

RUOTECLASSICHE

SPECIALISTI ANDREA CICOGNANI • COLLEZIONI | BIGLIETTI DA VISITA DELLA FORMULA 1

ruoteclassiche.it

IN PIÙ
L'ALLEGATO
GIUGIARO
VAI AGLI
SPECIALI

RITROVAMENTI

LE FIAT DIMENTICATE
IN DANIMARCA

EVENTI

MILANO AUTOCLASSICA

LE AUTO DEL MESE

ABARTH MONOPOSTO PININ FARINA
ALFA ROMEO GIULIETTA TI
AUDI A8
BORGWARD ISABELLA COUPÉ
MAYBACH ZEPPELIN DS 8

GUIDA ALL'ACQUISTO

COMPRARE UNA "CLASSICA"
NUOVA DI FABBRICA?
NE ABBIAMO TROVATE 15
ECCO DOVE SONO



NUOVA PEUGEOT 308 GT

≡ *VIVI LO SPIRITO GT* ≡



Motore 1.6 THP 205 CV / Sospensioni Sport / Peugeot i-Cockpit® / Rapporto peso/potenza
Motore 2.0 BlueHDi 180 CV / Driver Sport Pack / con volante ridotto / di soli 5,85 kg/CV*

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO₂: 130 g/km. *Dato riferito al motore 1.6 THP.

NUOVA PEUGEOT 308 GT

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



L'originalità vince, sempre

Restaurata impeccabilmente da sembrare nuova oppure con i segni del tempo sulla carrozzeria che testimoniano la sua lunga e faticosa vita? Come dev'essere l'auto classica che siamo in procinto di aggiungere alla nostra personalissima raccolta?

Il dubbio c'è. Un lettore collezionista di alcuni pezzi importanti mi ha rivolto questa domanda al nostro stand a Milano Autoclassica. La mia risposta, frutto del parere condiviso con qualche esperto di mercato, è che l'auto che mostra con orgoglio le rughe tra le pieghe della carrozzeria è oggi quella che attira di più l'interesse. L'originalità nella conservazione è il nuovo mantra del collezionismo. Addirittura la ruggine, ultimamente, è in grado di solleticare pruriti irresistibili e irrefrenabili (basti pensare al clamore della collezione Baillon scoperta lo scorso anno...).

Dunque, non abbiate dubbi se tutto quello che vedete a occhio nudo è esattamente com'era quando è stata fabbricata l'auto e solo con i segni del tempo addosso, l'acquisto sarà perfetto. Anche perché per un restauro certissimo c'è sempre tempo... Ma in fin dei conti, qual è la condizione ideale in cui vorremmo trovare l'auto che ab-

biamo scelto di acquistare? "Tenuta benissimo", "in condizioni perfette", "come nuova". Ecco, sono queste le frasi che scambiamo al bar o che scriviamo sui social network, commentando con gli amici l'esemplare che siamo appena andati a visionare e valutare.

Il sogno? Trovarne uno... a "km zero"! Provate a immaginare, essere i primi a mettersi al volante e percorrere i primi chilometri. Già, quasi un miracolo pensando a una Lancia Astura, a un'Alfa 1900 o a una Fiat 8V, ma un sogno non così irrealizzabile se andiamo un po' più avanti nel tempo. Anzi. Per dimostrarvelo basta sfogliare questo fascicolo di Ruoteclassiche. Dopo essere andati a frugare nei capannoni del concessionario "Iveco Speciale" a Kolding, nel Sud della Danimarca, dove sotto una fitta coltre di polvere sono ancora racchiuse una settantina di Fiat praticamente nuove, abbiamo fatto di più. Scandagliando il mercato abbiamo trovato una quindicina di classiche che non hanno mai marciato! C'è di tutto: dall'Alfa Romeo Spider quarta serie alla Fiat Tipo DGT, dalla Lancia Delta HF Integrale Evoluzione alla Ferrari F40.

Certo, con prezzi da trattare, ma su cui riflettere seriamente. Una classica nuova di fabbrica, quasi un "ossimoro" ma il sogno di tutti, in fin dei conti. Un tema che farà discutere un bel po'.

David Giudici
@davgiud



twitter.com/ruoteclassiche/



facebook.com/RuoteclassicheIT



instagram.com/ruoteclassiche/



pinterest.com/ruoteclassiche/



DA NON PERDERE

48 TEST A TEST FIDANZATA PER TRE

Tre amici, tre storie differenti che si intrecciano, un unico grande amore: l'Alfa Romeo Giulietta TI. Una per ciascuna serie, con lo stesso colore Acqua di Fonte, ecco l'evoluzione del modello più performante di una delle migliori berline costruite a cavallo tra gli anni 50 e 60.

76 RITROVAMENTI FIAT ADDORMENTATE

Nei capannoni della "Iveco Speciale" a Kolding, nella Danimarca del Sud, decine di auto seminuove degli anni 70 attendono ancora compratori.

92 SPECIALISTI GUARNIZIONI AL TOP

Negli anni 80 un giovane appassionato di auto d'epoca scopre durante un restauro la difficoltà di reperimento dei profili in gomma. La storia di Cicognani.

IL MONDO DI RUOTECCLASSICHE

ITALDESIGN-GIUGIARO TRA "I CAPOLAVORI DELLO STILE"



CON QUESTO NUMERO

In edicola, allegata a questo numero della rivista, la terza uscita, Italdesign-Giugiaro, della nuova collana "I capolavori dello stile", dedicata ai grandi carrozzieri italiani.



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.

R SOMMARIO

A AUTOMOBILI

REGINE DEL PASSATO

34 Maybach *Zeppelin Typ DS 8* 1932

PEZZI UNICI

40 Mercedes-Benz *C111-II* 1970

LA STORIA

46 Mercedes-Benz: La stirpe delle GT

TEST A TEST

48 Alfa Romeo *Giulietta TI 1ª-2ª-3ª serie*

NATE PER CORRERE

58 Fiat Abarth *1000 Pinin Farina* 1960

IMPRESSIONI

62 Borgward *Isabella Coupé* 1958

YOUNGTIMER

68 Audi *A8* 1994-2002

GUIDA ALL'ACQUISTO

82 "Classiche" nuove di fabbrica

CLASSICHE DOMANI

178 Range Rover *Evoque*

S STORIA E COSTUME T TUTTOCLASSICO

RITROVAMENTI

76 Concessionaria "Iveco Speciale"

GRANDI EVENTI

86 Milano Autoclassica

114 Amelia Island

EVENTI

104 Winterace

LA STORIA

110 Circuito di Piacenza 1947

SPECIALISTI

92 Andrea Cicognani

COLLEZIONI

98 Biglietti da visita di Pepi Cereda

VENDITE ALL'ASTA

118 Amelia Island



M MERCATO

IL POLSO DEL MERCATO

131 Tecnica e classe dell'Aurelia a un terzo del prezzo

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



86



104

R RUBRICHE

3 Editoriale L'originalità vince, sempre

6 Flashback Ai box a passo di lumaca

8 Fatti e persone

Il tempio Porsche Classic, Storiche a Ginevra, Kuwait Concours d'Elegance, Model Expo Italy, Motoring Art, Automobilia, Libri

30 Posta

124 Ci vediamo al club

126 Appuntamenti con le storiche



EDITORIALE DOMUS S.p.A.

PRESIDENTE

Giovanna Mazzocchi Bordone

AMMINISTRATORE DELEGATO

Sofia Bordone

BRAND MANAGER

Anna Amodeo

MARKETING MANAGER

Giorgiana Scianca

INTERNATIONAL DIRECTOR

Sofia Bordone

LICENSING & SYNDICATION

Carmen Figini

figini@edidomus.it

tel. +39 02 82472487

UFFICIO STAMPA

Elisabetta Prodocimi

ufficiostampa@edidomus.it

tel. +39 388 3548515

Via Gianni Mazzocchi 1/3

20089 Rozzano (Milano).

Telefono 02 8247 21

Fax 02 57500416

redazione@ruoteclassiche.it

www.edidomus.it

Editoriale Domus pubblica anche:

Autopro, Domus, Due Ruote,

Meridiani, Meridiani Montagne,

Quattroruote, Top Gear,

Tuttotrasporti, X Off Road.

DIREZIONE PUBBLICITÀ

Massimo Bergia Zina

RESPONSABILE DI TESTATA

Marco Niero

Segreteria Pubblicità

pubblicita@edidomus.it

tel. 02 82472253, fax 02 8247 2385

AGENTI PER L'ITALIA

Piemonte-Valle D'Aosta: Due A Communication Sas,

via S. Francesco d'Assisi, 22 - 10121 Torino,

tel. 011 3997851, fax 011 3997714.

Liguria: Comunicare di Alessandro Monti,

Via M. Polo, 10/6 - 16135 Genova,

monticomunicare@libero.it, tel. 010 218783.

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

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

37138 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004

Emilia Romagna, Marche e Umbria: Massimo Venni

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

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

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

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

Sardegna: Giampiero Apeddu, via S. 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: abbonamenti@edidomus.it

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

contributo spese spedizione).

Modalità di pagamento:

Carta di credito (American Express, Diners, Mastercard, Visa

Nank trans fer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43,

20084 Corsico (MI), IBAN IT261.03069.33034,

100000002749, Swift Code BCITITMM.

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

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

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

3) Oceania € 157,00.

Payment method:

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

Nank trans fer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43,

20084 Corsico (MI), IBAN IT261.03069.33034,

100000002749, Swift Code BCITITMM.

Periodico mensile

Aprile 2015

DIRETTORE RESPONSABILE

David Giudici

ART DIRECTOR

Stefano Tosi

REDAZIONE

Fulvio Zucco (caporedattore)

Fabrizio Greggio (capeservizio)

Dario Tonani

IMPAGINAZIONE

Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi

SEGRETARIA DI REDAZIONE

Roberta Ermolli, Maria Teresa Tricarico

COLLEZIONI QUATTORRUOTE

Federico Robutti

HANNO COLLABORATO

Pino Allievi, Alessandro Barteletti,

Silvio Campione, Massimo Condolo,

Massimo Delbò, Gaetano Derosa,

Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci,

Flavio Manzoni, Paolo Mazzetti,

Gilberto Milano, Marco Niero,

Maurizio Schifano, Giorgio Terruzzi,

Marco Visani

FOTOGRAFIE

Alfredo Albertini, Archivio Cpae,

Archivio Quattroruote, Archivio

Ruoteclassiche, Alessandro Barteletti,

Deglerstudio, Massimo Delbò,

Fabian Gallucci, Casey Maxon,

Mercedes-Benz Classic Archive,

Marco Niero, Maurizio Schifano,

Massimiliano Serra, Dario Tonani, Wolfgang

Coperlino: Massimiliano Serra

DISEGNI

Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche,

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

Titolare del trattamento dei dati personali

raccolti nelle banche dati di uso redazionale

è Editoriale Domus SpA.

Gli interessati potranno esercitare i diritti

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

protezione dei dati personali, telefonando

al n. 02 82472459.

E-mail: responsabledati@edidomus.it.

UFFICIO VENDITE ITALIA

ufvendite@edidomus.it

tel. 02 57316431 - fax 02 57316421

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

Modalità di pagamento:

Contrassegno (contributo spese di spedizione € 1,95)

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

Versamento sul c/c postale n. 668202 intestato

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

20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri

di RUOTECLASSICHE desiderati.

Si prega di accertarsi sempre della effettiva

disponibilità delle copie.

FOREIGN SALES DEPT.

sales@edidomus.it

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

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

Payment method:

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

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

20084 Corsico (MI), IBAN IT261.03069.33034,

100000002749, Swift Code BCITITMM.

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

abbonamenti e vendite è completamente gestito da

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

responsabile del trattamento dei dati. Titolare del

trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in

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

Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti

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

protezione dei dati personali telefonando allo 02

8247 2459. E-mail: responsabledati@edidomus.it.

PER L'ITALIA

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

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

telefax 02 66030320.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

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

Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)

Tel. 02 5753911 - Fax 02 57512606

Fotolito: AG Media

Via Ludovico D'Aragona, 11 - 20132 Milano

Stampa: Rotolito Lombarda S.p.A.

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

Copyright 2015: 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)





Ai box a passo di lumaca

Nürburgring 1965: oltre ai "gialli" Ferrari, una sfortunata Ford va a spinta per centinaia di metri



Spingi che ti passa(no)

Commissari di gara, poliziotti e fotografi osservano tra il perplesso e il divertito il povero Chris Amon che si danna per raggiungere i box a spinta, dopo che la sua GT è rimasta senza benzina al quindicesimo giro.

M

ille chilometri del Nürburgring, 23 maggio 1965: ancora prima del via si diffondono voci al vetricolo intorno a una vettura del Cavallino. Sollevate da prestazioni asso-

lutamente inattese, volano insinuazioni pesanti sul conto della Dino di Bandini-Vaccarella, che molti sospettano non montare il 1600 dichiarato ma un motore due litri, ai limiti della classe 2000 Prototipi. Tanto che, per mettere a tacere le malelingue, il direttore sportivo della Ferrari Eugenio Dragoni scrive una lettera al comitato organizzatore chiedendo che a fine corsa la vettura n. 31 (la Dino appunto) venga sottoposta alla verifica della cilindrata e che l'esito del controllo sia diffuso alla stampa.

Al via è però un'altra Rossa a lasciare tutti a bocca aperta: è la Ferrari 4 litri di John Surtees che, partendo come un razzo, impone alla corsa un ritmo indiatolato. La concorrenza è colta in contropiede, cerca di arginare lo strapotere del fresco campione del mondo di F. 1, affiancato da Ludovico Scarfiotti, ma si trova presto a scontare l'affanno della rincorsa. Alle spalle della lepre Surtees si corre un'altra gara, con una fila che si sgrana sempre di più e perde "pezzi" quasi a ogni chilometro. Per qualche giro, la seconda piazza è appannaggio di Phil Hill, poi la sua Ford GT 40 cede per la rottura del cambio e al suo posto subentra un altro Hill - Graham - su Ferrari 4000. Ma tra le vittime illustri dello strapotere di Surtees non si può non provare tenerezza per uno sfortunatissimo Chris Amon: al 14° giro dai box gli segnalano di rientrare per il rifornimento, ma lui - impegnato in un doppiaggio - non si accorge del cartello. Alla tornata successiva resta a secco e dopo aver usato tutto l'abbrivio della vettura per avvicinarsi ai box a motore spento è costretto a scendere e spingere la sua GT 40 per centinaia di metri. Stremato dalla fatica riesce a consegnare la macchina ai due compagni di scuderia Hill-McLaren, già ritirati con la GT 40 n. 12, che riescono a concludere la gara con un sorprendente 8° posto.

Quanto alla Dino scatenata di Bandini e Vaccarella, un minuscolo pezzetto di gomma, staccatosi presumibilmente da una guarnizione, va a otturare il getto principale di un carburatore, impedendo l'alimentazione di un cilindro e di fatto trasformando la 1600 in una 1300. Ciò nonostante, arriverà quarta assoluta e seconda nella classe 2000 Prototipi. Malelingue zittite alla grande.

Dario Tonari

IL NUOVO CENTRO INAUGURATO A MILANO

Il tempio Porsche Classic



Oltre il 70 per cento di tutte le Porsche costruite finora è ancora in circolazione sulle strade di tutto il mondo. Parte da questo assunto l'esigenza di offrire ai clienti del marchio di Stoccarda, anche - e soprattutto - a coloro che posseggono un modello youngtimer od oldtimer un'assistenza e una consulenza qualificate, grazie a personale addestrato direttamente presso la Casa madre. Giovedì 19 marzo è stato inaugurato, nella sede di via Rubattino, alla periferia Est di Milano, il primo Partner Porsche Classic in Italia (un centinaio i centri analoghi sparsi per il globo). Obiettivo: fornire una gamma completa di servizi, che va dalla fornitura di circa 52.000 ricambi originali agli interventi di riparazione, dalla manutenzione al restauro completo o parziale, documentato con un book fotografico che "racconti", passo per passo, i lavori eseguiti. Ma il nuovo polo milanese sarà in grado di offrire anche altro, rivolgendosi specificamente ai proprietari: "Abbiamo intenzione di far diventare il Partner Porsche

FOTO DI DARIO TONANI

↓ QUATTRO GENERAZIONI DI LANCIA YPSILON

30 ANNI PORTATI CON STILE

Di lei si diceva "piace alla gente che piace": Autobianchi Y10, Lancia Y, Lancia Ypsilon e Ypsilon quarta generazione, la prima a 5 porte... Trent'anni e qualcosa come 2,7 milioni di unità vendute in tutta Europa per una piccola icona di stile che ha saputo interpretare al meglio il proprio tempo, ponendosi sempre un passo avanti. Il compleanno tondo ha fornito l'occasione, il 12 marzo, di presentare in modo informale ai media (*#NonChiamatelaConferenzaStampaYpsilon*) la 30th Anniversary, la nuova serie speciale con cui Lancia celebra una delle storie più longeve del panorama automobilistico: si tratta, in estrema sintesi, di un allestimento speciale della quarta generazione che, in una suggestiva livrea Blu Oltremare con eleganti interni in Castiglio, riprende uno dei tratti caratteristici della prima serie del 1985, il portellone di colore nero. Il trentennio attraversato dal modello è stato ripercorso da una suggestiva mostra fotografica - intitolata "Auto-scatto: trent'anni di Ypsilon" - realizzata in collaborazione con l'agenzia Getty Images. In esposizione le testimonianze per immagini dei grandi eventi che hanno caratterizzato quattro decenni di evoluzione sociale e culturale, non solo nel nostro Paese.





Classic un punto di riferimento per gli appassionati. - ha spiegato Luigi De Vita Tucci, direttore generale dei centri Porsche di Milano - Organizzeremo infatti appuntamenti in cui si parlerà di Porsche e di attività varie, tra le vetture d'epoca esposte e davanti a un buon caffè". Il primo è fissato proprio per questo mese, sabato 18 aprile dalle 9 alle 12.30, con una speciale giornata di verifica valida per le omologazioni delle vetture Classic organizzata in collaborazione con il Registro Italiano Porsche 911 e 912.

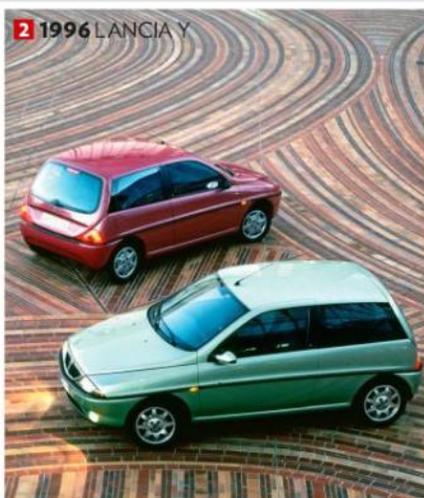


Clinic per le Classic

Qui sopra, due momenti del party del 19 marzo (sopra a sinistra la 956 di Jochen Mass, plurivincitrice del campionato mondiale Superprototipi). A sinistra, una 959 Sport del 1988, costruita in qualche decina di esemplari.



1 1985 AUTOBIANCHI Y10



2 1996 LANCIA Y

3 2003 LANCIA YPSILON



4 2015 LANCIA YPSILON 30TH ANNIVERSARY

Un omaggio alla prima serie

Quattro generazioni, 2,7 milioni di esemplari venduti in trent'anni. L'ultima versione speciale, quella celebrativa, riprende il portellone nero, carattere distintivo della prima serie del 1985.

LA PASSIONE PER LE BELLE AUTO

Leggende di ogni età

Auto storiche e moderne che vanno a braccetto nel centro storico veronese. Una gara di regolarità che mette in palio la partecipazione alla Mille Miglia. E poi ricambi per auto d'epoca, spazi per club, restauratori e commercianti: ecco cosa propone il nuovo format all'ombra dell'Arena. A un mese dal via ecco definito il programma di Verona Legend Cars, manifestazione che si terrà alla Fiera di Verona dall'8 al 10 maggio. L'idea di base, come è già stato comunicato, è quella di creare un nuovo tipo di manifestazione per appassionati di auto, dove le vetture d'epoca possano vivere in simbiosi con le più affascinanti dreamcar moderne; dove i modelli "heritage" aiutino quelli di ultima generazione a togliersi di dosso il concetto di "rata" o di "elettrodomestico".

Tutto ciò in un palcoscenico urbano tra i più spettacolari d'Italia. All'interno della struttura fieristica locale troveranno spazio quindi le instant classic, che godranno di un padiglione dedicato e che vivranno gomito a gomito con il mercatino dei ricambi delle auto d'epoca, con spazi riservati alla vendita di auto storiche, ai club di marca e di modello, ai restauratori specializzati, e con una pista esterna dove si potranno effettuare, tra le altre cose, test drive con le ultime novità presentate al Salone di Ginevra e ufficialmente portate a Verona da importanti marchi, tra cui Aston Martin, Porsche, Volvo e Tesla. Il clou della manifestazione sarà però la gara di regolarità Trofeo Luciano Nicolis che si terrà all'interno dell'evento Aspettando la Mille Miglia. Un evento in collaborazione con la Mille Miglia e l'Ac di Brescia e che si svolgerà anche negli anni a venire, riservato a circa 100 vetture costruite fino al 1957 e che offrirà al vincitore la partecipazione alla Mille Miglia dell'anno successivo, mentre al 2° e al 3° equipaggio classificato andrà il diritto a iscriversi alla Mille Miglia 2016. Dopo le verifiche al Museo Nicolis, una sfilata nel centro di Verona e una passerella sul palco in piazza Bra, gli equipaggi si contenderanno gli ambiti premi in una gara di regolarità di 80-100 km e 40 controlli a tempo attraverso le



strade della Valpolicella (l'iscrizione costa 1000 euro e va fatta attraverso il sito www.verona.aci.it). Completeranno la "tre giorni" veronese una serata di gala all'Arena aperta a tutti e gratuita e la presenza di alcune Bugatti in arrivo direttamente dal museo di Mulhouse. **G.M.**



Esposizione in movimento
Dal museo Bugatti di Mulhouse saranno presenti in fiera a Verona alcuni esemplari di gran pregio (nella foto la Type 49 del Museo Nicolis). Confermate le presenze di Aston Martin e Volvo e il "Trofeo Nicolis".



VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Illustrata 1965 FERRARI 275GTS

PORTFOLIO CLIENTI

1955 Alfa Romeo 1900 Super Sprint Zagato (ex-Mille Miglia)
1955 Mercedes-Benz 300SL 'Ali di Gabbiano' (vincitrice di vari concorsi)
1962 Ferrari 400 Superamerica Coupé Aerodinamico (ex-Salone di Ginevra)
1965 Ford GT40 coupé competizione (ex-Neil Corner/Noel Edmonds)
1989 Aston Martin V8 Vantage X-Pack coupé (ex-Salone di Ginevra)
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



SALONE DI GINEVRA

Nostalgia canaglia

L'esposizione svizzera vista con gli occhi del passato: tutte le classiche che non ti aspetti

"In italiano? Dico solo donne, macchine e motori". Nonostante gli 85 anni e rotti e una carriera lunga ed estenuante alle spalle, Stirling Moss, l'ultimo mito vivente di una generazione eroica di piloti, continua a presenziare agli eventi dell'auto più importanti. Al Salone di Ginevra lo si poteva incontrare nello stand della rinata Borgward, a fianco di una fiammante Isabella del 1954, appesantito dagli anni, ma disponibile a chiacchiere e a firmare autografi a chiuque. "Sir Moss", si firma così, è stata la presenza "storica" più importante all'ultimo Salone di Ginevra, l'85° della serie. Ma non l'unica.

Nonostante l'esposizione ginevrina sia rivolta all'ultima produzione automobilistica, il passato qui e là riemerge con forza. Le politiche di marketing e di comunicazione non sempre coincidono e di fronte alla maggior parte degli espositori che non hanno ritenuto utile mischiare il moderno con il passato, c'è chi ha utilizzato il passato per lanciare il moderno. Borgward a parte, che ha voluto essere presente a Ginevra con la sola Isabella per annunciare il proprio ritorno alla produzione, anche la Citroën ha voluto offrire un parallelo tra il passato e il presente proponendo una DS Pallas del 1968 a fianco della

DS5 restyling, primo prodotto del nuovo brand DS. Stessa politica utilizzata dalla Ford per proporre la sua nuova GT, versione moderna della mitica GT 40, quest'ultima presente allo stand a pochi metri dalla neonata supersportiva. Idem per Mercedes, che ha proposto fianco a fianco la 300 SL della Mille Miglia del 1955 (che coprì il tragitto in 11 ore e 29 minuti) e la 400 SL Mille Miglia del 2015, allestimento celebrativo di quell'evento (foto sopra). Nessun riferimento invece ai 60 anni della 190 SL, che debuttò proprio al Salone di Ginevra nel '55: evidentemente, senza un prodotto nuovo da affiancare, il richiamo

al passato rischia di diventare controproducente. Alle origini è tornata anche la Land Rover, che ha presentato la Defender Final Edition, ultima generazione della celebre 4x4, riproponendola con forme simili alle originarie. Un colpo al cuore, come quello premeditato dalla Tag Heuer che, sotto il ritratto di Ayrton Senna, ha pensato bene di esporre la sua McLaren MP4/4 del 1988. Ultima chicca: la conferma da parte dell'AD di FCA, Sergio Marchionne, che si chiamerà Fiat 124 Spider la nuova sportiva che verrà sviluppata in collaborazione con Mazda usando la piattaforma della prossima MX-5.

Gilberto Milano



FOTO DI ALESSANDRO BARTELETTI

Ritorno al futuro

- 1) Le Mercedes della Brabus Classic;
- 2) Land Rover Defender Final Edition;
- 3) Stirling Moss con signora;
- 4) Morgan di oggi;
- 5) Ford Escort Mexico 1974;
- 6) Alfa Romeo 1900 Sport Spider 1954;
- 7) Borgward Isabella 1954;
- 8) Morgan Three Wheeler 2015, oggi come ieri;
- 9) Ford GT 40 MKIII, 1969;
- 10) McLaren F1, 1993;
- 11) Citroen DS 21 Pallas 1968;
- 12) McLaren MP4/4 di Senna.





FOTO DI MASSIMO DELBÒ

Regine d'eleganza in Kuwait

Tante le vetture made in Italy. A una rara "Lambo" il prestigioso Best in Show

La 4^a edizione del concorso d'eleganza di Kuwait City (11-18 febbraio) ha avuto un ospite inatteso: una tempesta di sabbia che ha trasformato il cielo della capitale dell'emirato in una replica di quello grigio e nebbioso di Milano. Cessato il vento fortissimo, che ha lasciato le auto con una spessa coltre di sabbia da ripulire, il programma è ripreso come se nulla fosse, con la sfilata sul lungomare a fare da conclusione a un evento di anno in anno sempre più seguito. Quest'anno, tra le vetture arrivate direttamente dalle Case, spiccavano la Mercedes-Benz 300 SLR "Coupé Uhlenhaut" e la Lamborghini Countach "Periscopio". E proprio un'auto del Toro - la 350 GTS Spider del 1965 - si è aggiudicata il prestigioso premio Best in Show: sottoposta a un minuzioso restauro, è uno dei due soli esemplari prodotti, quello che fu esposto al Salone di Torino del 1965. Ad un'altra vettura del Toro il premio per la storia più "scandalosa": la Miura SV del 1972 (telaio #4818) ha avuto

come primo intestatario la pop star inglese Rod Stewart. "Durante il restauro - racconta l'attuale proprietario - si è resa necessaria la sostituzione del cielo rovinato da uno strappo. Ci siamo stupiti, perché solitamente questa parte si preserva bene nel tempo. Quando ho avuto occasione d'incontrare Rod, gli ho chiesto se si ricordava del piccolo difetto e a che cosa fosse dovuto. Sfoggiando un sorriso smagliante mi ha raccontato che se lo ricordava benissimo. Era accaduto di notte, mentre stava riaccompagnando a casa una bella fan. A causare lo strappo nel cielo della vettura era stato il suo tacco a spillo durante le acrobazie amatorie". Tra le 17 nazioni rappresentate, tantissime le auto made in Italy, anche se una sola proveniente dal Bel Paese: una Bugatti Type 57 Ventoux del 1934 di un collezionista romagnolo. Una delle più applaudite è stata senza dubbio la Lancia Stratos HF Zero di Bertone (1970), che ha segnato il passaggio tra



lo stile arrotondato degli anni 60 e quello spigoloso dei 70 (oggi appartiene a un americano). Interessante anche la Chrysler Imperial Convertible Ghia del 1957, definita allora l'auto più lunga del mondo. Realizzata in esemplare unico per lo sceicco del Kuwait, ha percorso appena 12.000 chilometri. Le muscle car americane degli anni 60 e 70 sono, in Kuwait, una vera e propria ossessione. Il titolo di Best in Class è andato alla Buick GSX Stage 1 del 1972, una delle sole 44 costruite in quell'anno,

l'unica dotata di cambio manuale a 4 marce e aria condizionata. Tra le vetture conservate, la più bella era senz'altro la Avon 10 HP (1933) di un collezionista libanese: è un esemplare unico prodotto per Amy Johnson, la prima aviatrice inglese, diventata poi pilota della Raf nel corso della seconda guerra mondiale. Abbattuta durante una missione di combattimento, la sua Avon è rimasta abbandonata nel garage per oltre settant'anni, prima di passare all'attuale proprietario.

Massimo Delbò



Domenica, 24 Maggio 2015
Circuito Spa Frabcorchamps
Belgio

INFORMAZIONI
Italia
+39 333 564 3610
gregor.wenner@bonhams.com

Le iscrizioni sono aperte

*Ex-ufficiale, settima classificata e prima
Porsche delle 24 Ore di Le Mans 1993*

Unico Proprietario

1990 PORSCHE 962C

Telaio No. 962.155

€1,450,000 - 1,850,000



Bonhams

International Auctioneers and Valuers – bonhams.com/motorcars



CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

dal
1929

DAYS OF ELEGANCE

**I grandi eventi a Villa Erba, Cernobbio, Lago di Como
dal 23 al 24 Maggio 2015**



Per informazioni più dettagliate: www.concorsodeleganzavilladeste.com

**BMW
GROUP**
Classic



Rolls-Royce
Motor Cars Limited

FLAVIO MANZONI

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

Fuori dal guscio



SFOGLIANDO UN LIBRO di design italiano, mi sono soffermato su un capitolo che mi ha ispirato riflessioni "trasversali". Riguarda le macchine per scrivere Olivetti. Si potrebbero versare fiumi d'inchiostro sulla storia dell'azienda di Ivrea e dell'uomo che l'ha fondata, ma ciò che mi ha sempre affascinato è la qualità formale dei suoi prodotti. Osservando le immagini di due modelli in particolare, la Lexikon 80 del 1948 e la Diapron 82 del 1959: unite dalla medesima meccanica, sono separate da registri formali antitetici.

Mi rendo conto di quanto ciò si avvicini al mondo dell'automobile, in cui spesso abiti diversi celano una tecnica identica. A guardar bene si tratta di un fenomeno nato proprio negli anni Cinquanta: è in questo periodo che si compie il passaggio dalla carrozzeria disegnata per parti giustapposte, cioè divisa in unità morfologiche distinte (il lungo cofano motore, l'abitacolo, i parafranghi, il prominente baule posteriore...), alla forma-auto concepita come un unico "guscio" che ne riveste le parti funzionali. È la nascita della cosiddetta "estetica del carter", della copertura, contemporanea all'affermazione della scocca portante e indicativa anche di una ricerca di modernità, tipica dell'Europa del dopoguerra. Non a caso fra i primi esempi di veicoli impostati in questo senso spa del 1946, in cui il moza delle motociclette tradisto dalle bombature del-

c'è proprio la Vettore, a differenziali, è nascosta la carrozzeria.

Le implicazioni positive non mancano, in tutti i campi. Ma questa concezione porta anche in sé un pericoloso equivoco semantico: il rischio di un'eccessiva "intercambiabilità" della forma, anche solo a livello concettuale. Un grande critico del design del ventesimo secolo, G. K. Koenig, so-

steneva per esempio che non fosse "esteticamente onesto" aver mantenuto nella Fiat 500 del 1957 un piccolo volume per il cofano anteriore, quando in realtà il motore era dietro. Era come se la forma non suggerisse più la sua essenza. Certo, queste considerazioni fanno un po' sorridere se si pensa che oggi, nel 2015, esistono Case che con una stessa piattaforma modulare realizzano modelli di ogni dimensione e con ogni marchio. Un'idea originariamente valida è stata portata al parossismo.

Quanti gradi di libertà sono rimasti ai designer che lavorano per marchi generalisti per reinventare la forma di un'auto? Talvolta perfino alzare o abbassare il radiatore di pochi centimetri è impossibile, e ciò influisce pesantemente sul design. Come reagire? L'unica vera arma è culturale: opporsi all'"estetica dell'intercambiabile", non essere acquiescenti, abituare il pubblico a percepire la singolarità dei progetti e a non accettare solo un'effimera evoluzione esteriore. Insomma, occorre maggiore energia da parte di chi opera nel campo delle interazioni estetiche per desiderare il nuovo con le sue più profonde sfaccettature, con le innovazioni che merita. Per uscire finalmente dal guscio.

R

Contenuti nascosti

La mitica creatura dell'ingegner Corradino D'Ascanio, qui nella sua prima versione del 1946. Il motore è nascosto da vistose bombature della carrozzeria.





Comune di Piacenza



Provincia di Piacenza



FONDAZIONE
DI PIACENZA E VIGEVANO



Camera di Commercio
Piacenza



PIACENZA PER
EXPO
PER PIACENZA



9-10 maggio 2015

*Piazza Cavalli, Pubblico Passeggio Facsal - Piacenza
Raduno a inviti per vetture Sport costruite entro il 1957*



POLITECNICO
DI MILANO



AD Piacenza

MOTUL

COYS
Founded 1919
europe



TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

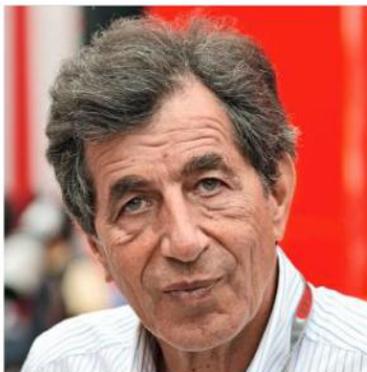
CARIPARMA
CRÉDIT AGRICOLE

CLUB PIACENTINO AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA
Via Bressani, 8 - 29017 Fiorenzuola d'Arda (Piacenza)
Tel. 0039 0523 248930 - Fax 0039 0523 248930
info@cpae.it - www.cpae.it
www.vernascasilverflag.it

PINO ALLIEVI

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

Quella strana smania di raccontare



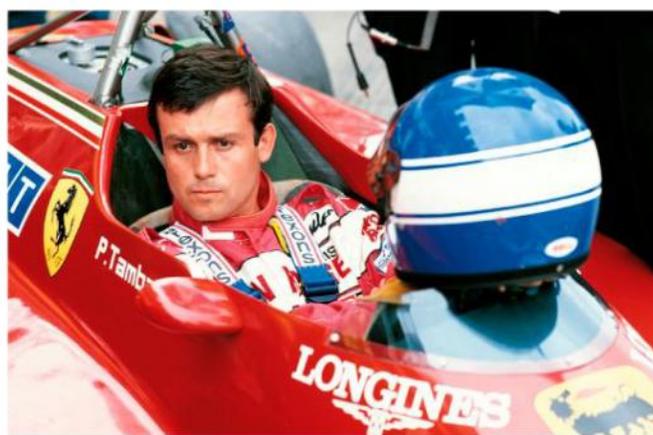
L'EDITORIA È IN CRISI, Rizzoli vuol vendere a Mondadori la sua divisione libri, la gente legge sempre meno. Eppure mai come di questi tempi c'è voglia di scrivere, di pubblicare, di raccontarsi. Il "Corriere della Sera" e "Repubblica" hanno bellissimi inserti dedicati alla lettura e sul web abbondano i siti che pubblicano romanzi di aspiranti scrittori. "Gli appassionati di auto sono connessi ai libri da due componenti: il collezionismo, che ora è in crisi, e la passione. Per cui le grandi tirature sono da escludere, ma c'è comunque interesse per le nicchie, i grandi marchi, le grandi macchine, le grandi storie", commenta Giorgio Nada che da sempre edita libri motoristici. Una tesi confortata dalle pubblicazioni di Editoriale Domus legate, o meno, a Quattroruote. A ogni modo l'offerta globale è enorme, anche se ci si sofferma alla sola lingua italiana. Eppure ci sono tante cose ancora da aggiungere. Alcune in fase di lavorazione o riflessione, altre fresche di stampa. Nel Canton Ticino, per esempio, è appena uscito un libro su un pilota che negli anni 60 e 70 esaltava le folle per il suo coraggio spregiudicato: Silvio Moser. Un uomo che non si arrendeva mai, che passava dagli slalom alle salite, ai rally, alle formule minori sino alla F.1: Aldo Pessina, che lo conosceva bene, insieme a Giorgio Keller e Dedo Tanzi ne ha ripercorso le gesta con un volume bellissimo, appassionante, sia pure su un tema che non è da primati di vendita.

Mi arriva l'eco dalla Francia di un lavoro in corso sulla carriera di Patrick Tambay, che Enzo Ferrari scelse per sostituire Gilles Villeneuve dopo la tragedia. Tambay è uomo colto, intelligente, pulito e certamente non mancherà di narrare tante cose sul Grande Vecchio e sulla Ferrari di quel periodo pieno di fermenti. Poco tempo fa ho poi parlato a lungo con un campione che ho sempre stimato e col quale mi trovo in sintonia per tante cose: Sandro Munari. Su di lui si sono già scritti dei libri, ma gli è venuta la voglia di raccontarsi ancora di più perché il tempo scava ricordi più profondi, dando ai fatti una diversa angolazione. Munari è una miniera, ha fatto gare di velocità (vincendo persino la Targa Florio con Merzario) e ha trionfato nei rally con tutti i grandi marchi italiani. Una carriera con assonanze persino con quella di Nuvolari. Chissà se si deciderà a partire col primo capitolo...

Qualcuno, al recente Salone di Ginevra, mi ha poi detto che Luca di Montezemolo avrebbe rifiutato l'offerta di scrivere il racconto dei suoi 23 anni in Ferrari. Per ora, credo; perché sono sicuro che un giorno cederà. E ci divertiremo. Mi viene in mente quando, tanti anni fa, mi complimentai

con Fangio per il suo libro "La mia vita a 300 all'ora". Sorrisse: "Ho avuto un sacco di grane con quel volume. Perché tanti episodi li scrisse il mio amico Marcello Giambertone...". In effetti, il libro acui (volutamente?) i suoi disastri con Enzo Ferrari. Giambertone gli fece solo da comodo paravento,

accollandosi la narrazione di particolari di un rapporto che fu meno che cordiale. Anche Lauda ebbe delle grane con Ferrari quando uscì il suo incomparabile "Protokoll", firmato con Herbert Volker. Sarà un caso che tutti i libri che riguardano il Cavallino e dintorni vengano puntualmente contestati? Di recente ho chiesto a Bernie Ecclestone come mai non sia mai uscita una sua biografia autorizzata, visto che a 85 anni sarebbe anche ora. Una sua visione su uomini, corse, business, dai tempi in cui correva in moto a oggi, attraverso i personaggi straordinari che ha conosciuto: non solo Chapman, Ferrari, Tyrrell, Agnelli, Brabham, ma anche Putin, gli emiri arabi, i generali che governavano l'Ungheria quando ancora non era caduto il Muro. Mi ha risposto con un sorriso: "Lo farei ma non sarei onesto. Nella vita le cose più belle bisogna tenerle per sé. Potrei fare un'eccezione solo in un caso: quando anche tu ti racconterai sino in fondo". Ed è scoppiato in una sonora risata, lasciandomi la certezza che avesse proprio ragione... **R**



Le memorie di Tambay

Patrick Tambay (Parigi, 1949) fu scelto dal "Drake" in persona per sostituire Gilles Villeneuve dopo la sua scomparsa; in Francia è in lavorazione un libro su di lui.

La passione oltre il garage

Dal Bibendum che fa luce alla pompa originale Shell degli anni Cinquanta



Fare luce col Bibendum

Simpatica lampada da tavolo degli anni 50. La mascotte, qui in in buono stato, è seduta su una pila di guide Michelin. Non sempre la si trova sui banchetti ancora completa di cavi e interruttore. Tra i 1500 e i 2500 euro.



I tempi del Cavallino

Coppia di rari e pregiati cronometri degli anni 50 prodotti dalla tedesca Hanhart per la Ferrari. Lo strumento, con evidenti segni dell'età, sarà proposto a un'asta americana con una valutazione di 8-10 mila euro.

Fare shopping in 500

Kit di due borse in tessuto canvas blu e verde con logo e patch ricamati e applicati. Fodera interna con colori in contrasto; borchie di metallo e "sacchetto" in plastica. Misure 35x32x11 cm, prezzo 40,37 euro la coppia, su store.fiat.com



Mille Miglia di inchiostro

Roller Cuervo y Sobrinos in edizione limitata Mille Miglia di soli 1000 pezzi (609 quelli della stilografica). Stile Art Deco, rivestimento in resina triplo strato. Su eBay a 1285 dollari.

Il pieno, per favore

Pompa di benzina originale Shell dipinta a mano. Fu realizzata negli anni 50 dalla Wayne Pump Company, con sede nell'Indiana (Usa). Altezza 231 centimetri. Alle aste d'Oltreoceano è quotata 6-8 mila euro in condizioni perfette.





VOLVO V60 R-DESIGN. CARATTERE VINCENTE

VOLVOCARS.IT

Grintosa, sportiva, attraente: Volvo V60 R-Design è stata progettata per emozionare. Telaio sportivo rigido, assetto ribassato, doppi tubi di scarico e tanti esclusivi dettagli di stile per non passare inosservati: scopri l'auto in perfetto equilibrio tra grinta sportiva e stile dinamico. Per una guida sportiva ed emozionante, per dare ancora più passione alla tua vita.



RDESIGN

VOLVOCARS.IT

Volvo V60. Da 115CV (84KW) A 306CV (225KW). Da 240 NM a 440 NM.
Valori massimi nel ciclo combinato: consumo 10,2 L/100KM. Emissioni CO₂ 237 G/KM.

CONCOURS D'ELÉANCE TROFEO SALVAROLA TERME

Un'Alfa 6C 2300 la più bella

Forte di una formula ormai consolidata negli anni è andata in archivio con pieno successo, nel weekend del 14-15 marzo, la 16ª edizione del Concours d'Élégance Trofeo Salvarola Terme, che ha avuto quest'anno come ospite d'onore il Registro Internazionale Touring Superleggera. L'evento, anteprema di Modena Terra di Motori 2015, è stato organizzato in collaborazione con le Terme di Salvarola, i musei Ferrari di Maranello e di Modena e i Comuni di Sassuolo e di Modena. Di grande pregio il parco vetture, suddivise in 11 categorie in base all'epoca, al tipo di carrozzeria

e al Paese di provenienza. Il trofeo Best of Show è andato all'Alfa Romeo 6C 2300 Berlinetta Pescara Touring (1934, sotto) di Ottarido Fontana; il premio The Best of Saturday, assegnato da una giuria popolare nel corso di una visita guidata al Museo Enzo Ferrari di Modena, è stato vinto dalla Fiat 509 "Pesce" (1926, sopra) di Edoardo Tenconi; il titolo di vettura meglio conservata è stato appannaggio della Lancia Flaminia Marica (1969) di Corrado Lopresto. Infine, la Best of Touring è risultata la Ferrari 212 Export Berlinetta Le Mans (1951) di Fabio Calligaris.



GLI ALTRI PREMI

Forma e leggenda - Le Anteguerra

Bianchi S5 Berlinetta Aerodinamica (1933), Primo Mino Parolari

Le grandi bellezze - Le Alfa Romeo 6C

Alfa Romeo 6C 2300 Berlinetta Pescara Touring (1934), Ottarido Fontana

Spirito nomade - Le cabriolet

Lancia Appia Convertibile Vignale (1961), Gaia Montermini

Tris d'assi - Viaggiare veloci

Jaguar MK II (1963), Ivan Cinelli

Vivere con stile - Le Lancia

Lancia Aurelia B20 (1958), Riccardo Rocchi

Curve pericolose - Le coupé

Maserati A6 G54 Allemano (1954), Matteo Panini

L'ingegno d'Olttralpe - Le tedesche

Mercedes 280 SL "Pagoda" (1970), Giorgio Giovannelli

Intramontabile eleganza - Le Touring GT

Lamborghini 350 GT Touring (1964), Ermanno Keller

Auto d'autore - Le Touring Flaminia

Lancia Flaminia 2500 3C GT Touring (1962), Mauro Bertocchi

Per tetto le stelle

Lancia Flaminia 3C Convertibile Touring (1962), Efisio Carruti

Le auto in doppiopetto - Le Touring

Ferrari 212 Export Berlinetta Le Mans Touring (1951), Fabio Calligaris



↓ AMBER TROPHY

RAID FOTOGRAFICO

Ben 2200 km in 6 giorni, dal 21 al 30 giugno, attraverso Austria, Repubblica Ceca, Polonia e Lituania per giungere a Riga, in Lettonia. Questo il programma dell'Amber Trophy 2015, un percorso a ritroso lungo l'antica via dell'ambra che veniva utilizzata per trasportare questa preziosa resina fossile dai suoi luoghi d'origine al Mediterraneo. Le auto - ammesse quelle ante 1985 - percorreranno il tragitto con medie di 40-60 km/h; da Riga rientreranno in patria su bisarca, mentre gli equipaggi torneranno in aereo. A

questi, al via, sarà consegnata una macchina fotografica digitale: le foto scattate verranno giudicate all'arrivo da un'apposita giuria, che stilerà la classifica finale. Informazioni su: info@ambertrophy.eu



↓ DAL 17 AL 21 GIUGNO

SULLE ORME DEL MITO CARACCIOLA

Si svolgerà dal 17 al 21 giugno, con partenza dal museo Mercedes-Benz di Stoccarda e arrivo a Lugano (Svizzera), la prima edizione di Passione Caracciola, rally di regolarità per vetture ante 1980. La manifestazione si propone di rendere omaggio a Otto Wilhelm Rudolf Caracciola, pilota di punta della Mercedes fra il 1930 e il 1940 (149 vittorie in carriera, tre titoli europei Grand Prix e tre europei della Montagna), proponendo ai partecipanti una coinvolgente esperienza di guida attraverso i luoghi che hanno rimandi diretti con la carriera sportiva e la vita privata del "Caratsch", com'era noto in Germania, sua terra d'origine. Quattro le

categorie di auto ammesse, che non potranno essere più di 58, come gli anni di vita del campione, noto ancora oggi come il "re della pioggia": 1) fino al 1945; 2) 1946-1969; 3) 1961-1970; 4) 1971-1980. Paesaggi spettacolari, ambienti glamour, cura del dettaglio per un raduno "no-stress". Informazioni su: www.passione-caracciola.com



Silemotori

SVERNICIATURA AD ACQUA AD ALTISSIMA PRESSIONE

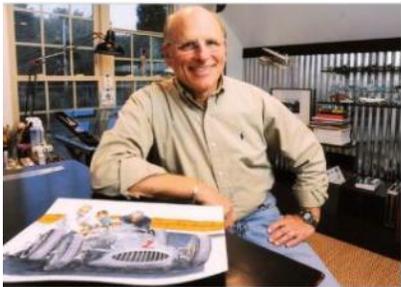
www.silemotori.it



Silemotori s.r.l.
Via Reginato, 85/H – 31100 Treviso
Tel. 393 9733779 – silemotori@gmail.com
Sede operativa: Via Marconi, 101 – 31020 Villorba (TV)

visitate il nostro sito web
www.silemotori.it





Acquerelli a cavallo del tempo

Automobili, piloti e leggenda nelle tavole dell'americano Mike Zeller

"Nelle mie vene scorre olio per motori" dice di sé con orgoglio Mike Zeller, originario di una piccola località dell'Ohio (Stati Uniti). Qui, da ragazzo, come molti suoi coetanei nei primi anni di patente, si diverte a scorrizzare anche a bordo di sfrontate hot rod, e non di rado porta le sue auto addirittura in pista. La sua passione è però "metterci le mani sopra", elaborarle e, appunto, customizzarle: la sua prima "vittima", complice un padre accondiscendente, è proprio l'auto con cui papà va al lavoro tutti i giorni: una Plymouth del 1949. Conseguita la laurea in discipline artistiche all'Ohio University, Mike appende temporaneamente al chiodo matita e pennello per dedicarsi al marketing e alla pubblicità, lavorando in agenzie a Pittsburgh, New York e St. Louis. L'amore mai sopito per il disegno, così come quello per la fotografia, lo portano presto a cimentarsi con la tecnica dell'acquerello

con la quale ritrae i soggetti immortalati dal suo obiettivo (automobili ma anche aeroplani). Le preferite sono però le macchine da corsa, soprattutto i bolidi del passato. Le sue tavole mischiano

sapientemente colore e bianco e nero, dinamicità e posa. L'effetto è un disegno che attraversa il tempo e restituisce a pieno la dimensione leggendaria dei singoli protagonisti: automobili e piloti.

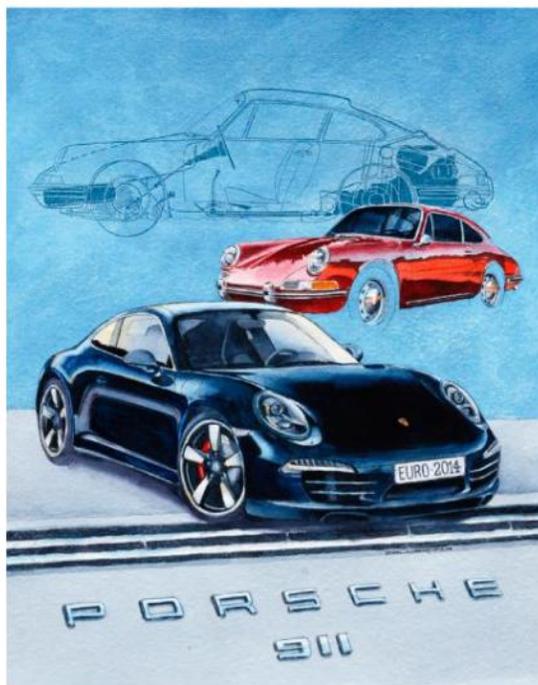
Ieri e oggi

Enzo Ferrari (pilota) accanto alla "sua" Enzo. Sotto a sinistra, la Mercedes-Benz 300 SLR di Sir Stirling Moss, vincitrice della Mille Miglia del 1955; a destra, l'evoluzione - in tre mosse - della Porsche 911.

Enzo Ferrari



STIRLING MOSS
 Sir Stirling Moss OBE is considered the greatest all-round racing driver of all time and a true hero of the motor racing world. In 1955 he won the Mille Miglia driving a Mercedes-Benz 300 SLR. He is also a multiple winner of the 24 Hours of Le Mans, the 1000 Miles of Sebring and the 12 Hours of Sebring. He is also a multiple winner of the 24 Hours of Daytona. He is also a multiple winner of the 24 Hours of Le Mans. He is also a multiple winner of the 24 Hours of Le Mans.





Consumi ciclo combinato: da 10,0 a 9,2 l/100 km. Emissioni CO₂: da 237 a 214 g/km.

Porsche Italia Spa, Padova corso Stati Uniti 35, Telefono 049/8292911 . www.porsche.it

Le avanguardie non sono fatte per i salotti.

Nuova 911 Targa 4 GTS.

Performance Art.





MODEL EXPO ITALY - VERONA

Gioielli in scala, con un pizzico di tecnologia

Rappresentati tutti i comparti, con splendide riproduzioni statiche e dinamiche

Modellismo, ovvero l'arte di riprodurre la realtà in scala ridotta. Un'arte che oggi ha raggiunto livelli altissimi, a giudicare da ciò che si è visto a Model Expo Italy, la più importante fiera del settore che ancora si tiene nel nostro Paese. Treni, figurini, automobili, camion, trattori, mezzi militari, natanti di ogni tipo e aeroplani, statici o dinamici, ma tutti con un denominatore comune: una straordinaria fedeltà agli originali. Tra le primizie che riguardano il comparto delle auto storiche spiccava il kit in scala 1:12 della Fiat Mefistofele, realizzato dalla Italeri con licenza ufficiale del marchio torinese: 500 pezzi, alcuni da assemblare con viti, per ottenere una riproduzione dettagliatissima. Tra i modelli dinamici di nuova generazione, notevoli soprattutto i carri armati della seconda guerra mondiale in scala 1:16, che



battagliavano su uno sterrato con tanto di suoni campionati per il motore, il cannone e la mitragliatrice. Ben rappresentato il settore navale, con velieri, motoscafi, ma anche rimorchiatori e sommergibili: modelli con scale dalla 1:40 alla 1:100, tutti in grado di navigare grazie al

radiocomando. Rilevante anche la presenza di aerei in scala fino alla 1:6, tra i quali spiccava un quadrimotore B17 G ("Fortezza Volante") con un'apertura alare di 6 metri. Per il comparto ferroviario, infine, il più grande plastico mai realizzato in Italia. **Maurizio Schifano**



Alta fedeltà
Fiat Mefistofele in scala 1:12 della Italeri (in alto, in grande), con sterzo funzionante e cofano motore apribile. Sopra, diorama in scala 1:32, con Vespa 125 del '51, modello della New Ray. Più a sinistra, figurini di truppe britanniche del D-Day, con Jeep e bicicletta, scala 1:16.

FOTO DI MAURIZIO SCHIFANO



Col suono di motori e cannone
A fianco, rimorchiatori con motore elettrico e comando via radio. Più a sinistra, carri armati della seconda guerra mondiale radiocomandati in scala 1:16: un T34 sovietico, in primo piano, e uno Sherman statunitense, dietro l'operatore; entrambi montano un dispositivo che emette i rumori, campionati dal vero, del motore e delle bocche da fuoco.

↓ **SERIE SPECIALI**

OMAGGIO A PININFARINA E BERTONE

“Creare una collezione esclusiva delle nostre auto più belle è un sogno che coltivo da tempo”, così Paolo Pininfarina spiega la nascita della serie di modelli in resina, realizzati in edizione limitata da La Mini Miniera, uno dei maggiori operatori italiani del settore. La prima uscita è stata la Cambiano nelle scale 1:43 e 1:18 (nella foto), alla quale nel 2015 seguiranno la Modulo, anch'essa in entrambe le scale, la Birdcage 75th, la Cistalia 202 e la Sintesi, tutte in scala 1:43. Previsti in seguito altri sette modelli, scelti personalmente da Paolo Pininfarina, tra i quali la Lancia Florida II e la Sigma Grand Prix. In qualità di licenziatario ufficiale del marchio Bertone, La Mini Miniera ha voluto creare un'altra collezione dedicata, che sarà composta da ben 30 modelli; quelli disponibili al momento sono solo due, entrambi in scala 1:43: la Nuccio Bertone e la Jaguar B99. Le uscite successive prevedono, tra le altre, le Alfa Romeo Bat 5, Bat 7 e Bat 9, l'Innocenti 186 GT, la Lamborghini Marzal e la Chevrolet Corvette Ramarro.




mercanteinauto
AUTO & MOTO D'EPOCA - RICAMBI & AUTOMOBILIA




FIERE di PARMA

WWW.MERCANTEINFIERA.IT

FIERE DI PARMA

9 SOLO OPERATORI ORE 15.00/19.00 **10-11** VISITATORI ORE 9.30/19.00

OTTOBRE 2015

IN CONTEMPORANEA CON


mercanteinfiera
34ª MOSTRA INTERNAZIONALE DI MODERNISMO, ANTICHITÀ E COLLEZIONISMO
Autunno

3-11 OTTOBRE 2015

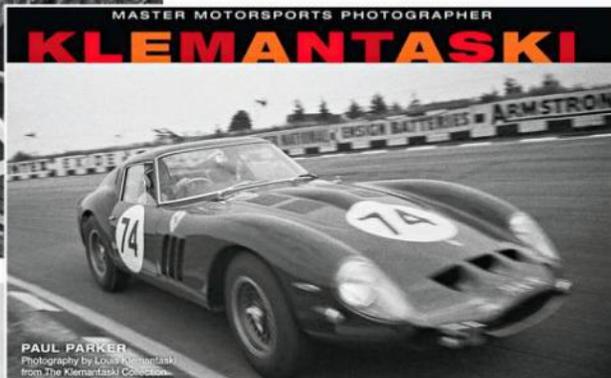
IN COLLABORAZIONE CON




CARIPARMA
CREDIT AGRICOLE
Banca Ufficiale Fiere di Parma



KLEMANTASKI
 MASTER MOTORSPORTS
 PHOTOGRAPHER
 Immagini di rara bellezza,
 testo in inglese
 di **Paul Parker**
 Motorbooks Intl Editore 272 pagine
 - 87,90 euro



Testimone di un'epoca d'oro

L'arte fotografica di Louis Klemantaski in 300 scatti storici

Dal 1936 al 1974 non c'è gara automobilistica che non l'abbia visto a bordo pista con la sua macchina fotografica, intento a immortalare auto e piloti che sfrecciavano a pochi metri. Altre epoche, altre possibilità per chi come Louis Klemantaski (1912-2001) aveva le corse nel sangue ma non poteva parteciparvi da protagonista a causa di un infortunio alla gamba che aveva spento quasi subito ogni sua velleità sportiva. Nessun fotografo conosceva i segreti delle corse come lui, i gesti dei piloti, le situazioni di gara. E nessuno come lui ha saputo documentare il mondo del motorismo sportivo di un'epoca significativa come quella che ha vissuto, unendo azione e lato umano, reportage e suggestioni in imma-

gini spettacolari e "vive" come quelle che ci ha regalato in tanti anni di carriera. Sapeva dove piazzarsi per riprendere il volto e le emozioni dei piloti in azione, riusciva a intuire prima degli altri come si sarebbe comportata un'auto in una determinata situazione, conosceva la vita ai box, aveva una rara sensibilità fotografica. E tutto ciò con una tecnologia che oggi fa sorridere, con macchine fotografiche che non avevano motore, con pellicole che andavano caricate a mano e senza teleobiettivi. Il risultato sono circa 60 mila scatti memorabili, i migliori dei quali (circa 300) sono riportati in questo libro.

RICORDI DI UN NEGOZIATORE

La Fiat all'Est

Russia, Polonia e Jugoslavia sono state, in piena guerra fredda, terra di conquista per la Fiat. La 124 prodotta nella fabbrica russa di Togliatti, la 125 P (derivata dalla 1500) per la polacca FSO e i modelli della Crvena Zastava di Kragujevac, vicino a Belgrado, sono state le tappe di un successo che ha aperto alla Casa i mercati dei Paesi dell'Est. Dietro a questi accordi c'era Riccardo Chivino, abile negoziatore che rappresentava la Fiat ai tavoli delle trattative. Scomparso nel 2006, Chivino ha lasciato una serie di memorie, dettate alla figlia Elisabetta che ora ha firmato una delle tre prefazioni al libro. Il volume racconta il lato più difficile di quelle trattative per le quali la tecnica era solo uno dei pilastri: quello umano, delle difficili relazioni tra appartenenti a due blocchi che la storia aveva contrapposto. Il volume è disponibile in versione cartacea e PDF: lo si può scaricare all'indirizzo www.fcagroup.com/it-IT/group/history/Documents/Chivino_ita_WM.pdf **M.C.**

LA FIAT IN POLONIA, JUGOSLAVIA E RUSSIA NEI RICORDI DI RICCARDO CHIVINO

98 pagine, con illustrazioni in bianco e nero.

Centro Storico Fiat

Disponibile gratuitamente online.



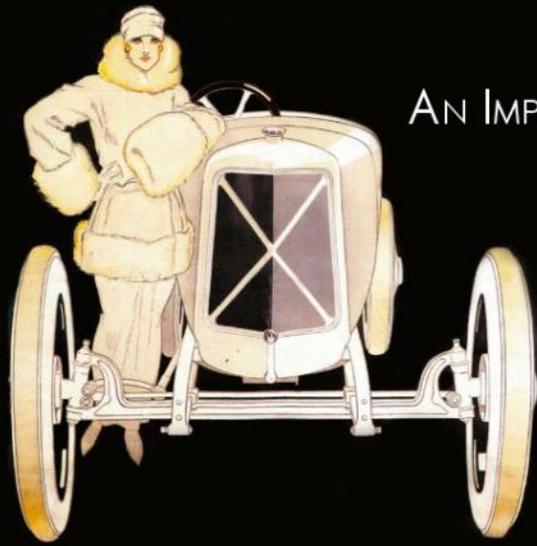
RICCARDO CHIVINO

La Fiat in Polonia, Jugoslavia e Russia nei ricordi di Riccardo Chivino



G.M.

COYS AT ASCOT



AN IMPORTANT AUCTION OF FINE HISTORIC AUTOMOBILES
ASCOT RACECOURSE

SABATO
16 MAGGIO 2015

LA CELEBRE CASA D'ASTE COYS INVITA I COLLEZIONISTI E I CLIENTI ITALIANI AD ISCRIVERE LE PROPRIE AUTO ALL'ASTA DI ASCOT, CHE SI TERRÀ AL FAMOSO E NOBILE ROYAL ASCOT APPENA FUORI LONDRA.

SOLO NEGLI ULTIMI 2 ANNI, COYS ITALIA HA GESTITO LA VENDITA DI OLTRE 100 VETTURE NELLE ASTE DI COYS NEL REGNO UNITO, E UN CONSIGLIO SUL COME E SUL PERCHÉ VENDERE NELL'ATTIVO MERCATO INGLESE, CHE È UN FACILE PUNTO DI ACCESSO DA PARTE DEL MERCATO MONDIALE, È DISPONIBILE DA GIULIANO FAZI DI COYS ITALIA.

ALCUNE DELLE VETTURE CHE ABBIAMO VENDUTO CON SUCCESSO PER I CLIENTI ITALIANI SONO RAPPRESENTATI QUI.



ENTRIES ARE INVITED

COYS LONDON
Manor Court, Lower
Mortlake Road, Richmond,
TW9 2LL, United Kingdom
Tel. +44 (0) 208 614 7888
Fax +44 (0) 208 614 7889
auctions@coys.co.uk
www.coys.co.uk

COYS EUROPE
Michael Haag
Elisabethstr. 4,
D-68165 Mannheim,
Germany
Tel: +49 (0) 621 412004
Fax: +49 (0) 621 415551
coyseurope@web.de

**COYS EASTERN
EUROPE AND GREECE**
Dimitrios Spyropoulos
Tel: +44 758 296 2289
dimitrios@coys.co.uk
www.coys.co.uk

COYS ITALIA
Giuliano Fazi
+39 335 148 8303
giuliano.fazi@coys.co.uk

COYS
SPECIALISTS IN FINE HISTORIC AUTOMOBILES
VALUERS AND AUCTIONEERS

BUROCRAZIA**Certificazioni e revisioni**

Vostro lettore da molti anni, vi chiedo chiarimenti per quanto riguarda la normativa attuale sulle certificazioni e sulle revisioni periodiche dei veicoli d'interesse storico e collezionistico. Possiedo una vettura immatricolata nell'agosto del 1989 e costruita nel 1958, per la quale sono in possesso del Certificato di Omologazione rilasciato dall'Asi nel febbraio 1997, con Targa Oro. Premesso che non partecipo a gare di regolarità o di velocità Asi o Csaì, non mi è chiaro se il certificato di cui sopra sostituisce l'Attestato di Storicità o il Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica o entrambi. La vettura risulta esente dalla tassa di circolazione a seguito della richiesta presentata dal precedente proprietario e accettata con comunicazione del Ministero delle Finanze di giugno 1998. La compagnia assicurativa, sino a ora, mi ha concesso tariffe agevolate presentando copia del Certificato di Omologazione. Mi sembra quindi che, se non partecipo a gare, non sia necessario richiedere altra

documentazione. Vorrei inoltre sapere se vi risulta che la vettura, in sede di revisione periodica presso gli uffici provinciali della Motorizzazione Civile, possa essere esentata dal controllo dell'impianto frenante su rulli, effettuando in alternativa un esame della frenata "a vista". Nel corso dell'ultima revisione la mia vettura è stata sottoposta al controllo della frenata su rulli, ma non è stata sottoposta ad alcuna verifica per i gas di scarico.

Luigi Zerbini

Gentile Sig. Zerbini, possiamo confermarle che attualmente, come stabilito dal Decreto Ministeriale del 17 dicembre 2009 e chiarito dal supplemento ordinario n. 55 alla Gazzetta Ufficiale del 19 marzo 2010, l'unico documento effettivamente riconosciuto è il Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica, che "attesta la data di costruzione, la marca, il modello e le caratteristiche tecniche del veicolo, con specifica indicazione di tutte quelle utili per la verifica dell'idoneità alla circolazione, la sussistenza ed elencazione delle originarie caratteristiche di fabbricazione, nonché specifica indicazione di quelle modificate o sostituite". Dal 20 marzo 2010 tale certificato è rilasciato dall'Asi contestualmente all'Attestato di Storicità, utilizzando lo stesso modulo. Ad ogni modo, per la definizione e la funzione dei vari certificati da lei citati, la rimandiamo inoltre alle pagine 50-55 del fascicolo Affari & Mercato, allegato al numero di ottobre 2014 della nostra rivista. Per quanto riguarda la revisione periodica dei veicoli d'interesse storico e collezionistico, anch'essa regolamentata dal Decreto Ministeriale del 17 dicembre 2009, questa viene effettuata tenendo conto dell'anno di costruzione e per veicoli costruiti prima del 1° gennaio 1960 viene effettuata esclusivamente presso le sedi provinciali della Motorizzazione Civile. Gli elementi su cui devono essere effettuati i controlli dei dispositivi del veicolo che hanno rilevanza ai fini della sicurezza per la circolazione sono stabiliti nell'allegato III del decreto. Tuttavia ci risulta che al momento i controlli dell'impianto frenante variano a discrezione degli esaminatori, i quali possono optare per prove strumentali su rulli o per prove "a vista" su asfalto. Per i gas di scarico, non ci risulta che vengano effettuati controlli.

FIAT 1500 D BERTONE**In gita a Rapallo con la fuoriserie**

Vi invio una foto di mio zio Angelo, che negli anni 50 faceva da autista a un noto industriale lombardo. Qui è ritratto durante una pausa dopo averlo accompagnato in gita a Rapallo. Mi piacerebbe fargli un regalo pubblicando questa immagine e sapere qualcosa di più su questa auto che non conosco.

Guido Campeol

Lo zio del nostro lettore è ritratto al volante di una Fiat 1500 D o 1500 E (1948-1950) allestita da Bertone. Il disegno della vettura riprendeva alcuni stili introdotti con la Fiat 1100 Stanguellini del 1947, splendida berlina disegnata da Luigi Rapi e realizzata dallo stesso

Bertone. Quella coupé dal punto di vista stilistico aveva introdotto la fiancata ponton, ossia con parafanghi non più separati dal corpo vettura, bensì integrati; innovativa fu anche la tecnica costruttiva a scocca portante, soluzione che di lì a pochi anni si sarebbe imposta presso l'industria automobilistica, almeno nel Vecchio continente. Il peso ridotto della berlina (725 kg) permise alla 1100 Stanguellini di ottenere numerose affermazioni nelle competizioni. Sull'onda dell'ampio gradimento di quella sportiva, Bertone si cimentò sull'autotelaio della Fiat 1500 D (motore 6 cilindri in linea, 1493 cm³, 47 CV a 4400 giri/min) vestendolo con una carrozzeria berlina due porte a



fiancata continua di notevole eleganza, nella quale erano ben riconoscibili le influenze della coupé delineata da Rapi, in particolar modo nella parte anteriore.

VOLVO 850 T-5

Record in station wagon

Sul numero di gennaio 2014 di Ruoteclassiche ho letto un interessante articolo riguardante il record di velocità mantenuta stabilito nel 1983 dalla Mercedes con la 190 E 2.3-16 sul circuito di Nardò. Mi sembra di rammentare un record analogo fatto dalla Volvo con la 850 T-5: mi sbaglio?

Massimo Follaro

Il nostro attento lettore ricorda benissimo. Il tentativo di battere il record delle 24 ore fu infatti effettuato dalla Volvo il 27-28 febbraio del 1994 sul circuito di Nardò, in provincia di Lecce (Puglia). Per l'impegnativa prova vennero scelte due 850 T-5 station wagon con motore 2 litri. Otto i piloti che si avvicendarono alla guida delle due vetture, tra cui Luc Bracke, al tempo direttore generale della Volvo Italia. Purtroppo nel corso della 23ª ora della sfida una delle 850 fu costretta al ritiro a causa dei danni riportati allo scambiatore di calore nel violento impatto con una volpe che attraversava la pista. L'altra vettura completò comunque la gara, fissando il record mondiale nella classe 2 litri: nel corso di 24 ore furono percorsi ben 5209,2 km (equivalenti a 411 giri dell'anello di Nardò, lungo 12,676 km) alla velocità media di 217 km/h.



Valeria Campobasso - Austin Mini Mayfair - 1986



Roberto Negri - Lancia Beta Coupé - 1982

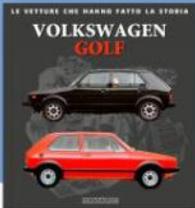
Libreria dell'Automobile

NOVITÀ

www.libriadiellautomobile.it

www.giorgionadaeditore.it

ISCRIVITI ALLA
NOSTRA MAILING LIST SU
www.libriadiellautomobile.it



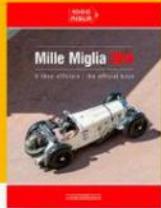
VOLKSWAGEN GOLF

■ € 25,00
PAG: 96 - f.to cm 24,3x27
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



MILLE MIGLIA 2014 Il Libro Ufficiale The Official Book

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



SENNA & 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



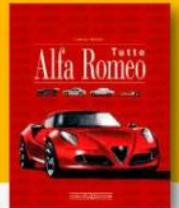
VEICOLI DEI CARABINIERI 200 ANNI DI STORIA

■ € 48,00
PAG: 296 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e b/n
TESTO: Italiano



TUTTO FERRARI dal 1947 a oggi Nuova edizione aggiornata

■ € 12,90
PAG: 464 - f.to cm 16x21
FOTO: centinaia a col. e b/n
TESTO: Italiano
Disponibile l'edizione Inglese
FERRARI ALL THE CARS New update edition



TUTTO ALFA ROMEO

■ € 19,90
PAG: 592 - f.to cm 16x21
FOTO: centinaia a col. e b/n
TESTO: Italiano
Disponibile l'edizione Inglese
ALFA ROMEO ALL THE CARS

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:

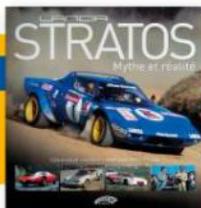
Tel 02 27301462-8 Fax 02 27301454
(Lunedì-Venerdì dalle 9 alle 18)
ordini@libriadiellautomobile.it
info@libriadiellautomobile.it
www.libriadiellautomobile.it

vieni a trovarci su Facebook e eBay



ALFA 75 & MILANO: DRIVEN TO BE DIFFERENT

■ € 70,00
PAG: 264 - f.to cm 25x25
FOTO: oltre 950 a col. e in b/n
TESTO: Inglese



LANCIA STRATOS MYTHE ET REALITÉ

■ € 49,00
PAG: 176 - f.to cm 26x28
FOTO: 300 a col. e in b/n
TESTO: Francese



FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO: Radiografia tecnica del motopropulsore

■ € 30,00
PAG: 192 - f.to cm 21x30
FOTO: 296 disegni in b/n
TESTO: Italiano

MANIFESTAZIONI 2015

- 11/12 APRILE NOVEGRO (MI) AUTOMOTO COLLECTION PAD. A
- 25/26 APRILE FERRARA GRANDE MERCATO AUTO E MOTO DEL PASSATO
- 8/10 MAGGIO VERONA LEGEND CARS
- 12/13 SETTEMBRE IMOLA MOSTRA SCAMBIO BOX 21
- 26/27 SETTEMBRE MODENA MOTOR GALLERY MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO - PAD. A

RUOTECLASSICHE

GIRA E RIGIRA L'ABBONAMENTO
CONVIENE. SEMPRE!



RUOTECLASSICHE

RUOTINE CLASSICHE NELLA FABBRICA LEGO • VIVERE CON LA STORICA VINTAGE TOUR A MILANO

SPECIALE

FIAT 600

IL PROTOTIPO, LA STORIA,
IL CONFRONTO, IL COLLEZIONISTA



ABBIAMO GUIDATO
ALFA ROMEO 6C 1750 GTC
CITROEN BX 14 RE
PORSCHE 944 TURBO
ROTTAMI PREZIOSI
CHEVROLET CAMARO 1966

RALLYE MON

IL PASSATO
ALTA GRIFO S
DIMER: È RINIZIATO
DI MASSA

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

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

In più, in versione digitale:

- GRATIS fotogallery delle auto
- Condivisione dei contenuti



METTITI AL CENTRO DI UN MONDO DI VANTAGGI. APPROFITTANE!

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

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

SCONTO
31%

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

SCONTO
34%

RUOTECLASSICHE* (12 numeri)
+ DUERUOTE* (12 numeri)
SOLO € 68,70* invece di € 104,40

ABBONATI ADESSO!

Collegati al sito www.shoped.it

oppure telefona al

Numero Verde
800 001199

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

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

A REGINE DEL PASSATO MAYBACH ZEPPELIN TYP DS 8 (1932)

LA NOBILTÀ DEL V12

DIRIGIBILE DA ASFALTO

Nel 1930 debutta il capolavoro della Casa tedesca che, all'epoca, insieme a Bugatti, Isotta Fraschini, Rolls-Royce e pochi altri si contende le scelte dei più facoltosi automobilisti al mondo. L'arma in più sono il poderoso motore in alluminio, sviluppato grazie all'esperienza in campo aeronautico, e una facilità di guida sorprendente

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Mercedes-Benz Classic Archive**





B

ugatti, Duesenberg, Isotta Fraschini, Rolls-Royce, ma non solo. All'inizio degli anni Trenta, tra i marchi automobilistici più esclusivi c'era anche Maybach, che proprio nel 1930 lanciò il modello considerato il suo capolavoro, la Zeppelin Typ DS 8, con cilindrata di 8 litri, che andava a collocarsi al vertice della gamma, sopra la Zeppelin Typ DS 7, con motore di 7 litri, lanciata in contemporanea.

Fiore all'occhiello di entrambi i modelli, che condividevano il telaio, disponibile nel-

le versioni a passo corto (3660 mm) e a passo lungo (3735 mm), era il propulsore V12, che aveva esordito sulla precedente Maybach 12 Typ DS (1929-30), della quale la Zeppelin Typ DS 7, con cilindrata identica, era la diretta discendente.

Un motore all'avanguardia, tutto in lega leggera, realizzato dalla Maybach-Motorenbau Gmbh sfruttando la tecnologia sviluppata in precedenza come azienda produttrice di motori per dirigibili, fondata a Stoccarda nel 1909 col nome di Luftfahrzeug-Motorenbau Gmbh dall'ingegner August Wilhelm Maybach, ex progettista capo della Daimler-Motoren-Gesellschaft, in società col conte Ferdinand von

Zeppelin, progettista e costruttore di aeronavi. Nel 1912 l'azienda era stata trasferita a Friedrichshafen, sul lago di Costanza, nei pressi della fabbrica Zeppelin, e rinominata Motorenbau Gmbh Friedrichshafen. Nel maggio 1918 essa aveva assunto il nome di Maybach-Motorenbau Gmbh e, finita la prima guerra mondiale, aveva dovuto riconvertirsi, indirizzandosi al settore automobilistico, vista la proibizione di produrre aerei e dirigibili imposta alla Germania dal Trattato di Versailles.

La prima automobile marcata Maybach era stata lanciata nel 1921 e presto la Casa di Friedrichshafen si era guadagnata un posto d'onore tra le marche più esclusive del

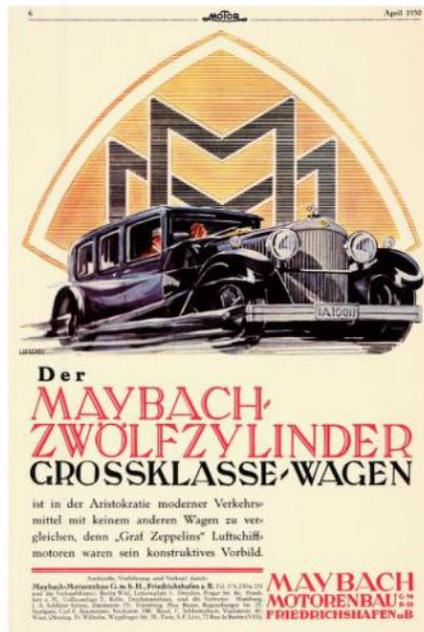


tempo; le sue vetture, vestite come limousine, coupé, cabriolet e roadster dai migliori carrozzieri tedeschi del tempo (quali Gläser, Erdmann & Rossi, Auer, Neuss e Hermann Spohn), vantavano infatti motori dal funzionamento straordinariamente silenzioso e soluzioni d'avanguardia per la trasmissione, lo sterzo e l'impianto frenante.

Nate in un momento molto critico per l'economia mondiale, le prestigiose Zeppelin, richiamando nel nome il glorioso passato aeronautico della Casa, sollecitarono l'attenzione di una clientela amante del lusso ma sensibile anche alle più raffinate soluzioni tecnologiche; prodotte in tre serie fino al 1940,

con cadenza di circa un esemplare al mese, esse rimasero vetture estremamente elitarie.

Tra le poche sopravvissute c'è la DS 8 protagonista del servizio, prodotta nel 1932 col numero di telaio 1387 e da qualche tempo appartenente alla collezione del Mercedes-Benz Museum. Il legame originario tra le due aziende infatti ha fatto sì che all'inizio degli anni 60 la Casa di Stoccarda rilevasse la Maybach-Motorenbau GmbH, che aveva appena mutato ragione sociale in MTU Friedrichshafen GmbH, acquisendone il marchio. L'elegante carrozzeria, allestita su un telaio a passo lungo, è opera della Hermann Spohn ed è stata restaurata, come anche l'interno, 



Consigli per gli acquisti

La pubblicità dell'epoca, sopra, sottolineava la presenza del motore V12 (frazionamento fino ad allora utilizzato da pochissimi costruttori) che la Maybach aveva derivato da quelli che un tempo forniva alla Zeppelin per i suoi dirigibili. In alto, i cassetti portaoggetti ricavati sulla destra della plancia. Questo esemplare, restaurato all'inizio degli anni 2000, appartiene alla collezione del Mercedes-Benz Museum, dove però attualmente non è esposto; si notino i fanali posteriori entrambi con luci di stop e di retromarcia e le frecce laterali sui montanti del parabrezza.



L'orgoglio del marchio

Il logo con le due M sovrapposte (per Maybach-Motorenbau) è presente sul tappo del radiatore, sulla calandra e sui pannelli porta (in basso). Decisamente affollato il quadro strumenti (a sinistra).



➔ che presenta la selleria totalmente in pelle.

Il motore, numero di serie 25041, è invece nelle condizioni d'origine e ancora perfettamente funzionante, col suo caratteristico fruscio che al minimo è praticamente impercettibile. La guida di questa vettura si rivela più semplice e piacevole di quanto l'età e il peso farebbero prevedere. Chi pensasse di doversi misurare con uno sterzo granitico si troverebbe infatti a gestire un comando insospettabilmente leggero, malgrado l'assenza di un servocomando.

Ancora più sorprendente è il funzionamento della trasmissione DSG 80, esclusiva della DS 8, dotata di un sofisticato cambio epicicloidale con overdrive e preselettore a depressione. Il pedale della frizione va azionato solo per innestare la prima o la prima ridotta (1a), per mettere in folle o per innestare la retromarcia, sempre agendo sulla leva centrale. Per cambiare marcia basta preselezionare quella voluta, agendo su due levette

L'eccezionale dotazione non è puro esercizio accademico, sfoggio di capacità tecnica, bensì funzionale a rendere più sicura e piacevole la guida

poste sul mozzo del volante, togliere completamente gas e ridarlo immediatamente dopo. Non occorre quindi effettuare alcuna doppietta per evitare sonore e dannose grattate, poiché le marce si innestano automaticamente, grazie a un comando a depressione.

Che dire poi dei freni, croce di molte vetture ben più recenti. Sulla Zeppelin sono ovviamente a tamburo e, per giunta, ancora meccanici, azionati da cavi d'acciaio; eppure, per merito di una geometria dei leveraggi ben studiata e di una sorta di servocomando a depressione, la frenata è inaspettatamente potente.

Insomma, la guida di questa maestosa

ultraottantenne potrebbe essere paragonata a quella di una limousine ben più recente; figuriamoci l'impressione che poteva destare ai suoi tempi, quando l'uso dei muscoli per curvare e frenare e la complessa e difficile sequenza di manovre per cambiare marcia erano la norma. A questo punto, le impeccabili finiture, che all'epoca erano comuni a tutte le automobili di classe pari alla Zeppelin, passano quasi in secondo piano; anche perché l'allestimento di stampo teutonico di questo esemplare è caratterizzato da una certa sobrietà, più che dal lusso sfrenato di certe sue vetture concorrenti.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale, V12 di 60°
 Alésaggio 92 mm - Corsa 100 mm
 Cilindrata 7978 cm³
 Rapporto di compressione 6,3:1
 Potenza 200 CV a 3200 giri/min
 Distribuzione a valvole in testa
 Asse a camme centrale (aste e bilancieri)
 Due carburatori doppio corpo
 Solex 35 MMOVS
 Impianto elettrico 12 V, 2 batterie 105 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio epicicloidale Maybach DSG 80
 a 4 marce e overdrive,
 con preselettore a depressione
 Una leva di comando centrale e 2 sul volante
 Frizione bidisco a secco
 Rapporto al ponte 3,21:1 o 3,58:1
 Pneumatici 700-20 oppure 750-20.

Corpo vettura Cabriolet 4 porte, 6/7 posti
 Telaio a longheroni e traverse
 Carrozzeria in acciaio
 Sospensioni anteriori ad assale rigido,
 balestre semiellittiche longitudinali,
 Sospensioni posteriori a ponte rigido,
 balestre semiellittiche longitudinali,
 Ammortizzatori idraulici a doppio effetto
 Freni meccanici a tamburo, servocomando
 a depressione Bosch-Dewandre
 Sterzo a vite e dito
 Serbatoio carburante 135 litri.

Dimensioni e peso Passo 3735 mm
 Carreggiata ant. 1520 mm - post. 1520 mm
 Lunghezza 5520 mm - Larghezza 1820 mm
 Altezza (a capote chiusa) 1900 mm
 Peso a vuoto circa 2800 kg.

Prestazioni Velocità massima 150-170 km/h
 Consumo medio circa 28 l/100 km.

Rara leggerezza

Il propulsore (sotto, a sinistra) è tutto in lega leggera. Un fatto eccezionale all'epoca, poiché sulle automobili solitamente si adottavano motori con basamenti e monoblocchi in ghisa.

Va però menzionata l'eccezionale dotazione di bordo, che nella fanaleria posteriore comprende anche due luci di stop e due di retromarcia, cosa rara per l'epoca, e che nel quadro strumenti, oltre al termometro dell'acqua e al manometro dell'olio, include il manometro per controllare il corretto funzionamento del servocomando a depressione dei freni.

Ma c'è dell'altro: nel telaio sono integrate quattro martinetti, uno per ciascuna ruota, per sollevare più facilmente la vettura in caso di foratura, e, tra gli attrezzi, c'è persino un piccolo compressore per gonfiare le gomme. Raffinata nella meccanica, elegante nello stile, eccezionalmente dotata e anche facile da guidare, la Maybach Zeppelin merita di essere ricordata. Oggi è possibile anche grazie alla Mercedes-Benz, che un tempo concorrente della Maybach, almeno a certi livelli, ne ha acquisito il marchio per conservarne la memoria... e non solo. **R**

LA RIVOLUZIONARIA SUPERCAR DI STOCCARDA

SOGNO ARANCIONE

A Ginevra nel 1970 la Casa tedesca stupì il mondo con l'evoluzione del prototipo presentato pochi mesi prima a Francoforte. Carrozzeria più aerodinamica e motore Wankel a quattro rotori da 350 CV. Noi abbiamo guidato l'unico esemplare funzionante, equipaggiato con un V8 di 3,5 litri

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





Impossibile non notarla

La sola Mercedes del dopoguerra con il motore posteriore costruita e pensata per un uso stradale. Questo è il solo esemplare funzionante dei due prodotti della C111-II con motore V8 di 3,5 litri. Difficile darle 45 anni e non notarla: blocca il traffico ovunque vada.



Confort da granturismo

L'interno è inaspettatamente spazioso ed estremamente comodo. La strumentazione e tutte le componenti sono prese dalla produzione Mercedes del periodo: berline W108 e "8", oltre alla W113 (la "Pagoda"). Il pomolo del cambio, interamente in alluminio, deriva dalla 300 SLR degli anni 50.



a Mercedes C111-II che ci troviamo di fronte oggi per questo esclusivo test drive è nata nel 1970, ed è uno dei due soli esemplari prodotti che adottano il motore V8 di 3,5 litri

M116 preso dalla produzione in serie.

Apriamo la portiera ad ala di gabbiano per prendere posto nell'abitacolo. Impugnato il volante, ancor prima di accendere il motore premiamo il pedale della frizione. Non tanto per capire come funziona, quanto per simulare una partenza perfetta. Già, perché le gambe manifestano un inconsueto tremolio. Questa macchina è infatti uno dei pezzi sacri dell'automobilismo e la sua immagine, appesa al muro della cameretta, ha accompagnato la nostra intera adolescenza. L'emozione fa il suo corso: è il sogno arancione.

Il progetto C111 debutta al Salone di Francoforte del settembre 1969 in un momento di grande sperimentazione e libertà tecniche, senza i vincoli dettati dai consumi e dalle norme sull'inquinamento. Il team tecnico Merce-

des doveva valutare il motore rotativo Wankel e, per farlo, decise di costruire un prototipo, piuttosto grezzo, di sportiva a due posti, con le portiere ad ala di gabbiano. La carrozzeria serviva per valutare le possibilità reali di utilizzo della vetroresina, materiale leggero ma sotto certi aspetti delicato.

A sovrintendere al progetto, il reparto sviluppo comandato da Hans-Joachim Forster, con un giovanissimo Bruno Sacco a definirne lo stile. Tutti svolsero il lavoro in modo egregio, ma il progetto venne immediatamente rallentato per la scarsa affidabilità del motore Wankel, un tre rotori da 280 CV. Come consulente d'eccezione il team poté avvalersi di una delle risorse interne della Casa più capaci: Rudolf Uhlenhaut, il mitico direttore tecnico, padre delle Freccie d'argento che nella seconda metà degli anni Trenta avevano dominato i grand prix. Non solo talentuoso ingegnere, ma anche pilota di notevole capacità, come seppe dimostrare nel 1955 quando al Nürburgring girò con un tempo di 3 secondi inferiore rispetto a quello ottenuto da Juan Manuel Fangio. Fu proprio Uhlenhaut a indicare le mo-



Sulle C111 la Casa tedesca studiò le prospettive offerte dal motore Wankel. Il progetto non ebbe seguito



Il tempo non passa

La linea, moderna ancora oggi, era incredibilmente avanzata per gli anni 70. Spettacolari le uscite dell'aria del radiatore sul cofano, le porte ad ala di gabbiano e le prese d'aria laterali per il motore posteriore. Il bagagliaio ha una capienza di 210 litri.



Per test comparativi su due esemplari venne utilizzato un V8 di 3,5 litri da 200 CV: troppo pochi per una sportiva di razza



→ difiche necessarie per il successivo sviluppo del prototipo svelato a Francoforte, la C111-II. La carrozzeria venne rivista al fine di ottenere una migliore profilatura aerodinamica (il Cx passò da 0,35 a 0,325). Dal punto di vista meccanico fu adottato sempre un motore Wankel, ma a quattro rotori, in grado di erogare una potenza massima di 350 CV, sufficienti a catapultare la sportiva tedesca da 0 a 100 km/h in 4,8 secondi e a farle raggiungere i 300 km/h. Aggiornamenti riguardarono anche le sospensioni (a quattro ruote indipendenti), che consentirono di montare cerchi ruota più larghi.

Al fine di svolgere dei test comparativi, due esemplari, come accennato, furono equipaggiati con un classico motore V8. La C111-II debuttò al Salone di Ginevra nel marzo del 1970, ottenendo unanimi consensi. Nonostante il successo (molti furono i potenziali clienti che firmarono degli assegni per prenotare la vettura), l'anello debole del progetto risiedeva nella scarsa efficienza del motore Wankel.

L'adozione negli Stati Uniti di stringenti norme antinquinamento pose fine a ogni ulteriore sviluppo di questo propulsore nel 1971. Il colpo di grazia giunse infine con la crisi petrolifera del 1973, che sembrò mettere in forse l'esistenza stessa delle automobili ad alte prestazioni. Un peccato, perché la sportiva di Stoccarda presentava doti non comuni, come sottolineato dal pilota-giornalista Paul Frère che nella prova apparsa sulla rivista "Motor" nell'aprile del 1970 scrisse: "Questa vettura evidenzia una impareggiabile combinazione tra confort e comportamento dinamico, quest'ultimo proprio di una sportiva da corsa". Nel 1976 la Mercedes-Benz ruppe gli indugi e si risolse a montare sulla C111 un motore a cinque cilindri diesel di 3 litri sovralimentato da 190 CV: nasceva la C111-IID. Il 12 giugno di quell'anno sull'anello di Nardò (Lecce) la IID stabilì un totale di 16 record mondiali durante un'estenuante maratona lunga 60 ore alla media di 252 km/h.

Ma torniamo alla nostra prova, sforzando-

↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore, longitudinale
V8 di 90°
Alesaggio 92 mm - Corsa 65,8 mm
Cilindrata 3499 cm³
Rapporto di compressione 9,5:1
Potenza massima 200 CV a 5800 giri/min
Coppia massima 29,2 kgm a 4000 giri/min
Due valvole per cilindro
Distribuzione a catena con albero a camme in testa, centrale
Iniezione elettronica Bosch D-Jetronic
Lubrificazione a carter umido
Raffreddamento a liquido
Impianto elettrico 12 V.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio ZF a 5 marce
Frizione bidisco a secco
Pneumatici 215/70 VR 15
Cerchi in lega 8J x 15.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 2 posti
Telaio a pianale in acciaio rinforzato
Carrozzeria in vetroresina
Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi oscillanti
Sosp. post. a ruote indipendenti, bracci trasversali paralleli, puntoni longitudinali
Barre antirullo
Ammortizzatori idraulici
Freni a disco autoventilanti
Due serbatoi carburante da 60 litri cad.

Dimensioni e peso Passo 2620 mm
Carreggiata ant. 1410 mm - post. 1405 mm
Lungh. 4440 mm - Largh. 1800 mm
Altezza 1120 mm
Peso in ordine di marcia 1240 kg.

Prestazioni Velocità 230 km/h

Plastica ben profilata

Fu Rudolph Uhlenhaut a volere una carrozzeria (sempre realizzata in vetroresina) più aerodinamica rispetto a quella della precedente C111 del 1969. Le aperture laterali ricavate nei "montanti" del cofano motore migliorano la visibilità.



ci di dimenticare l'importanza della vettura che ci accingiamo a guidare, l'unica Mercedes stradale del dopoguerra a motore posteriore. Chiusa la porta e allacciata la cintura a 4 punti mettiamo in moto. Il rombo del V8 è tutto furoché aggressivo, il pedale della frizione è un burro, dentro la prima in basso e via. La sorpresa è lo sterzo dal ridotto angolo di volta. Il motore è progressivo e la spinta costante, ma non rabbiosa, mentre la tenuta di strada è rassicurante. Impressionano la quantità di spazio interno e l'ottima visibilità in ogni direzione; solo gli specchi esterni, regolabili dall'abitacolo, non sono all'altezza. È una vera Mercedes in tutto quello che fa, ma non è la supercar che la linea lascerebbe intendere: del resto ci sono solo 200 CV, pochi per una macchina che pesa 1240 kg. Ma sappiamo che il progetto originario era ben diverso. La sera, rientrati a casa, ci ritroviamo di fronte alla stessa foto ora appesa alla parete del box: la osserviamo con uno spirito diverso. Complice e appagato. **R**



Stelle ad altissime prestazioni

La Casa di Stoccarda si è sempre distinta per i veloci incrociatori da autostrada, più che per le coupé essenzialmente sportive. Che comunque, negli anni, non sono certo mancate

testo di **Massimo Delbò**



540 K - 1936

La prima vera GT della Casa di Stoccarda nasce come esemplare unico (foto) sulla base della Spezial Roadster. Si chiama Autobahn Kurier Sport Limousine e adotta una carrozzeria coupé bassa e aerodinamica. Il motore è l'8 cilindri di 5,4 litri con compressore da 180 CV. La versione "di serie" scoperta ha comunque una diffusione limitata: appena 25 sono infatti le Spezial Roadster prodotte.

300 SL - 1954

Più GT di così, ancora oggi è difficile. Motore a iniezione diretta, 3 litri, 6 cilindri, 230 CV e 240 km/h di velocità massima. Rapida, affidabile, robusta e capace di primeggiare nelle corse e di vincere la classe GT alla Mille Miglia del 1955. È passata alla storia anche per l'apertura delle porte ad ala di gabbiano.



450 SLC 5.0 (C107) - 1978

Passati gli anni dello shock petrolifero, che avevano visto i "piccoli" motori 6 cilindri trovare spazio nei cofani anche delle auto di alta gamma, in Mercedes invertono rotta. Nel 1978 arriva la 450 SLC 5.0, con il nuovo motore V8 in lega leggera di 5 litri e 240 CV. È quel che basta per trasformare la piuttosto tranquilla SLC in una belva da 225 km/h, in grado anche di vincere i rally più duri.





560 SEC (W126) AMG - 1988

Una delle Mercedes più belle mai costruite, la SEC (serie W126) è anche una delle GT più esclusive mai prodotte. Con il motore V8 di 5 litri (e poi di 5,6, in foto) è già una coupé di tutto rispetto, con 300 CV e 250 km/h di velocità massima. La rarissima, perché costa come un'astronave, versione AMG arriva a 300 km/h. Può bastare?

SRL MCLAREN - 2004

Presentata nel 2003, in vendita l'anno successivo, la stupefacente SLR è frutto della collaborazione con il partner di Formula 1 McLaren. Lunga ben 4,70 metri, adotta carrozzeria in materiale composito e un V8 con compressore di 5,4 litri da 626 CV. Brucia lo 0-100 in 3,8 s; la velocità è autolimitata: bisogna "accontentarsi" di 315 km/h.



SLS AMG - 2010

Siamo quasi ai giorni nostri quando Mercedes-Benz decide di insidiare il territorio di Ferrari e Lamborghini presentando la vettura aspirata più potente del mercato. 581 CV sono tanti, ma quello che più impressiona è la loro esuberanza: 0-100 in 3,8 secondi, 0-200 in 11,7. Velocità massima 317 km/h. Con lei tornano le porte ad ala di gabbiano, rese moderne e sicure e perfettamente in tema con l'abitacolo che sembra ripreso da quello di un jet executive.

GT AMG - 2015

È l'ultima arrivata. Piccola quel tanto che basta per non essere ingombrante e impacciata, sfoggia un V8 di 4 litri con 462 CV. Lei, poi, GT lo è di fatto e anche nel nome...



A TEST A TEST ALFA ROMEO GIULIETTA TI PRIMA SERIE (1958) - SECONDA SERIE (1961) - TERZA SERIE (1964)



RIUNITA LA GAMMA AL COMPLETO

FIDANZATA PER TRE



Quasi da non crederci: tre amici, un unico grande amore, tre storie differenti che si intrecciano. L'oggetto della passione è la Giulietta TI, una per ciascuna serie. Anche il colore è lo stesso Acqua di Fonte, preso in prestito da un'istantanea d'altri tempi. A cavallo tra gli anni 50 e 60, una delle migliori berline per motore e tenuta di strada

Testo di **Alessandro Barteletti** - foto di **Wolfgang**



Presentazione in pista

Il debutto della versione TI avviene sul circuito di Monza nel settembre del 1957. Prezzo: 1.525.000 lire. Come sulla berlina del 1955 resta a vista il tappo del serbatoio. All'interno, invece, la TI ha il contagiri (a sinistra del volante) e il tachimetro con scala fino a 160 km/h. Sulla destra termometro acqua e olio. La leva del cambio - a quattro rapporti - è al volante.



Derivata dalla berlina

La Giulietta è tra le prime ad adottare il ripetitore laterale; specifici della prima versione TI i fanalini incassati. Il sedile anteriore è a corpo unico come il posteriore. Il frontale ricalca le forme della prima berlina ma con parabole di 17 centimetri di diametro anziché 15.



Fascino, una punta di mistero e il fatto che - con la giusta dose di civetteria - al primo appuntamento fosse sempre in ritardo. È stata la "Fidanzata d'Italia" nel

periodo della ripresa, traghettandoci dal secondo dopoguerra al boom economico, sogno di adulti, adolescenti e persino bambini. Come l'allora piccolo Paolo Morocutti: "Il mio amore per lei risale ai tempi della terza elementare quando, con grembiule nero e cartella, ogni mattina - già, ogni mattina - recandomi a scuola, mi fermavo ad ammirarla". "Lei" è Giulietta, o meglio, la Giulietta, oggi affascinante sessantenne. Nel nostro caso in versione TI, nata nel 1957 sulla base della berlina. Il fascino era dovuto alla casta di appartenenza: Alfa Romeo.

Per spiegare la punta di mistero, basta riportare quanto scritto da Giuseppe Luraghi, l'uomo che ha fortemente voluto il miracolo Giulietta: "Gli studi della nuova vettura venivano realizzati in segreto. Dalle sigle e dai numeri opportunamente stampati sui disegni, i terzi dovevano dedurre che si trattasse di una vettura di 850 centimetri cubi di cilindrata. Il segreto si riuscì così a mantenere, e questo, secondo la mia esperienza, costituisce un caso eccezionale in un settore nel quale lo spionaggio industriale e giornalistico impera e dilaga a incredibile velocità".

Il ritardo al primo appuntamento si riferisce invece ai 17-18 mesi che intercorrevano tra prenotazione e consegna, alimentando addirittura casi di bagarinaggio: c'era chi ordinava la Giulietta e poi, a pochi giorni dalla consegna, rivendeva la prenotazione chiedendo cifre superiori alla caparra versata. Infine l'aspetto, innovativo senza essere rivoluzionario con quella linea (parliamo della berlina) creata dal Centro Stile Alfa Romeo, allora diretto da Giuseppe Scarnati. A proposito di nomi: detto di Luraghi, prima presidente dell'Iri e poi dell'Alfa Romeo, e di Scarnati, dietro la Tipo 750 (no- 



me in codice del progetto Giulietta), c'erano Giuseppe Busso (motore), Orazio Satta Puliga (meccanica), Rudolf Hruska (linea produzione) e il poeta Leonardo Sinigalli (ideatore del nome).

LA TURISMO INTERNAZIONALE

La prima Giulietta a debuttare, nel 1954, per volere di Hruska, è la versione coupé denominata Sprint. La berlina arriva invece l'anno successivo, come la Spider, cioè esattamente sessant'anni fa. L'anno della TI, la versione del nostro servizio, è invece il 1957; la presentazione avviene sul circuito di Monza. La sigla sta per Turismo Internazionale, ideata dall'Alfa Romeo per contraddistinguere le versioni più spinte delle sue berline.

La cilindrata dei motori di tutte le Giulietta (coupé, berlina, spider) è di 1300 cm³. Fermo restando il doppio albero di distribuzione - caratteristica della Casa del Portello - la TI viene corredata con un motore più brillante che, oltre a soddisfare il cliente normale, regala soddisfazioni a piloti che gareggiano tra pista, rally e corse in salita. La potenza sale dai 53 cavalli della berlina a 65, grazie anche al carburatore doppio corpo. Il cambio resta al volante e a 4 marce sincronizzate.

L'esemplare delle nostre foto, immatricolato a Teramo, è del 1958. Il primo proprietario l'ha conservato per 15 anni, prima di cederlo a un collezionista. Qui entra in scena Silvio Riccardi, attuale proprietario, classe 1956: "Quando avevo tre anni - ricorda Silvio - mio padre acquistò una Giulietta colore Acqua di Fonte. A quell'auto mi ero affezionato, così quando papà decise di venderla, io rimasi malissimo". Passano gli anni, Silvio cresce, diventa amico dell'ormai adulto Paolo Morocutti (il bambino della nostra introduzione), proprietario di una splendida TI seconda serie. La nostalgia fa capolino. Riccardi divora annunci di vendita imbattendosi in quello del collezionista su citato: la Giulietta è la copia di quella appartenuta a suo padre. Mezz'ora è sufficiente per farla sua.

Sulla TI prima serie sono poche le differenze rispetto alla versione normale. La più evidente riguarda i fari anteriori il cui diametro passa da 15 a 17 centimetri, mentre i fanalini posteriori ora sono incassati. Resta a vista, alla base del bagagliaio, il tappo del carburante. Quattroruote, sul nume-



Frontale moderno

Diverso sulla seconda serie il frontale con fari incassati e grigliatura delle prese d'aria laterali non più verticale ma orizzontale. Invariata la conformazione dei sedili, ma viene aggiunto il posacenere al centro dello schienale anteriore.

persone e per questo si preferirebbero due sedili singoli e "a cucchiaio", più consoni a una vettura dalle caratteristiche sportive.

RESTYLING A FRANCOFORTE

La seconda serie debutta al Salone di Francoforte del 1959. L'esemplare del servizio, prodotto il 3 novembre 1960 e immatricolato in provincia di Lucca il 15 febbraio 1961, appartiene a Paolo Morocutti: è suo da vent'anni. Il precedente proprietario risiedeva invece a Livorno; da qui le targhe attuali, originali e in metallo. Un amore rimasto vivo, quello di Paolo per la Giulietta TI seconda serie, sin dai tempi delle elementari. L'incontro con quella giusta, nel 1995 alla fiera di Padova: "Arrivai in treno con largo anticipo - racconta Morocutti - e mi

ro di marzo del 1958, giudica la linea piacevole, migliorabili materiali e finiture, facile la manutenzione, ottima la tenuta all'acqua. Quattro stelle (il massimo) a motore, tenuta di strada, marcia in salita, consumo, freni (già definiti i migliori mai provati nel test della Giulietta normale nel maggio 1956). Il sedile unico anteriore, sempre secondo Quattroruote, non consente di ospitare tre

All'epoca Quattroruote faticò a trovare autentici difetti e la "rimandò" solo per il confort del divanetto anteriore



Tachimetro a nastro

La seconda serie della TI introduce il tachimetro a nastro orizzontale la cui scala arriva a 180 km/h. Restano a sinistra il contagiri e a destra il termometro acqua e olio; la leva del cambio è ancora al volante. Cambia anche il fanalino posteriore, non più incassato e di dimensioni maggiori. Il paraurti di nuovo disegno adotta rostri protetti da gomma; diversa la forma e la posizione del ripetitore laterale.



Piccole variazioni

La terza serie della TI debutta al Salone di Francoforte del 1961 al prezzo di 1.270.000 lire.

Il cruscotto non subisce variazioni importanti; come sulle altre versioni il lampeggio è azionato dal pulsante centrale del volante mentre l'anello intorno attiva il clacson.

Negli anni, le tre generazioni vanno ad allinearsi agli stessi affinamenti meccanici e stilistici che contraddistinguono l'evoluzione della Giulietta

Le ultime modifiche

Più largo, sulla terza serie, il coperchio del baule. Totalmente rivisto anche il frontale: le prese d'aria sono più ampie e con grigliatura quadrettata, come sullo scudetto. Il cambio a cloche è a richiesta dal 1962. I sedili anteriori ora sono sdoppiati ma poco contenitivi; sullo schienale è fissata una rete portacarte.



«**R**itrovai primo davanti ai cancelli ancora chiusi. Una volta entrato... eccola! Il venditore però non c'era e, mentre aspettavo, notai un tedesco interessato. Non ho resistito e gli ho fatto credere che avevo già chiuso la trattativa. Il tedesco ha desistito e io ho avuto la mia Giulietta TI. Non so se sono stato furbo o disonesto, fatto sta che ancora oggi non sono pentito...».

Differenze rispetto alla prima serie: sull'anteriore, i fari sono incassati e le prese d'aria perdono la grigliatura verticale sostituita da due modanature orizzontali. I paraurti ora hanno i rostri rivestiti in gomma. Cambia anche il ripetitore laterale delle frecce. Sulla coda, modificati fanalini e luci targa. Il bocchettone del carburante, spostato sul parafrangente posteriore destro, è protetto da uno sportellino.

All'interno, modifiche a cruscotto e strumentazione. Diversi anche i tessuti. Le alette parasole sono imbottite; la destra ha lo specchio di cortesia. La plafoniera si accende con l'apertura delle porte anteriori. Lo spostamento della pompa della benzina, ora a destra sotto lo spinterogeno, è l'unica modifica meccanica.

TERZA E ULTIMA

La terza - e ultima - serie arriva nel settembre del 1961. Il nostro esemplare, targa Roma, è del 1964: appartiene a Stefano Centanni che l'ha acquistato su segnalazione dell'amico Silvio Riccardi, il proprietario della TI prima serie.

La potenza, su questa versione, sale a 74 CV. Nuovo l'impianto di scarico come anche il frontale, con ampie prese d'aria a grigliatura quadrettata e fanalini di direzione incorporati. Il bagagliaio ha un coperchio più grande ed è completamente rivestito e illuminato, come il vano motore.

Sul numero di febbraio 1962 Quattro ruote definisce la linea della TI terza serie pulita, ma un po' sorpassata; i sedili anteriori, ora separati, sono poco contenitivi e non adatti alle prestazioni della vettura. La velocità massima rilevata è di poco inferiore ai 150 km/h, curiosamente minore a quella della prima serie, ma in pagella ottiene un bel 9, come tenuta di strada, marcia in salita, motore e cambio a cloche con sincronizzatori Porsche.

Voto 8, invece, per freni, frizione, sterzo, consumo e ripresa. **R**







↓ CARATTERISTICHE

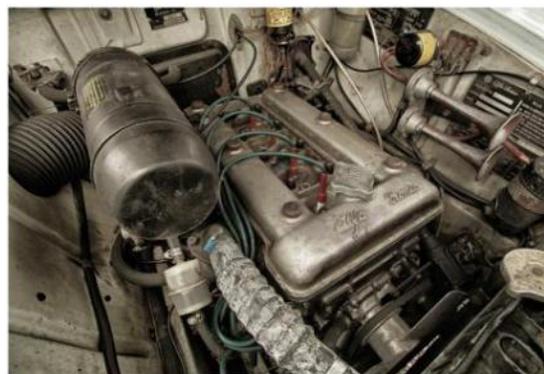
Motore Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
 alesaggio 74 mm - Corsa 75 mm
 Cilindrata 1290 cm³
 Rapporto di compressione 8,5:1
 Potenza 65 CV CUNA a 6150 giri/min
 (74 CV CUNA a 6300 giri/min dal 1961)
 Coppia 9,5 kgm CUNA a 3400 giri/min
 Distribuzione a 2 valvole per cilindro
 Due assi a camme in testa, doppia catena
 Carburatore doppio corpo Solex 35 APA/G
 (Solex 32 APA/G dal 1961)
 Lubrificazione forzata, 5,5 litri
 Impianto elettrico a 12 V, batteria 38 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 4 marce
 Comando al volante (leva di comando centrale a richiesta dalla fine del 1962)
 Cerchi in lamiera stampata
 Pneumatici 155 x 15.

Corpo vettura Berlina 4 porte, 5 posti
 Scocca portante in lamiera d'acciaio
 Carrozzeria in lamiera d'acciaio
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
 Sosp. post. a ponte rigido, bracci longitudinali, braccio centrale triangolare, molle elicoidali
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni ant. e post. a tamburo, impianto idraulico
 Sterzo a vite e rullo
 Capacità serbatoio 40 litri.

Dimensioni e peso Passo 2380 mm
 Carreggiata ant. 1286 mm (1292 mm dal 1959) - post. 1270 mm
 Lungh. 4033 mm (4106 mm dal 1959) - Largh. 1555 mm
 Altezza 1405 mm (1500 mm dal 1959)
 Peso in ordine di marcia 908 kg (950 kg dal 1959, 980 kg dal 1961).

Prestazioni Velocità massima 155 km/h
 (150 km/h dal 1959, 155 km/h dal 1961).



L'evoluzione del bialbero

Il motore è un bialbero in lega d'alluminio di 1290 cm³ come su tutte le versioni della Giulietta, ma sulla TI viene adottato sin dall'inizio un carburatore doppio corpo. Dalla seconda serie la pompa della benzina cambia posizione: da quella frontale passa sulla destra, sotto lo spinterogeno.

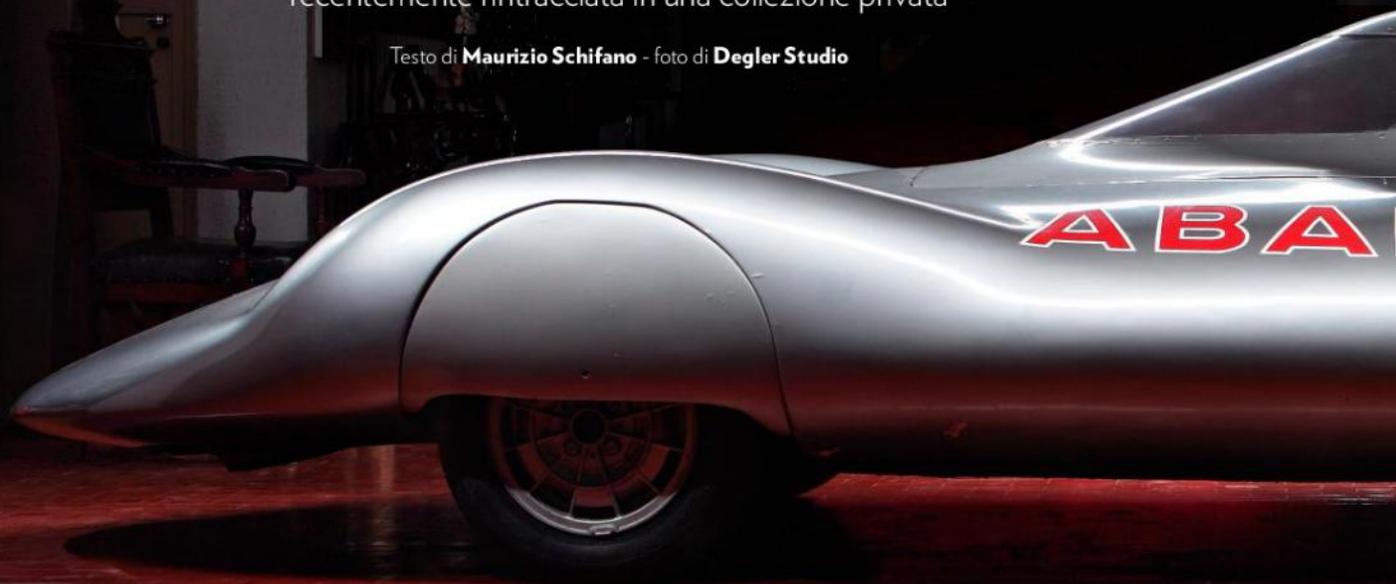
A NATE PER CORRERE FIAT ABARTH 1000 PININ FARINA (1960)

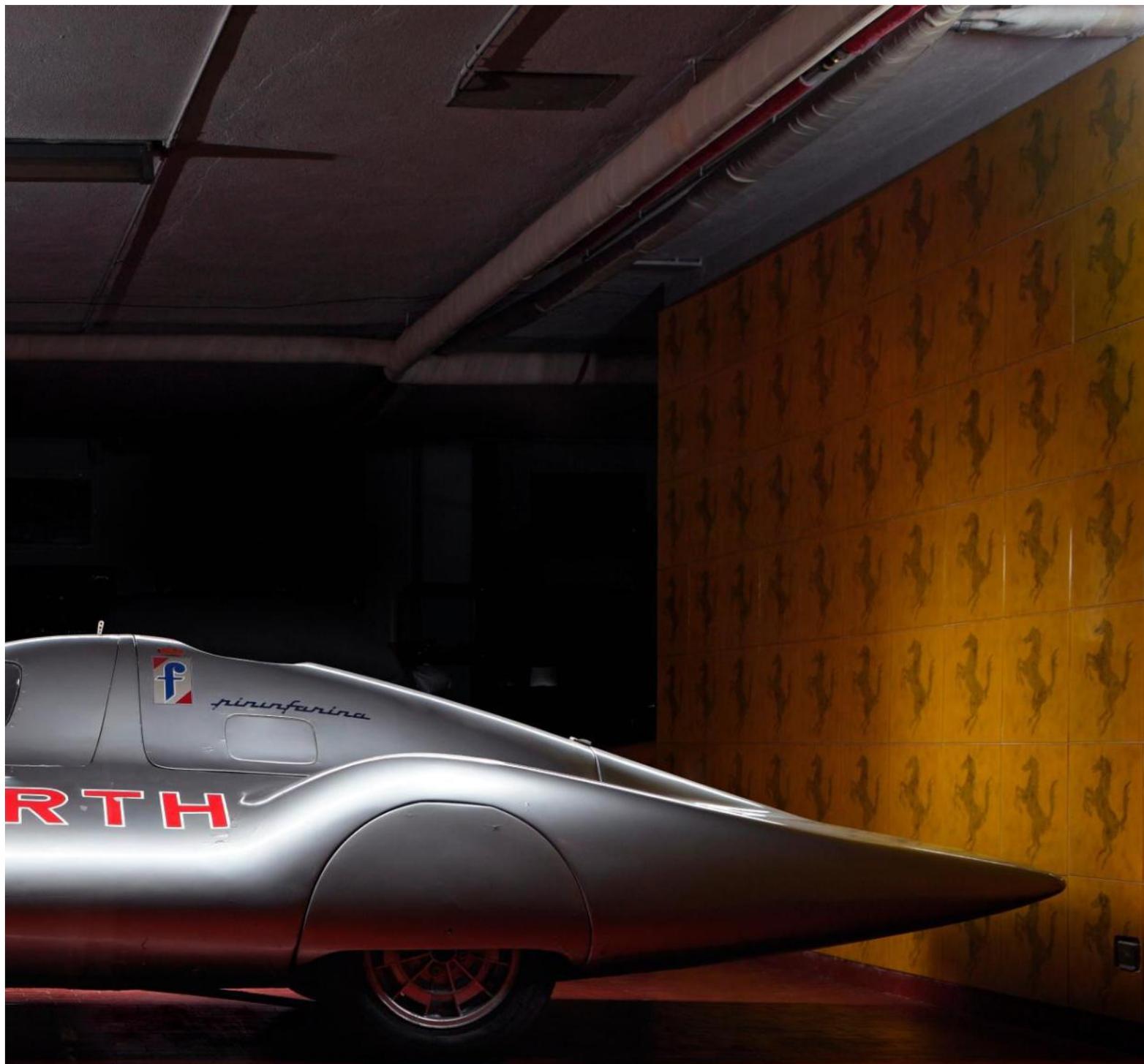
BOLIDE DA RECORD

IL SILURO RITROVATO

Le monoposto 1000 utilizzate per stabilire una serie di record a Monza nell'autunno del 1960 erano due, come ricorda Mario Poltronieri, uno dei piloti convocati da Abarth. Quella nota come "coda lunga", scomparsa da decenni, è stata recentemente rintracciata in una collezione privata

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Degler Studio**





Due foto a colori, con Mario Poltronieri, e poche altre da sola, in bianco e nero. Ecco le testimonianze del fatto che a Monza, dal 28 settembre al 1° ottobre 1960, vi fosse la protagonista del nostro servizio: la Fiat Abarth 1000 Pinin Farina, all'epoca identificata come "coda lunga", ma soprannominata per via delle forme eleganti la "Principessa".

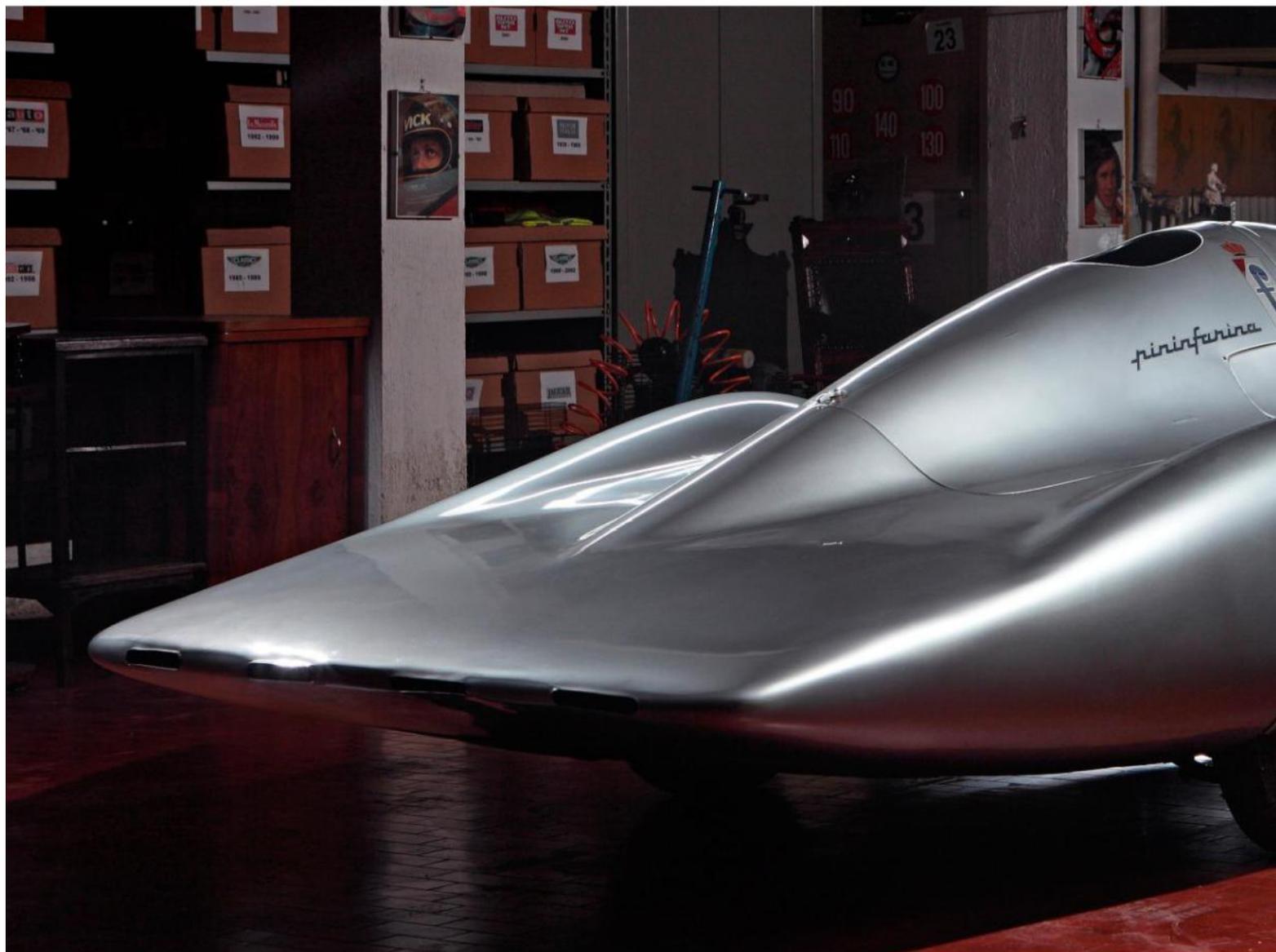
Negli ultimi tre giorni di settembre, alternandosi alla guida, nove piloti (fra i

quali appunto il giornalista Mario Poltronieri) stabilirono per l'Abarth i nuovi primati internazionali delle 12 ore, delle 2000 miglia, delle 24 ore, dei 5000 km, delle 5000 miglia, delle 48 ore e dei 10.000 km. Inoltre, proseguendo la sessione fino al 1° ottobre, essi, cui si unì Umberto Maglioli, conseguirono anche il record delle 72 ore.

Le foto che illustrano i resoconti dell'epoca, ma anche molti racconti più recenti dell'evento, mostrano però una vettura diversa, sempre una monoposto carenata, con carrozzeria Pinin Farina, ma più tozza e più corta; la stessa che, col muso al-

lungato ed equipaggiata di fari anteriori, apparve poi più volte esposta in pubblico negli stand Abarth, al Salone di Torino del 1968, per esempio, ma anche a Milano Autoclassica nel 2014. Forse era stata quest'ultima la vettura più performante, quella con la quale i vari record erano stati effettivamente stabiliti e perciò quella più fotografata e mostrata?

Fatto sta che la nostra protagonista, decisamente più bella ma forse meno efficace, comparve ancora in una foto scattata il 7 marzo 1966 agli Stabilimenti Pininfarina, in occasione della visita dell'allora presi- ➔

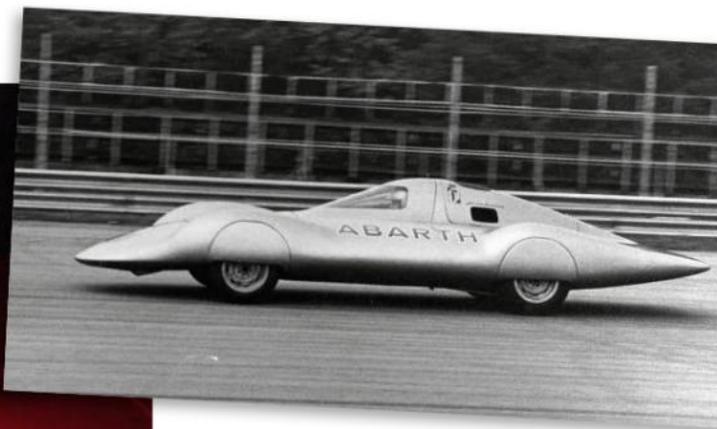


Coda allungata

Uno dei tratti distintivi di questo esemplare (sopra) è lo sbalzo posteriore maggiore rispetto a quello delle altre Fiat Abarth Pinin Farina realizzate nel 1960. Si notino anche le fiancate ribassate. I portelli ai lati del dorso servivano per far respirare meglio i carburatori.

Studiata in galleria

Da sempre nota per i seri studi aerodinamici delle sue carrozzerie, la Pinin Farina aveva messo a punto le linee di questa vettura nella galleria del vento del Politecnico di Torino (a sinistra). Nella pagina a fianco, il motore e l'abitacolo, ancora intatti e, in alto, una delle rare foto scattate all'epoca.



↳ dente della Repubblica Italiana, Giuseppe Saragat, e in alcune foto ufficiali, ma non datate, della stessa Pininfarina; poi più nulla. Per decenni non si è saputo né dove fosse finita né a chi fosse stata ceduta. Recentemente però il fotografo Piotr Degler è riuscito a scoprirla in una collezione privata. "In passato ho fotografato molti storici prototipi italiani", ci spiega. "Ed erano anni che cercavo questa vettura da record, che si era perduta da qualche parte.

La fortuna ha voluto che il suo attuale proprietario mi permettesse, in via esclusiva, di entrare nel suo garage, per aggiungere questa meraviglia alla lista dei miei soggetti più prestigiosi". Le linee sinuose e slanciate di questa vettura ricordano quelle delle Auto Union carenate dell'anteguerra, da Grand Prix e da record. L'efficienza aerodinamica però è sicuramente superiore, dato che esse

furono studiate nella galleria del vento del Politecnico di Torino.

Una cosa comunque è certa: questa Abarth è senz'altro la più bella tra tutte quelle realizzate per i record stabiliti tra il 1956 e il 1960, fortemente voluti da Carlo Abarth per dimostrare l'affidabilità dei motori da lui elaborati.

Messa a confronto con le foto dell'epoca, la vettura appare in condizioni originali, anche se nel 1960 la scritta Fiat sul cofano anteriore era sottolineata da una banda tricolore. Anche la disposizione sul dorso dei loghi e delle scritte Pininfarina sembra diversa rispetto alla configurazione evidenziata dalle immagini del 1960.

Inezie se paragonate alle condizioni generali della carrozzeria in alluminio battuta a mano, che non mostra la minima ondulazione né tantomeno ammaccature. Per-

fette anche le condizioni dell'abitacolo, dove spicca il volante a mezza corona, indispensabile per far posto al pilota in uno spazio tanto angusto.

Da quanto ci è stato riferito da Degler, sembra che questa vettura, dopo il 1° ottobre 1960, non abbia più corso. In ogni caso, anche la meccanica appare completa e in perfette condizioni.

I dati ufficiali parlano di un passo di 1785 mm, di una lunghezza di 4550 mm, di una larghezza di 1550 mm e di un'altezza di 1200 mm. Il motore è il 4 cilindri in linea di derivazione Fiat 600, collocato in posizione centrale-posteriore, con cilindrata portata a 982 cm³, rapporto di compressione di 10,8:1, testata bialbero e alimentazione a 2 carburatori doppio corpo. Accredito di una potenza di 108 CV a 8000 giri, era in grado di far toccare a questa monoposto i 220 km/h. **R**

SCULTURA IN MOVIMENTO

UN GIOIELLO PER LE BELLE

Il patron dell'omonima Casa tedesca studiò le forme di questa coupé modellando personalmente un blocco di plastilina. Il risultato fu un design elaborato, ma sofisticato ed elegante. Tanto da conquistare le dive del cinema. Una vettura ambitissima in Germania e rara in Italia. Dove ne circolano 5 o 6, tra cui la nostra. Restaurata 10 anni fa

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Alfredo Albertini**





Il colore oro del quadro strumenti e della fascia ornamentale esalta l'aspetto lussuoso della plancia. La tastiera al centro raggruppa i comandi di starter, luci e tergicristalli. Due i posacenere, per il guidatore e per il passeggero.

parafanghi muscolosi, slanciati dalla fanaliera prominente, e un padiglione basso e raccolto: le forme della Isabella Coupé hanno la prerogativa di restare impresse nella mente. E la rendono inconfondibile. Fu lo stesso Carl F. W. Borgward, patron della Casa tedesca, a studiarle nel 1956, realizzando durante i weekend, nel laboratorio della sua villa di campagna, un modello in plastilina di quella che avrebbe considerato la sua creatura prediletta. Già lo aveva fatto per i particolari esterni che caratterizzavano tutte le Bor-

guard, come il marchio a forma di rombo che dominava la calandra o il fregio sul cofano motore con la "B" stilizzata; per la Isabella Coupé egli aveva voluto curare personalmente anche la carrozzeria. Lanciata nel febbraio 1957, questa versione, con un prezzo di listino di 10.925 DM, si collocava ai vertici della gamma Isabella, seconda solo alla TS Cabriolet, realizzata come fuoriserie dalla carrozzeria Deutsch sulla base della berlina e che costava ben 12.535 DM.

Costruita dalla Casa, ma in un reparto speciale e da personale altamente qualificato, la Isabella Coupé era in gran parte assemblata e rifinita a mano. Le livree della carrozzeria e dell'interno, anche bicolore, e gli allestimen-

Interno pretenzioso

Il colore oro del quadro strumenti e della fascia ornamentale esalta l'aspetto lussuoso della plancia. La tastiera al centro raggruppa i comandi di starter, luci e tergicristalli. Due i posacenere, per il guidatore e per il passeggero.

ti potevano essere ampiamente personalizzati. Tra le dotazioni di serie spiccavano le cornici interne in legno per i vetri, che in realtà, per contenere i costi, erano realizzate, secondo una tecnologia di proprietà sviluppata negli anni 30, con Presspan (fibre di cellulosa impastate con colla e stampate a caldo) rivestito da un'impial-



Disegno non originale

Sopra, ampie e comode le poltrone anteriori; dietro invece c'è spazio solo per due bambini. Ottima la qualità dei rivestimenti interni, rifatti, ma il disegno dei pannelli laterali non è conforme all'originale. A destra, le cornici interne dei vetri sono in Presspan rivestito con legno di noce.



ANTICIPAZIONI

LA RINASCITA

Sono trascorsi quasi 54 anni da quell'estate del 1961 in cui la Carl F. W. Borgward G.m.b.H. Automobil und Motoren Werke chiuse i battenti. Quel marchio rinomato tra gli intenditori, che nel 1954 con la Isabella stabilì nuovi standard di qualità per le vetture medie, ora è rinato, grazie all'impegno del top manager Karheinz L. Knöss e di Christian Borgward, nipote di Carl Friedrich Wilhelm, fondatore della Casa. L'evento è stato ufficialmente annunciato al Salone di Ginevra, tenutosi il mese scorso, in uno stand dove era esposta una magnifica Isabella Coupé. L'ambizione è quella di tornare a proporre la stessa formula che decretò il successo della Isabella, ovvero una qualità elevata ma accessibile, sfruttando le doti sulle quali si basa la reputazione dell'industria automobilistica tedesca e cercando anche di identificare le esigenze reali di una potenziale clientela. Al momento l'unico fatto certo è il restyling del marchio (a fianco); i disegni di un'ipotetica nuova vettura, apparsi su alcuni siti, sono tutto sommato poco attendibili. Ne riparleremo quando sarà svelata una vera auto.



Le dimensioni contano

Questo esemplare, model year '58, mostra la calandra col marchio di dimensioni più grandi, che identifica le Isabella prodotte prima dell'agosto 1958, le più quotate. In origine la vettura aveva la carrozzeria in tinta unita bianca (Doverweiss); l'elegante livrea bicolore, diffusa all'epoca, è stata voluta dall'attuale proprietario, all'atto del restauro.



laccatura di legno di noce; di grande effetto da nuove, queste cornici purtroppo avevano una scarsa resistenza ai raggi UV e all'acqua e col tempo tendevano a sbriciolarsi.

Per il resto la Isabella Coupé era realmente una vettura di lusso, con la carrozzeria impregniata da fregi e cornici di alluminio anodizzato, un'elegantissima plancia di design esclusivo, con imbottitura superiore di sicurezza, comodissime poltrone, con rivestimenti in finta pelle e stoffa o in sola pelle, e una spessa moquette sul pavimento, con un sottostrato di gomma-piuma per aumentare il confort e l'insonorizzazione. Con minime modifiche estetiche, la più importante delle quali fu, nell'agosto 1958, l'a-

dozione come sulla berlina della calandra col "rombo piccolo", la Borgward Isabella Coupé fu prodotta tra il 1956 e il 1961 in circa 9500 esemplari, molti dei quali furono esportati negli Stati Uniti. In Italia ne arrivarono pochissimi, importati dalla Eca (Esercizio Commercio Autoveicoli), con sede a Roma, e venduti a un prezzo di listino che nel 1958 era di 2.700.000 lire, di poco inferiore a quello di una Lancia Aurelia 2500 GT (2.862.000 lire) o di un'Alfa Romeo 1900 Super Sprint (2.900.000 lire), vetture meccanicamente più dotate e più performanti.

Proprio nella città della Dolce Vita, la Isabella Coupé, molto ammirata ai concorsi d'eleganza, trovò la maggior parte dei suoi clienti

italiani: professionisti ma anche produttori e registi cinematografici, che spesso la compravano per regalarla alla fidanzata o alla moglie, anche alla luce del fatto che questa automobile era particolarmente apprezzata dalle donne. Pare che tra le prime intestatarie ci siano state le attrici Virna Lisi e Lea Massari e che le Coupé a loro appartenute siano ancora in circolazione in Italia.

L'esemplare protagonista del servizio, prodotto nel 1958, fu acquistato da nuovo a Roma, da un medico di Frosinone. In origine la carrozzeria era in tinta unita bianca (Doverweiss); l'interno era bicolore bianco-azzurro, come si presenta ancora oggi. Ben tenuta nei primi

L'elegante rilievo dei parafranghi e le luci prominenti conferiscono slancio alla figura di questa coupé, che ha lo stesso passo della berlina



Apparenza ingannevole

Più pesante della berlina, la Isabella Coupé è sportiva solo nell'aspetto. Ben insonorizzata e con sospensioni piuttosto soffici, è una vettura ancora oggi adatta ai lunghi trasferimenti, in tutta tranquillità.

➔ vent'anni, la vettura successivamente venne usata con sempre meno riguardo e, tra l'altro, subì la modifica posticcia delle luci posteriori, i cui corpi furono ricostruiti in legno, poiché sul nostro mercato non si riuscivano a trovare i ricambi originali.

Trascurata dal medico ormai anziano, che aveva consegnato le targhe per demolirla ma non aveva avuto il cuore di disfarsene, dalla fine degli anni 90 la nostra Isabella, con alcune scritte mancanti, le coppe ruota ammaccate, i paraurti arrugginiti e l'interno molto deteriorato, fu lasciata in garage, salvo di tanto in tanto essere parcheggiata davanti alla villetta del medico. Fu lì che nel 2002 la vide l'attuale proprietario, il molisano Fernando Malerba, recatosi a Frosinone per lavoro. Appassionato di storiche, egli conosceva le Borgward Isabella e sapeva quanto fossero rare in Italia (di Coupé in particolare pare che oggi nel nostro Paese ce ne siano solo 5 o 6). Nei mesi che se-

guirono l'avvistamento, Fernando fece di tutto per accaparrarsi la vettura. Apprezzando il suo sincero interesse, il medico alla fine gliela cedette per 4000 euro, una somma ridicola in rapporto al valore di un bell'esemplare, che già in quegli anni in Germania si aggirava sui 15.000 euro, ma congrua, in prospettiva di un restauro che non si presentava né facile né economico.

Fondamentale a tale proposito fu per Fernando il supporto di Alessandro Segantini, proprietario di una berlina del '58 (poi apparsa su Ruoteclassiche nel marzo 2011); Alessandro infatti lo mise in contatto con il tedesco Holger Schütz, uno dei massimi esperti del marchio, in grado di fornire informazioni dettagliate e ricambi originali. In tal modo Fernando è riuscito a procurarsi i fanali posteriori, le cornici dei fari anteriori, le scritte mancanti, le coppe ruota, le guarnizioni dei vetri e l'orologio, anch'esso mancante. A conti fatti, il restauro della carrozzeria, sana a eccezione dei longheroni sottoporta, e la revisione della meccanica, robusta, relativamente semplice e non così sfruttata, non hanno comportato problemi. Le complicazioni sono sorte al momento di ripristinare i rivestimenti interni: poiché sarebbe stato troppo complesso e costoso riprodurre le tipi-

che impunture a losanghe dei pannelli laterali, Fernando si è accontentato di quelle più semplici rettilinee. Per fortuna, le preziose cornici in Presspan erano in buone condizioni e sono bastate una ripulita e una mano di trasparente. In deroga alla tinta unita d'origine, Fernando, consultandosi con la moglie Francesca, disegnatrice di moda, ha optato per una più accattivante livrea bicolore, coordinata con quella dell'abitacolo: mantenendo il Doverweiss per la parte intermedia, ha fatto riverniciare il padiglione e le fiancate di un celeste ripreso dalla cartella colori dell'epoca.

Terminato il restauro, nel 2005 la vettura, iscritta all'Asi e munita del certificato delle caratteristiche tecniche, è stata reimmatricolata. Confortevole quanto la Isabella berlina, con la quale condivide il passo e le carreggiate, la Coupé, che monta il motore da 75 CV della berlina TS (Touring Sport), è sportiva solo nell'aspetto, anche perché rispetto a quest'ultima pesa 60 kg in più. Vanta comunque prestazioni sufficienti a divertirsi ai raduni, ai quali Fernando e Francesca partecipano con una certa frequenza, primi fra tutti quelli organizzati dal sodalizio Borgward Simpatizzanti Italia, grazie al quale le vetture di questa Casa sono ora più conosciute nel nostro Paese. **R**



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alésaggio 75 mm - Corsa 84,5 mm
 Cilindrata 1495 cm³
 Rapporto di compressione 8,2:1
 Potenza 75 CV DIN a 5200 giri/min
 Coppia 11,7 kgm a 3000 giri/min
 Distribuzione a valvole in testa
 Albero a camme laterale, aste e bilancieri
 Carburatore doppio corpo invertito
 Solex 32-34 PAITA
 Accensione a spinterogeno
 Lubrificazione forzata, 4,4 litri
 Raffreddamento ad acqua, 7 litri
 Impianto elettrico 6 V, batteria 84 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 4 marce sincronizzate
 Leva di comando al volante
 Pneumatici 5.90-13 Sport.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 2+2 posti
 Scocca portante in acciaio
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
 Sosp. post. a ruote indipendenti, semiasse oscillanti, puntoni longitudinali, molle elicoidali
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite e settore.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
 Carreggiata ant. 1336 - post. 1360 mm
 Lungh. 4390 mm - Largh. 1720 mm
 Altezza 1350 mm - Peso a vuoto 1120 kg.

Prestazioni Velocità 150 km/h
 Accelerazione 0-100 km/h in 19 secondi
 Consumo medio 9,5 litri/100 km.



Nomignolo affettuoso

Il proprietario Fernando Malerba con la moglie Francesca (sopra), nata in Svizzera tedesca, che chiama quest'auto "katze" (in tedesco, gatto), per via del suo aspetto da felino acquattato.

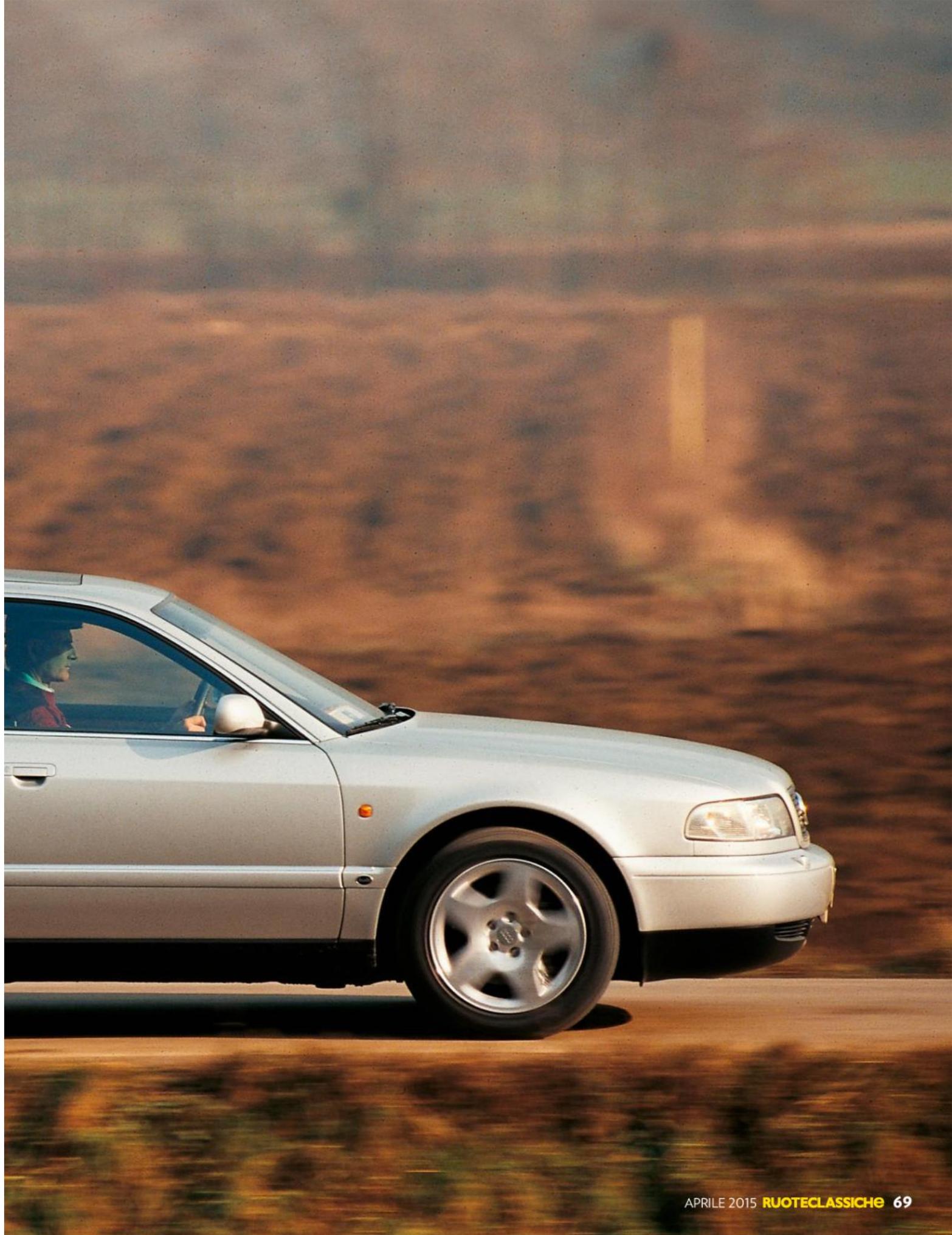
INNOVATIVA AMMIRAGLIA

CINQUE METRI DI LEGGEREZZA

In un'epoca in cui le rivali compatriote caricavano lo stile e la massa a colpi di dispositivi elettronici, a Ingolstadt si scelse la via della pulizia delle linee e della scocca d'alluminio per contenere il peso. Una vera rivoluzione. Sarà un classico, perché è stata la capostipite delle super berline di oggi

Testo di **Marco Di Pietro**







Qualità superba

Le finiture della A8 sono lo stato dell'arte del segmento: pelli di qualità, radiche ineccepibili, dotazione eccellente, anche se integrata attingendo nel listino degli accessori a pagamento. Gli esemplari giunti ufficialmente in Italia arrivavano con allestimenti molto completi.

Il segreto sta tutto in una sigla: ASF, acronimo di Audi Space Frame (cioè spazio-struttura Audi). Per la sua nuova ammiraglia, la prima di un corso ormai giunto a 20 anni, se si esclude la V8 che aveva preceduto di sei anni la A8, ma che in buona parte derivava dalla 200, la Casa di Ingolstadt aveva deciso di puntare sulla leggerezza. Realizzando una scocca interamente in alluminio, il che le consentì di vantare sulla bilancia una riduzione di peso di oltre 300 kg rispetto alle concorrenti che all'epoca spadroneggiavano sul ristretto (ma lucroso) mercato delle ammiraglie a quattro porte.

All'inizio degli anni Novanta si era scatenata la corsa al gigantismo. La prima a inaugurare questa tendenza era stata la Mercedes che, con la sua nuova ammiraglia W140, nel 1991 aveva realizzato un vero e proprio "panzer" a quattro ruote, che nulla aveva a che

vedere con la pur massiccia Classe S W126 che l'aveva preceduta. La W140, in particolare nella versione di punta 600 SEL V12, era una berlina che, a vuoto, superava le 2,3 tonnellate di peso. La scelta di debordare nella stazza aveva poi coinvolto anche BMW, che con la sua Serie 7 E38 (nata, come l'Audi A8, nel 1994), aveva accresciuto a dismisura le dimensioni dell'ammiraglia (e di conseguenza anche il peso). Non era da meno la contemporanea Jaguar XJ (Serie X300), un modello che, anche nelle generazioni precedenti, non si era mai distinto per il suo rapporto idilliaco con la bilancia.

L'UNICA "QUATTRO"

Ad aumentare il peso delle ammiraglie degli anni Novanta contribuivano anche le necessità di implementare i sistemi di sicurezza e di arricchire la dotazione di serie per trasformare queste grandi berline di rappresentanza in una sorta di ufficio viaggiante e di salotto dotato di ogni confort.

La scelta di Audi, in controtendenza, aveva anche una spiegazione tecnica di rilievo: come tutte le Audi, la A8 si sarebbe fregiata della trazione integrale "quattro", la sua bandiera tecnologica. Il che comportava un non indifferente aumento della massa, che in qualche maniera occorreva contrastare. Il vantaggio di essere l'unica ammiraglia a trazione 4x4 avrebbe consentito alla A8 di essere considerata una rivale formidabile in quello che sarebbe stato un mercato di conquista per il marchio dei quattro anelli. Un obiettivo che, col senno di poi, si può considerare assolutamente raggiunto.

Per buttare giù i chili in eccesso Audi aveva costruito per il suo più prestigioso modello una scocca interamente in alluminio; il che aveva comportato un ripensamento totale della progettazione e una rivoluzione del modo di costruire l'automobile. I tecnici tedeschi si concentrarono sulla scocca, e meno sullo stile e sulla meccanica. Per quest'ultima si scelse di aggiornare il recente V8 di 4,2 litri, per portarlo alla soglia dei 300 CV (310 a partire dal 1999).



Peso "piuma"

I 1750 kg della A8 in ordine di marcia possono sembrare un peso "importante". In realtà, alla metà degli anni Novanta, le ammiraglie della concorrenza, a parità di dimensioni e dotazione, erano gravate da quasi 400 kg in più. Merito della scocca in alluminio che compensava persino l'aggravio della trazione integrale, presente sulla A8 e assente su tutte le avversarie di pari categoria.

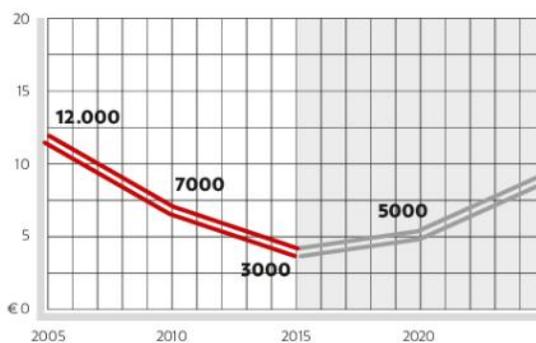
Per la carrozzeria, come da tradizione Audi, si optò per una soluzione "pantografata" della sagoma dei modelli di categoria inferiore.

Questo fatto costituisce uno dei punti deboli della A8, se valutato in chiave collezionistica: la linea è piuttosto anonima. Il che, se all'epoca costituiva un vantaggio per il suo ricco proprietario che agognava all'understatement, oggi lascia perplessi buona parte dei cultori appassionati di vetture di rappresentanza che ambiscono al ruolo di auto storica.

La A8 rimane un pezzo pregiato, ma tutte le sue carte sono ben celate sotto la leggera "pelle" d'alluminio e sotto il cofano motore. È la prima vera ammiraglia di Ingolstadt, la prima berlina di rappresentanza d'alto lignaggio a trazione integrale (uno schema poi seguito da quasi tutti gli avversari) e lo stato dell'arte degli anni Novanta in termini di qualità. Il suo motore è uno dei migliori V8 dell'epoca.

Quanto vale oggi una A8 4.2 Quattro? Innanzitutto occorre fare chiarezza sulla gamma della "prima generazione": nel corso 

VALORE NEL TEMPO



Sgombriamo il campo da equivoci: chi acquista oggi un'Audi A8 non lo fa per speculazione. Come tutte le grandi berline, anche questa rimarrà sempre ai margini del collezionismo che conta, in termini economici. Diverso è invece se si valuta il versante tecnico: la A8 è un'ammiraglia importante, che ha anticipato tendenze poi seguite dalla concorrenza con dieci anni di ritardo: la trazione integrale e la scocca in alluminio. Se c'è un modello, quindi, che ha qualche chance in più per il futuro, è sicuramente l'ammiraglia di Ingolstadt.

PRO...

- Linea ancora moderna
- Qualità ineccepibile
- Affidabilità
- Prezzo ridicolo
- Tecnologia all'avanguardia

...E CONTRO

- Costo dei ricambi
- Cambio Tiptronic costoso da riparare
- Paga un bollo salato
- Pochi esemplari in ordine
- Restauro antieconomico

↓ LA TECNICA

CONCENTRATO DI TECNOLOGIA

→ degli anni alla versione iniziale se ne affiancarono altre, la 3.7 (con 230 CV, poi 260 dal 1999), la 2.8 V6 (anche a trazione anteriore), la meravigliosa (e complicata) 6.0 W12 (420 CV) e la prestante S8, con assetto più sportivo e ulteriori 60 CV a disposizione. Quest'ultima sarebbe la versione da ricercare in ottica collezionistica, soprattutto per la sua rarità. Identico discorso per la W12 (che raggiunge una quotazione di 5000 euro, contro i 3-4000 delle V8). Trascurabili le diesel (2.5 V6 e 3.3 V8) in chiave collezionistica.

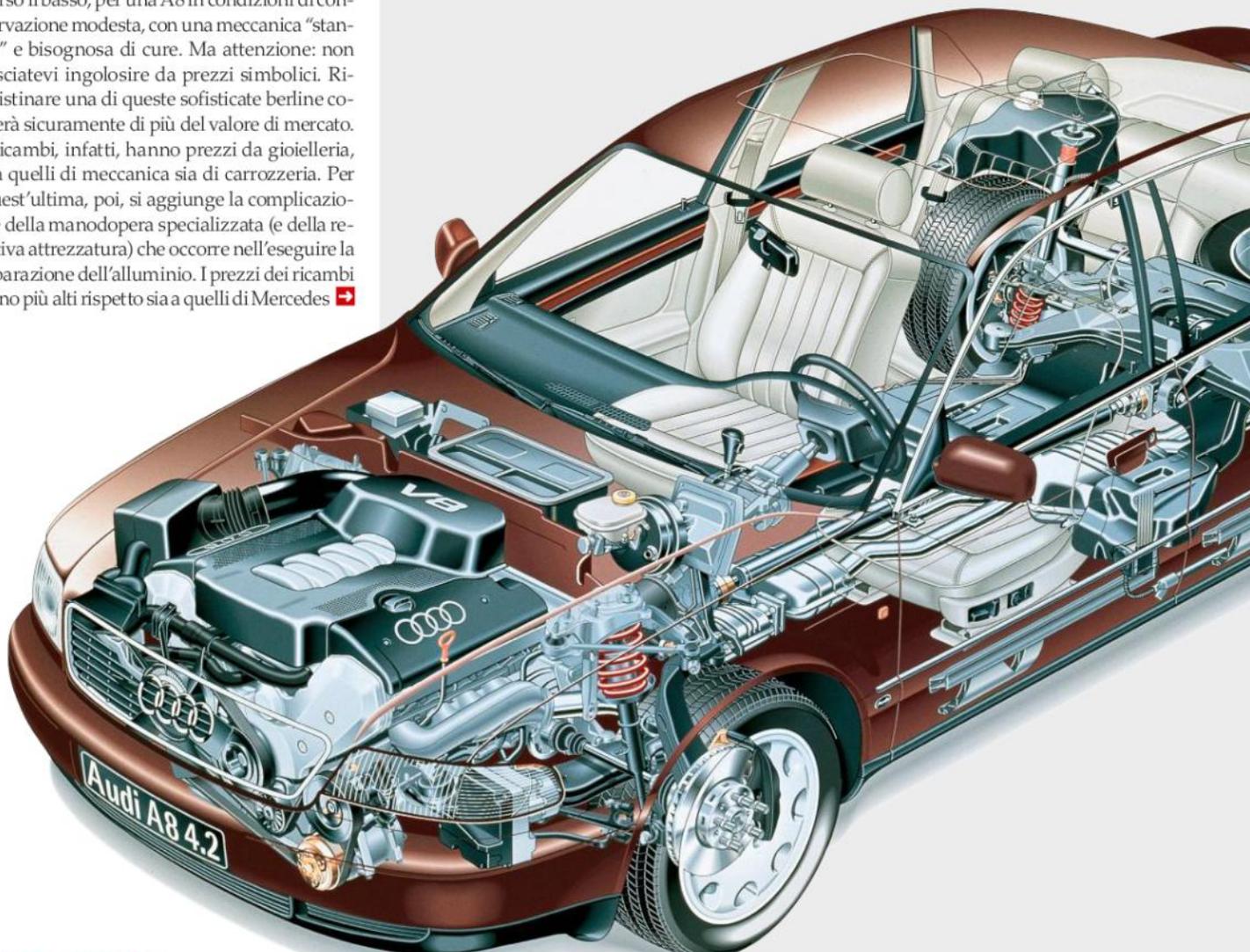
Per rispondere alla domanda iniziale, dunque, 4000 euro circa è una valutazione di mercato congrua per un esemplare conservato in modo ottimale, anche se con un chilometraggio pregresso importante (attorno ai 200.000 km). Questa cifra potrebbe variare di molto, verso il basso, per una A8 in condizioni di conservazione modesta, con una meccanica "stanca" e bisognosa di cure. Ma attenzione: non lasciatevi ingolosire da prezzi simbolici. Ripristinare una di queste sofisticate berline costerà sicuramente di più del valore di mercato. I ricambi, infatti, hanno prezzi da gioielleria, sia quelli di meccanica sia di carrozzeria. Per quest'ultima, poi, si aggiunge la complicazione della manodopera specializzata (e della relativa attrezzatura) che occorre nell'eseguire la riparazione dell'alluminio. I prezzi dei ricambi sono più alti rispetto sia a quelli di Mercedes →

Scocca resistente

La leggerezza della carrozzeria e della struttura interna della A8 non devono far pensare a una minore sicurezza rispetto a quella garantita da una scocca in acciaio, anzi. La resistenza agli urti è migliore di 2,5 volte. Anche se i costi di ripristino, in caso di incidente, sono superiori.

La A8 racchiude in sé tutte le primizie tecniche che gli ingegneri di Ingolstadt erano in grado di mettere in campo. Avvalendosi dell'esperienza accumulata in 15 anni sulla trazione integrale, a partire dalla coupé Quattro, la A8 è dotata di un sofisticato sistema 4x4 interamente gestito dall'elettronica: ogni qualvolta una ruota accenna a pattinare, automaticamente l'azione selettiva dei freni la induce a recuperare aderenza. Lo schema delle sospensioni, a quadrilateri deformabili, offre un'interessante interpretazione, in particolare al retrotreno, in cui tutti i bracci e il differenziale posteriore sono ancorati a un telaio ausiliario. Il motore è

un vero e proprio caposaldo di questa vettura. Si tratta di un V8, ovviamente interamente in lega leggera, compatto e leggero (in relazione alla cilindrata di 4,2 litri). Quattro sono gli alberi a camme (due per bancata), e quattro le valvole per cilindro. Il sistema di aspirazione è uno dei primi esempi di utilizzo del collettore a lunghezza variabile. Il percorso dell'aria è determinato dalla posizione assunta da una valvola rotante in funzione del numero dei giri del motore. Quando serve più coppia, la valvola convoglia l'aria nel canale più lungo, mentre la indirizza in quello più corto per avere più potenza. In questo modo già a 1000 giri la coppia è di 300



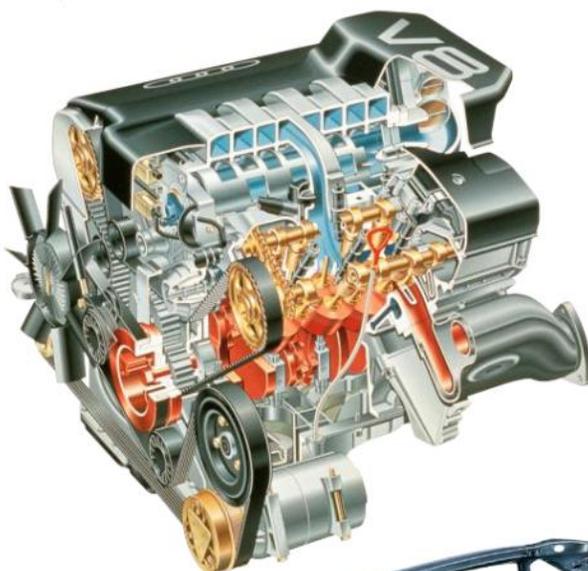
RICAMBI

NESSUN PROBLEMA

Nm. Il V8 è accoppiato a una trasmissione automatica di tipo Tiptronic, che consente l'utilizzo anche manuale delle quattro marce, spostando la leva del cambio nella griglia di destra (sulla S8 i comandi sono replicati al volante). Un altro punto nevralgico della A8 è la scocca in alluminio. Si tratta di una struttura a traliccio di profilati estrusi in lega leggera, alla quale vengono fissati con tecniche diverse gli altri elementi della carrozzeria. Per esempio parafranghi, cofano motore, baule e frontale sono avvitati al telaio tubolare, mentre tetto e fiancate sono incollati e rivettati alla gabbia principale.

La rete assistenziale Audi è perfettamente in grado di assicurare la reperibilità di qualsiasi parte di ricambio per le Audi A8 di prima generazione. Ciò che non è disponibile a magazzino può essere richiesto in Germania con tempi medi di consegna di 48 ore. Tutto ciò, ovviamente, ha un rovescio della medaglia: il costo. I listini ricambi della marca tedesca assomigliano molto a quelli di una gioielleria...

È lo scotto da pagare per un'auto che può regalare serenità a profusione. L'alternativa per spendere meno è rivolgersi al mercato di seconda mano, particolarmente fiorente in Germania e Olanda, dove esistono società specializzate in grado di trovare e spedire entro 24 ore qualsiasi ricambio. Qualche esempio: un cambio automatico usato si può acquistare per 1500 euro, un motore prelevato da un esemplare incidentato costa sui 2000 euro.



GAMMA COLORI

CARROZZERIA



RIVESTIMENTI INTERNI



Grazie alle quattro ruote motrici, la A8 garantisce una straordinaria aderenza: imposta e chiude le curve velocissima, senza manifestare sottosterzo o sovrasterzo



LA PAGELLA

Fascino	Prezzo	Costo di gestione	Uso quotidiano	Affidabilità	Ricambi	Attività dei club
***	*****	**	****	*****	*****	***
Pur bella ed elegante, rimane sempre una berlina, anche se con evidenti quarti di nobiltà. Importante dal punto di vista tecnologico e storico.	Non è tanto l'investimento iniziale che deve preoccupare chi desidera comprare una A8, ma piuttosto i costi di mantenimento. Cercate di acquistare un esemplare in ordine.	Costa molto anche a tenerla ferma. I ricambi nuovi si vendono a peso d'oro e la manutenzione ufficiale è parimenti costosa: questo è il suo vero difetto.	Consumi a parte (anche se è nettamente più parco rispetto alle concorrenti, grazie alla buona aerodinamica e al peso contenuto), l'ammiraglia tedesca si presta a un utilizzo intenso.	Se si esclude qualche malfunzionamento dovuto all'età di alcune centraline elettroniche e al cambio Tiptronic che si usura (però dopo chilometri importanti), la A8 è una delle ammiraglie con meno problemi.	La rete ufficiale dispone di qualsiasi tipo di ricambio. L'alternativa è sul web, in Germania e in Olanda, dove esistono società specializzate nella fornitura di parti usate e/o revisionate.	L'A8 Owners' Club (www.a8oc.net) è il sodalizio dedicato a tutte le tre serie di questa prestigiosa ammiraglia di Ingolstadt. Ha sede in Germania, organizza raduni in tutta Europa e fornisce informazioni su ricambi e ripristini.

RICAMBI OGGI

Proiettore anteriore	€ 750
Faro posteriore	480
Pastiglie freni ant.	280
Dischi anteriori	320
Portiera ant. (usata)	500
Set 4 cerchi in lega (usati)	800
Pompa acqua	430
Serbatoio carburante	1300
Paraurti anteriore	810
Paraurti posteriore	790
Parabrezza	780

➔ (di solito i più economici nel segmento delle marche premium) sia di BMW e di Jaguar. Per fare un esempio: le pastiglie dei freni (che si sostituiscono ogni 20-25.000 km) costano 280 euro; un set di ammortizzatori pneumatici vale 1200 euro. E una qualsiasi delle decine di centraline che governano l'auto necessita di una spesa tra i 700 e i 1500 euro.

INTERROGATIVO ELETTRONICA

Come per tutte le youngtimer più moderne, il vero scoglio nella manutenzione è l'elettronica, la cui affidabilità è sicuramente migliore di quella di molte concorrenti, ma comunque a rischio di lasciare per strada senza preavviso. Il punto debole della A8 sta soprattutto nel cambio Tiptronic a 4 rapporti: richiede quasi certamente una revisione completa quando il chilometraggio complessivo supera i 250.000.

La qualità costruttiva è ai massimi livelli, soprattutto per carrozzeria e interno. Il pannello dei rivestimenti (difficile trovare un esemplare "nato italiano" con sellerie in velluto o tessuto) è robusto e indistruttibile. L'unica usura visibile può essere l'effetto "lucido" che si forma dopo un utilizzo intenso e, in pochi casi, qualche screpolatura. Prima di procedere all'acquisto, occorre esaminare l'integrità della scocca con l'aiuto di un carrozziere esperto (meglio sarebbe portare l'esemplare in un centro di assistenza Audi, dove è possibile effettuare la diagnosi per scoprire informazioni su vita e stato di salute dell'ammiraglia).

Non è difficile trovare una A8 in vendita, anche se non è una vettura che si acquista presso i canali tradizionalmente legati al mercato delle storiche. Più facile reperirla presso i commercianti di usato di fascia bassa: saloni generici, commercianti all'ingrosso eccetera. Dalla rete ufficiale Audi queste vetture sono scomparse da tempo. Il prezzo proposto sarà quasi sicuramente "molto trattabile", perché non è facile trovare un compratore per una grossa berlina, specie considerando che la A8 è gravata di un bollo "importante" e, in molti casi, anche del superbollo (seppure in fascia ridotta). **R**

↓ RILEVAZIONI

I DATI DI QUATTORRUOTE (03/1995)

Audi A8 4.2 V8 Quattro

Velocità massima

Dichiarata (km/h - limitata elettronicamente)	250,00
Effettiva (km/h in Drive)	263,27

Accelerazione

km/h	secondi
0-60	3,5
0-80	5,2
0-100	7,3
0-130	10,9

Ripresa in Drive

km/h	secondi
70-100	3,5
70-130	7,0
70-160	12,3

Frenata

km/h	metri
60	14,2
100	39,3
130	66,4

Consumo

km/h	km/litro
60	12,2
100	9,0
140	7,4

↓ CARATTERISTICHE

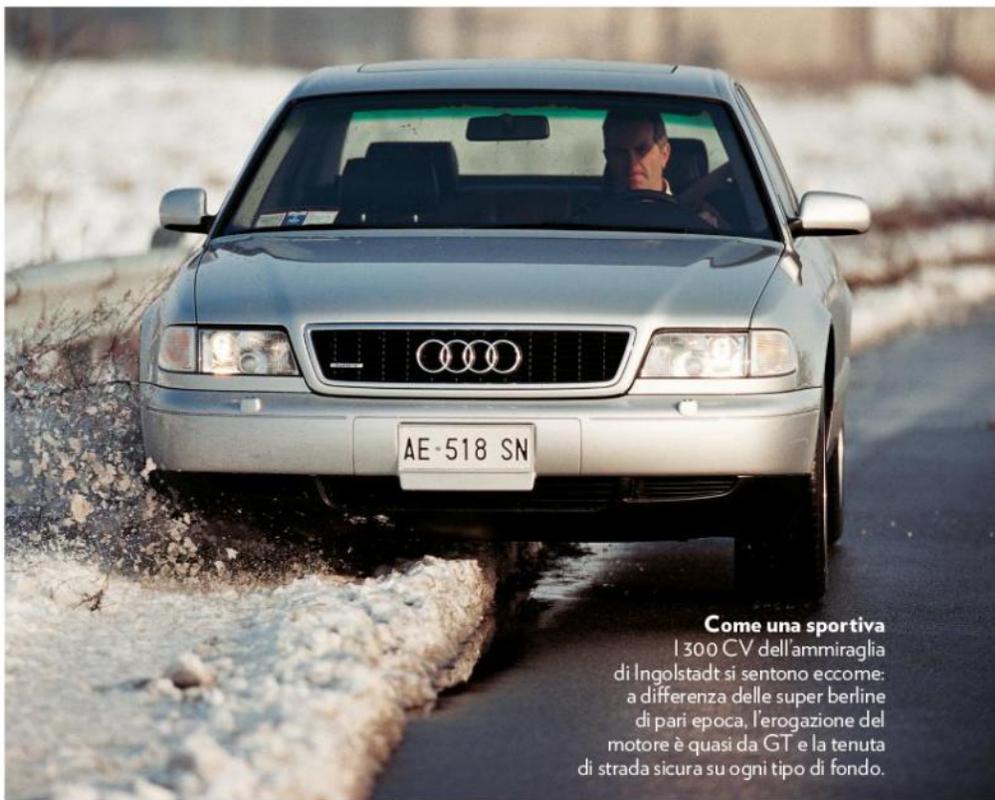
Motore Anteriore, longitudinale - 8 cilindri a V (90°)
 Alesaggio 84,5 mm - Corsa 93,0 mm
 Cilindrata 4172 cm³
 Rapporto di compressione 10,3:1
 Potenza 300 CV (220 kW) a 6000 giri/min
 Coppia massima 40,8 kgm (400 Nm) a 3000 giri/min
 Distribuzione bialbero a camme in testa per bancata, 4 valvole per cilindro, cinghia dentata
 Condotti di aspirazione a lunghezza variabile
 Accensione e iniezione Bosch Motronic
 Lubrificazione forzata a carter umido, 75 litri
 Doppio catalizzatore a tre vie
 Raffreddamento ad acqua a circolaz. forzata
 Capacità radiatore 12 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 100 Ah.

Trasmissione Trazione integrale permanente, Cambio automatico a 4 rapporti (Tiptronic) Leva di comando centrale Rapporto finale: 3,780:1 Pneum. 225/60 VR16 oppure 225/55 WR17 Cerchi in lega 7,5J x 16" o 8J x 17".

Corpo vettura Berlina 4 porte, 5 posti Scocca portante in alluminio, telaio a traliccio Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale, barra stabilizz. Sosp. post. a ruote indipendenti, braccio trasversale e braccio obliquo con guida verticale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice Ammortizzatori oleopneumatici Freni a disco autoventilanti, con ABS Scatola guida a cremagliera, con servosterzo idraulico Serbatoio carburante 90 litri.

Dimensioni e peso Passo 2880 mm, Lungh. 5034 mm, Largh. 1880 mm, Alt. 1436 mm Peso in ordine di marcia 1750 kg.

Prestazioni Velocità massima 250 km/h Accelerazione 0-100 km/h 7,0 secondi Consumo medio 10,5 litri/100 km.



Come una sportiva
 I 300 CV dell'ammiraglia di Ingolstadt si sentono eccome: a differenza delle super berline di pari epoca, l'erogazione del motore è quasi da GT e la tenuta di strada sicura su ogni tipo di fondo.

S RITROVAMENTI CONCESSIONARIA "IVECO SPECIALE"





LE FIAT DIMENTICATE A KOLDING

LUNGO SONNO IN DANIMARCA

Dal Paese delle favole non poteva arrivare una storia più incredibile: è quella di Kjeld Sørensen che, sul finire degli anni 70, ha scelto di chiudere i suoi capannoni stipati di auto seminuove e dedicarsi alla vendita di soli mezzi pesanti. Molte sono ancora lì...

Testo e foto di **Alessandro Bartoletti**

All'inizio erano più di 250 auto, forse trecento: oggi ne sono rimaste una sessantina, ancora invendute

Kolding, quarto comune in fatto di popolazione del Syddanmark, la regione meridionale della Danimarca. Se il nome di questa località vi dice qualcosa, sappiate che il motivo potrebbe essere lo stesso che ci ha spinti sin quassù: la concessionaria che ancora oggi, nel 2015 (sottolineiamo: Due-milaquindici) vi permette di entrare, guardarvi intorno e scegliere una Fiat degli anni Settanta o dei primissimi Ottanta. Nuova, usata, o a chilometri zero.

Appena raggiungiamo il civico numero 17 dell'impronunciabile statale Vonsildvej, una 127 seconda serie, gialla, cattura la nostra attenzione da dietro la vetrina. Non è che non credessimo esistesse davvero questo posto, ma trovarselo davanti... beh è tutta un'altra storia: varcare l'ingresso significa lanciarsi in un tuffo nel passato di almeno trentacinque anni. "Incredibile, isn't it, non è vero?". La voce, un po' cavernosa e in

un inglese a tratti incomprensibile, è quella del padrone di casa, Kjeld Sørensen, che ci sorprende mentre leggiamo i chilometri percorsi dalla 127 gialla: undici. Kjeld, figlio di Jens che avviò l'attività nei Cinquanta, è un omone di settantaquattro anni, folti capelli bianchi, tuta da meccanico e un aspetto da burbero che nasconde invece cordialità e passione. Al telefono aveva promesso che ci avrebbe mostrato tutte le sue Fiat: "Ne sono rimaste una sessantina ma all'inizio erano più di duecentocinquanta. Forse trecento". I modelli sono quelli della gamma nuova e del parco usato del 1981, anno in cui la filiale danese della Fiat impose ai Sørensen una scelta per la loro attività: continuare a vendere automobili, come avevano fatto sino a quel momento, oppure dedicarsi ai mezzi pesanti col marchio Iveco, di cui ogni tanto avevano curato la manutenzione. Le opportunità offerte dal mercato di quegli anni fecero propendere padre e figlio verso la seconda scelta, nonostante il "piccolo" inconveniente che questo avrebbe comportato: ➔



Nel vecchio capannone

La maggior parte delle vetture riposano in questo capannone. Ci sono soprattutto 127 e 128 di tutte le serie, colori e versioni, Familiare compresa. Le condizioni, tuttavia, iniziano a essere precarie; i fondi però sono stati trattati col catrame; da considerare anche il recupero per i ricambi.



A chilometri zero
 Tra una 500 L e una Fiat 1300, dietro la vetrina della concessionaria, Kjeld Sørensen posa accanto a una 127 seconda serie color Amarillo. Si tratta di una 900 CL del 1979, mai immatricolata e con soli 11 chilometri all'attivo. Incredibile lo stato dell'interno e del motore: nuovi. Nuova anche la Ritmo 65 CL, nella foto più in basso, con 13 chilometri. Da notare le insegne appoggiate al muro, esposte ai tempi dalla concessionaria per pubblicizzare il modello.



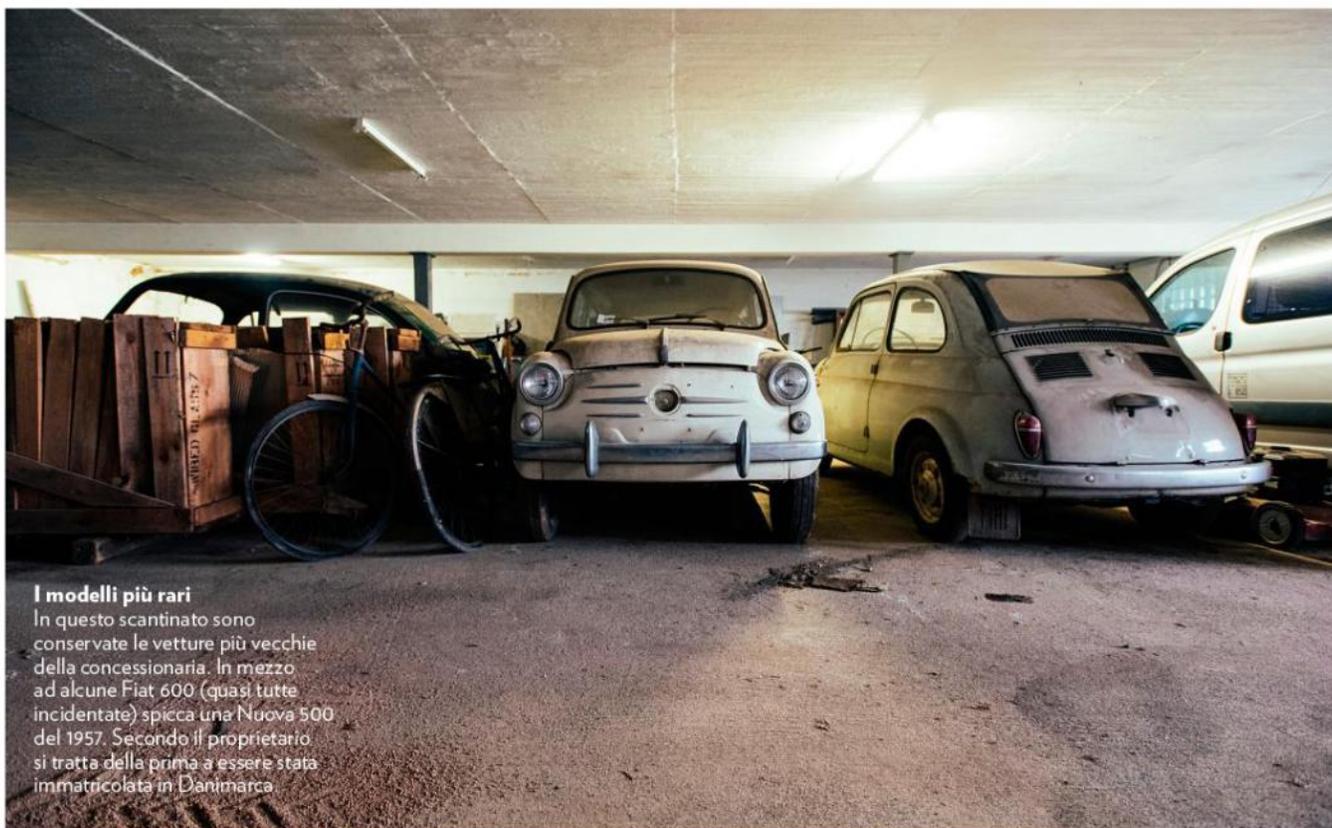
Tra le tante, avvistiamo una Nuova 500 del '57: tentiamo l'affare... "I don't sell it", ci gela subito Kjeld Sørensen

➔ ritrovarsi sul groppone le duecentocinquanta (forse 300) vetture che in quel momento popolavano il loro autosalone. "Comprare, e di conseguenza vendere, automobili in Danimarca è una faccenda complessa", ci spiega Kjeld. Qui c'è un sistema fiscale che è un vero salasso: una vettura nuova viene tassata del 180% e il valore dell'usato è calcolato di conseguenza. Scopriamo infatti - chiedendo in giro - che molti danesi circolano con auto di seconda mano comprate in Germania.

UN SALTO NEL PASSATO

Kjeld ci guida attraverso le sale della concessionaria, gli scantinati e un capannone. Una dopo l'altra, incontriamo 127, 128, 131, Ritmo e poi 132, 850, 124, 125. Ma anche ricambi, porte, cofani, motori, insegne e i cartelloni che la concessionaria esponeva per pubblicizzare i vari modelli. Le condizioni sono variabili: il tempo inizia a lasciare il segno sulle carrozzerie e le "chilometri zero" rimaste si possono contare sulle dita di una mano. Kjeld ci racconta che per anni ha ricevuto contatti solo tramite il passaparola finché nel 2008 la storia della

sua concessionaria non è finita sulle pagine di alcuni giornali e da lì su Internet: da allora è iniziata una vera e propria razzia dei pezzi migliori, soprattutto verso Germania e Austria. Pare che all'inizio ci fossero anche delle Topolino, persino versioni furgonate. Oggi, invece, i pezzi più d'annata sono alcune 600, per lo più incidentate, e una Nuova 500 del 1957, la prima. Tentiamo l'affare. "I don't sell it, Non la vendo", ci fredda subito lui mentre sfilava un ritaglio di giornale da una tasca dei pantaloni. "Ecco, look, guarda", dice mostrandoci l'immagine di una 500 come la sua e un testo secondo cui il valore arriverebbe oggi fino a 40-50.000 euro! "Questa è la prima immatricolata in Danimarca e forse oggi l'unica rimasta". Ci informiamo allora sui prezzi delle vetture più recenti. "Da diecimila Corone in su". Significa che per portare via una 127 usata servono 1340 euro (al momento in cui scriviamo). Rilanciamo con quella gialla in vetrina da undici chilometri: "No, sorry". Le poche chilometri zero rimaste - scopriamo con un po' di delusione - non sono in vendita: Kjeld ha deciso di tenersene una per modello. **R**



I modelli più rari

In questo scantinato sono conservate le vetture più vecchie della concessionaria. In mezzo ad alcune Fiat 600 (quasi tutte incidentate) spicca una Nuova 500 del 1957. Secondo il proprietario si tratta della prima a essere stata immatricolata in Danimarca.



↓ I CONTATTI

LA VISITA A KOLDING

Kjeld Sørensen è a disposizione di chiunque volesse informazioni (in inglese) per acquistare una delle sue vetture (tel. +45 75527710, email: iveco-kolding@mail.tele.dk). I prezzi vanno da 10.000 Corone in su (circa 1340 euro) a cui bisogna aggiungere i costi del trasporto, di ripristino e delle pratiche di immatricolazione in Italia (comprese tra i 500 e gli 800 euro). Il titolare della "Iveco Speciale" di Kolding ne garantisce l'integrità, avendo lui stesso trattato le carrozzerie e i fondi con del catrame prima dello stoccaggio, ma invita a visitare la sua concessionaria per verificarne di persona lo stato (non invia foto). Il metodo più semplice dall'Italia è volare fino a Billund e da lì raggiungere Kolding (l'indirizzo esatto è Vonsildvej 17) con un'auto a noleggio.



Il salone dell'usato
Questa è l'area adibita ai modelli di maggior pregio tra quelli rimasti nel parco delle "usate". Sopra, una Fiat 128 3D del 1975 con 46.600 chilometri e interno immacolato. A sinistra, una 132 due litri del 1980 con 28.300 chilometri. Sotto, la Fiat Venezia, versione per i mercati stranieri della 1400 B.



Non solo Fiat

Due Fiat 127, versione 900 L, "incorniciate" dal parabrezza di una Fiat 600 in restauro. Dietro, una Volvo 343, una delle poche vetture non Fiat presenti nel salone, e una 127 del 1982 con 392 chilometri.

IL FASCINO DELLA "KM ZERO"

SOGNO REALIZZATO

Dite la verità: ogni appassionato ambisce a mettersi in garage un'auto d'epoca nuova, o quasi. Un desiderio irrealizzabile? Assolutamente no: in rete abbiamo trovato più di una dozzina di offerte da far sobbalzare sulla seggiola. Certo, anche per la richiesta economica...

Testo di **Alessandro Barteletti**



Auto rimaste per anni esposte negli autosaloni, collezionisti che le hanno acquistate col vezzo di non percorrere neanche un chilometro, oppure auto dimenticate

dentro a concessionarie fallite. Sono solo alcune delle circostanze che hanno permesso a una serie di vetture - divenute nel frattempo storiche o di interesse storico - di giungere ai giorni nostri "nuove di fabbrica".

Sulla scia delle Fiat danesi di cui vi abbiamo parlato nelle pagine precedenti, abbiamo cercato sui principali siti di annunci online, individuando anche in Italia decine di "chilometri zero" e di usate "come nuove". Vettu-

re immacolate che, per il loro incredibile stato di originalità, acquisiscono il valore di un documento storico. Ecco, ma di fronte a un'auto di venti, trenta o più anni in queste condizioni, in virtù anche dei prezzi richiesti (li abbiamo messi a confronto con le quotazioni massime di Ruoteclassiche e risultano superiori almeno del 200%), com'è giusto comportarsi? Continuare a conservarle come reliquie oppure auto del genere devono regalare al proprio fortunato primo proprietario l'emozione di uscire dalla concessionaria come fosse il 1990 (parliamo per esempio dell'Alfa Romeo Spider 1.6 in vendita a Bergamo), il 1981 (per la Lancia Beta Coupé di Fano) o il 1999 (Fiat Coupé Turbo 20V di Roma)? Perché - e questa è la cosa sorprendente - dalla no-

stra ricerca sono saltate fuori tanto fuoriserie a dir poco esclusive, come la Ferrari F40, quanto vetture assolutamente comuni, come la Fiat Tipo e la Lancia Prisma. In certi casi addirittura ancora da targare...

Una prassi possibile per le storiche, veicoli cioè trentennali, e per auto più recenti, anche se in questo caso l'immatricolazione viene concessa solo se il mezzo - ed è improbabile - rispetta le attuali normative antinquinamento. La soluzione? Rivolgersi ad agenzie specializzate che prendono in carico il veicolo e lo portano in un Paese dove l'immatricolazione è più semplice, per esempio in Germania, per poi importarlo in Italia, dove a quel punto la nazionalizzazione avverrà senza problemi in virtù della reciprocità che vige tra gli Stati comunitari. **R**

ALFA ROMEO SPIDER 1.6

Una Spider quarta (e ultima) serie nella versione 1.6 a carburatori, prodotta in appena 2951 esemplari e venduta esclusivamente sul mercato italiano. L'esemplare, immatricolato nel dicembre del 1990, è assolutamente nuovo essendo rimasto per anni esposto in un autosalone.

Anno 1990 - Chilometri 473
In vendita su www.autoscout24.it
(Scotti srl - Bergamo)
Prezzo € 49.000 (RCL € 16.500)



FERRARI TESTAROSSA



Ultima versione, con mozzo ruota a cinque fori, prima del debutto della 512 TR, sin da nuova questa Testarossa ha fatto parte di una collezione privata, senza mai percorrere un chilometro su strada.

Anno 1991 - Chilometri 106
In vendita su www.automobile.it
 (Andreis Lorenzo - Cuneo)
Prezzo € 199.000
(RCL € 65.000)



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO GIUBILEO

Vettura appartenente alla serie che commemora i 50 anni del Maggiolino, limitata al M.Y. 1986 e a 3150 esemplari, è sempre rimasta di proprietà della concessionaria che oggi la vende e che l'ha immatricolata nel dicembre del 1992.



Anno 1985 - Chilometri 782
In vendita su www.subito.it
 (D'Antona Auto - Taranto)
Prezzo € 19.900 (RCL € 5000)



LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16V EVOLUZIONE

Ultimo capitolo nella storia della Lancia Delta, la cosiddetta Evoluzione è molto ricercata dai collezionisti e ha raggiunto quotazioni decisamente elevate. Questo esemplare, colore Giallo Ginestra, proviene da una collezione privata.



Anno 1994 - Chilometri 1860
In vendita su www.autoscout24.it
 (RF Motors - Lucca)
Prezzo € 100.000
(RCL € 35.000)



FERRARI F40

Prima hypercar del Cavallino dopo la 288 GTO, la F40 è stata prodotta in 1311 unità (dato ufficiale della Casa). Questa ha percorso appena 640 chilometri e monta ancora pneumatici e freni originali; è stata sottoposta a tagliandi regolari e ai richiami ufficiali della Casa (certificati).

Anno 1992 - Chilometri 680
In vendita su annunci.quattroruote.it
 (CarFor srl - Civitanova Marche MC)
Prezzo € 2.050.000
(RCL € 600.000)



LANCIA PRISMA 1600

Il venditore presume (crediamo non a torto) che questa possa essere l'unica Lancia Prisma arrivata ai giorni nostri in queste condizioni: prodotta nel 1988, è stata targata nel 1992. È a tutti gli effetti una "chilometri zero".

Anno 1985 - Chilometri 96
In vendita su www.subito.it
 (Autodelta Modena - Maranello MO)
Prezzo € 12.000 (RCL € 1500)



ALFA ROMEO ARNA SL

Immatricolata nel 2013, proviene da una ex concessionaria Alfa Romeo di Campobasso; questa Arna 5 porte appartiene a un lotto di vetture nuove che comprende anche un'Alfa 33 (ancora disponibile).

Anno 1985 - Chilometri zero
In vendita su www.subito.it
 (Annuncio privato - Termoli CB)
Prezzo € 6200 (RCL € 1500)



FIAT TIPO 1.4 DGT

Suscita scalpore e simpatia un esemplare nuovo di un'auto tanto diffusa al tempo come la Fiat Tipo. Costruito nel 1991 (è ancora da immatricolare), questo fa parte della serie Digit con la caratteristica strumentazione digitale.

Anno 1991 - Chilometri 50
In vendita su www.autoscout24.it
 (F. Picone srl - Caserta)
Prezzo € 5000 (RCL € 1500)



ROVER MINI COOPER

Prodotta e immatricolata nel 1992, è stata allestita da nuova in Germania come cabriolet. Ha avuto un solo proprietario, che la trasportava nel suo motorhome di dodici metri.

Anno 1992 - Chilometri 300
In vendita su www.subito.it
 (Immobiliare Ronco snc - Paderno d'Adda LC)
Prezzo € 21.500 (RCL n.d.)



LANCIA BETA COUPÉ 1.6

Uscita dalla catena di montaggio nel 1981, è stata targata per la prima volta nel dicembre del 1992; da allora non ha mai messo le ruote fuori dalla concessionaria.

Anno 1981 - Chilometri 50
In vendita su www.autoscout24.it
 (Lampetti srl - Fano PU)
Prezzo € 10.000 (RCL € 5000)



ALFA ROMEO SZ

L'Alfa Romeo degli ultimi trent'anni più ricercata e ambita dai collezionisti, prodotta in circa 1000 esemplari: questa, con 1500 km, è come nuova e in condizioni di assoluta originalità. A una recente asta (pag. 123) è stata battuta a 118 mila euro...

Anno 1991 - Chilometri 1491

In vendita su www.automobile.it

(Elleffe Automotive - Trapani)

Prezzo € 65.000 (RCL € 60.000)



FIAT COUPÉ 2.0 TURBO 20V

Vettura nuova, prodotta nel 1999 e ancora da immatricolare. La versione è l'esuberante Turbo: motore 5 cilindri, 20 valvole, variatore di fase, turbocompressore Garrett, 220 cavalli. L'interno presenta la selleria in pelle beige.

Anno 1999 - Chilometri zero

In vendita su www.autoscout24.it

(Policar 2009 srl - Roma)

Prezzo € 29.999 (RCL € 4500)



LANCIA DELTA S4

Fu prodotta in appena 200 unità per l'omologazione nel Gruppo B; molti esemplari rimasero per anni invenduti, come era già accaduto per la Stratos. Questo è stato targato nel 1992 e da allora ha percorso appena 3000 km.

Anno 1985 - Chilometri 3000

In vendita su annunci.quattroruote.it

(Omar Forlini - Brescia)

Prezzo € 390.000 (RCL € 150.000)



ALFA ROMEO ALFASUD SPRINT TROFEO

FAVILLE ALL'ASTA

È stata aggiudicata per 27.236 euro l'Alfasud Sprint Trofeo venduta lo scorso febbraio all'asta di Auctionata in Germania. E pensare che proveniva da un lotto di vetture rilevato da un medico e collezionista napoletano, Ulderico Caiazza, di cui facevano parte anche una Fiat Ritmo 75 S, un'Autobianchi A112 Junior e un'Audi Quattro Coupé Turbo con appena 4100 chilometri. La prima segnalazione delle quattro storiche mai immatricolate (a parte l'Audi) risale allo scorso anno, quando un concessionario, che aveva acquistato il lotto dal fallimento di un'azienda della provincia di Napoli, decide di liberare il deposito e contatta Caiazza proponendogli l'affare. "Le macchine - racconta il medico partenopeo - erano lì ferme da diversi anni sotto uno strato di polvere: non avevano mai marciato". Dopo una breve trattativa le quattro auto cambiano di mano. Caiazza provvede a sistemarle con un'energica lucidatura e un doveroso tagliando. L'idea sarebbe di conservarle, ma un appassionato tedesco, avuta la notizia del ritrovamento, contatta il medico per la Sprint. Una volta ottenuta, non senza fatica, la disponibilità, il tedesco si precipita a Napoli per ritirare l'Alfasud. Che poi è finita all'asta.

Silvio Campione



STORICHE ALL'OMBRA DELLA MADONNINA

QUAND MILAN L'È UN GRAN MILAN

La quarta edizione conferma (e consolida) il trend in salita della manifestazione: a parte i numeri, già di per sé significativi, delle vetture esposte e dei visitatori, a colpire è stata soprattutto la qualità vista tra gli stand. Piccolo motivo d'orgoglio autoreferenziale: ammiratissima la nostra rassegna delle auto preferite degli anni col "5"

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

SWISSVAX
HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND

G07

G09

SWISSVAX
HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND



#RuoteclassicheAnniversary
 La passerella espositiva allo stand di Ruoteclassiche. Sono le auto preferite del sondaggio lanciato tra i lettori sulla pagina Facebook della nostra rivista per definire le vetture da ammirare tra quelle nate nel 1955, 1965, 1975 e 1985: Alfa Romeo Giulietta Spider, Fiat 600 e Lancia Aurelia B24 Spider in rappresentanza del 1955; Alfa Romeo Giulia GTA, Fiat 850 Coupé e Lancia Fulvia Coupé per il 1965; Lancia Beta Montecarlo, Ferrari 308 e Autobianchi A112 Abarth per il 1975; Alfa Romeo 75, Autobianchi Y10 e Fiat Uno Turbo per il 1985.

IL SALONE IN CIFRE	
Visitatori (circa)	43.000
Superficie m ²	50.000
Veicoli esposti	1000
Numero espositori	321
Case con presenza ufficiale	10
Prezzo del biglietto (€)	15,00



Tre regine

Lo stand di Ruoteclassiche, a sinistra, molto frequentato dagli appassionati. Qui sopra, le "Regine del salone" che accoglievano all'ingresso i visitatori: Ferrari 500 TR del 1956; Maserati A6 GCS del 1953; Ferrari 340 MM Spider Scaglietti del 1953.

L' eclisse di sole che ha inaugurato l'edizione 2015 della manifestazione milanese (il piccolo si è avuto alle 10.30 di venerdì 20 marzo) ha portato fortuna all'evento meneghino più importante tra quelli dedicati alle auto d'epoca. Nei tre giorni di apertura (20-22 marzo) ben 43 mila visitatori hanno affollato i padiglioni 14 e 18 della Fiera di Milano, con un incremento del 15% rispetto allo scorso anno. La quarta edizione di Milano Autoclassica si è avvalsa come al solito di una ricetta di iniziative ben confezionata, che pur assem-

blando gli stessi componenti di altre manifestazioni del settore, ha utilizzato ingredienti di grande qualità. Come la presenza di auto di prestigio in ogni stand, anche in quelli dei restauratori e dei commercianti; la gestione ordinata degli spazi, che ha consentito di muoversi e di osservare i vari veicoli senza accalcarsi in corridoi troppo stretti per contenere il flusso di appassionati; o la dimensione della rassegna, raggruppata in due padiglioni contigui e in uno spazio esterno dove è stata allestita una pista per prove libere, gare di auto d'epoca e test drive di auto moderne. Belle vetture ovunque, quindi anche tra le numerose in vendita, e soddisfazione diffusa, soprattutto tra i com-

mercianti che al termine della "tre giorni" hanno dichiarato vendite superiori alle più rosee aspettative, sebbene la maggior parte delle auto passate di mano abbia avuto come destinazione i garage oltre confine. E tutto ciò nonostante la corsa al rialzo dei prezzi sia stata sensibile. **R**



Il vento dell'Est

Tra gli stand riservati ai club uno dei più ammirati è stato quello della Tatra, Casa della Repubblica Ceca che esponeva alcuni pezzi molto spettacolari. Tra questi, una Tatra Plan T600 del 1950, vettura molto rara, destinata alla polizia e ai clienti desiderosi di alte prestazioni.



Molte auto, pochi ricambi

Qui sopra, la vista d'insieme di una parte degli stand dedicati ai commercianti di professione. Da notare la qualità elevata delle vetture in vendita. Porsche e Ferrari le più diffuse, ma numerose anche le Mercedes, le Alfa Romeo e le Lancia degli anni 70 e 80. Un po' sacrificato, invece, il mercatino ricambi. Con la prossima edizione però sono previsti molti più espositori. Anche all'esterno.

Dieci Case ufficiali

Dieci i marchi ufficiali presenti alla kermesse. A sinistra, la spettacolare collezione di Lancia Stratos che faceva da cornice allo stand della segreteria della manifestazione. Sotto, da sinistra, la rappresentanza del Museo Ferrari; Aston Martin DB2/4 del 1954; Alfa Romeo 33 TT 12 campione del mondo Marche 1975.



LE SESSANTENNI

LA DEA FRANCESE

I sessant'anni della Citroën DS hanno visto sul palcoscenico di Milano Autoclassica la presenza di una folta rappresentanza della famosa vettura francese. È solo l'inizio di una serie di eventi che proseguiranno per tutto l'anno e che il 22-23 maggio porteranno più di 700 DS tra Parigi e il circuito di Montlhéry. All'evento sarà presente anche Ruoteclassiche. Ovviamente con una DS propria.



RED CARPET PER LA 600

Compleanno tondo anche per l'auto che ha rivoluzionato la mobilità in Italia. Milano Autoclassica le ha riservato un red carpet come si fa con le dive dello spettacolo, sul quale erano rappresentate varie interpretazioni del mitico modello, comprese alcune versioni fuoriserie allestite da carrozzieri indipendenti. In primo piano una Fiat 600 Scioneri del 1964. Oltre a Citroën DS e Fiat 600, la rassegna meneghina ha celebrato anche gli 80 anni del marchio Jaguar con un'esposizione di vetture rappresentative della produzione storica del Giaguaro.



RESTAURATORI

GARA DI BRAVURA

Come accade in ogni mostra-scambio di prestigio, lo spazio riservato ai restauratori professionisti è uno dei più affascinanti da visitare. Il miglior modo che costoro hanno per attirare l'attenzione dei potenziali clienti è far vedere di cosa sono capaci, esibendo parti di carrozzerie ricostruite e vetture in fase di restauro. Due esempi qui a fianco: la scocca di una 911 Carrera RS del 1973 ripristinata dalla 934 Garage e il telaio di una Citroën DS Break in lavorazione dalla Mac Restauri.





Dalla Russia con spessore

Due limousine Zil blindate prodotte per il presidente russo Boris Yeltsin nel 1992 sono state tra le attrazioni più gettonate dai visitatori. A colpire è stata soprattutto la blindatura dell'auto: peso 4850 kg, lunghezza 6,33 metri. Ciò nonostante, il V8 di 7786 cm³ riusciva a spingerla fino a 180 km/h.

Rarità, opere d'arte e pezzi unici

A sinistra, un'Alfa Romeo realizzata con la tecnica dell'affresco dall'artista viareggino Giorgio Michetti, oggi 103enne, che nel 1996 l'ha dipinta con alcuni soggetti dei suoi quadri. Qui sotto, una rarissima Balilla camioncino nello stand del Cmae.



IL MERCATO DEI PRIVATI

DESTINAZIONE OLTRE CONFINE

Alla fine, tutti soddisfatti: l'invenduto è stato irrisorio nonostante i prezzi alti. Ferrari (molte le Testarossa), Porsche 911 e Alfa Romeo anni 70 le più richieste. Per la maggior parte finite in mani straniere. Qui a destra, lo spazio esterno riservato ai privati. Sotto, una delle cinque Honda NSX in offerta; in basso, la trattativa per una Lancia Flaminia Touring (1963); due Lancia Aurelia e una Lancia Delta Integrale.



DAL TAPPINO AL TAPPETO

GUARNIZIONI DA MAESTRI

Durante il restauro del suo Maggiolino del 1955, un giovane appassionato di auto scopre negli anni 80 la grande difficoltà nel recupero dei profili in gomma: sono i pezzi più impegnativi da trovare. Da qui l'illuminazione: oggi l'azienda romagnola che ha preso forma da quel pensiero è leader mondiale del settore. E ha migliaia di articoli

Testo di Marco Visani - foto di Wolfgang

Piemonte, anni Ottanta: alcune aziende dell'indotto Fiat iniziano a soffrire la concorrenza straniera. Quella Est europea, turca e indiana ben prima che cinese. E poco alla volta si ribaltano come birilli. Romagna, stesso periodo. Un giovane appassionato di automobili viaggia da tempo su un vecchio

Maggiolino del '55. Lo aggiusta come può e si rende conto che fra i pezzi più complicati da trovare ci sono le guarnizioni. Ne parla con alcuni amici, appassionati come lui di auto d'epoca: anche loro si arabbattono con colle e stucchi per rabberciare alla meglio gomme sbriciolate: man mano che i magazzini delle Case esauriscono le scorte di ricambi, non si trovano più. Da qui l'illuminazione: e se li rifacesse io, questi benedetti profili?

MACCHINARI DEL PASSATO

Si mette alla ricerca e, con tanta pazienza e pochi mezzi, inizia (in principio per hobby, o poco più) a rilevare le attrezzature di produzione di piccole imprese che hanno chiuso: la Riat di Torino, innanzitutto, ma anche altre più vicine a lui: la Everest di Fusignano e la Polimer Gomma di Bagnacavallo. Macchinari in gran parte sorpassati, improponibili per produzioni di massa, ma perfetti per poche centinaia, o mi-



Che tenuta, questa Ferrari!

Andrea Cicognani, 60 anni, titolare dell'azienda di Alfonsine (Ravenna) che porta il suo nome.

Qui controlla, sul telaio di una Ferrari 275 GTB fornitogli da Scaglietti e utilizzato come dima per ricostruire la guarnizione del parabrezza, la corretta esecuzione del lavoro.

gliaia, di pezzi. Soprattutto, attrezzature che gli entrano gratis o quasi, spesso a seguito di fallimenti. Talvolta in blocco con la forza lavoro: operai molto competenti senza la cui perizia sarebbe impensabile rifare, esattamente come un tempo, non solo tubolari, raschiavetro e para fruscii, ma tutto quello che è di gomma, in un'automobile, con eccezione dei pneumatici. Quindi boccole, silentbloc, supporti motore, tappetini, rivestimenti, passacavi. Il resto lo fan-

no gli stampi originali da tempo dismessi dalle Case automobilistiche. Che permettono di eseguire delle riproduzioni di pezzi identiche agli originali. Trent'anni dopo quell'appassionato è a capo della più originale azienda di artigiano al servizio delle auto storiche: la Cicognani Srl, che ad Alfonsine, un piccolo centro di 12mila anime perso nella bassa Romagna a mezz'o-

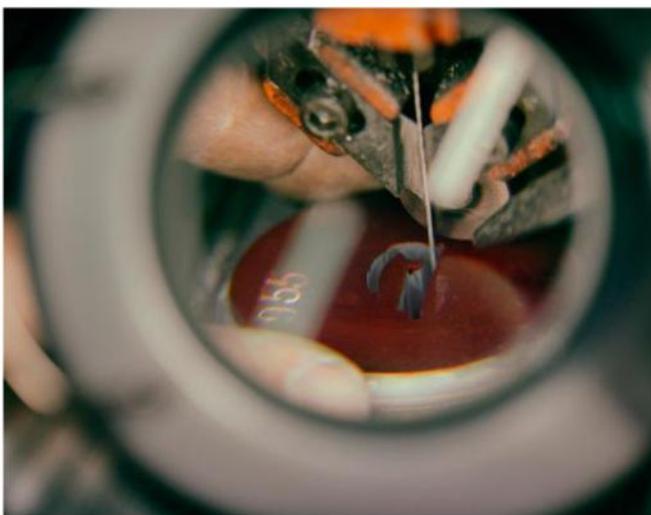
ra di macchina da Ravenna, dà oggi lavoro a venti persone. Con un abile mesh up tra un'anima da rigattiere e una lungimiranza da imprenditore, Andrea Cicognani (persona cortese e schiva, che ha accettato per la prima volta di raccontare la sua avventura a Ruoteclassiche) ha messo su un piccolo impero: "Non c'è nessuno, oggi, al mondo, che lavori la gomma a ciclo completo come noi: dal rilievo allo stampo, dalla produzione alla vendita". A parte ➔

Si fa tutto in azienda: le matrici vengono poi archiviate e il magazzino conta già più di 12.000 articoli disponibili



Visto, si stampi

In questa pagina, alcune delle fasi iniziali della lavorazione di un profilo per una Porsche 356 pre A: il trafilista, una volta ricevuta dal cliente la guarnizione da riprodurre, ne taglia una piccola parte e la ingrandisce dieci volte con un riproduttore ottico; ne traccia il profilo a matita su un lucido e in base a quel disegno, con una sega a traforo, realizza la matrice in legno o in metallo. Tutte le matrici (foto grande a destra) vengono poi archiviate in cassettoni. Oltre a ricostruire i profili per le storiche, Cicognani fornisce anche alcune aziende di supercar in piccola serie tra le quali la Pagani.





Italia e Germania in testa

Una cascata di profili per il vano porta della Fiat 500 Giardiniera appena prodotti, ancora da stoccare. Insieme con Porsche e Mercedes, le auto italiane sono quelle più rappresentate nel catalogo dell'azienda. Sotto, bobine di profilati appena uscite dall'autoclave ad aria calda per la vulcanizzazione.

➔ il caucciù crudo (in buona parte di produzione tedesca) e il velluto che va abbinato alla gomma in alcune lavorazioni (e che arriva dalla Spagna), Cicognani realizza infatti tutto in casa. Compresa la piccola carpenteria metallica, con l'ausilio di macchine automatiche.

“Tutto inizia con uno scatolone - spiega - quello in cui il collezionista ha raccolto le guarnizioni della sua vettura smontate, che ci consegna e ci chiede di rifare. Ne riceviamo almeno cinque al giorno”. Lì bisogna vedere: se è un'auto di serie, anche di piccola serie, c'è poco da impazzire: il magazzino ha già 12.000 referenze catalogate, e il pezzo è già bell'e pronto sugli scaffali. Se viceversa parliamo di un esemplare unico, i campioni vengono sezionati, rileva-

ti e - se il cliente accetta di sostenere il costo (gioco forza molto più elevato) degli stampi - si procede alla produzione. “Ultimamente per esempio stanno aumentando le richieste per i veicoli industriali: stiamo lavorando, in queste settimane, sulla dima per rifare il profilo del parabrezza di un Lancia Esagamma E”.

Di tutti i macchinari custoditi nei capannoni di Cicognani, non ce n'è uno che non lavori regolarmente. Un vero e proprio museo industriale, ma con la fondamentale differenza che è in pieno fermento.

Per tenere in efficienza questi strumenti di produzione c'è una squadra di meccanici ed elettricisti: e parliamo, a volte, di elementi che risalgono agli anni 20. “Vede quella bobinatrice a ingranaggi? Impiega come ➔





➔ ridurre una scatola guida della Lancia Lambda...

ARRIVANO GLI ANNI OTTANTA

Anche grazie a una severa politica di controlli qualitativi (ogni componente viene singolarmente verificato da un addetto prima di passare allo stoccaggio) Cicognani si è costruito una posizione di monopolio mondiale, ed è oggi una delle realtà più solide dell'artigianato specializzato. Tanto che, per quanto il suo core business rimanga l'auto storica, alcuni atelier specializzati in "one off" (come Touring Superleggera) chiedono a lui di fare le guarnizioni per le show car. Ed è sempre di Cicognani lo sviluppo di questi componenti anche per la supercar Pagani Huayra.

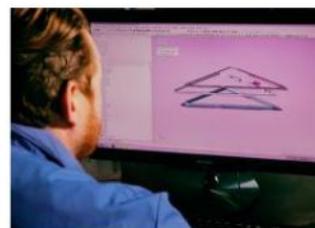
Oggi la metà di quel che produce Cicognani va negli Usa, che richiedono soprattutto particolari per le Alfa Romeo, il marchio per cui lavora di più in assoluto, seguito a ruota da Fiat e Lancia e dal tritico Fer-

rari, Maserati, Lamborghini. I canali di commercializzazione sono tutti quelli possibili: dal web alla vendita diretta, dai distributori esteri alle mostre-scambio, sia pure - in questo caso - con una rigida selezione di tre sole grosse realtà italiane (Reggio Emilia, Imola e Padova). "Il nostro mercato è in continua evoluzione: quando cominciai si lavorava quasi esclusivamente con le Balilla e le Topolino. Oggi c'è una massiccia richiesta per i modelli anni 60, con un vero e proprio boom per Giulia e Giulietta. Ma c'è molta richiesta anche per Alfa più recenti, Alfetta GTV in testa, che già abbiamo iniziato a soddisfare, mentre si affacciano nel mondo del collezionismo anche modelli popolari e 'dimenticati' come l'Alfasud e le Mini 90 e 120". Insomma: siccome il futuro sarà (anche) delle youngtimer, Cicognani già pensa al prossimo impianto: quello per la floccatura (un riporto di microfibra su gomma ottenuto mediante cariche elettrostatiche), fondamentale per le più giovani tra le storiche. **R**



Alfa Romeo cotte a puntino

La particolarità della Cicognani Srl è che l'intera produzione viene realizzata con macchine utensili d'epoca. La campana per lo stampaggio (pagina accanto) è una Conrad Engelke del 1966; la pressetta di giunta (subito sotto), che serve a vulcanizzare gli angolari del parabrezza e del lunotto della Fiat Dino Coupé, fu costruita lo stesso anno per la Polimer Gomme. Qui accanto, il tappeto del bagagliaio di un'Alfa Romeo 1750 GT Veloce appena "cotto"; a centro pagina, la lavorazione degli anelli di supporto del radiatore della Giulietta anni 50 e, qui sotto, la costruzione dello stampo da cui sarà ricavata la guarnizione del deflettore della Fiat Nuova 500.



Meglio la memoria della Ram

L'elaborazione grafica Cad di uno stampo (sopra): uno dei pochi processi realizzati a computer. Fa da contrappunto il "pannello di controllo" davanti a cui posa Cicognani. È una parete in legno alla quale vengono appesi tutti i profili in gomma compatta (quasi 1700, usati per i vetri: sui cofani si impiegano invece trafilati spugnosi) così che gli addetti possano riscontrare la corrispondenza tra la sagoma-mastro e il pezzo costruito. Cicognani esamina personalmente i campioni di cui il cliente chiede la riproduzione. E sa riconoscere a quale vettura appartengono.

BUSINESS CARD DA FORMULA 1

NEL PORTAFOGLI DEI CAMPIONI

“Schumi” scelse l’inchiostro viola come il “Drake”. Gilles Villeneuve l’effigie dei suoi caschi. Alberto Ascari un corsivo d’altri tempi e la scritta Milano in grande. Alcuni tratti della personalità degli assi del volante sono espressi dai comunissimi biglietti da visita. C’è stato chi, nel tempo, ne ha raccolti a decine, dando vita a una collezione unica e sorprendente

Testo di **Giorgio Terruzzi** - foto di **Alessandro Barteletti**

Dr. Helmut Marko

A-8010 GRAZ, Kaiser-Franz-Josef-Kai 30
Tel. (0316) 702557-0*, FS 32672



FITTIPALDI
Av. de Lonay, 7
1110-MORGES (Vd)
Switzerland

Michael Schumacher

Blatzheimer Straße 27
5014 Kerpen-Manheim

Telefon 02275/5366
Telefax 02275/6013

PHONE: (021) 7194
TELEX: 25773 FITTI

AYRTON SENNA DA SILVA

11, Chelsea Close
Tilehurst - Reading RG3 6EP
England



NELSON PIQUET
WORLD CHAMPION 1981 - 1983 - 1987

John Surtees
JOHN SURTEES DEVELOPMENTS LTD
Edenbridge, Kent TN8 6EH, England.
Edenbridge (0732) 863773

JODY SCHECKTER

L'Esprit
Avenue Prince de Monaco
Monte-Carlo
Monaco
Telephone: 50.83.89
Telex: Jody 47 96 12



Niki Lauda



KEKE ROSBERG

Esprit
St. Rue Prince de Monaco
Monte-Carlo
90020 Monaco
Tel. int. 25-95-250000
Fax. 25-95-251400



JACKIE STEWART, OBE.

24, RTE DE DIVONNE
1260 NYON, SWITZERLAND
TEL: (022) 61 01 52/53
TELEX: 419 922 SCOT CH

JUAN MANUEL FAN
Presidente

AUTOMOTORES

Carlos Alberto Reutemann
A. NACION

Tel.: 379-5760 (Directo)
953-3061 Int. 1475/1478



Anna und Michael Schumacher
Domaine de la Chenaie
Cret-des-Pierres



GILLES VILLENEUVE
3 rue des Giroflées Monaco

MARIO ANDRETTI
Ltd. Partner

UIR & CO.
1898

STOCK EXCHANGE
61 BROADWAY
NEW YORK, N.Y. 10006
(212) 747-8300
(800) 221-5817

Clay Regazzoni

Monte Carlo (MC)
Park Palace D
Tel. 93-507302

S AMON

phone 0734 415.018

Sono piccoli rettangoli di carta. Tesori tascabili. Lettere colorate, fregi, la riproduzione di un casco. Riferimenti come tracce. Nomi e mondi; storie profumate, inviti irresistibili alla fantasia. Biglietti da visita rincorsi per anni, per migliaia di chilometri.

Una collezione curiosa, preziosa e nascosta, che ha richiesto tempo e perseveranza. Il collezionista? Appassionato e indimenticabile. Il suo nome: Pepi Cereda. Giornalista. Una persona rara, per molti versi. Votata all'ordine, curiosa al punto da inseguire un sogno spuntato per caso. Prima data utile: 1983. Un collega che mostra orgoglioso il biglietto da visita di una star, rimediato quasi per caso. Pepi che osserva e immagina, si muove. L'idea: collezionare, appunto, "business card" pregiati. Con una ristrettezza simile a una complicazione: solo piloti di Formula 1. Questa la condizione per far parte dell'album, nel frattempo acquista-

to e pronto per essere riempito. Pepi decise di scrivere ad una quantità possibilmente ampia di piloti. Servivano gli indirizzi. Cominciò così una prima ricerca, preparatoria alla ricerca vera. Lettera numero uno destinata al numero uno: Juan Manuel Fangio. Il quale, da quel signore delicato che era, rispose prontamente. Accludendo il suo magnifico biglietto da visita. Un inizio galvanizzante. Pepi inserì la quarta e andò avanti spedito, inseguendo i piloti ai gran premi, impostando richieste, rintracciando vecchie glorie, cercando di convincere mogli, figli, eredi di chi era scomparso, morto in pista o chissà dove.

SIR MOSS ARRIVA COL POSTINO

Il mondo delle corse, del resto, gli apparteneva da sempre. Anni e anni sulle piste del Mondiale come cameraman all'inizio, come inviato di Mediaset poi. Quando il postino gli consegnò una lettera spedita da Stirling Moss - fregi blu su carta paglierino - a momenti perse i sensi: conteneva l'atte-

Il blu è il colore preferito

Qui sotto, il bigliettino di Stefan Johansson (10 stagioni in F1, dall'80 al '91), impreziosito da un bozzetto a colori dell'amico Keith Haring. Sopra, dall'alto quelli del "presidente" Juan Manuel Fangio, di Graham Hill (un cartoncino davvero minimalista) e di Christopher Arthur Amon.



Ricevuti per posta o brevi manu da ciascun pilota. Così è nata una collezione che racconta il privato di chi vive in pista

sissimo biglietto e una dichiarazione affettuosa, inattesa: "Sono orgoglioso di far parte della sua bellissima collezione". Era un attestato ufficiale, un punto di svolta.

La caccia andò avanti per anni. Pepi disponeva di un'innata gentilezza, capace di generare atteggiamenti identici nelle persone che incontrava. Un po' tutti lo conoscevano, tutti sapevano della sua passione che andava ben oltre quei biglietti da visita, comprendeva la storia del motorismo, aveva a che fare con una cultura profonda. Ci fu chi consegnò il proprio biglietto spontaneamente, senza nemmeno attendere una richiesta. Michele Alboreto, per esempio. Chi si decise a stampare una "business card" per la prima volta, proprio per contribuire alla collezione. Alessandro Zanardi, per dire. Chi inviò una serie di biglietti tra loro diversi. Sette addirittura, consegnati da Cesare Perdisa con un sorriso divertito. Alain Prost si era limitato a un biglietto che riportava l'indirizzo dell'ufficio. Dai e dai, consegnò a Pepi anche quello - privatissimo -

con l'indirizzo di casa. Lo stesso fece Ayrton Senna, un pomeriggio a Monza, alla fine di una giornata di test.

Senna, il secondo grande amore di Pepi. Dopo Jacky Ickx, prima di Michael Schumacher. Il fatto è che Ickx non ha mai posseduto un biglietto da visita. Niente, macché. Prometteva di correre ai ripari. Non l'ha mai fatto. Ancora oggi ricorda le proprie promesse mancate, ammette di averci pensato e di essersene regolarmente dimenticato. "Schumi", invece, presente. Due biglietti, anche da lui, consegnati all'alba di un rapporto che divenne strettissimo, sino alla fine. Nel frattempo gli album erano diventati due, poi tre. Erano uno spettacolo.

La magia resiste ancora oggi, basta sedersi e sfogliare, nell'ombra di una stanza, in silenzio se possibile. Carta e volti, gesti, una lunga sequenza di emozioni. Alberto Ascari e la sua Milano in bianco e nero; Graham Hill, raffinato e perduto; Emerson e Wilson Fittipaldi, due elmi, due parentesi per un tempo smaltato. Gilles Villeneuve, ➔

Tratti grafici distintivi

Alberto Ascari, sotto, punta tutto sul corsivo e sulla sua "milanesità". Più a destra, caschi e profili di monoposto fanno la parte del leone nella grafica di chi azzarda un disegno accanto a nome e indirizzo.

Alberto Ascari
Corso Sempione, 60 - Tel. 930.129
Milano



John Watson
 Performance Driving Centre
Silverstone

John Watson

Silverstone Circuit - Silverstone - Nr Towcester - Northants NN12 8PT
 Tel: 0327 857177 - Fax: 0327 858268



IL COLLEZIONISTA

IL MONDO DI PEPI

Pepi Cereda è scomparso il 1° settembre 2001.



Aveva 45 anni, era nato e cresciuto a Monza, respirando l'aroma magnifico dell'olio ricinato. Portato via da un tumore feroce, in pochi mesi. Una persona di rara qualità, animata da una passione autentica per il mondo delle corse. Il suo mondo. Aveva cominciato come operatore di ripresa, passando al giornalismo. Una colonna della Redazione Motori di Mediaset, animatore insieme ad un gruppo affiatatissimo di colleghi della trasmissione Grand Prix. Come inviato seguì, per anni, il Mondiale di Formula 1 e i raid, partecipando a diverse edizioni della Parigi-Dakar, anche se i primi approcci riguardarono i rally, come navigatore. Nel suo computer si potevano trovare informazioni preziose, di ogni genere. Collezionisti, negozi di memorabilia, di libri, di autografi e, ovviamente, ristoranti, piazzati in ogni parte del mondo. Una guida turistica strepitosa, soprattutto per i patiti di motori. In aggiunta, un cultore della fotografia, tema sul quale sfoggiava una competenza di primissimo ordine. La sua morte fu un trauma e un peso, si è trasformata in una quantità di ricordi commoventi. Pepi era un compagno di strada, di viaggio, di lavoro straordinario. Se ne accorsero in tanti, compreso Michael Schumacher che gli rimase meravigliosamente vicino in quei drammatici, tristissimi, ultimi giorni.

Qualcuno sceglie di esibire il casco ma omette saggiamente il numero di telefono. Sobri o naïf, eleganti o minimali: pochissimi i bigliettini davvero "chiassosi"

il suo casco blu e rosso, l'indirizzo della vecchia casa di Montecarlo dove andammo tutti, prima e poi, quando il vento aveva portato via quel bambino vivacissimo e tenero. Convinto da Pepi a far stampare un biglietto, per la prima volta; attento alla forma al punto da far realizzare una grafica curatissima, meravigliosa. Stefan Johansson che aveva chiesto al suo amico Keith Haring un disegno proprio per lui. Il risultato è una rarità assoluta, una piccola opera preziosa. C'è un omino che corre, la testa a forma di monoposto. Arte vera, in miniatura.

Lella Lombardi, l'unica donna, un biglietto sobrio, elegantissimo. Jackie Stewart, pronto e gentile sempre, un saggio perenne di stile.

OGNI BIGLIETTO UN PICCOLO MONDO

Ci sono le corse, diverse nel tempo, evocate in continuazione. Carrozzerie, sospensioni, cilindri e smalti. Immagini dense che dalla carta salgono e volano in una stanza, nella memoria. Ci sono avventure e tragedie, sangue, velocità e rumore, il fascino pieno del motorismo, espresso per



JUAN MANUEL FANGIO
Presidente

Niki Lauda

Michael Schumacher

KEKE ROSBERG

Roccabella
24, Ave Princess Grace
Monte-Carlo
98000 Monaco
Tel. int. 33-93-250850
Fax. 33-93-251469

Blatzeimer Str
5014



JACKIE STEWART

24, RTE DE DIVONNE
1260 NYON, SWITZERL
TEL (022) 61 01 52/53
TELEX: 419 922 SCOT C

NELSON PIQUET

WORLD CHAMPION 1981 - 1983 - 1987

LE MANTEGNA
18, QUAI DES SANBARBANI
98000 MONTE-CARLO

TEL. 93 50 16 56
FAX 93 25 67 60

GRAHAM HILL

Per pochi, non per tutti

Tra chi è abituato a stare sotto i riflettori, prevale spesso un'insospettabile scelta di sobrietà: solo nome, cognome e l'essenziale. A parlare di loro deve essere altro... Ma il dubbio rimane: quando i piloti scendono nell'arena portano davvero nelle tasche della tuta i bigliettini da visita? A chi sono destinati? Quasi tutti ai giornalisti.

vie segrete. È questo, soprattutto, che rende unica la collezione. Perché osservando un nome stampato in inchiostro blu diventa possibile, all'istante, rintracciare un'intimità, la traccia di una vita consueta e, nel contempo, la scia del suo destino.

Voleva continuare, Pepi. Continuare all'infinito. Se n'è andato troppo in fretta, maledizione, senza riuscire a rincorrere oltre il suo amico Jacky Ickx, certo di convincerlo ad accontentarlo magari oggi, in un'epoca da indirizzo mail, in luogo di un raffinatissimo cartoncino colorato. **R**

AYRTON SENNA DA SILVA

11, Chelsea Close
Tilehurst - Reading RG3 6EP
England

telephone 0734 415.018

Alain PROST

«La Muraz»

CH - 1141 Yens - VD

MICHELE ALBORETO

SOMIFIN S.P.A.
PIAZZA DIAZ, 5 - 20123 MILANO

TELEF
TELEF

LODOVICO SCARFIOTTI

163/64
p. 2 ed argenti.

LA TERZA EDIZIONE

VENTO FREDDO E ADRENALINA

Una cinquantina gli equipaggi al via dell'invernale di Cortina, quest'anno baciata dal sole e con oltre 50 prove, di cui ben 9 di media. Primi al traguardo ancora Fontanella-Covelli su Porsche 356. C'eravamo anche noi, su una Speedster del '56

Testo di **David Giudici** - foto di **Fabian Gallucci**





LA GARA IN CIFRE

Equipaggi italiani	49
Equipaggi stranieri	6
Km percorso	480
Prove cronometrate	43
Prove di media	9



Primo all'arrivo

Gianmario Fontanella insieme ad Annamaria Covelli su Porsche 356 A del 1955 hanno fatto incetta di premi anche in questa WinteRace. In apertura la Speedster di Ruoteclassiche.

“E ricordati il certificato medico”. Comincia con questa frase sussurrata alla porta dell'ufficio da Laura la sera prima della partenza, l'avventura del sottoscritto alla WinteRace. Naturalmente l'indispensabile foglietto sarebbe rimasto adagiato nel cassetto della scrivania, se Laura non avesse detto quelle sante parole. E chissà, magari addio gara!

Laura è la collega di qualche scrivania accanto, imbattibile tanto nelle inchieste di Quattroruote, quanto con il cronometro in mano nelle gare di regolarità: sua autentica passione. Impossibile non averla accanto per la gara d'esordio nella categoria. Lei che, accanto a Canè - sì, quel Giuliano Canè di Bologna che ha vinto tutto in questo campo - si è aggiudicata sia il primo posto al Gran

Premio Nuvolari sia una Coppa delle dame alla Mille Miglia, con Francesca Grimaldi di Rai Uno. Capite quant'è indispensabile?

La scelta della WinteRace è stata fatta con ponderazione. Laura conosceva la gara avendola già disputata nella scorsa edizione. Chi vi scrive, l'aveva seguita come equipaggio stampa l'anno prima. Meteo beffardo a parte, entrambi eravamo rimasti colpiti dalla cura organizzativa di Rossella Labate e della sua Alte Sfere, con una precisione quasi maniacale per ogni dettaglio.

Mancava solo l'auto. “Per il team di Ruoteclassiche possiamo mettere a disposizione la 356 Speedster del 1956” ci dice l'ufficio stampa di Porsche Italia. Roba da far tremare i polsi, o da galvanizzare gli animi.

TUTTO È PRONTO PER IL VIA

Iniziamo a prendere confidenza con l'auto e con la chiamata delle “note” nel ➔



Gli altri sul podio

Ezio Sala e Romano Bacci, qui accanto, su Fiat 1100/103 TV del 1955 e Gian Maria Aghem con Rossella Conti su Lancia Fulvia HF “Fanalona” del 1970, rispettivamente secondi e terzi in classifica.



Non si contano le bellezze naturali che ci lasciano senza fiato, come sul Valparola dove sembra di toccare le cime con un dito

→ trasferimento verso Cortina, dove il primo giorno ci aspettano le verifiche tecniche. Insieme a noi, saranno schierate in corso Italia una cinquantina di vetture. C'è un po' di tutto. Inclusi pezzi pregiati come l'Alfa Romeo 6C 1750 del 1930, che purtroppo si ritira subito per noie meccaniche. Poi Dino 246 GT del 1969, diverse Alfa anni 50, inclusa una 1900 SS Touring, o più moderne come le Giulia Super, Giulia GT Junior e "Sca-

lino"; oltre a una coppia di Alpine A110, Mini Cooper e molto altro. Però, come in tutte le classiche invernali, questa è la gara delle Porsche: 356 soprattutto, ma anche 911.

La nostra, la numero 11 (che per uno nato l'11 gennaio...) è la più ammirata, la più fotografata, la più applaudita già al via il venerdì. La responsabilità cresce, come il nodo in gola... Con il 4 cilindri boxer 1600 che borbotta, alle 8.55 partiamo. Avremmo preferito

allenarci con i pressostati nei mesi prima. Ma zero. Gli impegni ce l'hanno impedito. Così la WinteRace diventa la prima vera sessione di verifica delle abilità. Considerato che varcheremo 7 passi dolomiti, anche oltre i 2000 metri e affronteremo 43 prove al cronometro e 9 di media, sarà dura... Nonostante il "mirino di scotch" per azzeccare la striscia a terra appiccicato sul tondo parafango della Speedster, la mancanza di allenamento →





Numero 1 al via

Passerella per la regina della gara: l'Alfa Romeo 6C 1750 GT del 1930, che si è fermata per un guasto. Più a destra la Giulia Super del top driver Gamberini. Sotto a destra, l'apripista Fulvia Montecarlo nel panorama austriaco.

Coppa delle dame

L'equipaggio stampa Bottini-Ciarallo (sotto) si è aggiudicato la Coppa delle dame correndo su Porsche 911 T del 1966. Più in basso, la 911 L del 1968 di Danesi-Sesena nella soleggiata piazza di Lienz, Austria, durante la sosta per il pranzo.



Ce la caviamo meglio nelle prove di media, dove con il "Tripy" nelle mani di Laura riusciamo a gestire bene tempi e velocità



→ si fa sentire alle prime fotocellule. Laura scandisce i tempi "sdoppiando" con abilità, ma la scarsa confidenza del guidatore con i meccanismi di rilevamento e con le sinuosità dell'auto ci fanno accumulare pesanti penalità. Pazienza, questa volta non siamo qui per piazzarci. Va meglio nelle prove di media, dove con il "Tripy" della Blizz riusciamo a gestire bene tempi e velocità.

Il percorso del primo giorno prevede più di 300 km, da Cortina verso Dobbiaco, San Candido, per poi sconfinare in Austria e arrivare a Lienz per pranzo. Si prosegue con impegno e prendendo confidenza con l'insieme. Nel pomeriggio il controllo orario alla Loacker, quasi al confine con l'Italia, ci rigenera. I top driver vanno forte e hanno ac-

cumulato a fine giornata meno penalità di quante ne abbiamo incassate noi nella sola prima prova. Miglioreremo l'indomani.

FONTANELLA VERSO IL BIS

Fontanella-Covelli su Porsche 356 del 1955 primi, Sala-Bacci sulla coeva Fiat 1100/103 TV secondi, Aghem-Conti su Lancia Fulvia HF "Fanalona" del '70 terzi, Canè-Galliani su Lancia Aprilia del '38 quarti, Gamberini-Fanti su Alfa Romeo Giulia Super del '66 quinti. È questa la situazione di classifica dei "top" al via del secondo giorno.

Il grande Canè è fermo per un problema alla sua Lancia. Il sole è ancora più splendente di ieri. Dentro la prima alle 9.05 in corso Italia, più carichi e concentrati che mai. Par-



Sul lago ghiacciato

La sola prova innevata della gara è quella sul Lago di Misurina il primo giorno. Nella foto, il passaggio della 356 Speedster del '56 del team di Ruoteclassiche Giudici-Confalonieri.

titi! "Toppiamo" subito una prova cronometrata, ma la nostra Speedster è più aggressiva e competitiva. Con Laura l'affiatamento cresce curva dopo curva, passo dopo passo e saranno un bel po' le bellezze che ci lasceranno senza fiato, come sul Valparola dove sembra di poter carezzare le vette con le dita fuori dal finestrino. Oppure l'arrivo all'Abbazia di Novacella, che dona un tocco mistico all'impresa. Dopo circa 250 km di strade meravigliose la fine gara vede trionfare come lo scorso anno Fontanella-Covelli, seguiti da Sala-Bacci e Aghem-Conti. La Coppa delle dame va all'equipaggio stampa Bottini-Ciarallo su 911 T del 1966. A noi la soddisfazione di essere arrivati in fondo, senza guai. Ma è solo l'inizio. **R**



Oltre le Porsche

Sportive di vario genere e grande fascino come la Dino 246 GT, l'Alpine A110 e l'Alfa Romeo Giulia GT "Scalino" hanno diversificato il panorama rispetto alle più tradizionali 356 e 911.

Il ritiro del campione

Giuliano Canè, nella foto accanto nell'abitacolo della sua Aprilia del 1938 con la moglie Lucia Galliani, si è ritirato per un guasto. Sotto, un'Alfa Romeo 2600 Sprint all'arrivo e l'ingresso all'Abbazia di Novacella il secondo giorno.



ALLE ORIGINI DEL MITO

LA PRIMA VOLTA DEL CAVALLINO

La città emiliana, che si sta ancora leccando le ferite della seconda guerra mondiale, è il primo palcoscenico di una vettura costruita da Enzo Ferrari. La sua gara si conclude anzitempo per noie all'alimentazione: "Un insuccesso promettente", dirà il Commendatore. Quindici giorni dopo, a Caracalla, la prima vittoria

Testo di **Gaetano Derosa** - foto **Archivio CPAE**, per gentile concessione di **Carlo Fioruzzi**





Balle di paglia

Piero Avalle, vincitore della categoria Formula 750, impegnato nel veloce curvone dell'Ospedale Militare. In basso a sinistra, Renzo Castagneto, direttore di gara, sulla Lancia Aprilia che ha terminato il giro di chiusura del percorso. Qui sotto, Nando Righetti sfreccia sullo Stradone Farnese e arriva primo nella categoria Formula 1100. In apertura, la partenza della Ferrari 125 S di Franco Cortese (a sinistra), accanto alla Maserati A6 di Mario Angiolini (al centro) e alla BMW-Veritas 328 di Nino Rovelli.



Come in quasi tutto il Paese, anche a Piacenza nel 1947 sono ancora evidenti i drammatici segni della devastazione della seconda guerra mondiale e i numerosi edifici colpiti dalle bombe mostrano le ferite rosse di mattoni sbriciolati.

In questo scenario apocalittico, in cui la ripresa della vita normale è ancora tentennante, è scampato alla distruzione un luogo destinato a diventare fondamentale nella storia delle corse su quattro ruote: il Fàcsal, cioè il pubblico passeggio della città. Ed è proprio sul Fàcsal, l'11 maggio, che avviene la partenza del Circuito di Piacenza, valida quale prima prova del "Campionato 1947". Che vede il debutto assoluto di una Ferrari, la 125 S, pilotata da Franco Cortese. È il battesimo nelle competizioni della gloriosa storia della Casa automobilistica sportiva più famosa del mondo, che ora vi raccontiamo.

L'Automobile Club della città emiliana, organizzatore dell'evento, mette a punto un circuito cittadino che si snoda attraverso il Fàcsal, il lungo rettilineo dello Stradone Farnese e le curve impegnative nella zona dell'Ospedale Militare, più il "cappio" di via Venturini, per un totale di 3,3 km.

UN PARTERRE DI TUTTO RISPETTO

Complice il fatto che in Italia, allora, non sono ancora pronti gli impianti fissi come quello di Monza, invaso dai mezzi militari accantonati, il richiamo per questa corsa è notevole. Gli organizzatori decidono di offrire il ruolo di direttore di gara a Renzo Castagneto (uno degli ideatori della Mille Miglia, insieme con Aymo Maggi, pure lui presente a Piacenza, Franco Mazzotti e Giovanni Canestrini). Sul rettilineo di partenza sono presenti anche altri personaggi illustri come Antonio Brivio (presidente della Csai), Gioachino Colombo (autore del progetto della nuova Ferrari), Consalvo Sane-

si (pilota collaudatore dell'Alfa Romeo), Alberto Massimino (progettista di motori Maserati), oltre ai migliori piloti del momento, quali Piero Taruffi, Alberto Ascari, Philippe Étancelin, Dorino Serafini e Gigi Villolosi.

La corsa è divisa in tre categorie. Nella prima, quella riservata alla Formula 750, il numero di partecipanti è piuttosto elevato: ben 23 vetture, che poi sono quasi tutte Fiat Topolino elaborate e maggiorate artigianalmente fino a diventare agili barchette, eccezion fatta per l'Urania di Taraschi, equipaggiata con un motore BMW bicilindrico, quello delle motocarrozzette della Wehrmacht. Questa prova verrà in seguito soprannominata "Il debutto dei carrozzieri". Tra i partenti figurano, infatti, due esordienti: Elio Zagato e Nuccio Bertone, anche se nessuno dei due ha fortuna. Per Bertone, in realtà, non si tratta di una prima assoluta, in quanto ad Asti nel 1946 aveva già corso, ma con uno pseudonimo, per paura che i genitori potessero scoprirlo. In questa ca- 



Quasi pronti per il via

Poco prima del via Franco Cortese (a destra) scambia quattro chiacchiere con Giuseppe Busso (di spalle), coautore della 125 S insieme all'ingegner Gioachino Colombo. Sopra, il vincitore della categoria Formula oltre 1100, Guido Barbieri su Maserati A6, ripreso alla Curva della Farnesiana. Nella pagina accanto, un duello tra Aldo Ranzini (Lancia Aprilia Sport) e Giovanna Maria Cornaggia (Alfa Romeo 6C Sport).



RITORNO ALLE ORIGINI

I preparativi per la rievocazione storica del "Circuito", inserita nel calendario degli eventi Piacenza per Expo, sono a buon punto. L'evento, previsto dall'8 al 10 maggio e curato dal Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca di Fiorenzuola d'Arda (Piacenza), non è il primo della serie. Anche nelle edizioni del 2007 e 2008, infatti, il sodalizio emiliano aveva celebrato il battesimo nelle corse della Ferrari, sempre con la presenza della 125 S del museo della Casa del Cavallino. Per questa edizione il CPAE ha deciso di invitare oltre 30 vetture Sport costruite nel periodo dagli inizi degli anni Trenta fino alla fine degli anni Cinquanta, con una prestigiosa eccezione: sarà presente anche la 159 (la celebre Alfetta), monoposto campione del mondo di Formula 1 nel biennio 1950-51, di Automobilismo Storico Alfa Romeo di Arese. Il programma prevede l'esposizione di alcune vetture l'8 maggio e conferenze sul Circuito di Piacenza nell'ambito di Cultura e Motori, presso la sede piacentina del Politecnico di Milano.

Nei due giorni successivi i bolidi potranno essere ammirati sul passeggio Fàcsal e anche in movimento, grazie a due spettacolari manche previste alle 17.30 di sabato 9 e alle 11 di domenica 10. Per ulteriori informazioni si può consultare il sito del club: www.cpae.it

Déjà-vu

La Ferrari 125 S è già tornata a Piacenza il 17 giugno del 2007, durante la rievocazione storica del "Circuito" organizzata dal CPAE.



+ tegoria vince Piero Avalle, che spinge la sua barchetta sul gradino più alto del podio a 98,835 km/h di media.

Nella seconda categoria, riservata alla Formula 1100, si iscrivono 20 concorrenti; ne partono 18, tutti al volante di Fiat 1100 (numerose anteguerra), sempre elaborate e carrozzate barchetta, la più veloce delle quali risulta quella di Nando Righetti, che vince con una velocità di punta di 110,608 km/h.

Sono 13 i piloti che scattano alla partenza della terza manche (su 16 iscrizioni), quella della Formula oltre 1100. Ci sono le potenti Maserati A6 di Guido Barbieri e Mario Angiolini, c'è Enrico Beltracchini con quell'Auto Avio Costruzioni 815 assemblata da Enzo Ferrari (con materiale Fiat) nel 1940, quando ancora non poteva firmare nulla col proprio nome. Le vetture iscritte a Piacenza dalla Ferrari sono in realtà due: la 125 S, definita da Gioachino Colombo "Ala spessa", in grado di erogare un massimo di 90 CV e affidata a Franco Cortese, e la 125 S Competizione (120 CV), con corpo vettura a sigaro e parafanghi separati, guidata da Nino Farina, che però durante le prove finisce contro un platano e deve rinunciare al-



la corsa. Al via la 125 S di Cortese produce dallo scarico una lunga scia di denso fumo, segno che il motore non è perfettamente a punto. Continua a inanellare giri senza forzare in mezzo al gruppo; sa di non avere la vettura in ordine. Una volta superati i problemi di lubrificazione, parte alla caccia delle "lepri" Angiolini e Barbieri. Le cronache del tempo registrano dai tre ai cinque secon-

di di recupero al giro con Cortese che spinge l'andatura per portarsi in testa alla corsa. Purtroppo a tre giri dal termine è costretto al ritiro causato da un'avaria alla pompa di alimentazione. "Un insuccesso promettente", commenterà Enzo Ferrari: pochi giorni dopo infatti, a Roma, al Circuito di Caracalla, Cortese porterà la 125 S "Tipo Piacenza" alla sua prima vittoria. **R**

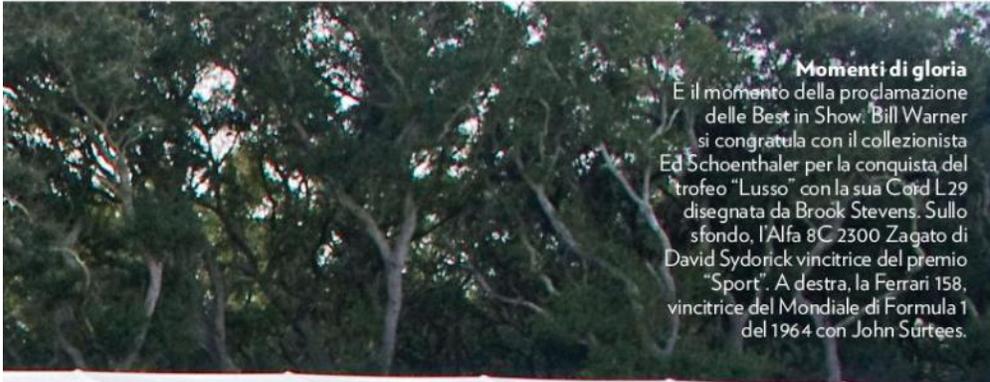
LA VENTESIMA EDIZIONE

UN INCONTRO TRA AMICI

Trecentocinquanta vetture da sogno, trentamila persone e un green tirato a tavolo da biliardo. In Florida il cerimoniale della bellezza va in scena in tutto il suo splendore. Ospite d'onore, Sir Stirling Moss, con 26 gioielli guidati in carriera. Due le Best of Show, una Cord e un'Alfa Romeo

Testo e foto di **Massimo Delbò**





Momenti di gloria
 È il momento della proclamazione delle Best in Show. Bill Warner si congratula con il collezionista Ed Schoenthaler per la conquista del trofeo "Lusso" con la sua Cord L29 disegnata da Brook Stevens. Sullo sfondo, l'Alfa 8C 2300 Zagato di David Sydorick vincitrice del premio "Sport". A destra, la Ferrari 158, vincitrice del Mondiale di Formula 1 del 1964 con John Surtees.



“V

ent'anni fa, quando ho avuto l'idea di creare un concorso d'eleganza per auto d'epoca, il mio obiettivo era semplicemente di organizzare un incontro

tra amici per goderci le nostre splendide auto in riva al mare. Temo di avere esagerato...". Con queste parole e il suo immancabile sorriso, Bill Warner, fondatore e anima della kermesse di Amelia Island (Florida) ha dato il benvenuto a circa 30.000 persone e 350 meravigliose vetture. La 20ª edizione del concorso, tenutasi il 15 marzo, è stata l'ulteriore conferma che quella di Amelia Island è una delle più importanti e prestigiose reunion del mondo, capace di richiamare sul green macchine importantissime da ogni parte del globo, nonché ospiti di altissimo livello. Il concorso era dedicato quest'anno a Sir Stirling Moss e alla sua straordinaria carriera sportiva.

Le vere protagoniste sono state però loro, le regine di bellezza a quattro ruote, molte delle quali (per l'esattezza 26) guidate ai tempi proprio dal baronetto inglese. Splendida, nella sua livrea azzurra adottata a Le Mans nel 1961, la Ferrari 250 GT Sperimentale, dotata di motore Tipo 168/61 Testa Rossa (telaio #2643 GT), che Moss ha portato alla vittoria di classe a Daytona prima che la vettura venisse ceduta alla Nart di Luigi Chinetti. Poco distante, lo stand Alfa Romeo ospitava tre autentici gioielli del collezionista Lawrence Auriana: 33 Stradale, P3 e 6C 3000 CM.

Americana la vincitrice del trofeo Best in Show della classe "Lusso": la Cord L29 Speedster, auto personale del noto designer Brooks Stevens, che proprio grazie a questo modello si impose come uno dei più quotati 📌



stilisti dell'automobile dell'epoca. Il titolo di Best in Show nella classe "Sport" è andato invece a un'italiana: un'Alfa Romeo 8C 2300 Spider Zagato.

Proveniva dall'Austria la Dino 166/206 P principale artefice del titolo Piloti e Costruttori del campionato della montagna del 1965, vittoriosa, nelle mani di Lorenzo Bandini, del G.P. di Roma dello stesso anno, disputato sulla pista di Vallelunga (ha corso però anche con John Surtees, Ludovico Scarfiotti e Giancarlo Baghetti). Inaspettatamente da Oltreoceano arrivavano invece due vetture italiane di grande appeal: la Maserati

300 S (1956) che ha corso con Moss, Fangio e Schell, e la Lancia 037 Rally (1983) ex ufficiale Lancia-Martini, seconda con Markku Alen al Rally di Nuova Zelanda del 1984, prima di disputare parte del campionato europeo con Dario Cerrato e i colori Totip. Nella classe riservata alle Volkswagen Porsche 914, due autentiche rarità: la 914/6 del 1970 che ha disputato il Rally di Montecarlo del 1971 con Gerard Larrousse, prima di essere usata per le ricognizioni della Targa Florio da Vic Elford, e la 914/6 GT "Troutman Truck" del 1970, una delle sole 5 Sportomatic costruite, che dopo un incidente è stata

acquistata dal carrozziere californiano Dick Troutman che l'ha trasformata in pickup. Venduta alla scuderia Gunnar Racing, è stata poi utilizzata come mezzo di assistenza veloce alla 86 Ore del Nürburgring del 1970.

Tra le auto più interessanti anche una Cobra del 1965, venduta a un cliente di Beverly Hills nel novembre del 1965 e subito riverniciata di rosso. Ceduta dopo cinque anni e sole 20.000 miglia percorse, nel 1974 è stata parcheggiata in un garage dove è rimasta per i successivi 36 anni. Riportata alla luce, non è stata restaurata ma solo ripristinata e ridipinta nel nero d'origine. **R**

LA GUEST STAR

26 REGINE PER IL BARONETTO

Una carriera lunga 65 anni e un incredibile numero di successi in tutte le categorie, dalla Formula 1 alle vetture Sport, dalle GT ai Rally. Sir Stirling Moss è stato celebrato ad Amelia Island con una cornice di 26 delle vetture più rappresentative con cui ha corso. Un evento eccezionale, che ha riunito alcune delle auto più belle e importanti del mondo. La più conosciuta è senz'altro la Mercedes 300 SLR "722" con cui Moss vinse in 10 ore, 6 minuti e 48 secondi la Mille Miglia del 1955, alla media record, tutt'oggi imbattuta, di 157 km/h (ne parleremo diffusamente su Ruoteclassiche di maggio). Il pilota e baronetto di sua maestà è stato straordinariamente disponibile durante tutta la manifestazione, firmando autografi a iosa e posando per decine di foto con i suoi fan. Ad allietare la domenica, una sua traversata del green alla guida della 300 SLR, il cui suono ha ammutolito i presenti. "A uscire faccio più fatica di sessant'anni fa - ha spiegato sorridendo - anche se la 300 SLR è comunque più comoda della monoposto".



CASEY MAXON HISTORIC VEHICLE ASSOCIATION

Toh, una Lancia!

Da destra, in senso orario: Lancia 037 Rally ex Markku Alen, seconda in Nuova Zelanda nel 1984; Bocar XP-5 (1959), del team Meister-Brau nel campionato SCCA del 1959; Maserati 300 S (1956) ex Moss, Fangio e Schell; Ferrari 250 GTO (1961), prima con Innes Ireland al Goodwood Tourist Trophy 1962; Porsche 914/6 GT "Troutman Truck" (1970). Nella pagina a fianco, Ferrari 250 GT Sperimentale.



LE AUTOMOBILI DEI COW BOY

QUANDO IL CAVALLO NON BASTA

Una classe speciale era dedicata alle auto dei cow boy. Sfronate e kitsch, ma tutto sommato non prive di fascino, sono comunque parte del patrimonio culturale americano. La più incredibile è stata la Pontiac Bonneville (foto piccola) del 1964 realizzata da Nudie Cohn, stilista delle star e autore di abiti per gli eroi del rodeo così come del famoso lamè dorato utilizzato da Elvis Presley. Realizzata per scopi promozionali, la Bonneville è stata adornata con dollari d'argento da collezione (monete prodotte tra il 1922 e il 1934) e ferri di cavallo. All'interno, una sella con finiture in argento. Sul cofano le corna del manzo "longhorn" texano, larghe 183 centimetri. Ha destato molta attenzione anche la Chrysler Town & Country del 1948 (foto grande).



VENDITE DA PRIMATO

QUEST'ISOLA È UN INCANTO

A partire dal risultato delle tre aste in occasione del celebre concorso d'eleganza nel paradiso della Florida: ben 23 i modelli battuti a oltre un milione di dollari. Quotazioni in crescita per italiane e tedesche, con record per l'instancabile Ferrari

Testo di **Gilberto Milano**

JAGUAR D TYPE, 1955

Stima d'asta € **3.500.000 - 4.000.000**

Venduta a € **3.476.160**

RM Sotheby's, Amelia Island 14 marzo

Solo 16 esemplari rimasti dei 25 costruiti: una rarità assoluta. Nessuna follia però per accaparrarsela: ha sostanzialmente mantenuto il prezzo dello scorso anno.





2 MASERATI GHIBLI SPYDER 4.7, 1970

Stima d'asta € **710.000 - 850.000**

Venduta a € **754.350**

RM Sotheby's, Amelia Island, 14 marzo
80.000 km percorsi in 45 anni e due soli proprietari, uno dei quali Bill Warner, presidente del concorso d'eleganza di Amelia Island. Venduta a un prezzo elevatissimo.

2

3 FERRARI 308 GTB, 1977

Stima d'asta € **165.000 - 215.000**

Venduta a € **182.000**

Gooding&Co, Amelia Island, 13 marzo
Una delle 712 costruite in vetroresina. È una delle Ferrari più richieste del momento. Lo scorso anno la quotazione massima è stata di 113.000 euro. Un gran salto (+61%).



3

4 FERRARI F40, 1991

Stima d'asta € **1.500.000 - 1.700.000**

Venduta a € **1.534.700**

Gooding&Co, Amelia Island, 13 marzo
Un altro modello di Maranello sotto la lente dei collezionisti. L'ultima Rossa dell'era di Enzo Ferrari continua infatti a spuntare somme altissime alle aste.



4

5 FERRARI 365 GT4 BB, 1974

Stima d'asta € **400.000 - 450.000**

Venduta a € **379.780**

Gooding&Co, Amelia Island, 13 marzo
Quotazioni sopra le righe anche per questa 12 cilindri di Maranello a motore centrale-posteriore. Le aspettative erano addirittura superiori, un po' troppo però.



5

Dopo le aste di gennaio a Scottsdale (Usa) e di febbraio a Parigi, il mercato dell'auto da collezione conferma anche nelle aste di Amelia Island, in concomitanza con il celebre concorso d'eleganza (ne parliamo a pag. 114) il suo ottimo stato di salute. Le tre Case d'asta che si sono date appuntamento al caldo della Florida hanno infatti totalizzato vendite record, con ben 23 modelli battuti a quotazioni superiori al milione di dollari. Di queste, sette sono Ferrari, quattro Mercedes e due Jaguar. Tutte le altre appartengono ad altre marche e a epoche molto diverse tra loro, che abbracciano un arco temporale che va dal 1908 (American Underslung 50 HP Roadster) al 1988 (Jaguar XJR-9).

La parte del leone l'ha fatta la neonata RM Sotheby's, partnership strategica formata in febbraio da RM Auctions e Sotheby's che, con un fatturato complessivo di 60,4 milioni di dollari e una percentuale di venduto del 98%, ha festeggiato con un primato il suo nuovo corso. Alta anche la percentuale di venduto di Gooding & Company (89,4%) e Bonhams (79%). Le Ferrari si confermano le auto più costose e non a caso anche ad Amelia Island una Rossa ha raggiunto la quotazione più alta in assoluto (400 Superamerica Cabriolet del 1960 battuta da RM Sotheby's a 6.034.810 euro) stabilendo un nuovo record per questo modello. Dietro di lei una rara Jaguar D Type (3,47 milioni di euro) e due Ferrari (365 GTS/4 Daytona del 1972 e 275 GTB/4 del 1967) entrambe vendute a 3,12 milioni di euro. Bene nel complesso le italiane e le tedesche, Porsche e Mercedes in testa. **R**

6 BMW M1, 1981

Stima d'asta € **340.000 - 390.000**

Venduta a € **570.000**

Bonhams, Amelia Island, 12 marzo

Record di vendita e quotazione molto superiore alla stima per la sportiva bavarese con l'abito firmato Italdesign (solo 399 versioni stradali prodotte e 54 Procar).



7 ALFA ROMEO 1900 SPRINT, 1952

Stima d'asta € **170.000 - 220.000**

Venduta a € **391.785**

Bonhams, Amelia Island, 12 marzo

Quotazione molto oltre le aspettative anche per questo splendido esemplare di 1900 Sprint, perfettamente restaurato e pronto per essere iscritto alla Mille Miglia.



9 DINO 246 GTS 1974

Stima d'asta € **475.000 - 570.000**

Venduta a € **530.645**

Gooding&Co, Amelia Island, 13 marzo 2015

Ancora in crescita rispetto agli ultimi mesi, nonostante fossero già altissime, le stime di uno dei modelli che si sono più rivalutati nell'ultimo anno.



8

8 PORSCHE 993 TURBO S, 1997

Stima d'asta € **310.000 - 380.000**

Venduta a € **416.200**

Gooding&Co, Amelia Island, 13 marzo

Continua senza soste la follia collettiva per le Porsche sul mercato collezionistico. Questo esemplare è stato conservato come una reliquia (solo 24.000 km percorsi).

10 MASERATI BORA 4.9, 1974

Stima d'asta € **210.000 - 260.000**

Venduta a € **171.680**

Gooding&Co, Amelia Island, 13 marzo

Sotto la stima d'asta la quotazione finale di questa Bora, ma pur sempre molto elevata rispetto ai 100 mila euro delle nostre valutazioni.



10



11 MERCEDES-BENZ
280 SE 3.5 CABRIOLET, 1971
Stima d'asta € **240.000 - 310.000**
Venduta a € **265.325**

Gooding&Co, Amelia Island, 13 marzo
Prezzi in linea con l'isterico mercato attuale delle aste d'Oltreoceano per questa cabriolet di Stoccarda anni 70. La vettura, comunque, è in condizioni davvero superbe.

12 MERCEDES-BENZ 190 SL, 1959
Stima d'asta € **220.000 - 255.000**
Venduta a € **233.200**

Bonhams, Amelia Island, 12 marzo
Stabilizzate da alcuni mesi intorno ai 200-220 mila euro (solo in certe aste, però), le 190 SL continuano a essere molto richieste. La vettura in questione è fresca di restauro.

13 MASERATI SEBRING, 1965
Stima d'asta € **260.000 - 330.000**
Venduta a € **301.740**

Gooding&Co, Amelia Island, 13 marzo
Una delle 348 prima serie prodotte, disegnata da Michelotti e carrozzata da Vignale. Un bell'esempio di stile italiano di metà anni 60.



14 PORSCHE 356 A SPEEDSTER, 1957
Stima d'asta € **240.000 - 310.000**
Venduta a € **332.955**

Gooding&Co, Amelia Island, 13 marzo
Leggermente oltre la stima d'asta la quotazione di un'icona tra le Porsche, che continua nella sua lenta ma inarrestabile crescita di valore.

15 FIAT 600 JOLLY GHIA, 1960
Stima d'asta € **75.000 - 95.000**
Venduta a € **59.828**

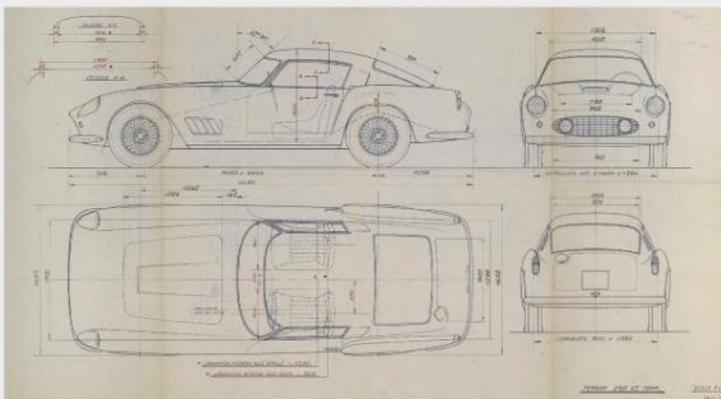
Gooding&Co, Amelia Island, 13 marzo
Quasi 60 mila euro per una spiaggia sono un'esagerazione, ma negli States vanno pazzi per queste vetture. Stesso prezzo da Bonhams per una 500 Jolly Ghia del 1959.



↓ AUTOMOBILIA

DISEGNI IN BLU

Un tempo bastava chiederli alle Case per averne una copia. Oggi, con gli archivi protetti da occhi indiscreti e preclusi al pubblico, è tutta un'altra storia. Entrare in possesso di una copia cianografica dei disegni originali di una vettura storica non solo è molto difficile, ma quasi impossibile. Per fortuna qualche "blueprint" ogni tanto si trova nei cataloghi d'asta. Bonhams, per esempio, ne ha presentati quattro ad Amelia Island. Tutti venduti. La quotazione più alta (4700 euro) l'ha ottenuta il disegno in scala 1:10 della Ferrari 250 GT Competizione del 1959 (sotto), seguita da quello dell'otto cilindri dell'americana Offenhauser del 1937 in scala 1:1 (2938 euro). Bene anche il disegno della Ferrari 365 GTB/4 Daytona del 1968 in scala 1:5 (2233 euro) e il disegno in scala 1:10 della Ferrari 250 GT del 1956 (1880 euro).



16 MASERATI 200 SI, 1956

Stima d'asta € **4.700.000** (non ufficiale)

Non venduta

Gooding&Co, Amelia Island, 13 marzo

Non è servita nemmeno la presenza di Stirling Moss a far scaldare i cuori per questa storica Maserati. Guidata anche da Behra, Bracco, Farina, Taruffi e Villoresi, si è fermata a 4.400.000 euro.



17 DINO 206 GT, 1969

Stima d'asta € **405.000 - 445.000**

Venduta a € **466.410**

Bonhams, Amelia Island, 12 marzo

Quotazioni di poco oltre la stima d'asta (elevatissima di suo) anche per questa rara Dino 206 GT (solo 153 esemplari prodotti).



18 MAZDA 110 S COSMO SPORT, 1968

Stima d'asta € **140.000 - 190.000**

Invenduta

Bonhams, Amelia Island, 12 marzo

La crescita d'interesse per le auto giapponesi storiche non ha coinvolto questa rara Mazda (110 sono i cavalli). Certo, la guida a destra non ha aiutato.



19 BMW 2000 CS, 1968

Stima d'asta € **45.000 - 50.000**

Venduta a € **60.115**

Bonhams, Amelia Island, 12 marzo

Uno dei pochi esemplari rimasti di questa elegante coupé bavarese carrozzata da Karmann, conservata in modo ammirevole. Il prezzo lascia senza parole.

20 SIATA 300 BC BERTONE, 1953Stima d'asta € **310.000 - 400.000**Venduta a € **244.515**

RM Sotheby's, Amelia Island, 14 marzo
Nonostante il soprannome di "Baby Ferrari", questo esempio di barchetta anni 50 perfettamente restaurata non ha scatenato offerte clamorose.

**21****21 ALFA ROMEO 6C 1750 GRAN SPORT SPIDER ZAGATO, 1931**Stima d'asta € **2.175.000 - 2.460.000**Venduta a € **2.289.000**

RM Sotheby's, Amelia Island, 14 marzo
Solo 76 esemplari costruiti nel 1931 e vittorie leggendarie con Nuvolari e Varzi al volante. Argomenti forti per gli appassionati, che continuano a scambiarsele a quotazioni top.

**22****22 FERRARI 400 SUPERAMERICA CABRIOLET PININ FARINA, 1960**Stima d'asta € **5.675.000 - 6.620.000**Venduta a € **6.034.810**

RM Sotheby's, Amelia Island, 14 marzo
Tra le più eleganti e sportive Ferrari dell'epoca, una delle più belle disegnate da Pinin Farina, si è aggiudicata l'oscar della vettura più cara nelle tornate di aste di Amelia Island.

**2****2 ALFA ROMEO SZ, 1991**Stima d'asta € **70.000 - 100.000**Venduta a € **118.928**

Silverstone Auctions, 21 febbraio
Costruita da Zagato in soli 1036 esemplari tra il 1989 e il 1991, questa SZ (motore V6 da 3 litri) dichiarava solo 808 km di percorrenza. Per lei una quotazione record.

SILVERSTONE AUCTIONS**TUTTI PAZZI PER LE ITALIANE**

L'impennata dei prezzi delle Ferrari Testarossa (prodotte dal 1984 al 1991) è uno dei fenomeni più vistosi in questi primi mesi di aste. In un anno si è passati dai circa 50.000 euro del marzo 2014 agli incredibili 283.000 euro battuti lo scorso febbraio nel Regno Unito all'asta di Silverstone Auctions. Si tratta di un incremento del 371% in soli 12 mesi, che sembra confermare una tendenza. Più elevate ancora le quotazioni medie delle più rare sorelle 512 TR (1992-1995) e F 512 M (1995-1996) costruite rispettivamente in 2280 esemplari (512 TR) e 501 esemplari (F 512

M), contro le 7177 Testarossa. Per le TR, che un anno fa partivano dai 55-60.000 euro, si è giunti ai 140-170.000 euro, mentre per le F 512 M l'ultimo prezzo è stato di 437.000 euro, battuto ad Amelia Island da RM Sotheby's (era stato di 160.000 euro, sempre ad un'asta, nel luglio 2014).

1 FERRARI TESTAROSSA, 1991Stima d'asta € **180.000 - 210.000**Venduta a € **283.536**

Silverstone Auctions, 21 febbraio
Adesso tutti le vogliono e i prezzi hanno ormai un andamento verticale. La quotazione record di questo esemplare dipende anche dal suo bassissimo chilometraggio: soltanto 1545 km.

**1****3 LANCIA DELTA HF INTEGRALE**

16V MARTINI 5, 1992

Stima d'asta € **125.000 - 155.000**

Invenduta

Silverstone Auctions, 21 febbraio
Un solo proprietario e appena 50 km percorsi. Davvero come nuova. Nel 2014 un esemplare simile è stato battuto a 91.000 euro. Questa volta però il colpaccio non è riuscito.

3

VISTI DA VICINO

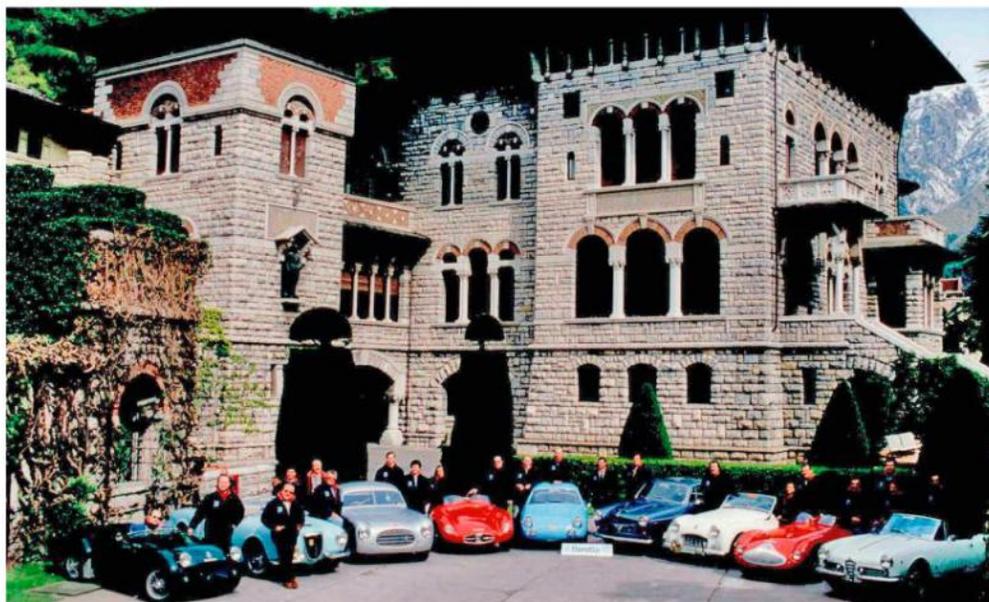
Un passato di gloria e velocità

Cinquant'anni di vittorie e cento soci come tetto

Quella della Scuderia Brescia Corse è da considerare una vera e propria leggenda nel campo dell'automobilismo. La scuderia, oggi conosciuta per l'attività nelle competizioni di regolarità per auto storiche, ha compiuto il mezzo secolo. I numerosi successi ottenuti nel corso degli ultimi vent'anni hanno contribuito a rinverdire i fasti del sodalizio che primeggiò a cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta. Il gruppo di cento soci, numero massimo imposto dallo statuto, è costituito esclusivamente da gentleman driver animati dal più puro dilettantismo. Il presidente Ugo Gussalli Beretta, già consigliere nel primo corso, spiega: "Gli scopi del nostro sodalizio sono assai differenti da quelli dell'originale scuderia, nata nel 1964 e sciolta nel 1976. All'atto della rifondazione, nel 1994, c'è parso opportuno, nell'ambito di un recupero storico di un'epopea bresciana tanto gloriosa, ridare vita a un nome che rischiava l'oblio. Nessuno di noi potrebbe certo ripetere le epiche gesta di piloti quali Arturo Merzario, Mario Casoni, Antoine Hezemans, Franco Piloni o i compianti 'Noris', Giacomo Moioli, e 'Pam', Marsilio Pasotti: il nostro intento è quello di mantenere vivo il ricordo di una realtà sportiva che seppe

destare ammirazione ben oltre i confini della nostra città". La scuderia rappresentò il sogno di un uomo, Alfredo Belponer, che oltre ad esserne il presidente ne fu il vero e proprio soffio vitale, oltre che l'animatore e il finanziatore. Su "Milleruote", l'enciclopedia dell'automobilismo edita dalla nostra Casa editrice, la Scuderia Brescia Corse è citata come: "una delle pochissime scuderie private che hanno disputato il campionato del mondo Marche". Nei suoi primi dodici anni la "Brescia Corse" vinse

un campionato europeo Marche per vetture Sport, con Merzario, un Trofeo d'Europa della Montagna, con Piloni, e 48 campionati italiani, tra assoluti e di categoria, ottenendo 105 vittorie assolute e 796 di classe o categoria. Dopo la rinascita, le vittorie assolute sono state 157, tra le quali due Mille Miglia, quattro G.P. Nuvolari, quattro Winter Marathon e un Tour de France Auto. Da qualche anno alcuni soci si cimentano anche nella velocità in pista (con le monoposto) e in salita.

**SCUDERIA BRESCIA CORSE**

Tipo:	licenziata Csaì
Data fondazione:	7 aprile 1994
Numero Soci:	100 (limite imposto da statuto)
Presidente:	Ugo Gussalli Beretta
Segretario:	Donato Benetti
Sede:	Via Beretta, Gardone Val Trompia (BS)
Apertura:	su appuntamento
Email:	admin@scuderiabresciacorse.it
Sezione Sportiva:	peliosvaldo@scuderiabresciacorse.it
Sito Internet:	www.scuderiabresciacorse.it



Uno squadrone
Villa Beretta a Gardone Val Trompia, nei giorni della costituzione del sodalizio. Qui a fianco, la Porsche 908 di "Noris" al Trofeo Val Camonica del 1971. In alto, la Porsche 550 RS Spyder di Gussalli Beretta-Benetti, rispettivamente presidente e vicepresidente.

CLASSIC CLUB ITALIA

RITORNO A QUATTORRUOTE

Si è svolta domenica 22 febbraio, presso la sede dell'Editoriale Domus a Rozzano (MI), l'assemblea annuale del Classic Club Italia (CCI), seguita dal consueto pranzo sociale. La Collezione Quattroruote è un luogo altamente simbolico per il sodalizio, infatti è proprio nelle sale del museo che vent'anni fa fu fondato il CCI. Prima dell'assemblea i soci hanno potuto ammirare la splendida collezione voluta da Gianni Mazzocchi, il fondatore della Casa editrice, una delle più importanti d'Italia, costituita non solo da automobili ma anche da carrozze, antichi velocipedi e biciclette, motocicli e da una preziosa collezione di modelli in scala. Durante l'assemblea è stato eletto un nuovo probiviro, Paolo Ciprandi. In anteprima è stato presentato il programma dei raduni per il 2015. La stagione si aprirà il 12 aprile con l'ormai usuale Primavera Classic che quest'anno comprenderà, tra l'altro, la visita al museo Guzzi di Mandello del Lario. Dopo l'aperitivo e il pranzo si è svolta la premiazione dei vincitori del Challenge 2014: Mario Cappello, Gianni Femminella, Vittorio Femminella, Anna Zanarini, Francesco Rizzoli, primi del CCI, e Giampietro Garbuio, Massimo Sforza e Franco Ceravolo primi tre del Lancia Classic Team, sezione di marca del sodalizio.

M.N.



FOTO DI MARCO NERO

HISTORIC CLUB SCHIO

4X4 D'ANTAN, TOCCA A VOI!

Tutto pronto per la 7ª edizione di Historic Adventure. L'evento, organizzato dall'Historic Club Schio e dedicato ai fuoristrada d'epoca, prevede la partecipazione degli equipaggi in percorsi "off-road light", che impegneranno non solo il pilota ma anche il passeggero in prove di abilità tra i Colli Berici e Creazzo. Si tratta di una manifestazione rivolta essenzialmente a chi da bambino si divertiva ad attraversare le



pozzanghere in bicicletta, ad andare per boschi dopo la pioggia e amava il profumo dell'erba appena tagliata. Il ritrovo si terrà il 26 aprile, alle 9, in via Dalmazia a Vicenza. Possono partecipare tutti i veicoli 4x4 costruiti entro il 1994, a discrezione dell'organizzatore. www.historic.it

CHEVROLET NORTH OWNERS CLUB OF ITALY

PASSIONI A STELLE E STRISCE

Per il sesto anno consecutivo, una settantina di soci del Chevrolet North Owners Club of Italy si è ritrovata a Cassano Magnago (VA) per festeggiare il Foundation Day. Il club dedicato alle vetture statunitensi fu fondato appunto nel febbraio di sei anni fa. Come affermano i soci: "Allora eravamo un ristretto gruppo di amici con la passione delle auto a stelle e strisce; oggi siamo orgogliosi di essere una realtà consolidata che raggruppa collezionisti di tutto il Nord Italia, e non solo". L'attività sociale è piuttosto vivace, tenuto conto che lo scorso anno sono state organizzate 26 "reunion" quindicinali con cena, il Foundation Day, l'Independence Day Cno Style, la partecipazione con cinque auto alla Hill's Race, l'incontro con sfida sui kart e altro ancora. Per il 2015 il calendario è ancora più ricco. www.chevroletnorthowners.com



FIAT 500 CLUB ITALIA

GIARDINIERA PER IL GASLINI

Il Fiat 500 Club Italia - testimonial Unicef per la campagna "Vogliamo Zero" contro la mortalità infantile - prosegue l'attività a favore dei più piccoli. Dalla tradizionale "Befana al Gaslini", la consegna dei doni ai pazienti dell'ospedale pediatrico genovese in occasione dell'Epifania, ha preso le mosse un'ulteriore iniziativa. Una 500 Giardiniera è stata messa a disposizione della "Band degli Orsi" (www.labanddegliorsi.it), la Onlus che si occupa di migliorare l'accoglienza dei piccoli ospiti della struttura. La cerimonia di consegna della vettura si è tenuta il 21 febbraio: da piazzale Kennedy un corteo di storiche bicilindriche ha raggiunto il Gaslini per festeggiare l'incarico assegnato alla loro "sorella". La vettura protagonista di questa bella storia, ribattezzata "500 Settebellezze", è un'Autobianchi Giardiniera del 1968, donata al Museo Multimediale della 500 "Dante Giacosa" di Garlenda dal socio toscano Giuliano Barsotti. Nel suo passato ha a lungo faticato trasportando bombole di gas; nel suo futuro ci sono i sorrisi, le speranze, le piccole e grandi



paure dei bambini che, da ogni parte d'Italia e del mondo, si rivolgono all'Ospedale pediatrico Gaslini di Genova per trovare un'assistenza medica d'eccellenza.

RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

Aprile

8 - 11

COPPA DEI FIORI (IM)
La celebre gara di regolarità classica Csaì, organizzata da Automobile Club Sanremo. www.sanremorally.it

10 - 11

FRANCIACORTA HISTORIC (BS)
Gara Csaì di regolarità classica organizzata da Vecars Snc. www.franciacortahistoric.it

11

CONFERENZA E RADUNO A S. DONATO MILANESE (MI)
La sezione lombarda dell'MG Car Club d'Italia organizza un raduno d'auto d'epoca e una conferenza presso la cascina Roma in San Donato Milanese; relatori: Mauro Forghieri, Leonardo Fioravanti, Alessandro Piccone e Gianfranco Di Lelio. Tel. 335 5397029.

11 - 12

VILLE VENETE PORSCHE 911 E 912 (VI)
Raduno di modello del Registro Porsche 911 e 912. www.registroitalianoporsche911e912.it

11 - 12

TROFEO CITTÀ D'ERCOLE (VE)
Evento turistico Asi con prove organizzato a Eraclea dal Policoro Corse-Veteran Sport Club. www.veteranclubpolicoro.it

12

VINI E CASTELLI (LO)
Raduno Asi organizzato a Grazzano Visconti da Monza Auto Moto Storiche in collaborazione con la Scuderia Ferrari Club di Lodi. www.monzaautomotostoriche.it

12

COLLI GORIZIANI HISTORIC (GO)
Manifestazione di regolarità Formula Asi organizzata dal Club Gorizia Auto Moto Storiche. www.gasclub.it, www.colligorizianihistoric.it

12

GRAN TOUR DELLE TERME E DEI FIORI (PT)
Manifestazione di regolarità

turistica Csaì organizzata da Kursaal Car Club. www.kursaalcarclub.it

12

MEETING DI CONSERVAZIONE E/O RESTAURO STORICHE (BA)
Concorso di restauro organizzato a Barletta dalla Scuderia Fieramosca. Tel. 349 7317558, www.scuderiafieramosca.it.

12

ELICHE E STELLE BMW E MERCEDES (BA)
Raduno di marca Bmw e Mercedes-Benz organizzato dai club Stelle Cadenti, Bicy e Aste e Bilancieri. Tel. 334 7791347

12

RADUNO NAZIONALE LANCIA (PG)
Raduno di marca Asi organizzato dall'Associazione Auto Moto Storiche Gubbio Motori. Tel. 075 9274601, www.gubbiumotori.it

16 - 19

TERRE DI CANOSSA (PR)
Superclassica di regolarità Csaì organizzata da Scuderia Tricolore, lungo le millenarie strade dei Canossa. www.gpcanossa.it

18 - 19

TROFEO PROVINCIA GRANDA (CN)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata da Promauto Racing. Tel. 011 3272040, www.promautoracing.com.

18 - 19

TROFEO ROMA E I SUOI CASTELLI
Evento turistico Asi con prove organizzato dalla Scuderia Campidoglio. www.scuderiacampidoglio.it

18 - 19

RADUNO LANCIA APPIA (PD)
Raduno annuale organizzato dal Club Lancia Appia sui Colli Euganei e sui Colli Berici. Tel. 338 9293065 e 335 8430477.

18 - 19

REVIVAL 500 MINUTI (VR)
Gara Csaì di regolarità Sport organizzata da Valpolicella Motorsport.

info@valpolicellamotorsport.it

18 - 19

ASSISI IN ROSA (PG)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dall'Automotoclub Storico Assisano. Tel. 075 8043880, www.asaclubassisi.com

18 - 19

A SPASSO TRA GLI ITALICI (CB)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Classic Car Club Molise. Tel. 0874 69288

18 - 19

SULLE SPONDE DELLAGO MAGGIORE (VB)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Piemonte Club Veteran Car. Tel. 011 7730728, www.piemonteveteran.it

19

AUTO E MODA: STORIE DI ELEGANZA FEMMINILE (LE)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dalla Scuderia il Tacco. www.scuderiailtacco.it

19

SPRING BREAK ON THE ROAD (PV)
Gara auto-gastronomica tra le colline dell'Oltrepò Pavese riservata alle vetture americane di qualsiasi anno di produzione, organizzata da Chevrolet North Owners Club of Italy. chevroletnorthowners.italy@gmail.com

19

NORCIA: NEL CUORE DELL'APPENNINO UMBRO-MARCHIGIANO (PG)
Raduno organizzato dalla Scuderia Marche Club Motori Storici di Macerata. Tel. 0761 780811, www.scuderiamarche.it

23 - 26

LA VALLE D'AOSTA E I SUOI CASTELLI
Raduno di marca Asi organizzato dal Mercedes-Benz Registro Italia. <http://registro.mercedes-benz-clubs.com>

24 - 26

RAID DELL'ADRIATICO (AN)
Evento turistico Asi con prove organizzato dal Club Motori d'Epoca Senigallia. Tel. 071 7927060.

24 - 26

RIEVOCAZIONE COPPA TOSCANA
Evento rievocativo Asi con prove organizzato dal Club Auto Moto Epoca Toscana. Tel. 055 7251311 055 7251311, www.coppatoscana.it

25 - 26

GIRGENTI CLASSIC TOUR (AG)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dall'Auto Moto d'Epoca Città dei Templi. Tel. 0922 29833, vittmss@tin.it

25 - 26

TROFEO OFFICINE BONTÀ (VT)
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Etruria Historic Racing Club. www.etruriahrc.it

25 - 26

VIAGGIO SULLE COLLINE METALLIFERE (LI)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Auto Storiche e Moto Della Val Di Cornia. Tel. 331 2704375.

25 - 26

COPPA DEGLI ETRUSCHI (VT)
Gara Csaì di campionato italiano di regolarità storica organizzata da Etruria Historic Racing Club. www.etruriahrc.it

25 - 26

LA MESSINA-TAORMINA
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera organizzata da Scuderia Antichi Motori. www.samoclub.it

25 - 26

GITA CASPIM (AP)
Evento tematico Asi senza prove organizzato dal Club Automoto Storiche Picenum. www.amspicenum.it

25 - 26

SULLE STRADE DI SICILIA ALLA RICERCA DEL GALLO ITALICO (TP)
Evento tematico Asi senza prove organizzato dal Club F. Sartarelli. Tel. 0923 548508, www.cametp.it

26
TROFEO MIRAMARE (LI)
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Automobile Club Livorno. www.scuderiaadonchisciotte.it

26
ADUNATA INTERNAZIONALE FIAT (VR)
Il Gruppo Marinai di Bardolino, Il Registro Fiat Italiano e l'Accademia Italiana Veicoli Storici organizzano la dodicesima Adunata Internazionale Fiat, l'orgoglio di possedere un'auto italiana. www.aivs.it

26
HISTORIC ADVENTURE FUORISTRADA D'EPOCA (VI)
Prove di abilità su percorsi "off-road light" per veicoli 4x4 costruiti entro il 1994. Organizzazione dell'Historic Club Schio. www.historic.it/adventure/adventure.asp

30 - 3/5
L'ALTO TEVERE TRA UMBRIA E TOSCANA
Gita sociale del Topolino Auto Club d'Italia. www.topolinoautoclubitalia.it

30 - 3/5
MARE MONTI ARTE IN SICILIA (CT)
Evento turistico Asi senza prove organizzato tra Catania e Agrigento da CT 1 Veicoli Storici. www.ct1veicolistorici.it

Maggio

1
RADUNO DEL MONFERRATO (AL)
Raduno organizzato a Odalengo Piccolo dall'Associazione Apo in collaborazione con il Bianchina Classic Club. Tel. 388 1756202 - 339 7505115.

1
CIRCUITO DELLA FASCIA D'ORO 2015 (BS)
Gara Csaì di regolarità classica organizzata da Automobile Club Brescia. Tel. 030 2397334.

1
RADUNO DEL MONFERRATO (AL)
Raduno organizzato a Odalengo Piccolo. www.bianchina.it

1 - 3
SARDEGNA - UN VIAGGIO TRA STORIA E TRADIZIONE
Evento turistico-culturale Asi organizzato dalla Scuderia Romana La Tartaruga. Tel. 06 65001454, www.scuderiatartaruga.it

1 - 3
SAPERI E SAPORI DEL SALENTO (LE)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Messapia Automotoclub Storico. Tel. 330 632166, www.messapiaclub.org

2
SULLE STRADE DI SAN BENEDETTO (AP)
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera organizzata da Cassino Classic. Tel. 360755815, agostinodemartino@alice.it

2 - 3
CAMPAGNOLO HISTORIC (VI)
Gara Csaì di regolarità Sport organizzata da Rally Club Isola Vicentina. www.rallyclubisola.it

2 - 3
GRAN PREMIO DI BARI
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione classica dall'Old Cars Club di Bari. Tel. 080 5227522, www.oldcarsclub.it

2 - 3
COLLE E VALLATE MATIDILCHE (RE)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Auto Moto Epoca Reggiano. Tel. 333 4388400, info@camerclub.it, www.camerclub.it

2 - 3
SAN MARINO REVIVAL (RSM)
Gara Csaì di campionato italiano di regolarità storica organizzata da Federazione Auto Motoristica Sammarinese. www.smracingorganization.com

3
TROFEO MEMORIAL FRANCESCO CINTI (VT)
Manifestazione di regolarità formula Asi organizzata dall'Associazione Piero Taruffi. www.museotaruffi.it

3
CONCORSO D'ELEGANZA SAN BENEDETTO DEL TRONTO (AP)
Concorso organizzato dal Club

Automoto Storiche Picenum. Tel. 0763 812822. www.amspicenum.it

3
CIRCUITO DI PARMA (PR)
Gara di regolarità a media organizzata dalla Scuderia Parma Auto Storiche. Tel. 0521 773911, <http://www.parmapoggiodiberceto.it>

3
DALLA CITTÀ DI FABRIANO VERSO GLI APPENNINI (AN)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Jesino Auto Moto Epoca. Tel. 0731 58030, <http://cjmae.blogspot.it>

8
RONDE DELLE ZOLFARE (AG)
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera organizzata dal Circolo Antico Pistone. www.anticopistone.com

8
VII COPPA GENTLEMEN SARDI (CA)
Evento turistico Asi con prove organizzato dall'Associazione Automoto d'Epoca Sardegna. Tel. 070 283138, www.aaesardegna.org

8 - 10
ASI MOTO SHOW VARANO (PR)
Kermesse organizzata all'Autodromo Riccardo Paletti a Varano de' Melegari dall'Automotoclub Storico Italiano, dedicata alle motociclette storiche, dalle origini fino all'alba degli anni 90. www.asifed.it/asimotorshow/event/italiano/

8 - 10
COPPA DELLA PERUGINA (PG)
Evento rievocativo Asi con prove organizzato dal Club Auto Moto Epoca Perugino. Tel. 075 360000, www.camep.it

8 - 10
SULLE RIVE DELL'ALTO IONIO (TA)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici "I Delfini". Tel. 328/6853540, www.cjvasidelfini.it

9
RALLY DELLA SOLIDARIETÀ (BG)
Manifestazione Asi organizzata dal Club Orobico Auto d'Epoca.

Tel. 035 513082. www.cluborobico.it

9 - 10
RIEVOCAZIONE STORICA DEL CIRCUITO DI PIACENZA
Manifestazione rievocativa non competitiva sul circuito cittadino di 3,3 km, organizzato dal Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca. www.cpaie.it

9 - 10
LE STREGHE AL VOLANTE (BN)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092, www.asabenevento.it

9 - 10
CONCORSO DINAMICO SALINE VOLTERRA (PI)
Concorso organizzato dalla Scuderia Kinzica. www.scuderiakinzica.it

9 - 15
TRANSAPPENNINICA (BO)
Evento turistico Asi senza prove, riservato alle auto ante 1940, organizzato dal Club Auto Moto Epoca Romagnolo. Tel. 0542 690704, www.crame.it

10
PREMIO CASTELLO DEGLI ACAJA (CN)
Raduno organizzato a Fossano in concomitanza con "Naturalmente Expoflora". www.premiocastelloacaja.com

10
TROFEO DI PRIMAVERA (RM)
Evento Asi con prove organizzato da Colosseum Club Veicoli Storici. Tel. 06 86326191, www.colosseumclub.it

10
AOSTA E DINTORNI
Evento turistico Asi senza prove organizzato da Club Auto Moto Epoca Valle D' Aosta. Tel. 347 9739141, www.cameva.it

10
HISTORIC NEL MEDIOEVO (PD)
Raduno turistico per veicoli ante 1974 organizzato dall'Historic Club Schio. www.historic.it

GARECLASSICHE

Aprile

8 - 11

SANREMO RALLY STORICO (IM)
Rally storico organizzato da Automobile Club Sanremo. www.sanremorally.it

10 - 11

RALLY STORICO DELL'APPENNINO (BO)
Rally storico organizzato dal Comitato Organizzatore Trofeo Maremma, in collaborazione con Rally Friends e Scaligera Rallye. www.trofeomaremma.com

11 - 12

PERONI RACE WEEKEND 1 IMOLA (BO)
Campionato italiano Csaì velocità in circuito. www.gruppoperonirace.it

17 - 19

SALITA STORICA MONTE ERICE (TP)
Cronoscalata organizzata da Automobile Club Trapani e Scuderia Erice Historic Car. www.ericehistoricar.com

18 - 19

RALLY STORICO 500 MINUTI (VR)
Rally storico organizzato da Valpolicella Motor Sport. info@valpolicellamotorsport.it

18 - 19

CAMUCIA-CORTONA (AR)
Cronoscalata valida per il campionato italiano organizzata da Circolo Autostoriche Paolo Piantini. <http://www.gareclassiche.it/camucia.htm>

24 - 26

COPPA NISSENA (CL)
Cronoscalata organizzata da Automobile Club Caltanissetta. www.caltanissetta.aci.it

25 - 26

PERONI RACE WEEKEND 2 VARANO (PR)
Campionato italiano Csaì velocità in circuito. www.gruppoperonirace.it

Maggio

1 - 2

RALLY DEL VERMENTINO HISTORICU (OR)
Rally storico organizzato da Rassinaby Racing.

www.rallyvermentino.it

1 - 3

RALLY STORICO CAMPAGNOLO (VI)
Rally storico valido per il campionato italiano organizzato da Rally Club Isola Vicentina. www.rallyclubisola.it

3

COPPA DELLA CONSUMA (FI)
Cronoscalata valida per il campionato italiano organizzata da Reggello Motor Sport. www.reggellomotorsport.it

9 - 10

PERONI RACE WEEKEND 3 ADRIA (RO)
Campionato italiano Csaì velocità in circuito. www.gruppoperonirace.it

15 - 17

MEMORIAL CONRERO (TO)
Rally storico organizzato da Auto Sport Promotion. www.memorialconrero.it

15 - 17

SCARPERIA-GIOGO (FI)
Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Aci Promuove Firenze. www.acifirenze.it

22 - 24

TARGA FLORIO HISTORIC RALLY 2015 (PA)
Rally storico valido per il campionato italiano organizzato da Automobile Club Palermo. www.palermoaci.it

29 - 31

TROFEO LODOVICO SCARFIOTTI SARNANO-SASSOTETTO (MC)
Cronoscalata valida per il campionato italiano organizzata da Automobile Club Macerata. www.macerata.aci.it

30 - 31

RALLY DOLOMITI HISTORIC (BL)
Rally storico organizzato da Dolomiti Motor Sport Promotion. www.dolomitmotors.com

Giugno

2 - 7

MODENA CENTO ORE CLASSIC (RM)
Rally storico organizzato dalla Scuderia Tricolore. Tel. 0522 441632. www.modenacentooreclassic.it

CALENDARIO SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

Aprile

11 - 12

UN MILIONE DI GIOCATTOLI (CR)
Una mostra-mercato del giocattolo d'epoca e da collezione, aperta nella frazione Cavatigozzi del comune di Cremona. www.aigec.it

11 - 12

AUTO COLLECTION NOVEGRO (MI)
Fiera delle auto da collezione al Parco Esposizioni di Novogro. www.parcoesposizioninovegro.it

12

MOSTRA-SCAMBIO VINTAGE (BA)
Per auto, moto, scooter, biciclette e carrozze a Casamassima (BA). Tel. 392 6798532, jofrancy84@libero.it

15 - 19

TECHNO-CLASSICA ESSEN (D)
La rassegna storica più importante di Germania e ai massimi livelli europei. Presenti le Case ufficiali, i preparatori, club e musei da tutta Europa. Da non perdere. www.siha.de

18 - 19

MILLENNIUM MOSTRA-SCAMBIO (CH)
Auto, moto e ricambi d'epoca in contemporanea alla Fiera di Lanciano. www.millenniumeventi.it

18 - 19

MOSTRA-SCAMBIO CITTÀ DI MODENA
Presso la zona delle feste di Ponte Alto. Tel. 329 8632271, mostrascambiomodena@libero.it

18 - 19

MOTOREXPO CLASSIC (VI)
Mostra-scambio di auto, moto, cicli, ricambi, modellismo, editoria e documentazione a Bassano Expo. www.motorexpodclassic.it

18 - 19

ROMA CLASSIC MOTORS
Esposizione, scambio e vendita di auto, moto, accessori e ricambi d'epoca alla Fiera di Roma. www.romaclassicmotors.com

18 - 19

AUTO & MOTO - RIMINI
Mostra-scambio alla Fiera di Rimini. www.expofiere.net

24 - 26

MOSTRA-SCAMBIO A CASTEGGIO (PV)
Per auto, moto, cicli e ricambi presso Polo Fieristico Area Truffi - 347 4575496 lucianobertocco@live.it

24 - 26

MOSTRA-SCAMBIO AUTO MOTO CICLO E RICAMBI (PV)
Per auto, moto e ricambi presso il Polo Fieristico Area Truffi. Tel. 340 2562789; lucianobertocco@live.it

25 - 26

FESTIVAL DI PRIMAVERA (FE)
Mostra-mercato di automobili, motociclette, bici, trattori e modellismo presso il quartiere di Ferrara Fiere Congressi. www.autoemotodelpassato.com

25 - 26

MOSTRA-SCAMBIO CITTÀ DI TERNI
Per auto e moto presso ex Foro Boario. Tel. 338 6273989, www.motodub-terni.it

26

MOSTRA-SCAMBIO A SANTHÌA (VC)
Per auto e moto classiche e d'epoca in piazza Aldo Moro. www.alpimotodub.com

Maggio

1

MOSTRA-SCAMBIO A OVADA (AL)
Per auto, moto, bici, accessori e ricambi d'epoca organizzata dal Vespa Club Ovada. www.vespaclubovada.com

1 - 3

MOSTRA-MERCATO DI PESCIA (PT)
Auto, moto, bici, trattori, ricambi d'epoca e modellismo, organizzata dall'Associazione Culturale Pinocchio Idee e Progetti. Tel. 331 2098756, studiopinocchio2006@alice.it

1 - 3

MOSTRA-SCAMBIO AUTO E MOTO - JESI (AN)
Con raduno e mercato del tuning, organizzata dal Motor Club Leone Rampante. Tel. 330 278032, www.leonerampante.it

2 - 3

PIACENZA AUTO & MOTO

Alle Mose, sulla SS per Cremona, mostra-mercato per auto e moto d'epoca, biciclette, ricambi, modellismo. www.expofiere.net

8-10

VERONA LEGEND CARS

Grande evento alla Fiera di Verona. Tel. 0497 386856.

16 - 17

MOSTRA-SCAMBIO AUTO, MOTO, RICAMBI D'EPOCA, COSE DEL PASSATO (BS)

Mostra-mercato al Centro Fiera del Garda di Montichiari. www.centrofiera.it

16 - 17

MILLENNIUM AVEZZANO (AQ)

Mostra-mercato di ricambi per auto e moto e accessori d'epoca ad

Avezzano. www.millenniumeventi.it

22 - 24

MOSTRA-SCAMBIO A OSNAGO (LC)

Organizzata a sostegno dell'Associazione Amici della Paraplegia. Tel. 340 8927229. www.comitatoparaplegia.com

23 - 24

MOSTRA-SCAMBIO BASTIA UMBRA (PG)

Nel centro fieristico Umbria Fiere, è alla ventiquattresima edizione. www.mostrascambiobastiaumbra.com

23-24

MOSTRA-SCAMBIO DI AUTO, MOTO, CAMION E AUTOBUS D'EPOCA - BORGIO D'ALE (VC)

Organizzazione: Ruote Storiche In Canavese, tel. 0125 641803. www.ruotestorichecanavese.it

ASTE

Aprile

15

H&H CLASSIC - DUXFORD (GB)

All'Imperial War Museum di Duxford, nei pressi di Cambridge. www.classic-auctions.com/

16

COYS - TECHNO CLASSICA AUCTION (D)

In concomitanza con la kermesse di Essen. www.coys.co.uk/coys-cars.php

25

OLDTIMER GALERIE INTERNATIONAL - CLASSIC CARAUCTION (CH)

A Toffen, nei pressi di Berna. www.oldtimergalerie.ch

Maggio

2

RMAUCTIONS & SOTHEBY'S - THE ANDREWS COLLECTION (USA)

A Fort Worth, nel Texas. www.rmauctions.com

7

AUCTIONS AMERICA - AUBURN SPRING (USA)

All'Auburn Auction Park, nell'Indiana. www.auctionsamerica.com

9

BONHAMS - THE ASTON MARTIN WORKS SALE (GB)

Dedicata ad Aston Martin, Lagonda e relativa automobilia. Si tiene nella cittadina inglese di Newport Pagnell. www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/

VENTE AUX ENCHÈRES AUTOMOBILIA LADENBURG

08 et 09 Mai 2015



NOUS ACCEPTONS TOUS VOS ARTICLES
OU VOITURES À LA
VENTE JUSQU'AU DERNIER MOMENT!
COMMANDEZ LE CATALOGUE
DES MAINTENANT



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

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTECLASSICHE

- TELEFONA AL NUMERO: 02 82472560
- OPPURE MANDA UN E-MAIL A: pubblicità@edidomus.it



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 -9-10 MAGGIO 2015

PREVIEW

**VUOI VENDERE
LA TUA AUTO D'EPOCA
O LA TUA INSTANT CLASSIC?**

Portala a Verona Legend Cars.
Contatta la segreteria organizzativa
o visita il nostro sito e prenota
il tuo spazio in Fiera.

**VUOI ORGANIZZARE
UN RADUNO DI CLUB
IN FIERA?**

Vuoi organizzare un raduno per il tuo
Club di auto d'epoca? Ti aspettiamo in fiera
con tanto spazio per ospitare le auto dei soci.
E sarai nostro ospite all'Arena di Verona.
Per informazioni contatta la segreteria organizzativa.

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION



VERONAFIERE

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

LANCIA FLAMINIA

Tecnica e classe dell'Aurelia a un terzo del prezzo

Dopo la metà degli anni Cinquanta la Lancia doveva sostituire la sua ammiraglia Aurelia. Nacque così la Flaminia, che adottava alcuni nuovi stilemi d'Oltreatlantico, magistralmente interpretati da Pinin Farina. Come per il modello che si apprestava a sostituire, Flaminia significò in realtà una intera famiglia di auto: berlina, Coupé, Gran turismo, Convertibile e Sport, cui si aggiunsero quattro esemplari di landaulette a passo allungato per la Presidenza della Repubblica (uno di questi fu poi regalato alla regina Elisabetta d'Inghilterra che lo conserva ancora nei Royal Meadows).

La versione più prodotta fu la coupé di Pinin Farina, a seguire la berlina a 4 porte e, distanziate, le altre "fuoriserie di serie" realizzate da Touring e Zagato. Oggi solamente queste ultime hanno un valore di mercato consono alla classe di questo modello, con le Sport che superano gli 80.000 euro e le Convertibile che sfiorano i 50.000 euro. Berline e coupé si

possono acquistare invece per cifre comprese tra i 15.000 e i 20.000 euro. L'andamento delle quotazioni delle Flaminia è stabile, ma questo fenomeno, che dura da anni, non potrà proseguire ancora per molto.

La Flaminia, infatti, è una delle migliori rappresentanti delle auto di gran classe degli anni Cinquanta e Sessanta: ha una meccanica originale e sofisticata, derivata da quella dell'Aurelia. Simile a quello di quest'ultima anche il livello di finitura, un riuscito mix di alto artigianato e produzione industriale, contraddistinto dall'utilizzo di materiali di qualità eccelsa. Perché le quotazioni, allora, sono così basse rispetto a quelle di concorrenti come per esempio le Alfa Romeo e le Mercedes? La domanda sorge, per esempio, confrontando la Flaminia Coupé con l'Alfa Romeo 2600 Sprint. Quest'ultima vale oggi sui 30.000 euro, mentre la Lancia poco più della metà; il che non soltanto è incomprensibile, ma ci fa immaginare che questa anomalia non potrà durare. La Flaminia comunque è più costosa da restaurare, perché più complessa e per il prezzo dei ricambi, che sono anche più difficili da

reperire, e oggi sconta l'allure Lancia penalizzata per la poca attenzione al prodotto attuale. Insomma: gli alfisti sono sempre sugli scudi, e sono una genia in continua espansione; i lancisti, invece, rischiano in futuro di diminuire. Non sono poi così numerosi nemmeno gli specialisti in grado di mettere le mani su queste Lancia tanto sofisticate. La berlina, inoltre, pur rimasta in listino fino alla soglia del 1970, è più rara della Coupé e meno richiesta: molti esemplari sono stati cannibalizzati come preziosa fonte di ricambi per le versioni più pregiate.

Tutto ciò, nell'ottica dell'investitore, rappresenta però un grande vantaggio: sicuramente nell'arco dei prossimi anni le quotazioni di Flaminia berlina e Coupé vedranno un'impennata: accadrà quando molti collezionisti, anche non lancisti, realizzeranno che la Flaminia è un'automobile importante e raffinata e si porranno alla ricerca di un esemplare, facendo lievitare le valutazioni di mercato. Adesso è il momento di scatenare la caccia, che si concluderà senz'altro in un buon affare.

Marco Di Pietro

Lusso alla portata di molti

La Flaminia berlina (a destra) spesso era allestita in livrea bicolore; oggi vale 15.000 euro. La Coupé (sotto) è una delle più eleganti creazioni di Pinin Farina. La 2,5 litri costa sui 17.000 euro, mentre la 2,8 litri circa 18.000.



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 Alfa Romeo, Fiat e Lancia.*

80% *Vetture in condizioni di massima originalità, oppure sottoposte a restauri eseguiti in modo discreto, anche in epoca non recente. Al limite minimo dell'omologazione Asi.*

70% *Vetture originali con restauri di vecchia data, da rivedere in alcuni punti e con meccanica funzionante, ma da riportare in piena efficienza.*

60% *Vetture in condizioni di quasi totale originalità, ma che necessitano di lavori di restauro non rimandabili e bisognose di sostanziali interventi meccanici.*

↓ 50% (QUOTAZIONE INFERIORE) *Vetture conservate in modo sufficiente, oppure restaurate con alcune "licenze" all'originalità. Con meccanica funzionante, ma da rivedere completamente.*

40% *Vetture incomplete in alcune parti, da restaurare a fondo con l'aggiunta di pezzi originali anche importanti. Meccanica precaria e mal funzionante.*

20% *Vetture di restauro difficile e non conveniente, con meccanica non marciante, ma recuperabili in diversi elementi.*

10% *Vetture allo stato di relitto, non restaureabili, con modeste possibilità di recupero di parti meccaniche e di carrozzeria.*

IL PREZZO DI RUOTECLASSICHE

Il valore di un'auto storica è fortemente influenzato dalle condizioni di meccanica e di carrozzeria e dalla fedeltà dell'eventuale restauro. I nostri prezzi hanno tre livelli principali di riferimento: quello che costituisce la base su cui possono intervenire variazioni verso l'alto o verso il basso è riportato in posizione mediana, e si riferisce a vetture di buon livello, originali, ben conservate oppure restaurate correttamente in epoca non recente, omologate od omologabili Asi o nei registri di marca equivalenti. A ogni differenza dalle suddette condizioni, indicate nel grafico qui a lato come pari a 100, corrisponde una variazione percentuale, in più o in meno, del valore della vettura. La quotazione massima corrisponde in molti casi al 150% della quotazione di riferimento base, con variazioni in più o in meno per quei modelli il cui costo di ripristino professionale totale viene considerato più o meno costoso, oppure, per le auto di grande importanza storica o dal valore economico molto elevato, prendendo in considerazione recenti transazioni reali di mercato.

GUIDA ALLE QUOTAZIONI

Le nostre stime costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra una vettura storica e per le società assicuratrici. Esse coprono un arco di tempo che va dal 1918 al 2004, ricongiungendosi così ai "Prezzi dell'usato" pubblicati da Quattroruote.

Le vetture con oltre 20 anni sono tutte quotate, anche se talune versioni possono risultare accorpate perché di identico valore commerciale; le vetture dai 10 ai 20 anni sono invece selezionate in considerazione della loro importanza collezionistica. Non sono quotate, tranne alcune eccezioni, le fuoriserie e le auto da competizione.

I parametri adoperati per aggiornare i valori delle auto si basano su analisi di mercato, verifica delle inserzioni del nostro "Vendo & Comprò", sondaggio 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 000	↑	□	↓
ABARTH ITALIA						
500 BERLINA	479	1957-63	10.0	20.0	30.0	
500 COUPE ZAGATO	479	1957-59	15.0	30.0	45.0	
595	594	1963-71	13.0	25.0	35.0	
595SS	594	1964-71	15.0	30.0	45.0	
695	690	1964-71	13.0	25.0	35.0	
695SS	690	1964-71	16.0	32.0	48.0	
695SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	18.0	35.0	50.0	
750 BERLINA	747	1955-61	10.0	20.0	30.0	
750 COUPE ZAGATO	747	1955-57	25.0	50.0	75.0	
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	35.0	70.0	100.0	
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	40.0	80.0	120.0	
850 RECORD MONZA ZAGATO	785	647	1959-61	35.0	70.0	100.0
850 TC BERLINA	847	1961-65	15.0	30.0	45.0	
850 TC NURBURGRING CORSA	847	1961-66	20.0	40.0	60.0	
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	30.0	60.0	90.0	
MONTELEONE SCORPIONE/GT	982	1961-63	35.0	70.0	100.0	
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10.0	15.0	22.0	
OT 1000	982	1964-68	10.0	18.0	35.0	
OT 1000 COUPE	982	1964-68	10.0	20.0	30.0	
OT 1000 COUPE	982	1964-68	10.0	20.0	30.0	
OT 1300 T24	1280	1966-69	10.0	20.0	30.0	
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	13.0	25.0	35.0	
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	50.0	100.0	150.0	
OT 1000 COUPE BERTONE	982	1965-67	13.0	25.0	35.0	
OT 1000 COUPE	982	1964-68	15.0	27.0	40.0	
1000 BERLINA	982	1962-67	15.0	30.0	45.0	
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	18.0	35.0	50.0	
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	18.0	35.0	50.0	
1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	20.0	40.0	60.0	
2200 COUPE 2-ZALLEMANO	2160	1959-60	15.0	30.0	45.0	
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	18.0	35.0	50.0	
2400 COUPE ELLENA	2525	1961-63	15.0	30.0	45.0	
2400 COUPE ALLEMANO	2525	1963-65	15.0	30.0	45.0	
1300 BERLINA T.SIMCA	1280	1962-64	50.0	100.0	150.0	
2000 BERLINA T.SIMCA	1946	1963-64	65.0	130.0	200.0	

AC GRAN BRETAGNA

2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	13.0	25.0	35.0
2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	15.0	30.0	40.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↑	□	↓
ACE (MOTORE AC) (FORD)	1991-2553	1954-63	30.0	60.0	90.0	
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	45.0	90.0	130.0	
ACECA (MOTORE AC) COUPE	1991	1954-60	23.0	45.0	65.0	
ACECA (MOTORE FORD) COUPE	2553	1961-63	25.0	50.0	75.0	
ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPE	1971	1954-63	35.0	65.0	100.0	
COBRA 260	4261	1962-63	180.0	350.0	500.0	
COBRA 289 MK2 MK3	4736	1962-65	300.0	600.0	800.0	
COBRA 427	6997	1964-68	250.0	500.0	750.0	
COBRA MK IV	4942	1985-97	60.0	120.0	180.0	
COBRA Z12 SEC VS / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	60.0	120.0	180.0	
408 FRUA COUPE SPIDER	6989	1967-73	20.0	40.0	60.0	
3000 ME	2994	1979-84	8.0	15.0	22.0	
SUPERBLOWER (CIS) COBRA	3506-4942	1997-04	60.0	120.0	180.0	

ACM ITALIA

101 ENDURO (OFF-4WD)	1588	1995	1988-93	0.5	1.0	1.5
----------------------	------	------	---------	-----	-----	-----

ACMA FRANCIA

VESPA 400	395	1958-64	4.5	9.0	13.5
-----------	-----	---------	-----	-----	------

ALFA ROMEO ITALIA

RL N'S	2916-2994	1922-25	100.0	200.0	300.0
RL TURISMO	2994	1925-27	90.0	180.0	270.0
RSS	2994	1925-27	150.0	300.0	450.0
RMIN/SU	1944-1996	1925-26	50.0	100.0	150.0
6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	60.0	120.0	180.0
6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	250.0	500.0	750.0
6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	200.0	400.0	600.0
6C 1750 SPORT	1752	1929-33	150.0	300.0	450.0
6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	75.0	150.0	225.0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	150.0	300.0	450.0
6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	500.0	1.000.0	1.500.0
6C 1750 GRAN TURISMO COMP.	1752	1931-32	250.0	500.0	750.0
8C 2300	2336	1932-34	1.250.0	2.500.0	3.500.0
6C 2300 TURISMO B/LUNGO	2309	1934-39	75.0	150.0	220.0
6C 2300 GRAN TURISMO B/CORTO	2309	1934-39	125.0	250.0	375.0
6C 2300 PESCARA/PESCARA	2309	1934-37	175.0	350.0	500.0
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	350.0	700.0	1.050.0
8C 2904A	2905	1936	1.250.0	2.500.0	3.500.0
8C 2900B	2905	1937-39	1.750.0	3.500.0	5.000.0
6C 2500 TURISMO 5 POSTI/7 POSTI	2445	1939-45	50.0	100.0	150.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↑	□	↓
6C 2500 SPORT	2445	1939-45	40.0	80.0	120.0	
6C 2500 SPORT COUPE	2445	1939-45	125.0	250.0	375.0	
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2445	1939-45	100.0	200.0	300.0	
6C 2500 SUPER SPORT	2445	1939-43	175.0	350.0	525.0	
6C 2500 COLONIALE	2445	1939-42	60.0	120.0	180.0	
6C 2500 TURISMO 6 PULMONI/NE/GT	2445	1946-50	50.0	100.0	150.0	
6C 2500 FRECCIA D'ORO	2445	1947-52	75.0	150.0	220.0	
6C 2500 S VILLA D'ESTE	2445	1949-52	225.0	450.0	650.0	
6C 2500 SCABRIOLET	2445	1946-51	175.0	350.0	500.0	
1900	1884	1950-54	14.0	28.0	42.0	
1900 TI	1884	1952-54	17.5	35.0	50.0	
1900 SUPER	1975	1954-59	14.0	28.0	42.0	
1900 TI SUPER	1975	1954-57	20.0	40.0	60.0	
1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	20.0	40.0	55.0	
1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	75.0	150.0	225.0	
1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	65.0	130.0	195.0	
1900 SS	1975	1954-55	75.0	150.0	225.0	
1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	50.0	100.0	150.0	
ARSI «MATA»	1884	1951-53	12.5	25.0	35.0	
DALPHINE	845	1960-64	1.8	3.5	5.0	
GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	7.0	14.0	20.0	
GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	6.5	13.0	20.0	
GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	6.0	12.0	18.0	
GIULIETTA IV SERIE	1290	1957-59	8.0	16.0	24.0	
GIULIETTA V SERIE	1290	1959-61	7.5	15.0	22.0	
GIULIETTA VI SERIE	1290	1961-65	7.0	14.0	21.0	
GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	21.0	42.0	63.0	
GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	18.5	37.0	55.0	
GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	17.5	35.0	50.0	
GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	30.0	60.0	90.0	
GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958	27.5	55.0	80.0	
GIULIETTA SPRINT VELOCE III SERIE	1290	1958-62	25.0	50.0	75.0	
1300 SPRINT	1290	1963-65	16.0	32.0	48.0	
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	37.5	75.0	112.5	
GIULIETTA SZ	1290	1958-61	100.0	200.0	300.0	
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	140.0	280.0	420.0	
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	30.0	60.0	90.0	
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	27.5	55.0	80.0	
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	25.0	50.0	75.0	
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35.0	70.0	100.0	
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	32.5	65.0	100.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1961-62	30,0	60,0	90,0	
GIULIETTA 1600 SPRINT	1570	1962-64	18,5	37,0	55,5	
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	35,0	70,0	105,0	
GIULIETTA 1600 SPIDER	1570	1964-65	25,0	45,0	65,0	
GIULIETTA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30,0	60,0	90,0	
GIULIETTA TZ	1570	1965-65	200,0	400,0	600,0	
GIULIETTA TZ	1570	1964-65	500,0	1000,0	1500,0	
GIULIETTA (FRENO A TAMBURO)	1570	1962-63	6,0	12,0	18,0	
GIULIETTA (FRENO A DISCO)	1570	1963-67	5,0	10,0	15,0	
GIULIETTA SUPER	1570	1963-64	20,0	40,0	60,0	
GIULIETTA 1300	1290	1964-71	4,0	8,0	12,0	
GIULIETTA 1300 TI	1290	1966-72	3,5	7,0	10,0	
GIULIETTA 1300 SUPER	1290	1970-72	3,5	6,5	10,0	
GIULIETTA SUPER	1570	1965-72	5,0	10,0	15,0	
GIULIETTA 1600S	1570	1968-70	3,5	7,0	10,0	
GIULIETTA SUPER 13	1290	1972-74	3,0	6,0	9,0	
GIULIETTA SUPER 16	1570	1972-74	3,5	7,0	10,0	
GIULIETTA NUOVA SUPER 13	1290	1974-77	2,8	5,5	8,0	
GIULIETTA NUOVA SUPER 16	1570	1974-77	3,0	6,0	9,0	
GIULIETTA DIESEL	1760	1976-77	2,0	4,0	6,0	
GIULIETTA SPRINT GT	1570	1965-66	9,0	18,0	27,0	
GIULIETTA GT VELOCE	1570	1966-68	11,0	22,0	33,0	
GIULIETTA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	6,0	12,0	18,0	
GIULIETTA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	12,0	24,0	36,0	
GIULIETTA GT JUNIOR 13	1290	1971-76	5,0	10,0	15,0	
GIULIETTA GT JUNIOR 16	1570	1971-76	6,0	12,0	18,0	
GIULIETTA GT JUNIOR ZAGATO 16	1570	1972-74	14,0	28,0	42,0	
GIULIETTA GTA 1600	1570	1965-69	75,0	150,0	220,0	
GIULIETTA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	6,0	12,0	18,0	
GIAM	1995	1970-71	100,0	200,0	300,0	
GIULIETTA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	17,5	35,0	50,0	
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	12,0	24,0	36,0	
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	20,0	40,0	60,0	
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	11,0	22,0	33,0	
2600 SPRINT	2584	1966-66	15,0	30,0	45,0	
2600 SZ	2584	1965-68	75,0	150,0	220,0	
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	22,5	45,0	67,5	
2000 SPIDER TOURING	2584	1962-65	27,5	55,0	82,5	
33 STRADALE	1995	1967-69	600,0	1200,0	1800,0	
1750	1779	1968-72	4,0	8,0	12,0	
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	12,5	25,0	37,5	
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	11,5	23,0	34,5	
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	11,0	22,0	33,0	
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	8,5	17,0	25,5	
2000 BERLINA	1962	1971-77	5,0	10,0	15,0	
2000 GTV	1962	1971-76	12,5	25,0	37,5	
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	9,0	18,0	27,0	
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	10,0	20,0	30,0	
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	6,0	12,0	18,0	
SPIDER JUNIOR 13	1290	1972-77	5,0	10,0	15,0	
SPIDER JUNIOR 16	1570	1972-75	5,5	11,0	16,5	
SPIDER 16	1570	1975-82	5,5	11,0	16,5	
SPIDER 16	1570	1983-90	4,0	8,0	12,0	
SPIDER 16	1570	1990-93	5,5	11,0	16,5	
SPIDER 20	1962	1983-90	4,5	9,0	13,5	
SPIDER 20	1962	1990-94	6,5	13,0	19,5	
SPIDER 20 QV	1962	1986-90	5,5	11,0	16,5	
MONTEAL	2597	1970-77	17,5	35,0	50,0	
ALFASUD (TUTTI 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 1315 VELOCE	1286	1351	1976-82	2,0	4,0	6,0
ALFASUD SPRINT 1315 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	1772	1983-89	2,5	5,0	7,5
ALFETTA	1779	1972-75	5,0	10,0	15,0	
ALFETTA 16	1570	1975-77	3,0	6,0	9,0	
ALFETTA 16	1570	1977-81	2,5	5,0	7,5	
ALFETTA 18	1779	1975-81	4,0	8,0	12,0	
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 B	1570	1979	1982-84	2,0	4,0	6,0
ALFETTA 20	1962	1982-84	2,5	5,0	7,5	
ALFETTA 20 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-84	3,0	6,0	9,0	
ALFETTA 20 CEM	1962	1983	3,5	7,0	10,0	
ALFETTA 20 TURBODIESEL	1995	1979-84	1,5	3,0	4,5	
ALFETTA 24 TURBODIESEL	2392	1983-84	1,5	3,0	4,5	
ALFETTA GT	1570	1979	1974-80	4,0	8,0	12,0
ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	3,8	7,5	11,0	
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 20	1962	1980-82	3,5	7,0	10,0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
GTV 20	1962	1983-87	3,5	7,0	10,0	
ALFETTA GTV 20 GRAND PRIN	1962	1981-82	4,5	9,0	13,0	
ALFETTA GTV 25	2492	1980-82	5,0	10,0	15,0	
GTV 25	2492	1983-87	5,0	10,0	15,0	
GIULIETTA 137161/82.0	1357	1962	1977-85	1,5	3,0	4,5
GIULIETTA 2.0 SUPER TI	1962	1980-84	2,0	4,0	6,0	
GIULIETTA TURBODIESEL	1962	1982-84	7,5	15,0	22,0	
GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1,0	2,0	3,0	
ALFA 6	2492	1979-83	3,0	6,0	9,0	
ALFA 6 2.0	1997	1983-86	2,5	5,0	7,5	
ALFA 6 2.5 Q.ORO	2492	1983-86	3,0	6,0	9,0	
ALFA 6 2.5 TURBODIESEL	2494	1983-86	1,5	3,0	4,5	
ARNALISI TI	1186	1490	1984-86	0,5	1,0	1,5
33 1.3I 51.5 4X4 (TUTTI M.)	1351	1490	1983-89	0,8	1,5	2,0
33 Q.VERDE	1490	1984-86	1,3	2,5	3,5	
33 1.5 GARDINETTA	1490	1985-87	0,8	1,5	2,3	
33 4X4 GARDINETTA	1490	1984-87	1,0	2,0	3,0	
33 1717 IE	1712	1986-89	0,8	1,5	2,3	
33 171 QV	1712	1986-90	1,3	2,5	3,5	
33 1.3I 51.75 SPORT WAGON	1351	1712	1987-89	0,5	1,0	1,5
33 1.5I 1.7 4X4 SPORT WAGON	1490	1712	1987-89	0,8	1,5	2,3
33 SPORT WAGON QV	1712	1988-90	1,0	2,0	3,0	
33 18 TD	1779	1986-89	0,5	1,0	1,5	
33 18 TD GARDINETTA	1779	1986-87	0,5	1,0	1,5	
33 18 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	0,5	1,0	1,5	
NUOVA 33 1.3I 15	1351	1490	1990-94	0,5	1,0	1,5
NUOVA 33 1.3I SPORT WAGON	1351	1990-94	0,5	1,0	1,5	
NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	0,4	0,8	1,2	
NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLERS W.	1779	1990-94	0,4	0,8	1,2	
NUOVA 33 1.7 IE	1712	1990-94	0,5	1,0	1,5	
NUOVA 33 1.7 IE SPORT WAGON	1712	1990-94	0,5	1,0	1,5	
NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-94	0,8	1,5	2,3	
NUOVA 33 1.3 IE SPORT W. 4X4	1351	1992-94	0,8	1,5	2,3	
NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4WD	1712	1991-94	1,0	2,0	3,0	
NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4.5W. 4X4 SW.	1712	1991-94	1,3	2,5	3,5	
NUOVA 33 1.7 IE 16V QV	1712	1990-94	1,0	2,0	3,0	
NUOVA 33 1.7 IE 16V QV SW	1712	1990-94	1,0	2,0	3,0	
NUOVA 33 1.3 IE MOLLA	1351	1992-94	0,8	1,5	2,3	
ALFA 75 1.6I 16V 1.8 IE	1570	1779	1985-91	2,0	4,0	6,0
ALFA 75 20	1962	1985-89	2,5	5,0	7,5	
ALFA 75 20 TWIN SPARK	1962	1987-92	3,0	6,0	9,0	
ALFA 75 1.8 BUNDI	1779	1991-92	2,5	4,5	6,5	
ALFA 75 20 TWIN SPARK S.N.	1962	1991-92	3,5	7,0	10,0	
ALFA 75 2.5 V6 QV	2492	1985-92	4,0	8,0	12,0	
ALFA 75 2.0 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 24 TD	2395	1988-92	1,3	2,5	3,8	
ALFA 90 1.8 2010 V6	1779	1996	1984-87	1,5	3,0	4,5
ALFA 90 Q.ORO	2492	1984-87	2,0	4,0	6,0	
ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	0,8	1,5	2,3	
164 TWIN SPARK	1962	1987-95	0,5	1,0	1,5	
164 3.0 V6	2999	1987-95	1,0	2,0	3,0	
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	2,3	
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	1,7	3,5	5,2	
164 TD TD SUPER	2500	1987-95	0,5	1,0	1,5	
SZ (ES 30)	2999	1989-93	20,0	40,0	60,0	
RZ	2999	1992-94	22,5	45,0	67,5	
155 1.7I 1820	1748	1995	1992-95	0,5	1,0	1,5
155 2.0 16V TWIN SPARK	1970	1995	0,7	1,5	2,2	
155 2.5 V6	2492	1992-97	0,8	1,5	2,3	
155 2.0 TURBO 16V Q4	1995	1992-97	1,7	3,5	5,2	
155 1.9 2.5 TD	1929	2499	1993-95	0,5	1,0	1,5
GTV 1.8 20 TWIN SPARK	1740	1970	1994-02	1,0	2,0	3,0
GTV 2.0 V6 TURBO Q5 0 V6 V6 24V	1996	2999	1995-02	1,3	2,5	3,5
GTV 1.8 SERIE 2.0 TS	1970	2003-04	1,3	2,5	3,5	
GTV 1.8 SERIE 2.0 JIS	1970	2003-04	1,5	3,0	4,5	
GTV 1.8 SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2,0	4,0	6,0	
SPIDER 1810 2 TWIN SPARK	1740	1970	1994-02	1,5	3,0	4,5
SPIDER 2.0 V6 TURBO Q5 0 V6 V6 24V	1996	2999	1995-02	1,8	3,5	5,0
SPIDER 1.8 SERIE 2.0 TS	1970	2003-04	1,8	3,5	5,0	
SPIDER 1.8 SERIE 2.0 JIS	1970	2003-04	2,0	4,0	6,0	
SPIDER 1.8 SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2,5	5,0	7,5	
1451 3716	1351	1596	1994-95	0,5	1,0	1,5
1451 716V	1712	1994-95	0,8	1,5	2,3	
145 QUADRIFOGLIO 201 SPARK	1970	1995-01	1,3	2,5	3,5	
1451 9 TD	1929	1994-95	0,5	1,0	1,5	
1461 3716	1351	1596	1994-95	0,5	1,0	1,5
1461 716V	1712	1994-95</				

QUOTAZIONI

Modello cm³ Anni Euro x 000

ANSALDO ITALIA

4C TORPEDO	1847	1923-26	17.5	35.0	50.0
4F TORPEDO	1847	1926-28	17.5	35.0	50.0
22BERLINA	3500	1929-52	35.0	70.0	100.0

ARMSTRONG SIDDELEY GRAN BRETAGNA

30	4940	1919-52	17.5	35.0	50.0
18/18 MKII	2318/2872	1921-27	15.0	30.0	45.0
4/14/4/14 MKII	1852	1923-29	10.0	20.0	30.0
15	1900/1928	1927-30	10.0	20.0	30.0
20/LONG/20/SHORT	2872	1927-52	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	1954	10.0	20.0	30.0
12/14	1666	1956-57	9.0	18.0	27.0
20/25	3670	1957	12.5	25.0	35.0
16/SK	1990	1959	10.0	20.0	30.0
20	2783	1959	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	35.0
18/LIMOUSINE	2309	1945-51	8.5	17.0	25.0
SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3455	1953-60	12.5	25.0	35.0
SAPPHIRE 234	2290	1955-58	11.0	22.0	33.0
SAPPHIRE 236	2309	1955-57	9.0	18.0	27.0
STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	14.0	28.0	42.0

AARO ROMANIA

M461C	2512	1971-76	1.0	2.0	3.0
SERIE 240	2495-3119	1972-95	0.8	1.5	2.3
10	1289-1870	1980-00	0.5	1.0	1.5

ASA ITALIA

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

ASIA MOTORS COREA DEL SUD

ROCSA (TUTTI I MODELLI)	1789/2184	1990-95	0.5	1.0	1.5
-------------------------	-----------	---------	-----	-----	-----

ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA

15 LITRE OHK	1495	1927-32	40.0	80.0	120.0
INTERNATIONAL	1495	1927-32	75.0	150.0	220.0
LEMANS	1495	1932-33	75.0	150.0	220.0
ULSTER	1495	1934-36	75.0	150.0	220.0
MK II ROADSTER	1495	1934-36	40.0	80.0	120.0
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	1985-90	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 LEMANS	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

Modello cm³ Anni Euro x 000

DB7 VANTAGE VOLANTE	5955	2000-03	17.0	34.0	50.0
DB7 GT	5955	2003	16.5	33.0	50.0
VANQUISH	5955	2001-04	20.0	40.0	60.0
DB9	5955	2004	16.5	33.0	50.0
DB9 VOLANTE	5955	2004	17.5	35.0	52.0

ATS ITALIA

GT 2500	2468	1963-64	150.0	300.0	450.0
GT 2500	2468	1963-64	175.0	350.0	525.0

AUDI GERMANIA

AUDI/AUDI L (72 CV)	1696	1965-68	1.8	3.5	5.0
60/60L	1496	1968-72	1.3	2.5	3.8
60 VARIANT	1496	1968-72	1.5	3.0	4.5
75/80L	1696	1966-72	1.3	2.5	3.8
75/80 VARIANT	1696	1966-72	1.5	3.0	4.5
SUPER 90	1770	1966-71	1.8	3.5	5.3
50 (TUTTI I MODELLI)	1093	1975-80	0.8	1.5	2.3
80 (SERIE (TUTTI I MODELLI))	1297-1470	1972-76	0.8	1.5	2.3
80 (SERIE (TUTTI I MODELLI))	1296-1921	1976-81	0.5	1.0	1.5
80 (GIEGLE) SERIE	1588	1976-81	1.0	2.0	3.0
80/80 Q/90/18 (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	0.5	1.0	1.5
80 (DBO TD III SERIE (TUTTI I M.))	1588	1981-86	0.5	1.0	1.5
80/80 QUATTRO I SERIE	1595-1984	1986-90	0.5	1.0	1.5
80/80 QUATTRO I/IV SERIE	1994	1990	0.5	1.0	1.5
80 (D)TD IV 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/100LS	1780	1968-71	1.3	2.5	3.8
100 COUPES	1871	1970-75	2.0	4.0	6.0
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1780-1871	1972-77	1.0	2.0	3.0
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	0.8	1.5	2.3
100 SD II SERIE (TUTTI I MOD.)	1996	1978-82	0.5	1.0	1.5
100/100 QUATTRO III 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 (D)TD/IIII SERIE	1986/2461	1982-90	0.5	1.0	1.5
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2509	1985-90	0.8	1.5	2.3
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1985-90	1.0	2.0	3.0
100 AVANT (D)TD/II	1986/2461	1983-91	0.5	1.0	1.5
100/100 QUATTRO IV SERIE	1994-2509	1990-94	0.5	1.0	1.5
100 2.5TD/IV SERIE	2461	1991-94	0.5	1.0	1.5
100 AVANT/AVANT QUATTRO IIS.	1994-2509	1991-94	0.8	1.5	2.3
100 AVANT TD 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 (BAUR)	2144	1980-86	12.5	25.0	35.0
QUATTRO 20V (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/2.3 E 20V QUATTRO	2509	1988-94	1.3	2.5	3.5
COUPE 2.6 E V6/2.8 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
80 200 3 V SERIE	1994-2509	1991-94	0.5	1.0	1.5
80 200 3 AVANT	1994-2509	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 E V6/28 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
S2 2.2 20V TURBO QUATTRO	2226	1993-95	1.5	3.0	4.5
S AVANT	2226	1992-94	1.5	3.0	4.5
RS AVANT	2226	1993-96	7.5	15.0	22.0
CABRIO 1.8/2.0/2.5 20V/2.6 V6/2.8 V6	1781-2771	1991-00	2.0	4.0	6.0
COUPE 2.6/2.8 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	2639	1991-94	0.8	1.5	2.3
100 4.2 V8 QUATTRO S4 AVANT S4	4172	1993-94	1.3	2.5	3.8
V8	2771-4172	1989-94	1.0	2.0	3.0
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO	1595-1781	1994-95	0.5	1.0	1.5
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V	2598/2771	1994-00	0.8	1.5	2.3
A4 1.9 TDI	1896	1994-95	0.5	1.0	1.5
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO AVANT	1595-1781	1995	0.7	1.5	2.2
A4 1.9 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 E/3.0	1781-2976	2002-04	2.0	4.0	6.0
S4 27 V6 30V	2671	1997-00	1.5	3.0	4.5
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-00	1.8		

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	4	5	6
A70 HEREFORD/ESTATE	2199	1950-54	2.5	5.0	7.5	
A70 HEREFORD/DHC	2199	1950-54	3.3	6.5	10.0	
A40	948/1098	1958-68	1.8	3.5	5.5	
A125 SHEERLINE	3393	1947-53	5.0	10.0	15.0	
A135 PRINCESS(TUTTI I MOD.)	3393	1947-59	5.5	11.0	16.5	
METROPOLITAN COUPE	1500	1954-62	2.5	5.0	7.5	
METROPOLITAN/DHC	1500	1954-62	4.0	8.0	12.0	
GIPSY	2199	1958-67	3.5	7.0	11.0	
SEVEN (MINI)	848	1959-64	5.0	10.0	15.0	
SEVEN (MINI)	848/998	1965-70	3.0	6.0	9.0	
SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848/998	1961-70	4.0	8.0	12.0	
MINICOOPER	997	1961-63	7.5	15.0	22.0	
MINICOOPER	998	1964-68	6.5	13.0	20.0	
MINICOOPER S	1071	1963-64	10.5	21.0	31.5	
MINICOOPER S	1275	1963-69	9.5	19.0	28.5	
MINICOOPER S	970	1964-65	10.0	20.0	30.0	
MINIMOKE	848	1964-68	5.0	10.0	15.0	
BM(CMINI)MOKE (AUS)	998	1969-70	4.0	8.0	12.0	
BM(CLEYLAND)MOKE (AUS)	998	1970-81	3.5	7.0	10.0	
LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998/1275	1974-77	3.5	7.0	10.0	
1100/1100 MK2	1098	1964-70	1.3	2.5	4.0	
1100/1300 COUNTRYMAN	1098/1275	1966-74	1.5	3.0	4.5	
1300/1300 GT	1275	1967-74	1.5	3.0	4.5	
1300 TRAVELLER	1275	1971-74	1.3	2.5	4.0	
1800/1800 MK2	1798	1964-74	1.0	2.0	3.0	
3 LITRE	2912	1967-71	1.3	2.5	4.0	
FXD TAXI	2178/2520	1958-81	2.3	4.5	7.0	
CARBODIESTAXI	2286/2664	1982-97	1.8	3.5	5.5	
MAX (TUTTI I MODELLI)	1485/1478	1970-82	0.5	1.0	1.5	
ALLEGRO (TUTTI I MODELLI)	1098/1748	1973-82	0.5	1.0	1.5	
PRINCESS 1800 HL	1798	1974-80	0.5	1.0	1.5	
MINI(MINI E MINI HLE) MAYFAIR CITY	998	1981-90	1.5	3.0	4.5	
LEYLAND MINI MOKE (P)	998	1980-90	4.0	8.0	12.0	
CAGIVA MINI MOKE (I)	998	1991-93	4.0	8.0	12.0	
MINICLUBMAN	998	1971-75	1.5	3.0	4.5	
MINICLUBMAN GT	1275	1971-75	1.8	3.5	5.0	
MINICLUBMAN ESTATE	998/1098	1974-82	1.8	3.5	5.0	
METRO 1.0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	0.5	1.0	1.5	
METRO 1.3 S/3.3 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	0.5	1.0	1.5	
METRO 1.3 SPORT/65/65/65	1275	1988-90	1.0	2.0	3.0	
METRO MG	1275	1981-90	1.0	2.0	3.0	
METRO VANDENPLAS	1275	1981-87	1.0	2.0	3.0	
METRO MG TURBO	1275	1983-90	1.3	2.5	3.8	
MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275/1598	1983-91	0.5	1.0	1.5	
MAESTRO MG	1598/1994	1983-90	0.8	1.5	2.3	
MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	0.8	1.5	2.3	
MONTIGO/MONTEGO ESTATE	1275/1994	1984-91	0.5	1.0	1.5	
MONTIGO/MONTEGO ESTATE 2001/DXL	1994	1988-91	0.5	1.0	1.5	
MONTIGO MG	1994	1984-90	0.8	1.5	2.3	
MONTIGO MG TURBO	1994	1985-90	0.8	1.5	2.3	

AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA

100BN1	2660	1955-55	20.0	40.0	60.0	
100BN2	2660	1955	20.0	40.0	60.0	
100S BN2	2660	1954-55	40.0	80.0	120.0	
100M BN2	2660	1956	35.0	70.0	100.0	
100/6 BHM B6	2659	1956-59	20.0	40.0	60.0	
3000 BN7/B17	2912	1959-61	22.5	45.0	65.0	
3000 MK II BN7/B17/B17	2912	1961-63	25.0	50.0	75.0	
3000 MK III B/B	2912	1963-68	27.5	55.0	80.0	
SPR TEM K/I (FROG EYE)	948	1958-61	9.0	18.0	27.0	
SPR TEM K/II	948	1961-62	6.5	13.0	20.0	
SPR TEM K/III	1098	1962-66	6.0	12.0	18.0	
SPR TEM K/IV	1098	1966-67	5.0	10.0	15.0	
SPR TEM K/V	1275	1967-70	4.5	9.0	13.0	

AUTO UNION/DKW GERMANIA

F91/A	896/980	1954-62	2.3	4.5	7.0	
MUNGA 4+6-8	980	1963-68	4.0	8.0	12.0	
1000/1000 S	980	1959-63	2.0	4.0	6.0	
1000/1000 S COUPE-DE LUXE C.	980	1958-63	2.5	5.0	7.5	
1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	2.3	4.5	7.0	
1000 SP COUPE/ROADSTER	980	1958-65	3.0	6.0	9.0	

AUTOBIANCHI ITALIA

BIANCHINA TRANSFORM/SPECIAL	479/499	1957-62	5.5	11.0	16.5	
BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	2.5	5.0	7.5	
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	2.8	5.5	8.0	
BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	7.0	14.0	21.0	
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	2.3	4.5	7.0	
GARDINERA	499	1966-77	2.3	4.5	7.0	
STELLINA	767/792	1963-68	4.0	8.0	12.0	
PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	1.3	2.5	4.0	
PRIMULA 65 C	1197	1968-70	1.0	2.0	3.0	
PRIMULA COUPE 1.2	1221	1965-68	1.8	3.5	5.0	
PRIMULA COUPE 1.4	1438	1968-70	1.8	3.5	5.0	
ATI	1438	1969-72	1.0	2.0	3.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	4	5	6
A112	905	1969-71	1.5	3.0	4.5	
A112 NORMALE/JUNIOR	905	1971-82	1.0	2.0	3.0	
A112 JUNIOR	905	1983-86	0.8	1.5	2.3	
A112 ELEGANT	965	1971-82	1.0	2.0	3.0	
A112 ELITE	965	1979-85	0.8	1.5	2.3	
A112 LX	965	1983-85	0.8	1.5	2.3	
A112 ABARTH (SBCV)	982	1971-76	3.5	7.0	10.0	
A112 ABARTH (70CV)	1049	1975-77	3.0	6.0	9.0	
A112 ABARTH (70CV) S MARCE	1049	1977-85	2.8	5.5	8.0	
Y10 FIRE LX/TOURING	999/1049	1985-90	0.5	1.0	1.5	
Y10 TURBO	1049	1985-88	1.3	2.5	3.8	
Y10 4WD/FIRE 11 4WD	999/1108	1986-95	0.8	1.5	2.3	
Y10 FIRE I.E. A.E. LX/ELECTRONIC	999/1108	1987-95	0.5	1.0	1.5	
Y10 13 LE/GT LE	1297/1301	1987-95	1.0	2.0	3.0	
Y10 JUNIOR/1000	999	1995	0.5	1.0	1.5	

BANTAM STATI UNITI

40 BRIC	1855	1940-41	7.5	15.0	22.0	
---------	------	---------	-----	------	------	--

BENTLEY GRAN BRETAGNA

4.12 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	125.0	250.0	375.0	
6.12 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	175.0	350.0	520.0	
8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	250.0	500.0	750.0	
3.12 LITRE CABRIOLET	3649	1933-36	37.5	75.0	110.0	
4.1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	42.5	85.0	125.0	
MK VI	4257	1946-51	17.5	35.0	50.0	
MK VI	4566	1951-52	15.0	30.0	45.0	
R TYPE	4566	1952-55	20.0	40.0	60.0	
R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	90.0	180.0	270.0	
SJ	4887	1955-59	19.0	38.0	57.0	
SJ CONTINENTAL	4887	1955-59	65.0	130.0	200.0	
SII	6230	1959-62	20.0	40.0	60.0	
SII CABRIOLET	6230	1959-62	55.0	110.0	165.0	
SIII	6230	1962-66	21.0	42.0	63.0	
SIII CABRIOLET	6230	1962-66	60.0	120.0	180.0	
T	6230	1965-70	11.0	22.0	33.0	
T CONVERTIBILE	6230	1967-70	22.5	45.0	67.0	
T	6750	1971-77	10.0	20.0	30.0	
T2	6750	1977-80	11.0	22.0	33.0	
CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	15.0	30.0	45.0	
CORNICHE TWO DOOR	6750	1977-81	16.0	32.0	48.0	
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	22.5	45.0	67.0	
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	21.0	42.0	63.0	
MULSANNE	6750	1980-83	9.0	18.0	27.0	
MULSANNE	6750	1984-89	10.0	20.0	30.0	
MULSANNE TURBO	6750	1982-91	14.0	28.0	42.0	
MULSANNES	6750	1987-93	11.0	22.0	33.0	
EIGHT	6750	1984-93	10.0	20.0	30.0	
BROOKLANDS/R	6750	1992-98	11.0	22.0	33.0	
TURBO R/S/RT	6750	1985-98	15.0	30.0	45.0	
CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-02	25.0	50.0	75.0	
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	25.0	50.0	75.0	
CONTINENTAL CONVERTIBILE	6750	1994-95	32.5	65.0	100.0	
CONTINENTAL SC	6750	1998-01	35.0	70.0	100.0	
AZURE	6750	1995-02	42.5	85.0	125.0	
ARNAGE RED LABEL	4398/6750	1998-02	14.0	28.0	42.0	
ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	15.0	30.0	45.0	
ARNAGE R/L	6761	2002-04	15.0	30.0	45.0	
ARNAGE T	6750	2002-04	17.5	35.0	50.0	
ARNAGE LIMOUSINE MULLINER	6750	2002-04	25.0	50.0	75.0	
CONTINENTAL GT	5998	2003-04	25.0	50.0	75.0	

BERTONE ITALIA

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

BIANCHI ITALIA

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

BIZZARRINI ITALIA

5300 GT STRADA	5358	1964-68	150.0	300.0	450.0	
1900 GT EUROPA	1897	1967-68	35.0	70.0	100.0	

BMW GERMANIA

315 CABRIOLET	1490	1934-36	20.0	40.0	60.0	
326 LIMOUSINE	1971	1936-39	35.0	70.0	100.0	
327 COUPE/CABRIOLET	1971	1937-39	75.0	150.0	225.0	
328 ROADSTER	1971	1937-39	400.0	800.0	1200.0	
501 BERLINA	1971	1952-55	10.0	20.0	30.0	
501/6	2077	1955-58	10.0	20.0	30.0	
501/8	2580	1955-62	10.0	20.0	30.0	
502 2.6 LITRI	2580	1954-61	10.0	20.0	30.0	
502 3.2 LITRI	3168	1955-61	11.0	22.0	33.0	
503 COUPE	3168	1956-59	75.0	150.0	220.0	
503 CABRIOLET	3168	1956-59	100.0	200.0	300.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	4	5	6
507 ROADSTER	3168	1956-60	250.0	500.0	750.0	
2600	2580	1961-62	9.0	18.0	27.0	
2600 L	2580	1961-62	10.0	20.0	30.0	
3200 L/S	3168	1961-63	10.0	20.0	30.0	
3200 CS	3168	1962-65	15.0	30.0	45.0	
2500 SD (SERTIA)	245 298	1955-62	10.0	20.0	30.0	
600	582	1957-59	6.0	12.0	18.0	
700 BERLINA	697	1960-61	2.5	5.0	7.5	
700 IS BERLINA	697	1962-65	2.5	5.0	7.5	

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			4	3	2
MG 32 COUPE (E36)	3201	1995-00	5.0	10.0	15.0
318I CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	2.0	4.0	6.0
320I 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	2.3	4.5	7.0
323I/325I (S28I/24V CABR. E36)	2494/2793	1993-00	2.5	5.0	7.5
MG CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	4.0	8.0	12.0
MG 32 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	5.0	10.0	15.0
316 TI/318 TI COMPACT (E36)	1596/1796	1994-95	0.8	1.5	2.3
323 TI COMPACT (E36)	2494	1994-00	1.0	2.0	3.0
325 TI COMPACT (E36)	2494	2001-04	1.3	2.5	3.5
318/529/520I (E12)	1766/1990	1972-81	0.8	1.5	2.3
520 (E126 CILINDRI)	1991	1977-81	1.0	2.0	3.0
525/528 (E12)	2494/2788	1973-81	1.3	2.5	3.5
528I (E12)	2788	1977-81	1.5	3.0	4.5
MS39 (E12)	3453	1980-81	2.0	4.0	6.0
525/528/520I (E28)	1766/1991	1981-87	0.5	1.0	1.5
525 (E28I) (E28)	2494/2788	1981-87	0.5	1.0	1.5
524 D/1D (E28)	2443	1983-87	0.5	1.0	1.5
515I (E28)	3430	1985-87	1.0	2.0	3.0
MS39 (E28)	3430	1984-87	1.8	3.5	5.0
MS (E28)	3430	1987-88	2.5	5.0	7.5
518I (E34)	1796	1990-95	0.5	1.0	1.5
520I/520I 24V (E34)	1991	1988-95	0.5	1.0	1.5
518I TOURING (E34)	1796	1990-95	0.5	1.0	1.5
520I/520I 24V TOURING (E34)	1991	1990-95	0.7	1.5	2.2
524 TD/525 TDS (E34)	2443/2505	1988-95	0.5	1.0	1.5
524 TD/525 TDS TOURING (E34)	2443/2505	1990-95	0.7	1.5	2.2
525I (E34)	2494	1988-94	0.8	1.5	2.3
525I TOURING (E34)	2494	1990-94	0.7	1.5	2.2
525I 24V/525I X2/4V (E34)	2494	1990-95	0.8	1.5	2.3
525I 24V/525I X2/4V TOURING (E34)	2494	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
MG (E34)	3535	1988-92	2.8	5.5	8.0
MG TOURING (E34)	3795	1992-95	3.3	6.5	10.0
520I/525I/525I/528I 24V (E39)	2171/2793	1995-02	1.5	3.0	4.5
535I 32V (E39)	3498	1995-02	1.8	3.5	5.0
540I 32V (E39)	4398	1995-02	2.0	4.0	6.0
529I/528I/530I 24V TOURING (E39)	2494/2797	1997-02	2.0	4.0	6.0
535I 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	2.3	4.5	6.5
540I 32V TOURING (E39)	4398	1997-02	2.5	5.0	7.5
628I CSI/630I CSI/635I CSI (E24)	2788/3210	1976-82	2.3	4.5	7.0
635I CSI (E24)	3453	1978-82	2.5	5.0	7.5
635I CSI (E24)	3453	1982-89	3.0	6.0	9.0
628I CSI/635I CSI (E24)	2788/3210	1982-88	2.5	5.0	7.5
635I CSI (E24)	3453	1984-89	10.0	20.0	30.0
728I/728I/750I/750I/753I (E25)	2788/3210	1977-82	1.0	2.0	3.0
728I/750I (E25)	2788/3210	1982-86	1.0	2.0	3.0
753I (E25)	3430	1979-82	1.3	2.5	3.8
753I (E25)	3430	1982-86	1.3	2.5	3.8
745I (E25)	3210/3430	1979-82	1.5	3.0	4.5
745I (E25)	3430/3453	1982-86	1.5	3.0	4.5
730I/753I (E32)	2986/3430	1986-92	1.5	3.0	4.5
733I (E32)	3430	1988-92	1.8	3.5	5.3
730I/730I V8/40I V8 (E32)	2986/3982	1992-94	1.8	3.5	5.0
750I MILH (E32)	4988	1986-94	2.5	5.0	7.5
730I V8/740I V8 (E38)	2997/3982	1994-95	1.5	3.0	4.5
728I (E38)	2793	1999-01	1.3	2.5	3.5
730I/735I/740I V8 32V (E38)	3498/4398	1996-01	1.8	3.5	5.0
750I MIL (E38)	5379	1994-01	2.0	4.0	6.0
MG (E39)	4941	1998-02	2.5	5.0	7.5
Mi	3430	1979-81	100.0	2000	300.0
Z1	2494	1988-92	15.0	30.0	45.0
840I CIVIL 32V (E31)	3982/4398	1993-00	4.5	9.0	13.5
850I/850I V12 (E31)	4988/5379	1989-00	5.5	11.0	16.5
850I CSI V12 (E31)	5376	1992-96	8.0	16.0	24.0
Z3 181I/920I 2.2	1796/2171	1995-02	4.0	8.0	12.0
Z3 25/28/35 0.24V	2494/2979	1996-02	4.5	9.0	13.5
Z3 MROADSTER	3201	1997-02	9.0	18.0	27.0
Z3 28I/30I COUPE	2795/2979	1998-02	4.5	9.0	13.5
Z3 MCOUPE	3201	1998-02	7.5	15.0	22.5
2422	2171	2003-04	5.5	11.0	16.5
2425	2494	2003-04	6.0	12.0	18.0
2430	2979	2003-04	6.5	13.0	20.0
X5 30	2979	1999-04	2.3	4.5	6.5
X5 44	4398	1999-04	2.5	5.0	7.5
X5 48	4799	2004	3.3	6.5	9.5
323I/325I (S28I/330I 24V) (E46)	2494/2979	1998-04	1.5	3.0	4.5
323I/325I (S28I/330I 24V) TOURING (E46)	2494/2979	1999-04	1.8	3.5	5.0
316I/318I COUPE (E46)	1895/1995	1999-04	1.8	3.5	5.0
320I 24V COUPE (E46)	1991	2001-04	2.0	4.0	6.0
323I/325I (S28I/330I 24V) CP (E46)	2494/2979	1999-04	2.5	5.0	7.5
318I/528I CABRIOLET (E46)	1995/2171	2000-04	2.5	5.0	7.5
323I/330I CABRIOLET (E46)	2494/2979	2000-04	3.0	6.0	9.0
MG COUPE (E46)	3246	2001-04	5.5	11.0	16.5
MG CABRIOLET (E46)	3246	2001-04	6.5	13.0	19.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			4	3	2
Z8 ROADSTER	4941	2000-03	50.0	100.0	150.0
730I/735I (E65)	2979/3600	2001-04	1.8	3.5	5.0
745I (E65)	4398	2001-04	2.3	4.5	6.5
780IHL (E65)	5972	2002-04	2.8	5.5	8.0
730I/740I D (E65)	2993/3901	2001-04	2.0	4.0	6.0
530 I (E60)	2979	2003-04	2.5	5.0	7.5
545I (E60)	4398	2004	3.0	6.0	9.0
530 I TOURING (E60)	2979	2004	3.0	6.0	9.0
545I TOURING (E60)	4398	2004	3.5	7.0	10.0
MS V10 (E60)	4999	2004	6.0	12.0	18.0
630 I	2979	2004	4.0	8.0	12.0
645 I	4398	2003-04	4.5	9.0	13.5
630 I CABRIOLET	2979	2004	5.0	10.0	15.0
645 I CABRIOLET	4398	2004	5.5	11.0	16.5
X5 25/30	2494/2979	2003-04	2.5	5.0	7.5

BORGWARD GERMANIA

HANSA 1500	1498	1949-52	5.0	10.0	15.0
HANSA 1500 CABRIOLET HERMILLER	1498	1950-52	6.0	12.0	18.0
HANSA 1500 SPORT CABRIOLET Z12	1498	1950-53	7.5	15.0	22.5
HANSA 1500 ROMBI	1498	1950-52	5.0	10.0	15.0
HANSA 1800	1758	1952-54	4.0	8.0	12.0
HANSA 1800 DIESEL DIESEL ROMBI	1758	1953-54	3.5	7.0	10.0
HANSA 1800 CABRIOLET HERMILLER	1758	1952-54	7.5	15.0	22.5
HANSA 1800 ROMBI	1758	1952-54	4.0	8.0	12.0
HANSA 1800 SPORT CABRIOLET Z12	1758	1953-54	7.0	14.0	21.0
HANSA 2400	2337	1952-55	5.0	10.0	15.0
HANSA 2400 PULLMAN	2240/2337	1953-58	5.0	10.0	15.0
Z3 LITER (P 100)	2240	1960-61	4.0	8.0	12.0
ISABELLA	1493	1954-58	6.5	13.0	20.0
ISABELLA TEST SDE LUXE	1493	1955-58	7.5	15.0	22.5
ISABELLA TEST SDE LUXE	1493	1959-61	7.5	15.0	22.5
ISABELLA COUPE DE LUTSCH	1493	1955-57	11.0	22.0	33.0
ISABELLA CABRIOLET/T3 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 T3 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)	5211/6556	1968-75	11.5	23.0	35.0
412 (TUTTI I MODELLI)	5898/6556	1974-82	12.5	25.0	38.0
603 (TUTTI I MODELLI)	5211/5898	1976-82	11.5	23.0	35.0
BRITANNIA	5898	1982-94	13.5	27.0	40.0
BRIGAND	5898	1982-94	13.5	27.0	40.0
BEAUFORT	5898	1984-90	14.0	28.0	42.0
BLENHEN/BLEN 2/BLEN 3	5898	1993-04	14.0	28.0	42.0
BEAUFIGHTER	5898	1982-94	14.0	28.0	42.0

BUGATTI FRANCIA

TYPE 13	1527/1568	1918-20	90.0	180.0	270.0
TYPE 22	1453	1919-26	90.0	180.0	270.0
TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	100.0	200.0	300.0
TYPE 25	1453	1919-26	90.0	180.0	270.0
TYPE 25 BRESCIA	1496	1921-26	100.0	200.0	300.0
TYPE 30	1991	1922-26	75.0	150.0	225.0
TYPE 35	1991	1924-31	300.0	600.0	900.0
TYPE 35A	1991	1924-31	300.0	600.0	900.0
TYPE 35T	2261	1926-30	400.0	800.0	1200.0
TYPE 35T/37	2261	1927-31	400.0	800.0	1200.0
TYPE 35C	1991	1928-31	500.0	1000.0	1500.0
TYPE 37	1496	1925-30	200.0	400.0	600.0
TYPE 38	1991	1926-27	100.0	200.0	300.0
TYPE 38A	1991	1927	125.0	250.0	375.0
TYPE 40	1496	1926-30	100.0	200.0	300.0
TYPE 40A	1628	1930	125.0	250.0	375.0
TYPE 41 "ROYALE"	12763	1926-33	4000.0	8000.0	12000.0
TYPE 41S/45A GRAND SPORT	2261	1927-31	150.0	300.0	450.0
TYPE 41	2992	1927-30	125.0	250.0	375.0
TYPE 46/40S	5360	1929-36	225.0	450.0	675.0
TYPE 47 GRAND SPORT	2986	1929-30	150.0	300.0	450.0
TYPE 49	3257	1930-34	125.0	250.0	375.0
TYPE 50	4972	1930-34	300.0	600.0	900.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			4	3	2
TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	750.0	1500.0	2250.0
TYPE 57 GALIBRIER	3257	1933-39	175.0	350.0	500.0
TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	225.0	450.0	650.0
TYPE 57 SEVIO	3257	1933-39	275.0	550.0	800.0
TYPE 57 ATLANTE	3257	1933-39	500.0	1000.0	1500.0
TYPE 57C	3257	1937-39	250.0	50	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
11 AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	7,5	15,0	22,0	
11 B TRACTION AVANT	1911	1937-39	7,0	14,0	21,0	
11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	7,0	14,0	21,0	
11 L TRACTION AVANT	1911	1934-37	7,0	14,0	21,0	
11 BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	7,5	15,0	22,0	
11 CABRIOLET (TUTTI MODELLI)	1911	1934-39	27,5	55,0	80,0	
15 SX	2867	1958-65	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 LEGERE	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	
AMB6	602	1961-69	2,0	4,0	6,0	
AMB6 BREAK	602	1964-69	1,8	3,5	5,0	
AMB8	602	1969-78	1,5	3,0	4,5	
AMB8 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	
DS 20 BREAK FAMILIALE	1911/1985	1968-74	7,5	15,0	22,0	
D SPEC CALD SUPER	1911/1985	1969-74	5,0	10,0	15,0	
ID CABRIOLET	1911/1985	1966-65	3,0	6,0	9,0	
DS CABRIOLET	1911/2175	1960-71	4,0	8,0	12,0	
SH 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 CLUB	602	1970-90	2,5	5,0	7,5	
2 CV SPECIAL	602	1976-90	2,5	5,0	7,5	
2 CV SPOT	455	1976	3,0	6,0	9,0	
2 CV 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	
LN LNA	652/1124	1976-86	0,5	1,0	1,5	
VISA 650/1000/1100	652/1124	1978-89	0,5	1,0	1,5	
VISA DECAPOTABILE	1124	1983-85	1,0	2,0	3,0	
VISA SUPER (4/6/7/9/11)	1219/1580	1979-89	0,5	1,0	1,5	
VISA 1700	1769	1984-89	0,5	1,0	1,5	
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	1,5	3,0	4,5	
VISA 4X4 MILLESPISTES	1361	1984-86	3,0	6,0	9,0	
AVEL/OLIO	652/1299	1981-90	0,4	0,8	1,2	
AX (TUTTI I MODELLI)	954/1360	1986-95	0,5	1,0	1,5	
AX SPORT	1294	1987-93	1,0	2,0	3,0	
AX G1/G11	1360	1987-95	0,8	1,5	2,3	
AX 14 4X4	1360	1991-95	0,5	1,0	1,5	
AX 14 D (TUTTI 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)	1360/1905	1985-92	0,5	1,0	1,5	
BK 190 (TUTTI I MODELLI)	1768/1905	1983-92	0,5	1,0	1,5	
BK 170 (GT/2D TURBO)	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 170 (GT/2D TURBO BREAK)	1768	1988-92	0,5	1,0	1,5	
BK G1/G11	1905	1983-92	0,8	1,5	2,3	
BK 19GT/116V	1905	1987-92	0,8	1,5	2,3	
BK 1 C	2141	1985-86	16,0	32,0	48,0	
BK 19 4X4	1905	1988-92	0,5	1,0	1,5	
BK 19 4X4 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 GT	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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
CX 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1,0	2,0	3,0	
CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1,0	2,0	3,0	
CX D LIMOUSINE	2500	1979-83	1,5	3,0	4,5	
CX 25 GT	2500	1983-85	3,5	7,0	10,0	
CX 2022	1995-2165	1986-89	1,8	3,5	5,0	
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1995-2500	1986-90	2,5	5,0	7,5	
CX 25 RUGLI	2500	1986-89	3,5	7,0	10,0	
CX 25 GT TURBO	2500	1985-89	3,8	7,5	11,0	
CX 25 GT TURBO 2 PRESTIGE	2500	1986-89	5,0	10,0	15,0	
CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5,5	11,0	16,0	
CX 25 TRD TURBO TURBO 2	2500	1983-89	1,0	2,0	3,0	
CX 25 BREAK RD TRD TURBO TURBO 2	2500	1986-89	1,0	2,0	3,0	
CX LIMOUSINE D TURBO TURBO 2	2500	1983-89	2,0	4,0	6,0	
XM 3.0 16V/16 24V	2946-2975	1989-00	0,5	1,0	1,5	
XM 3.0 16V/16 24V BREAK	2946-2975	1991-00	0,8	1,5	2,3	
XM 2.0 2.0 INIEZIONE 2.0 TURBO CT	1998	1989-95	0,5	1,0	1,5	
XM D12 TURBO D12/25 TD	2088-2446	1989-95	0,5	1,0	1,5	
XM 2.0 2.0 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	
SUXO 1.6 VISIO SERIE	1587	1996-02	0,8	1,5	2,3	
SUXO (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-95	0,5	1,0	1,5	
ZX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1993-95	0,5	1,0	1,5	
ZX 2.0 16V	1998	1992-97	0,5	1,0	1,5	
ZX D TD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1993-95	0,5	1,0	1,5	
ZX D TD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1993-95	0,5	1,0	1,5	
XANTIA 1.6I 8120	1580-1998	1993-95	0,5	1,0	1,5	
XANTIA 1.6I 8120 BREAK	1580-1998	1995	0,7	1,5	2,2	
XANTIA 1.9 DR 9 TD	1905	1993-95	0,5	1,0	1,5	
XANTIA 1.9 DR 9 TD BREAK	1905	1993-95	0,7	1,5	2,2	
XANTIA 3.0 16V	2946	1996-00	0,5	1,0	1,5	
XANTIA 3.0 16V BREAK	2946	1996-00	0,7	1,5	2,2	
EWASION 2.0 TURBO CT	1998	1994-95	0,8	1,5	2,3	
EWASION 1.9 TD	1905	1994-95	0,5	1,0	1,5	
XSARA COUPE 2.0 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	
C2 VIS	1587	2004	0,8	1,5	2,3	
C2 2.0 16V (177 CV) COUPE	1997	2004	0,8	1,5	2,3	

CIZETA ITALIA

V16T	595	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
44	844	1966-70	0,8	1,5	2,3
55	1108	1967-70	0,8	1,5	2,3
55 COUPE	1108	1968-70	1,0	2,0	3,0

DAIHATSU GIAPPONE

WFT F10	998	1975-78	2,3	4,5	6,5
WFT F20	1587	1976-84	1,5	3,0	4,5
ROCKY/17D	1998-2765	1984-00	1,0	2,0	3,0
FEROZA	1590	1988-99	1,0	2,0	3,0
CHARADE 1.0 TURBO GT11	995	1992-93	0,5	1,0	1,5
CHARADE 1.3 4WD	1293	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
DB 18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	8,5	17,0	25,0
DB 18 CONSORIUM LIMOUSINE	2522	1945-53	9,0	18,0	27,0
DB 18 CABRIOLET	2522	1945-53	12,5	25,0	37,0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	7,5	15,0	22,0
DF EMPRESS III LIMOUSINE	3468	1954-57	6,5	13,0	20,0
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2453	1953-58	9,0	18,0	27,0
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2453	1951-54	7,5	15,0	22,0
DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	5,0	10,0	15,0
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	5,0	10,0	15,0
DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	4,5	9,0	13,5
DF 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	2453	1953-58	3,5	7,0	10,0
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2453	1953-58	5,5	11,0	16,5
MAJESTIC	3794	1958-59	10,0	20,0	30,0
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	11,5	23,0	35,0
MAJESTIC MAJOR 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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
V8 250	2548	1967-69	8,5	17,0	25,0	
SOVEREIGN	4235	1966-69	5,0	10,0	15,0	
SOVEREIGN 28	2791	1969-72	3,0	6,0	9	

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
TYPE 108/108 N	2460	1928-33	17,5	35,0	50,0	
TYPE 109	1496	1929-31	7,5	15,0	22,0	
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	2840	1931-34	17,5	35,0	50,0	
TYPE 132 SUPERLUKE	1800	1934-36	10,0	20,0	30,0	
TYPE 134 SUPERLUKE/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 MMSM COMPETITION	3557	1938-52	60,0	120,0	180,0	
TYPE 138 SUPERLUKE/SPORTS-L	3227	1933-35	17,5	35,0	50,0	
TYPE 143/144	1800/2102	1934	10,0	20,0	30,0	
TYPE 148/148 L	3557	1936-53	25,0	50,0	75,0	
TYPE 154 LONG	2152	1934-35	17,5	35,0	50,0	
TYPE 145/145	4496	1937-38	350,0	700,0	100,0	
TYPE 168	3557	1938-39	20,0	40,0	60,0	
TYPE 175	4455	1947-50	250,0	500,0	750,0	
TYPE 178/180	4455	1947-50	90,0	180,0	270,0	
TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	35,0	70,0	100,0	
TYPE 235	3557	1951-54	50,0	100,0	150,0	
TYPE 182 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
246GT	2488	1969-73	85,0	170,0	250,0
246GTS	2488	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

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

DODGE STATI UNITI

RAMCHARGER	3680/720	1974-80	3,0	6,0	9,0
RAMCHARGER (II SERIE)	5210/5898	1981-93	2,5	5,0	7,5
VIPEER	7990	1992-96	17,5	35,0	50,0
VIPEER (II SERIE) / R/T 10	7990	1996-04	20,0	40,0	60,0
VIPEER GTS	7990	1996-02	25,0	50,0	75,0

FACEL VEGA FRANCIA

FV5 COUPE	4520/5407	1955-58	50,0	100,0	150,0
FV5 CABRIOLET	4520/5407	1955-58	60,0	120,0	180,0
HC500	5907/6276	1959-61	35,0	70,0	100,0
EXCELLENCE	6276	1959-61	50,0	100,0	150,0
FACEL IIA/FACEL IIA F2	1646	1960-63	15,0	30,0	45,0
FACEL II	6276/6787	1962-64	40,0	80,0	120,0
FACEL III	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	4014/4523	1952-55	1.250,0	2.500,0	3.750,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
400/410 SUPERAMERICA	3967/4961	1956-64	1.000,0	2.000,0	3.000,0	
500 SUPERAST	4961	1964-67	1.250,0	2.500,0	3.750,0	
Z50 GT PF. BIANCO/ELLENA	2953	1956-58	300,0	600,0	900,0	
Z50 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	150,0	300,0	450,0	
Z50 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	200,0	400,0	600,0	
Z50 GT 2+2/350 GT 2+2	2953/3967	1960-64	100,0	200,0	300,0	
Z50 GT L	2953	1963-64	250,0	500,0	750,0	
Z50 GT SPIDER CALIFORNIA (DWB)	2953	1958-60	4.000,0	8.000,0	10.000,0	
Z50 GT SPIDER CALIFORNIA (SMB)	2953	1960-62	5.000,0	10.000,0	15.000,0	
Z50 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	2.500,0	5.000,0	7.500,0	
Z50 GT SMB	2953	1960-62	3.500,0	7.000,0	9.000,0	
Z50 GT SMB COMPETIZIONE	2953	1960-62	4.000,0	8.000,0	10.000,0	
Z50 GT GIO 64	2953	1961-64	10.000,0	20.000,0	30.000,0	
Z50 LE MANS	2953/3285	1964-66	4.000,0	8.000,0	12.000,0	
Z75 GTB	3285	1964-66	400,0	800,0	1.200,0	
Z75 GTB4	3285	1966-68	500,0	1.000,0	1.500,0	
Z75 GTS	3285	1964-66	250,0	500,0	750,0	
Z75 GT 2+2 (III SERIE)	3967	1964-67	100,0	200,0	300,0	
330 GTC	3967	1966-68	150,0	300,0	450,0	
330 GTS	3967	1966-68	250,0	500,0	750,0	
365 GT 2+2	4930	1967-72	40,0	80,0	120,0	
365 GTC	4930	1969-71	150,0	300,0	450,0	
365 GTS	4930	1969-70	250,0	500,0	750,0	
365 SPIDER CALIFORNIA	3967/4930	1966-68	500,0	1.000,0	1.500,0	
365 GTB4 DAYTONA	4930	1968-73	175,0	350,0	525,0	
365 GTS 4 DAYTONA SPIDER	4930	1970-73	400,0	800,0	1.200,0	
208 GTB	1991	1980-82	10,0	20,0	30,0	
208 GTS	1991	1980-82	12,5	25,0	37,0	
208 GTB TURBO	1991	1982-85	12,5	25,0	37,0	
208 GTS TURBO	1991	1982-85	15,0	30,0	45,0	
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	15,0	30,0	45,0	
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	17,5	35,0	50,0	
308 GT4	2926	1977-80	8,0	16,0	24,0	
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	40,0	80,0	120,0	
308 GTB	2926	1978-81	15,0	30,0	45,0	
308 GTS	2926	1977-81	15,0	30,0	45,0	
308 GTB L	2926	1981-82	15,0	30,0	45,0	
308 GTS L	2926	1981-82	15,0	30,0	45,0	
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	35,0	50,0	
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	35,0	50,0	
328 GTB	3185	1985-89	20,0	40,0	60,0	
328 GTS	3185	1985-89	20,0	40,0	60,0	
348 TB	3405	1989-94	14,0	28,0	42,0	
348 TS	3405	1989-94	15,0	30,0	45,0	
348 SPIDER	3405	1993-95	17,5	35,0	52,5	
288 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	4930	1971-72	60,0	120,0	180,0	
365 GT4 2+2	4930	1972-76	16,0	32,0	48,0	
400 GT	4823	1976-79	12,5	25,0	37,5	
4001	4823	1979-84	13,5	27,0	40,5	
412	4942	1985-90	15,0	30,0	45,0	
365 GT4 BB	4930	1973-76	75,0	150,0	225,0	
512 BB	4942	1976-81	75,0	150,0	225,0	
512 BB 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	2996	1987-92	200,0	400,0	600,0	
456 GT/GTA	5474	1993-99	15,0	30,0	45,0	
F355 BERLINETTA	3496	1994-98	17,5	35,0	50,0	
F355 GTS	3496	1994-98	19,0	38,0	57,0	
F355 SPIDER	3496	1995-99	22,5	45,0	67,5	
F50	4698	1995-97	250,0	500,0	750,0	
550 MARANELLO	5474	1996-01	17,5	35,0	52,5	
575 MARANELLO	5748	2002-04	20,0	40,0	60,0	
550 BARCHETTA	5474	2000-02	45,0	90,0	135,0	
380 MONZA	3586	1999-04	22,5	45,0	67,5	
380 SPIDER	3586	2000-04	37,5	75,0	110,0	
380 CHALLENGER STADALE	3586	2003-04	37,5	75,0	110,0	
612 SCAGLIETTI	5748	2003-04	20,0	40,0	60,0	
F430	4908	2004	32,5	65,0	97,5	
ENZO	5998	2002-04	500,0	1.000,0	1.500,0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
505/507 TORPEDO	2296	1919-27	12,5	25,0	37,0	
510/512 TORPEDO	3446	1919-28	15,0	30,0	45,0	
510 S	3446	1920-25	17,5	35,0	50,0	
519/519 A/519 B TORPEDO	4766	1922-27	75,0	150,0	225,0	
509/509 A	990	1925-29	10,0	20,0	30,0	
509 S</						

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
1100/103 LUSO	1089	1959-60	2.8 5.5 8.5
1100 EXPORT	1089	1960-62	2.3 4.5 6.5
1100 SPECIAL	1089	1960-62	2.3 4.5 6.5
1100 FAMILIARE	1089	1960-62	2.5 5.0 7.5
1100 D	1221	1962-66	1.8 3.5 5.0
1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	2.0 4.0 6.0
1100 R	1089	1966-69	1.3 2.5 3.5
1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	1.5 3.0 4.5
1200 GRANLUCE	1221	1957-60	2.5 5.0 7.5
1200 TRASFORMABILE	1221	1957-60	6.5 13.0 20.0
1200 CABRIOLET	1221	1959-63	5.5 11.0 16.5
600 (VETRI SCORREVOLE)	653	1955-57	5.0 10.0 15.0
600 TRASF. (VETRI SCORREVOLE)	653	1956-57	5.5 11.0 16.5
600	653	1957-60	4.0 8.0 12.0
600 TRASFORMABILE	653	1957-60	4.3 8.5 12.0
600 D	767	1960-69	2.3 4.5 6.5
600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	2.5 5.0 7.5
600 MULTIPLA	653	1956-60	7.0 14.0 21.0
600 D MULTIPLA	767	1960-67	6.0 12.0 18.0
NUOVA 500	479	1957	6.0 12.0 18.0
NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	5.0 10.0 15.0
NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	5.5 11.0 16.5
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	5.0 10.0 15.0
NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	7.0 14.0 21.0
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	6.5 13.0 20.0
500 D	499	1960-65	3.5 7.0 10.0
500 F	499	1965-72	2.5 5.0 7.5
500 LISSO	499	1968-72	2.3 4.5 6.5
500 GARDINIERA	499	1960-66	2.8 5.5 8.0
500 R	594	1972-75	2.0 4.0 6.0
1800/1800 B	1795	1959-68	3.0 6.0 9.0
1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	3.5 7.0 10.0
2100	2054	1959-61	3.3 6.5 10.0
2100 SPECIALE	2054	1959-61	3.8 7.5 11.0
2100 FAMILIARE	2054	1959-61	3.8 7.5 11.0
2300	2279	1961-63	4.0 8.0 12.0
2300 SPECIALE	2279	1961-63	4.5 9.0 13.5
2300 LISSO	2279	1963-68	3.8 7.5 11.0
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	4.5 9.0 13.5
2300 LISSO FAMILIARE	2279	1963-68	4.3 8.5 12.0
2300 COUPE	2279	1961-65	6.5 13.0 20.0
2300 COUPE S	2279	1961-69	7.5 15.0 22.0
1300	1295	1961-66	1.8 3.5 5.0
1300 FAMILIARE	1295	1961-66	2.0 4.0 6.0
1500/1500 C	1481	1961-67	1.8 3.5 5.0
1500 FAMILIARE	1481	1961-67	2.0 4.0 6.0
1500 L	1481	1962-68	2.5 5.0 7.5
1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	9.0 18.0 27.0
1500 COUPE	1481	1964-65	5.0 10.0 15.0
1500 CABRIOLET	1481	1963-66	6.5 13.0 20.0
1600 SCABRIOLET	1568	1962-63	9.0 18.0 27.0
1600 SCABRIOLET	1568	1963-66	9.0 18.0 27.0
1600 SCOUPE	1568	1963-66	7.5 15.0 22.0
850 NORMALE SUPER	843	1964-68	1.3 2.5 3.8
850 DIODIMAT	843	1966-68	1.5 3.0 4.5
850 SPECIAL	843	1968-71	1.3 2.5 3.8
850 FAMILIARE	843	1965-76	1.0 2.0 3.0
850 COUPE	843	1965-68	3.0 6.0 9.0
850 SPORT COUPE	903	1968-71	2.5 5.0 7.5
850 SPIDER	843	1965-68	5.5 11.0 16.5
850 SPORT SPIDER	903	1968-72	5.0 10.0 15.0
124	1197	1966-70	1.3 2.5 3.8
124 (II SERIE)	1197	1970-74	1.0 2.0 3.0
124 FAMILIARE	1197	1966-74	1.3 2.5 3.8
124 SPECIAL	1438	1968-70	1.3 2.5 3.8
124 SPECIAL (II SERIE)	1438	1970-74	1.0 2.0 3.0
124 SPECIAL VT1600	1438	1972-74	1.5 3.0 4.5
124 SPORT COUPE	1438	1967-69	2.8 5.5 8.0
124 SPORT COUPE	1608	1969-72	2.5 5.0 7.5
124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	6.5 13.0 20.0
124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	6.5 13.0 20.0
124 SPORT COUPE Lq/B	1592	1972-74	2.0 4.0 6.0
124 SPORT SPIDER Lq/B	1592	1972-75	6.0 12.0 18.0
124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	17.5 35.0 52.5
SPORT SPIDER	1995	1979-82	5.0 10.0 15.0
SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	6.0 12.0 18.0
SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1982-87	7.5 15.0 22.0
125	1608	1967-69	1.5 3.0 4.5
125 SPECIAL	1608	1968-70	1.8 3.5 5.0
125 SPECIAL (II SERIE)	1608	1970-72	1.5 3.0 4.5
DINO COUPE	1987	1967-69	8.5 17.0 25.0
DINO 2400 COUPE	2488	1969-72	7.5 15.0 22.0
DINO SPIDER	1987	1966-69	20.0 40.0 60.0
DINO 2400 SPIDER	2488	1969-72	19.0 38.0 57.0
128	1116	1969-72	1.0 2.0 3.0
128 FAMILIARE	1116	1969-72	1.0 2.0 3.0
128 (II SERIE) SPECIAL	1116	1972-76	0.8 1.5 2.3

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
128 (II SERIE)	1116	1976-85	0.5 1.0 1.5
128 FAMILIARE (II SERIE)	1116	1972-80	0.5 1.0 1.5
128 RALLY	1290	1971-74	1.8 3.5 5.0
128 SPORT COUPE S/S L	1116	1971-75	1.8 3.5 5.0
128 3P	1116	1975-80	1.3 2.5 3.8
XI/9	1290	1972-78	3.3 6.5 10.0
XI/9 FIVE SPEED IN BERTONE	1498	1978-83	2.8 5.5 8.0
XI/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	3.0 6.0 9.0
130 BERLINA 2800	2866	1969-71	3.5 7.0 10.0
130 BERLINA 2000	3235	1971-77	4.0 8.0 12.0
130 COUPE	3235	1971-77	5.0 10.0 15.0
129/126 PERSONAL	594	1972-83	0.8 1.5 2.3
129/126 S/UP	652	1983-95	0.5 1.0 1.5
127 (I SERIE)	903	1971-77	1.0 2.0 3.0
127 (II SERIE)	903	1977-81	0.5 1.0 1.5
127 (III SERIE) UNIFICATA	903	1981-86	0.5 1.0 1.5
127 (II SERIE) DIESEL	1301	1981-83	0.5 1.0 1.5
127 PANORAMA	1049	1980-86	0.5 1.0 1.5
127 PANORAMA DIESEL	1301	1981-83	0.4 0.8 1.2
127 SPORT	1049	1978-81	1.8 3.5 5.0
127 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	1.5 3.0 4.5
147 DIESEL	1301	1983-86	0.3 0.5 0.8
131 (II SERIE) BERLINA	1301	1974-83	0.8 1.5 2.3
131 (III SERIE) PANORAMA	1301	1974-84	0.8 1.5 2.3
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301	1978-83	0.5 1.0 1.5
131 MIRAFIORI SUPERM D	1995	1978-83	0.5 1.0 1.5
131 SUPERMIRAFIORI PANORAMA	1301	1978-84	0.5 1.0 1.5
131 PANORAMA D	1995	1978-84	0.5 1.0 1.5
131 RALLY ABARTH	1995	1978-84	20.0 40.0 60.0
131 RACING	1995	1978-81	1.3 2.5 3.5
131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981-83	3.0 6.0 9.0
131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995	1981-83	2.5 5.0 7.5
132 (TUTTI I MODELLI)	1592	1972-81	0.8 1.5 2.3
132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1995	1974-83	0.5 1.0 1.5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ CORIA	1995	1974-87	2.3 4.5 6.5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ LUNGA	1995	1974-87	2.0 4.0 6.0
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL CORIA	2445	1978-87	1.8 3.5 5.0
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	1.5 3.0 4.5
ARGENTINA (TUTTI I MODELLI)	1585	1981-85	0.5 1.0 1.5
ARGENTINA DIESEL	2445	1981-85	0.5 1.0 1.5
ARGENTINA VOLUMEX	1995	1983-85	0.8 1.5 2.3
ARGENTINA TURBO DIESEL	2445	1983-85	0.5 1.0 1.5
PANDA 30	652	1980-85	1.0 2.0 3.0
PANDA 45/45 S	903	1980-85	1.0 2.0 3.0
PANDA 750/1000	770	1980-85	0.5 1.0 1.5
PANDA 4X4	965	1983-85	1.3 2.5 3.8
PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999	1980-85	1.3 2.5 3.8
PANDA SELECTA	999	1980-85	0.5 1.0 1.5
PANDA DIESEL	1302	1986-90	0.5 1.0 1.5
UNO (TUTTI I MODELLI)	903	1983-89	0.5 1.0 1.5
UNO SELECTA	1116	1988-89	0.5 1.0 1.5
UNO DIDS	1301	1983-89	0.5 1.0 1.5
UNO 60 D/DS	1698	1986-89	0.5 1.0 1.5
UNO TURBO D	1367	1986-89	0.5 1.0 1.5
UNO TURBO LE ANTISKID	1301	1985-89	1.8 3.5 5.0
UNO (II SERIE) (TUTTI I MOD.)	903	1989-95	0.5 1.0 1.5
UNO SELECTA SELECTA BEIUS	1116	1989-94	0.5 1.0 1.5
UNO 13 DIDS II SERIE	1302	1989-93	0.5 1.0 1.5
UNO 17/19 DIDS II SERIE	1698	1989-95	0.5 1.0 1.5
UNO TURBO D II SERIE	1367	1989-95	0.5 1.0 1.5
UNO TURBO LE 1400/RACING	1372	1989-93	1.3 2.5 3.5
RITMO (RITMO SUPER II SERIE)	1116	1978-82	0.5 1.0 1.5
RITMO D (I SERIE)	1714	1980-83	0.5 1.0 1.5
RITMO 85 S CABRIOLET BERTONE	1498	1981-82	1.0 2.0 3.0
RITMO 85 S CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	0.8 1.5 2.3
RITMO 70 S CABRIOLET (II S)	1301	1983-88	0.8 1.5 2.3
RITMO SUPER CABRIO 100 S	1585	1985-88	1.0 2.0 3.0
RITMO 105 IC (I SERIE)	1585	1981-82	1.3 2.5 3.8
RITMO 125 IC	1995	1981-83	3.0 6.0 9.0
RITMO (II SERIE)	1116	1982-85	0.5 1.0 1.5
RITMO D (II SERIE)	1714	1983-85	0.5 1.0 1.5
RITMO 105 IC (II SERIE)	1585	1983-85	1.0 2.0 3.0
RITMO 130 IC	1995	1983-88	2.5 5.0 7.5
RITMO (II SERIE)	1116	1985-87	0.5 1.0 1.5
RITMO D (II SERIE)	1698	1985-87	0.5 1.0 1.5
RITMO TURBO DS	1929	1986-87	0.5 1.0 1.5
REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301	1983-90	0.5 1.0 1.5
REGATA DI TURBO DS (TUTTI I M)	1698	1983-90	0.5 1.0 1.5
REGATA WEEKEND (TUTTI I M)	1301	1984-90	0.5 1.0 1.5
REGATA W.D. TURBO DS (TUTTI I M)	1698	1984-90	0.5 1.0 1.5
DUNA	1116	1987-90	0.3 0.5 0.8
DUNA WEEKEND	1116	1987-90	0.4 0.8 1.2
DUNA DS	1698	1987-90	0.3 0.5 0.8
DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	0.4 0.8 1.2
TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108	1985-95	0.5 1.0 1.5
TIPO DS TURBO DS	1697	1989-95	0.5 1.0 1.5
TIPO 2000 16V	1995	1990-96	0.8 1.5 2.3

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
TIPO 16V	1756	1989-93	0.5 1.0 1.5
TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1572	1995	0.5 1.0 1.5
TEMPRA DS TURBO DS	1929	1990-95	0.5 1.0 1.5
TEMPRA SW (TUTTI I MODELLI)	1572	1995	0.5 1.0 1.5
TEMPRA SW DS TURBO DS	1929	1990-95	0.5 1.0 1.5
TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	0.5 1.0 1.5
CROMA 1.6 (CITILE) 2.0 16V	1585	1995	0.5 1.0 1.5
CROMA 2.0 IE TURBO	1995	1985-96	0.5 1.0 1.5
CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	0.8 1.5 2.3
CROMAD	2499	1986-90	0.5 1.0 1.5
CROMA TURBO D	2499	1986-95	0.5 1.0 1.5
CROMA 1.9 TD 4D	1929	1988-95	0.5 1.0 1.5
PUNTO (TUTTI I MODELLI)	1108	1993-95	0.5 1.0 1.5
PUNTO DTD	1698	1993-95	0.5 1.0 1.5
PUNTO GT TURBO	1372	1994-99	1.3 2.5 3.8
PUNTO CABRIO	1242	1994-00	1.0 2.0 3.0
ELBA	1297	1980-90	0.3 0.5 0.8
COUPE 2.0 16V TURBO 16V	1995	1994-96	1.0 2.0 3.0
COUPE 2.0 20V TURBO 20V	1998	1996-00	1.5 3.0 4.5
BARCHETTA 16V	1747	1995-02	2.5 5.0 7.5
BARCHETTA 16V (II SERIE)	1747	2002-04	2.8 5.5 8.0
BRAVA (TUTTI I MODELLI)	1369	1974	0.5 1.0 1.5
BRAVA 1.9 D	1929	1995	0.5 1.0 1.5
BRAVO (TUTTI I MODELLI)	1369	1974	0.5 1.0 1.5
BRAVO 1.9 D	1929	1995	0.5 1.0 1.5
BRAVO HG12.0 20V	1998	1995-01	0.8 1.5 2.3
CINQUECENTO	704	1991-95	0.5 1.0 1.5
CINQUECENTO SPORTING	1108	1994-95	0.8 1.5 2.3
STILO 2.4 ABARTH SP SELESPEED	2446	2001-04	1.3 2.5 3.8
STILO 2.4 ABARTH SP SELESPEED	2446	2001-04	1.0 2.0 3.0
STILO 2.4 ABARTH SP M. SCHUMACHER	2446	2004	1.5 3.0 4.5
ULYSSE 2002 0 TURBO	1995	1994-95	0.8 1.5 2.3
ULYSSE 19 TD	1905	1994-95	0.5 1.0 1.5

FORD FRANCIA

T'BORDELAISE	2896	1924-28	8.0 16.0 24.0
A	5285	1928-32	9.0 18.0 27.0
AF	2045	1928-32	6.0 12.0 18.0
ALSACE (MAYFORD)	3621	1955-56	7.5 15.0 22.5
V8-62 (MAYFORD)	2225	1956-57	6.0 12.0 18.0
V8-66 (MAYFORD)	3621	1956-57	7.5 15.0 22.5
V8-72 (MAYFORD)	2225	1957	4.5 9.0 13.5
V8-76 (MAYFORD)	3621	1957	6.0 12.0 18.0
V8-F 81 (MAYFORD)	3621	1958-59	5.5 11.0 16.5
V8-F 82 (MAYFORD)	2225	1958-59	4.0 8.0 12.0
V8-F 92A (MAYFORD)	3621	1959-60	5.0 10.0 15.0

M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	4	3	2	1
TAUNUS 1.5M P6 (TUTTI MOD.)	1498/1699	1966-70	1.3	2.5	4.0		
17M P7A (TUTTI MOD.)	1498/1998	1967-68	1.5	3.0	4.5		
17M P7A TURNER	1498/1998	1967-68	1.5	3.0	4.5		
20M P7A (TUTTI MOD.)	1998/2293	1967-68	1.5	3.0	4.5		
20M P7A TURNER	1998	1967-68	1.5	3.0	4.5		
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	2.3	4.5	6.0		
OSI 20M T SCOLPE	1998/2293	1967-68	3.5	7.0	11.0		
17M P7B (TUTTI MOD.)	1498/2293	1968-71	1.5	3.0	4.5		
17M P7B TURNER	1498/2293	1968-71	1.5	3.0	4.5		
17M P7B CABRIOLET	1699/2293	1968-71	2.3	4.5	7.0		
20M P7B (TUTTI MOD.)	1998/2550	1968-71	1.5	3.0	4.5		
20M P7B TURNER	1998/2550	1968-71	1.5	3.0	4.5		
20M P7B (TUTTI MOD.)	2550	1969-71	1.8	3.5	5.0		
TAUNUS BERLINA (IN SERIE)	1295/1993	1971-82	0.8	1.5	2.3		
TAUNUS SW (IN SERIE)	1297/1993	1971-82	0.8	1.5	2.3		
ESCORT (TUTTI MODELLI)	940/1298	1968-74	0.8	1.5	2.3		
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	5.0	10.0	15.0		
ESCORT RS1600	1601	1971-75	6.0	12.0	18.0		
ESCORT RS1800	1855	1975-77	6.0	12.0	18.0		
ESCORT RS2000	1993	1974-77	7.0	14.0	21.0		
ESCORT RS2000	1993	1977-80	4.3	8.5	13.5		
ESCORT II SERIE (TUTTI MOD.)	1097/1597	1975-80	0.5	1.0	1.5		
ESCORT III SERIE (TUTTI MOD.)	1117/1597	1980-90	0.5	1.0	1.5		
ESCORT III SERIE D	1608/1753	1983-90	0.5	1.0	1.5		
ESCORT III SERIE CABRIOLET	1392/1597	1983-90	1.0	2.0	3.0		
ESCORT VRS (RS)	1597	1980-90	1.0	2.0	3.0		
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	1.3	2.5	4.0		
ESCORT IV SERIE (TUTTI MOD.)	1119/1796	1990-95	0.5	1.0	1.5		
ESCORT IV SERIE D	1753	1990-95	0.5	1.0	1.5		
ESCORT IV SERIE VRS	1796	1990-95	0.8	1.5	2.3		
ESCORT IV SERIE SW (TUTTI MOD.)	1119/1796	1990-95	0.5	1.0	1.5		
ESCORT IV SERIE SW D	1753	1990-95	0.5	1.0	1.5		
ESCORT RS2000 (V SERIE)	1998	1991-95	0.8	1.5	2.3		
ESCORT RS2000 4X4 (V SERIE)	1998	1993-97	1.0	2.0	3.0		
ESCORT RS TURBO COSMORTH 4X4	1993	1992-95	4.0	8.0	12.0		
ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392/1796	1990-96	1.0	2.0	3.0		
ORION III SERIE (TUTTI MOD.)	1297/1598	1983-90	0.5	1.0	1.5		
ORION III SERIE D	1608/1753	1983-90	0.5	1.0	1.5		
ORION III SERIE (TUTTI MODELLI)	1297/1598	1990-93	0.5	1.0	1.5		
ORION III SERIE D	1753	1990-93	0.5	1.0	1.5		
CAPRI III SERIE (TUTTI MOD.)	1305/2293	1969-73	1.8	3.5	5.0		
CAPRI III SERIE (TUTTI MOD.)	1293/2994	1974-78	1.3	2.5	3.8		
CAPRI IV SERIE (TUTTI MOD.)	1296/2994	1978-87	1.0	2.0	3.0		
CAPRI 2600 RS	2657	1970-73	12.5	25.0	37.0		
CAPRI 2800 RS TURBO	2792	1981-83	3.5	7.0	10.0		
CONSUL GRANADA BERLINA SERIE	1699/2994	1972-77	0.8	1.5	2.3		
CONSUL GRANADA SW SERIE	1699/2994	1972-77	0.8	1.5	2.3		
GRANADA BERLINA I SERIE	1699/2792	1977-85	0.5	1.0	1.5		
GRANADA D II SERIE	1948/2499	1977-85	0.5	1.0	1.5		
GRANADA S W II SERIE	1699/2792	1977-85	0.5	1.0	1.5		
GRANADA D SW II SERIE	1948/2499	1978-85	0.5	1.0	1.5		
FESTIA VII SERIE (TUTTI MOD.)	957/1392	1976-88	0.5	1.0	1.5		
FESTIA II SERIE D	1608	1983-88	0.5	1.0	1.5		
FESTIA XR2	1598	1981-88	0.8	1.5	2.3		
FESTIA XR3i	1598/1796	1989-95	0.5	1.0	1.5		
FESTIA TURBO	1597	1990-93	1.0	2.0	3.0		
FESTIA III SERIE (TUTTI MOD.)	1001/1796	1989-95	0.5	1.0	1.5		
FESTIA III SERIE D	1753	1989-95	0.5	1.0	1.5		
SIERRA (TUTTI MODELLI)	1294/2955	1982-92	0.5	1.0	1.5		
SIERRAS W (TUTTI MODELLI)	1595/2294	1982-92	0.5	1.0	1.5		
SIERRA DIESEL TD (TUTTI MOD.)	1753/2204	1982-92	0.5	1.0	1.5		
SIERRA D TD SW (TUTTI MOD.)	1753/2204	1982-92	0.5	1.0	1.5		
SIERRA XR4i	2792	1982-85	0.8	1.5	2.3		
SIERRA XR4i 4X4 (2BI 4X4)	2792/2955	1985-92	0.8	1.5	2.3		
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-89	0.8	1.5	2.3		
SIERRA 2.9i 4X4	2955	1988-92	0.8	1.5	2.3		
SIERRA 2.9i 4X4 SW	2953	1988-92	0.8	1.5	2.3		
SIERRA RS COSMORTH	1993	1986-87	7.5	15.0	22.0		
SIERRA RS 500 COSMORTH	1993	1987	10.0	20.0	30.0		
SIERRA COSMORTH 4X4 (5 VOLUMI)	1993	1988-93	5.0	10.0	15.0		
RS200	1803	1985-86	37.5	75.0	110.0		
SCORPIO (TUTTI MODELLI)	1796/2955	1985-94	0.5	1.0	1.5		
SCORPIO D TD (TUTTI MOD.)	2498	1986-94	0.5	1.0	1.5		
SCORPIO SW (TUTTI MODELLI)	1998/2955	1991-94	0.5	1.0	1.5		
SCORPIO TD SW	2498	1991-94	0.5	1.0	1.5		
SCORPIO 2.8i2 9i 4X4	2792/2955	1986-94	0.5	1.0	1.5		
SCORPIO 2.9i2 4i 4X4	2955	1991-94	0.8	1.5	2.3		
SCORPIO 2.9i2 9i 4X4 SW	2955	1991-94	0.8	1.5	2.3		
SCORPIO 2.0i2 2.0i 1.6V SW (RS)	1998	1994-95	0.5	1.0	1.5		
SCORPIO 2.0i2 2.0i 1.6V SW (RS)	1998	1994-95	0.5	1.0	1.5		
SCORPIO TD (11 S)	2500	1994-95	0.5	1.0	1.5		
SCORPIO TD SW (11 S)	2500	1994-95	0.5	1.0	1.5		
SCORPIO 2.9i 1.6V 2.4V (11 S)	2955	1994-98	0.8	1.5	2.3		
SCORPIO 2.9i 1.6V 2.4V SW (11 S)	2955	1994-98	0.8	1.5	2.3		
MONDEO 4 P5 P (TUTTI MOD.)	1597/1998	1993-95	0.5	1.0	1.5		
MONDEO 2.5 V6 2.4V ST200	2544	1994-99	0.5	1.0	1.5		
MONDEO SW (TUTTI MODELLI)	1597/1998	1993-95	0.5	1.0	1.5		

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	4	3	2	1
MONDEO 2.5 V6 2.4V SW ST200	2544	1994-99	0.8	1.5	2.3		
MONDEO TD 4P5P	1753	1993-95	0.5	1.0	1.5		
MONDEO TD SW	1753	1993-95	0.5	1.0	1.5		
GALAXY 2016V	1998	1995	0.7	1.5	2.2		
GALAXY TD	1896	1995	0.7	1.5	2.2		
GALAXY 28 VRS (I SERIE)	2792	1995-04	1.3	2.5	3.5		
PLUMA	1388/1679	1997-01	0.8	1.5	2.3		
COUGAR 2.0 16V (2.5 V6 2.4V)	1988/2544	1999-01	0.8	1.5	2.3		
MONDEO 2.5 V6 2.4V (II SERIE)	2495	2000-04	0.5	1.0	1.5		
MONDEO 2.5 V6 2.4V SW (II SERIE)	2495	2000-04	0.8	1.5	2.3		
MONDEO 3.0 V6 ST200 (II SERIE)	2967	2002-04	1.3	2.5	3.5		
SPORTKA	1597	2003-04	1.0	2.0	3.0		
STREETKA	1597	2003-04	1.5	3.0	4.5		
FOCUS ST 1700 ST 170 SW	1988	2002-04	1.5	3.0	4.5		
FOCUS RS 215	1988	2003-04	2.5	5.0	7.5		

FORD GRAN BRETAGNA

PREFECT E93A E93A	1172	1983-83	3.0	6.0	9.0		
POPULAR 103 E	1172	1983-89	2.5	5.0	7.5		
PREFECT 107 E	997	1989-91	2.0	4.0	6.0		
ANGLIA E94AE 494A	993	1989-93	2.5	5.0	7.5		
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1983-82	2.0	4.0	6.0		
ANGLIA ANGLIA ESTABE 105 E	997	1989-87	2.0	4.0	6.0		
ANGLIA SUPER SUPER ESTABE 125 E	1198	1962-65	2.0	4.0	6.0		
CONSUL (TUTTI MOD.)	1508	1951-56	1.8	3.5	5.0		
CONSUL MK2 (TUTTI MOD.)	1705	1956-62	2.0	4.0	6.0		
CONSUL CONVERTIBILE	1508	1952-56	2.3	4.5	7.0		
CONSUL CONVERTIBILE MK2	1705	1956-62	3.0	6.0	9.0		
CONSUL S15	1340/1498	1961-63	1.8	3.5	5.0		
CONSUL CAPRI	1340/1498	1961-64	2.3	4.5	7.0		
CORSAR (TUTTI MODELLI)	1498/1996	1964-70	1.5	3.0	4.5		
CORTINA MK2 (TUTTI MOD.)	1198/1500	1962-66	1.3	2.5	4.0		
CORTINA LOTUS MK2	1558	1964-66	16.0	32.0	48.0		
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	10.0	20.0	30.0		
ZEPHYR SX	2262	1951-56	2.0	4.0	6.0		
ZEPHYR CONVERTIBILE	2262	1952-56	2.8	5.5	8.0		
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	2.0	4.0	6.0		
ZEPHYR MK2	2553	1956-62	2.3	4.5	7.0		
ZEPHYR MK2 CONVERTIBILE	2553	1956-62	3.0	6.0	9.0		
ZODIAC MK2	2553	1956-62	2.3	4.5	7.0		
ZODIAC MK2 CONVERTIBILE	2553	1956-62	3.0	6.0	9.0		
ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	1.8	3.5	5.0		
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	2.0	4.0	6.0		
ZODIAC MK3	2553	1962-66	2.0	4.0	6.0		
ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	1.3	2.5	4.0		
ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	1.5	3.0	4.5		
ZODIAC MK4	2994	1966-72	1.8	3.5	5.0		

FORD STATI UNITI

GPW	2199	1941-45	12.5	25.0	37.5		
MULTI M 15 (A1/A2)	2319	1959-88	5.0	10.0	15.0		
BRONCO	2788/4946	1966-75	3.0	6.0	9.0		
BRONCO	4918/5766	1976-96	2.5	5.0	7.5		
BRONCO II	2347/2930	1983-86	2.0	4.0	6.0		
MAVERICK 2.7 TD	2663	1992-96	1.5	3.0	4.5		
EXPLORER	3988	1990-94	2.0	4.0	6.0		
EXPLORER	3988/4942	1995-04	2.5	5.0	7.5		
THUNDERBOLT	3950	2001-04	5.0	10.0	15.0		
GT	5409	2004	110.0	220.0	350.0		

GAZ RUSSIA

6P MIAM	2430	1953-73	1.8	3.5	5.0		
---------	------	---------	-----	-----	-----	--	--

GIANNINI ITALIA

750 TV	797	1962-64	7.5	15.0	22.5		
850 GT/800 GT	848/901	1963-64	8.5	17.0	25.5		
500 GT	586	1963-65	6.5	13.0	19.5		
500 TV/TV S	498	1963-65	7.5	15.0	22.5		
500 TV (TUTTI MODELLI)	498	1965-72	6.0	12.0	18.0		
500 TV R500GT R	594/694	1973-75	6.5	13.0	19.5		
990 GT (TUTTI MODELLI)	586	1964-72	9.0	18.0	27.0		
990 CORSA REPLICA	652	1993	4.0	8.0	12.0		
650 NP (TUTTI MODELLI)	652	1970-72	4.5	9.0	13.5		
1300 S/1500 GL	1295/1481	1963-67	2.8	5.5	8.0		
850/950/1000 (TUTTI MODELLI)	845/980	1964-71	5.0	10.0	15.0		
850/950/1000 COUPE	845/980	1965-72	7.0	14.0	21.0		
850/950/1000 SPIDER	845/980	1965-72	7.5	15.0	22.5		
850/950 VIGNALE (TUTTI MODELLI)	843/930	1964-68	5.0	10.0	15.0		
850/100							

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000		
			4	3	2
S800	791	1966-70	6.0	120	18.0
N50/N400/N600	354/599	1969-74	1.8	3.5	5.0
CVK (TUTTI MODELLI)	1342/1520	1984-91	0.5	1.0	1.5
CVK CRX	1590	1984-91	1.8	3.5	5.0
CVK (TUTTI MODELLI)	1343/1595	1991-95	0.5	1.0	1.5
CVK	1495/1595	1992-99	2.0	4.0	6.0
CIY/JAZZ	1238/1296	1986-95	0.5	1.0	1.5
PRELUDE 2.0I/2.0I/16-4MS	1958	1987-90	1.0	2.0	3.0
PRELUDE 2.0I/2.0I/16V-4MS	1996/2259	1991-96	1.3	2.5	3.5
PRELUDE 2.0I/2.0I/16V	1996/2259	1996-02	1.3	2.5	3.5
LEGEND 2.7I/16-24V COUPE	2675	1988-90	1.0	2.0	3.0
LEGENDS 2I/351V/6-24V COUPE	3206/3474	1991-98	1.5	3.0	4.5
NSX	2977/3179	1990-04	12.5	25.0	35.0
CR-V	1975/1997	1995-04	1.5	3.0	4.5
INTEGRA TYPE R	1797	1997-99	1.8	3.5	5.0
HRV 3.5 PORT E	1590	1998-04	0.5	1.0	1.5
S2000	1996	1999-04	4.0	8.0	12.0
ACCORD (TUTTI MODELLI)	1850/2675	1995	0.5	1.0	1.5
SHUTTLE	2156	1994-95	0.7	1.5	2.2

HOTCHKISS FRANCIA

686	3485	1936-50	6.0	120	18.0
864	2312	1938-50	4.0	8.0	12.0
13.50 ANJOU	2312	1950-54	5.0	10.0	15.0
20.50 ANJOU	3485	1950-54	6.0	120	18.0

HUMBER GRAN BRETAGNA

SNPE 80	3498	1932-35	12.5	25.0	37.5
SNPE	4086	1935-37	13.5	27.0	40.0
SNPE	3180	1937-39	11.0	22.0	33.0
SNPE	2751	1945-48	5.5	11.0	16.5
PULLMAN	3498	1932-35	13.0	26.0	40.0
PULLMAN	4086	1935-39	14.0	28.0	42.0
PULLMAN MK I	4086	1945-48	7.0	14.0	21.0
PULLMAN MK II/III/IV	4086/4139	1948-54	8.0	16.0	24.0
SNPE IMPERIAL	4086	1937-39	14.0	28.0	42.0
SUPER SNPE	4086	1938-40	7.0	14.0	21.0
SUPER SNPE MK I	4086	1945-48	6.5	13.0	20.0
SUPER SNPE MK II/MK III	4086	1948-52	7.5	15.0	22.5
SUPER SNPE MK IV/VI/VII/VIII	4139	1952-57	6.0	12.0	18.0
SUPER SNPE SER. II/III/IV	2651/2965	1958-67	3.5	7.0	10.0
IMPERIAL MK I/II/III/IV	4086/4139	1949-54	8.0	16.0	24.0
HAWK MK III	1944	1945-48	5.0	10.0	15.0
HAWK MK II/IV/V/VI/VII/VIII	1944/2267	1948-57	3.5	7.0	10.0
HAWK SER. I/II/III/IV/V	2267	1957-67	2.8	5.5	8.0
NEW IMPERIAL	2965	1964-67	4.0	8.0	12.0
SCEPTRE	1592	1963-65	2.5	5.0	7.5
SCEPTRE MK II	1725	1965-67	2.3	4.5	7.0
SCEPTRE MK III	1725	1967-76	1.5	3.0	4.5
15.96	2815	1919-28	6.5	13.0	20.0
105	1593	1919-23	5.0	10.0	15.0
108	1743	1921	5.0	10.0	15.0
11.4	1743	1922-25	6.0	12.0	18.0
818	985	1922-25	4.5	9.0	13.5
920	1056	1925-28	4.5	9.0	13.5
1225	1795	1925-27	6.0	12.0	18.0
1440	2050	1927-29	6.5	13.0	20.0
2035	3075	1927-28	12.5	25.0	37.0
2065	3075	1929-30	12.5	25.0	37.0
928	1056	1929-30	5.0	10.0	15.0
650	2110	1929	6.0	12.0	18.0
1650	2110	1928-32	9.0	18.0	27.0
1660	2276	1932-35	9.0	18.0	27.0
12 HP	1669	1933-37	5.5	11.0	16.5
18 HP	2751	1935-37	8.0	16.0	24.0
16 HP	2576	1937-39	7.5	15.0	22.5
2570 SNPE	3498	1930-35	12.5	25.0	37.5

HUMMER STATI UNITI

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

HYUNDAI COREA DEL SUD

PONY I SERIE (TUTTI MOD.)	1238/1598	1975-82	0.4	0.8	1.2
PONY II SERIE (TUTTI MOD.)	1238/1598	1982-90	0.3	0.5	0.8
PONY I/SERIE (TUTTI MOD.)	1299/1468	1990-94	0.3	0.5	0.8
PONY COUPE	1468	1980-82	0.4	0.8	1.2
SCOUPE	1468/1495	1990-95	0.4	0.8	1.2
COUPE (III SERIE)	1600/1975	1996-01	0.5	1.0	1.5
LANTRA (TUTTI MOD.)	1468/1856	1990-95	0.3	0.5	0.8
SONATA (TUTTI MOD.)	1796/1997	1988-95	0.3	0.5	0.8
COUPE/TIBURON	1599/2656	2002-04	0.5	1.0	1.5
ACCENT (TUTTI MOD.)	1341/1495	1994-95	0.3	0.5	0.8

IATO ITALIA

16.9 TDZ0GHT	1580/1995	1991-93	0.5	1.0	1.5
--------------	-----------	---------	-----	-----	-----

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000		
			4	3	2

INNOCENTI ITALIA

A40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	1.5	3.0	4.5
A40 S	1098	1963-67	1.8	3.5	5.0
950 SPIDER	948	1960-63	3.5	7.0	10.0
1100 SPIDER	1098	1963-68	3.5	7.0	10.0
1100 C COUPE	1098	1967-69	3.0	6.0	9.0
INS/IMPSS	1098	1963-70	2.0	4.0	6.0
JL/J4S/15	1098	1964-73	1.5	3.0	4.5
MINIMINOR 33 CV DIN	848	1965-67	2.3	4.5	7.0
MINIMINOR 37 CV DIN	848	1967-68	2.0	4.0	6.0
MINIMINOR MK2	848	1968-70	1.8	3.5	5.0
MINIMINOR MK3	848	1970-72	1.8	3.5	5.0
MINICOOPER	998	1966-68	5.0	10.0	15.0
MINICOOPER MK2	998	1968-70	4.5	9.0	13.5
MINICOOPER MK3	998	1970-72	4.0	8.0	12.0
MINI MK LEGNO	848	1966-68	2.8	5.5	8.0
MINI MK LEGNO	848	1968-70	2.5	5.0	7.5
MINI MK ME TALLICA	848	1970-72	1.8	3.5	5.0
MINI MK3 LEGNO	848	1970-72	2.3	4.5	7.0
MINI MK3 ME TALLICA	848	1970-72	1.8	3.5	5.0
MINI 1000 (TUTTI) EXPORT	998	1972-75	1.5	3.0	4.5
MINICOOPER 1300 (EXPORT)	1275	1972-76	3.8	7.5	11.5
MINIMATIC 1000	998	1972-74	1.8	3.5	5.0
MINI 1000	998	1972-74	1.8	3.5	5.0
REGENT	1275/1485	1974-76	0.5	1.0	1.5
MINI 90/120 (TUTTI MOD.)	998/1275	1974-82	0.8	1.5	2.3
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	1.8	3.5	5.0
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	1.5	3.0	4.5
3 CILINDRI (TUTTI MODELLI)	993	1982-87	0.5	1.0	1.5
3 DIESEL/MINIDIESEL	993	1983-87	0.4	0.8	1.2
650	617	1984-90	0.5	1.0	1.5
990	993	1986-90	0.5	1.0	1.5
990 DIESEL	993	1987-90	0.4	0.8	1.2
550	548	1988-90	0.5	1.0	1.5
SMALL 500	659	1991-92	0.5	1.0	1.5
SMALL 990	993	1991-92	0.5	1.0	1.5
ELBA 15 3 P5 P	1498	1992-95	0.4	0.8	1.2
ELBA 17 05 PORTIE	1697	1992-95	0.4	0.8	1.2
KORAL 45/55	903/1116	1991-93	0.3	0.5	0.8
KORAL CABRIO 65	1301	1992-93	0.4	0.8	1.2

INTERNATIONAL HARVESTER STATI UNITI

SCOUT	2491-4375	1961-68	3.0	6.0	9.0
SCOUT	3203-4976	1969-75	2.5	5.0	7.5
SCOUT	5203-6633	1976-82	2.5	5.0	7.5

ISO ITALIA

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

ISO RIVOLTA ITALIA

GT 300 (R 300)	5359	1962-70	35.0	70.0	105.0
GT 340 (R 340)	5359	1962-70	37.5	75.0	112.5
45 (4 SPORT) (R 45) (DINAR 10)	5359/5762	1967-74	15.0	30.0	45.0
LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	20.0	40.0	60.0
LELE 116	5762	1972-74	22.5	45.0	67.5
LELE SPORT «MARLBOR»	5762	1972-74	25.0	50.0	75.0
GRIFO GL (300-365 CV) (R)	5359	1965-70	75.0	150.0	225.0
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	125.0	250.0	375.0
GRIFO RB	5762	1971-74	100.0	200.0	300.0
GRIFO R9 CAN AM	6998	1971-74	125.0	250.0	375.0

ISOTTA FRASCHINI ITALIA

TIPO 8	5898	1919-24	250.0	500.0	750.0
TIPO 8A	7370	1924-30	300.0	600.0	900.0
TIPO 8B	7370	1930-32	350.0	700.0	1000.0
TIPO 8AS	7370	1924-30	350.0	700.0	1000.0
TIPO 8AS S	7370	1928-32	375.0	750.0	1100.0

ISUZU GIAPPONE

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

ITALA ITALIA

TIPO 50 - 2535 HP	2813	1919-26	18.0	36.0	54.0
TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	16.5	33.0	50.0
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	22.5	45.0	70.0

JAGUAR GRAN BRETAGNA

SS1 COUPE/CABRIOLET	2054/2663	1932-36	42.5	85.0	130.0
SS2 COUPE/CABRIOLET	1052/1343	1932-36	37.5	75.0	100.0
SS90 ROADSTER	2663	1935	75.0	150.0	220.0
SS100 ROADSTER	2663/3485	1936-41	200.0	400.0	600.0
11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	20.0	40.0	60.0
11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	20.0	40.0	60.0
11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	30.0	60.0	90.0
21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	20.0	40.0	60.0
21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	20.0	40.0	60.0
21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	30.0	60.0	90.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000		
			4	3	2

31/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	20.0	40.0	60.0
31/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	20.0	40.0	60.0
31/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	30.0	60.0	90.0
31/2 LITRE DROP HEAD COUPE	3485	1945-49	27.5	55.0	80.0
XX1200 I.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	75.0	150.0	220.0
XX1200 I.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	50.0	100.0	150.0
XX1200 DROP HEAD COUPE	3442	1951-54	27.5	55.0	80.0
XX1200 DROP HEAD COUPE	3442	1953-54	40.0	80.0	120.0
XX1400 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	40.0	80.0	120.0
XX1400 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	22.5	45.0	65.0
XX1400 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	32.5	65.0	100.0
XX1500 OPEN TWO SEATER	3442/3781	1957-61	30.0	60.0	90.0
XX1500 OPEN TWO SEATER	3442/3781	1958-61	32.5	65.0	100.0
XX1500 FIXED HEAD COUPE	3442/3781	1957-61	20.0	40.0	60.0
XX1500 FIXED HEAD COUPE	3442/3781	1958-61	22.5	45.0	70.0
XX1500 DROP HEAD COUPE	3442/3781	1957-61	25.0	50.0	75.0
XX1500 DROP HEAD COUPE	3442/3781	1958-61	27.5	55.0	80.0
C TYPE	3442	1951-53	1.000.0	2000.0	3000.0
D					

M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
XCR100	3996	2001	8.0	16.0	24.0	
X18 CONVERTIBILE	3996-4196	1996-04	8.0	16.0	24.0	
XCR CONVERTIBILE	3996-4196	1998-04	9.0	18.0	27.0	
XCR100 CONVERTIBILE	3996	2001	10.0	20.0	30.0	
S-TYPE 25.0 V6	2497-2967	1998-04	1.8	3.5	5.0	
S-TYPE 4.0 H2 V8	3996-4196	1998-04	2.3	4.5	6.5	
S-TYPE 4.2R	4196	2002-04	3.0	6.0	9.0	
XJR15	5993	1991	150.0	300.0	450.0	
X-TYPE 2.0 V6 4V/ESTATE	2099	2002-04	1.3	2.5	3.5	
X-TYPE V6 2.5 4V/ESTATE	2495	2001-04	1.5	3.0	4.5	
X-TYPE V6 3.0 4V/ESTATE	2968	2001-04	1.8	3.5	5.0	
X16 3.0 V6 (X350)	2967	2002-04	4.0	8.0	12.0	
X18 3.5 V8 (X350)	3555	2002-04	4.5	9.0	13.5	
X18 4.2 V8 (X350)	4196	2002-04	5.0	10.0	15.0	
X18 4.2 V8 S/C (X350)	4196	2002-04	6.0	12.0	18.0	
X18 4.2 V8 SUPERS/C (X350)	4196	2003-04	7.0	14.0	21.0	
XJR V6 (X350)	4196	2004	7.0	14.0	21.0	

JEEP STATI UNITI

M86GPW	2199	1941-45	12.5	25.0	35.0	
GPA	2199	1942-43	11.0	22.0	33.0	
M58	2199	1950-52	9.0	18.0	27.0	
M38A1	2199	1952-68	7.0	14.0	21.0	
STATION WAGON	2199-3703	1946-62	7.5	15.0	22.0	
M422 MIGHTY WHITE	1775	1959-72	4.0	8.0	12.0	
CJ-2A/B/C/B	2199	1945-67	5.0	10.0	15.0	
CJ-5	2199	1955-65	4.0	8.0	12.0	
CJ-5	2199-3801	1966-70	3.5	7.0	10.0	
CJ-5	2199-4981	1971-79	3.5	7.0	10.0	
CJ-5	2475-4981	1980-85	3.5	7.0	10.0	
CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	6.0	12.0	18.0	
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	6.0	12.0	18.0	
CJ-6	2199	1955-65	3.5	7.0	10.0	
CJ-6	2199-3801	1966-70	2.5	5.0	7.5	
CJ-6	2199-4981	1971-79	3.0	6.0	9.0	
CJ-6	2475-4981	1980-85	3.0	6.0	9.0	
CJ-7	2199-4981	1976-79	3.5	7.0	10.0	
CJ-7	1995-4981	1980-86	3.5	7.0	10.0	
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	6.5	13.0	20.0	
CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	6.0	12.0	18.0	
WRANGLER (YJ)	2464-4255	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)	2409-3964	1996-04	5.0	10.0	15.0	
JEEPSTER	2199-2628	1947-51	5.0	10.0	15.0	
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	4.0	8.0	12.0	
WAGONEER	3777-5359	1962-73	4.0	8.0	12.0	
WAGONEER	4235-5896	1974-83	3.5	7.0	10.0	
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	3.0	6.0	9.0	
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	2.5	5.0	7.5	
CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	1.0	2.0	3.0	
CHEROKEE	2464-3964	1984-99	1.5	3.0	4.5	
WAGONEER	2466-3956	1984-92	2.0	4.0	6.0	
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	2.0	4.0	6.0	
GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	1.5	3.0	4.5	
GRAND CHEROKEE (HS)	3956-4701	1998-04	2.5	5.0	7.5	
GRAND CHEROKEE TD (HS)	2688-3124	1998-04	2.0	4.0	6.0	
CHEROKEE (HS/SERIE)	2429-3700	2001-04	2.3	4.5	6.5	
CHEROKEE TD (HS/SERIE)	2499-2755	2001-04	1.8	3.5	5.0	

JENSEN GRAN BRETAGNA

PW	3860-4274	1946-52	11.5	23.0	35.0	
INTERCEPTOR COUPE/CONV.	3993	1949-58	15.0	30.0	45.0	
S415-A1 R541 S	3993-5354	1953-63	20.0	40.0	60.0	
CVB	5916-6276	1962-66	17.5	35.0	50.0	
INTERCEPTOR II (N/SERIE)	6276-7212	1966-76	19.0	38.0	62.0	
FF1/N/SERIE	6276-7212	1967-72	22.5	45.0	65.0	
INTERCEPTOR IIS CONVERTIBILE	7212	1974-76	20.0	40.0	60.0	
INTERCEPTOR SP	7212	1971-72	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	
S-YB	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	1957	4.0	8.0	12.0	
10	1166	1936-39	4.0	8.0	12.0	
JAYLUN PW/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	5.0	10.0	15.0	
INTERCEPTOR	1486	1950-54	6.5	13.0	20.0	

KIA COREA DEL SUD

PRIDE (TUTTI MODELLI)	1138-1323	1991-95	0.3	0.5	0.8	
SEPHIA (TUTTI MODELLI)	1598-1993	1993-95	0.3	0.5	0.8	
SPORINGE	1998	1993-95	0.5	1.0	1.5	
SPORINGE DIESEL	2184	1993-95	0.5	1.0	1.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
LADA RUSSIA						
NVA	1568	1976-81	0.5	1.0	1.5	
NVA	1568-1905	1982-95	0.8	1.5	2.3	
NVA MASTER	1568-1690	1995	1.0	2.0	3.0	
Z107 BERLINA	1198-1690	1992-95	0.3	0.5	0.8	
Z104-S/Z105 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

11.9/12.2/4	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.)	2951-3181	1929-33	12.5	25.0	38.0	
16/65	2409-2692	1926-28	12.5	25.0	38.0	
16/80	1991	1933	12.5	25.0	38.0	
M45 RAPIDE M45	4453	1933-34	25.0	50.0	75.0	
LG45	5689-4453	1935-36	27.5	55.0	80.0	
LG6	4453	1938-39	25.0	50.0	75.0	
4 1/2 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 MURRA	3929	1966-68	300.0	600.0	900.0	
P400 MURRAS	3929	1968-71	350.0	700.0	1000.0	
P400 MURRA SV	3929	1971-73	400.0	800.0	1200.0	
ESPERA	3929	1968-78	35.0	70.0	105.0	
ISLERQ/ISLEROS	3929	1968-70	50.0	100.0	150.0	
JARAMA/JARAMAS	3929	1970-76	25.0	50.0	75.0	
P.250 S2+2 URRACO	2462	1970-75	15.0	30.0	45.0	
URRACO P200	1994	1974-79	12.5	25.0	38.0	
URRACO P250	2462	1976-79	15.0	30.0	45.0	
URRACO P500	2996	1974-79	17.5	35.0	50.0	
SILHOUETTE	2996	1977-79	35.0	70.0	105.0	
JALPA P350 GTS	3485	1983-88	20.0	40.0	60.0	
COUNTACH IP400	3929	1973-78	80.0	160.0	240.0	
COUNTACH IP400S	3929	1978-82	70.0	140.0	210.0	
COUNTACH SP2000S	4754	1982-84	65.0	130.0	200.0	
COUNTACH QUATTROVIVOLE	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/DIABLO VT	5707	1991-00	32.5	65.0	100.0	
DIABLO D/VI/RTZ	5707	1995-01	36.0	72.0	110.0	
DIABLO GT/RTZ	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	6178	1919-28	22.5	45.0	70.0	
21	3100-3327	1923-31	15.0	30.0	45.0	
30	4437	1928-33	20.0	40.0	60.0	
40	6180	1928-31	20.0	40.0	60.0	
10	1203	1932-35	5.0	10.0	15.0	
18	2504	1933-34	9.0	18.0	27.0	
LIGHT 6	1378	1933-37	6.0	12.0	18.0	
E 18	2390	1935	9.0	18.0	27.0	
SPECIALS-8	4625	1936-39	15.0	30.0	45.0	
11	1444	1936-39	4.0	8.0	12.0	
18	2565	1936-39	9.0	18.0	27.0	
ROADRIDER	1527	1937-38	5.0	10.0	15.0	
14	1809	1937-39	5.5	11.0	16.5	
10	1287	1946-51	4.0	8.0	12.0	
H LEDA	1968	1950-54	3.5	7.0	10.0	

LANCIA ITALIA

LAMBDA I/SERIE TORPEDO	2120	1922-23	100.0	200.0	300.0	
LAMBDA II/NIVIS/TORPEDO	2120	1923-26	50.0	100.0	150.0	
LAMBDA VI/SERIE TORPEDO	2570	1927	50.0	100.0	150.0	
LAMBDA VIII/SERIE TORPEDO	2570	1928-31	50.0	100.0	150.0	
DILAMBDA II/SERIE BERLINA	3960	1928-32	60.0	120.0	180.0	
ASTURA II/NIVIS/SERIE BERL.	2604-2972	1931-39	40.0	80.0	120.0	
ARTENA BERLINA	1925	1931-34	17.5	35.0	50.0	
AUGUSTA BERLINA	1296	1933-36	12.5	25.0	35.0	
APRILIA BERLINA	1351	1937-39	17.5	35.0	50.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	16.0	32.0	48.0	
APRILIA 1500	1485	1945-49	15.0	30.0	45.0	
ARDEA III/SERIE BERLINA	905	1939-48	7.0	14.0	21.0	
ARDEA II/SERIE	905	1948-49	6.0	12.0	18.0	
ARDEA IV/SERIE	905	1949-53	5.0	10.0	15.0	
AURELIA B10	1754	1950-52	10.0	20.0	30.0	
AURELIA B15						

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	4	5	6
BEA 13/14/16/18 SERIE	1297-1756	1972-75	1.0	20	3.0	
BEA 13/16/20 II SERIE	1297-1995	1975-79	0.8	15	2.3	
BEA 16/20 III SERIE	1585-1995	1979-82	0.8	15	2.3	
BEA 16/20 III SERIE	1592-1756	1973-75	1.8	35	5.0	
BEA COUPE 13/14/18/20 III S	1297-1995	1975-81	1.5	30	4.5	
BEA COUPE 13/16/20 III S	1366-1995	1981-84	1.8	35	5.0	
BEA COUPE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2.5	50	7.5	
BEA HPE 16/18/20 SERIE	1592-1756	1975	1.8	35	5.0	
BEA HPE 16/20 III SERIE	1585-1995	1975-81	1.5	30	4.5	
BEA HPE EXECUTIVE 16/20 IE	1585-1995	1981-84	1.8	35	5.0	
BEA HPE EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2.5	50	7.5	
BEA SPIDER 16/18/20 III S	1585-1995	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 Z 01 E	1995	1980-84	0.5	10	1.5	
BEA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	1.3	25	4.0	
STRATOS HF	2488	1973-78	100.0	2000	300.0	
DELIA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	0.5	10	1.5	
DELIA GT 1600 GT IE	1585	1982-93	1.0	20	3.0	
DELIA HF TURBO	1585	1983-86	2.0	40	6.0	
DELIA HF TURBO IE	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 E VOLUZIONE	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 2000/2500 I SERIE	1999-2494	1976-79	1.5	30	4.5	
GAMMA 2000 I SERIE	1999	1980-84	1.8	35	5.0	
GAMMA 2500/2500 IE SERIE	2484	1980-84	2.0	40	6.0	
GAMMA 2000 COUPE I SERIE	1999	1976-79	2.5	50	7.5	
GAMMA 2500 COUPE I SERIE	2484	1976-79	2.8	55	8.0	
GAMMA 2000 COUPE II SERIE	1999	1980-84	3.0	60	9.0	
GAMMA 2500 IE COUPE II SERIE	2484	1980-84	3.3	65	10.0	
OST RALLY	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	
THEMA 1E	1995	1984-88	1.3	25	3.5	
THEMA 2.0 IE 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 R32	2927	1986-87	6.0	120	18.0	
THEMA 2.0 IE TURBO SW	1995	1986-88	2.3	45	6.5	
THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1.3	25	3.5	
THEMA 1.6 IE 16V I SERIE	1995	1988-92	1.0	20	3.0	
THEMA 2.0 IE 16V TURBO I SERIE	1995	1988-92	2.0	40	6.0	
THEMA V6 II SERIE	2849	1988-92	1.8	35	5.0	
THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1988-92	1.3	25	3.5	
THEMA R32 II SERIE	2927	1988-92	6.0	120	18.0	
THEMA 1.6 V SW II SERIE	1995	1988-92	1.3	25	3.5	
THEMA 2.0 IE 16V TURBO SW II S	1995	1988-92	2.3	45	6.5	
THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1988-92	1.3	25	3.5	
THEMA 2.0 IE 16V III SERIE	1995	1992-94	1.0	20	3.0	
THEMA 2.0 IE 16V TURBO III SERIE	1995	1992-94	2.0	40	6.0	
THEMA 3.0 V6 III SERIE	2959	1992-94	2.0	40	6.0	
THEMA TURBO DS III SERIE	2500	1992-94	1.3	25	3.5	
THEMA 2.0 IE 16V SW III SERIE	1995	1992-94	1.3	25	3.5	
THEMA 2.0 IE 16V TURBO SW III S	1995	1992-94	2.3	45	6.5	
THEMA 3.0 V6 III SERIE SW	2959	1992-94	2.3	45	6.5	
THEMA TURBO DS SW III SERIE	2500	1992-94	1.3	25	3.5	
DEORA (TUTTI I MODELLI)	1581-1995	1989-95	0.5	10	1.5	
DEORASW (TUTTI I MODELLI)	1581-1995	1994-95	0.7	15	2.2	
DEORASW INTEGRALE	1995	1994-95	1.0	20	3.0	
DEORA TURBO DS	1929	1989-95	0.5	10	1.5	
DEORASW TURBODS	1929	1994-95	0.7	15	2.2	
DEORA 2.0 IE TURBO HF	1995	1992-94	1.0	20	3.0	
DEORA 2.0 IE TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.0	20	3.0	
K20 20V/24 20V	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 S2.0 TURBO 20V	1998	2001-04	1.3	25	3.5	
THE S2.4 20V	2446	2001-04	1.0	20	3.0	
THE S3.0 V6	2959	2001-04	1.5	30	4.5	
THE S3.2 V6	3179	2003-04	1.8	35	5.0	
DELIA 1.6/18/20 (II SERIE)	1581-1756	1993-95	0.5	10	1.5	
DELIA 2.0 16V (II SERIE)	1995	1993-95	0.8	15	2.3	
DELIA 2.0 TURBO 16V HF (IS)	1995	1993-94	1.0	20	3.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	4	5	6	
DELIA HPE 2.0 16V TURBO	1995	1995-99	1.0	20	3.0		
DELIA 1.9 TD	1929	1994-95	0.5	10	1.5		
Z2.0 TURBO	1998	1994-95	0.8	15	2.3		
PHEDRA 2.9 V6	2946	2002-04	1.3	25	3.5		
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	5.8	75	11.0		
90	2286	1958-89	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	1985-88	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	1997	1990-02	4.0	80	12.0	
DEFENDER 90 TD	2494	1997	1990-02	3.5	70	10.0	
DEFENDER 110	3528	1997	1990-02	4.0	80	12.0	
DEFENDER 110 TD	2494	1997	1990-02	3.5	70	10.0	
DISCOVERY 2.5 TD	2495	1989-98	1.5	30	4.5		
DISCOVERY 2.5 TD (II S)	2496	1998-04	2.0	40	6.0		
DISCOVERY 2.0 16V (3.5) 9 V8	1994	1997	1989-98	1.3	25	3.5	
DISCOVERY 3.9 V8 (II S)	3947	1998-04	2.0	40	6.0		
DISCOVERY 3.4 V8	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	2993	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 II S	3947	1994-01	2.5	50	7.5		
RANGE ROVER 2.5 D11 S	2497	1994-01	1.5	30	4.5		
RANGE ROVER 4.4 V8 (II S)	4978	2002-04	3.5	70	10.0		
RANGE ROVER 2.9 TD (II S)	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	1997-04	1.3	25	3.5	
FREELANDER WAGON TD	1950	1994	1997-04	1.8	35	5.0	
LEXUS GIAPPONE							
GS 300/GS 430	2997	4293	2000-04	1.5	30	4.5	
LS 430	4293	2000-04	1.5	30	4.5		
SC 430	4293	2001-04	3.5	70	10.0		
RX 300/ES30	2994	3302	2001-04	2.0	40	6.0	
LLOYD GERMANIA							
LP 600	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 S (MOTALEX/TIN/FORD)	948	1172	1957-62	15.0	300	45.0	
SEVEN II SERIE	1498	1962-65	13.5	270	40.0		
SEVEN III SERIE	1538	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	1538	1962-75	12.5	250	37.0		
ELAN SPIDER	1538	1962-75	14.0	280	42.0		
ELAN - 2130S COUPE	1538	1971-74	11.0	220	33.0		
EUROPA	1563	1971-75	10.0	200	30.0		
ESPRIT/S2/S3/S3 TURBO	1975	2174	1975-87	11.0	220	33.0	
ESPRIT SE/SE TURBO	2174	1988-93	10.0	200	30.0		
ESPRIT S4/S4S	2174	1993-96	14.0	280	42.0		
ESPRIT GT 32.0	1994	1996-99	15.0	300	45.0		
ESPRIT V8 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	17.5	350	50.0		

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	4	5	6
ECLAT/EXCEL	1975-2174	1976-92	5.0	100	15.0	
ELITE	1975-2174	1976-83	5.0	100	15.0	
ELAN 1.6I	1588	1989-92	5.0	100	15.0	
ELAN 1.6I TURBO/ELAN S2	1588	1989-95	6.5	130	20.0	
ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-04	8.0	160	24.0	
ELISE III/TI S	1795	2002-04	9.0	180	27.0	
ELISE III R	1795	2004	10.0	200	30.0	
EXIGE	1795	2001-04	9.0	180		

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
BITURBO SPYDER 280(SPYDER2.8	2790	1990-94	7.5	15.0	22.5	
Z28	2790	1985-93	6.0	12.0	18.0	
KARIF	2790	1988-93	10.0	20.0	30.0	
SHAMAL	3207	1991-96	16.5	33.0	49.5	
RACING	1996	1991-93	6.5	13.0	20.0	
GHBULI	1996/2790	1992-95	4.3	10.0	12.5	
GHBULGT	1996	1995-98	5.5	11.0	16.5	
GHBULCUP	1996	1996-97	15.0	30.0	45.0	
QUATTROPORTE IV (V6)	1996/2790	1994-98	2.3	4.5	7.0	
QUATTROPORTE IV (V8)	3207	1996-98	4.0	8.0	12.0	
QUATTROPORTE IV V6 EVOLUZIONE	2790	1998-01	3.0	6.0	9.0	
QUATTROPORTE IV V8 EVOLUZIONE	3207	1998-01	5.0	10.0	15.0	
3200GT/1	3207	1998-02	9.0	18.0	27.0	
3200GT ASSETTO CORSA	3207	2001-02	12.5	25.0	37.5	
SPYDERGT	4236	2001-04	13.0	26.0	40.0	
SPYDERGT CAMBIOCORSA	4236	2001-04	14.0	28.0	42.0	
COUPE	4236	2002-04	11.0	22.0	33.0	
COUPE CAMBIOCORSA	4236	2002-04	12.0	24.0	36.0	
QUATTROPORTE	4244	2003-04	10.0	20.0	30.0	
MC12STRADALE	5998	2004	350.0	700.0	1050.0	

MATRA FRANCIA

DJET 5	1108	1965-69	4.0	8.0	12.0
DJET 6	1255	1966-68	4.5	9.0	13.5
M530LVX	1699	1967-73	3.8	7.5	11.0
BAGHERA	1294	1973-80	2.5	5.0	7.5
BAGHERA S	1294/1442	1975-80	2.8	5.5	8.0
BAGHERA X	1442	1978-80	3.3	6.5	10.0
RANCH (TUTTI I MODELLI)	1442	1977-84	1.5	3.0	4.5
MURENA 1600	1592	1980-84	1.8	3.5	5.0
MURENA 2000	2155	1980-84	2.3	4.5	6.5

MAYBACH GERMANIA

57	5513	2002-04	40.0	80.0	120.0
62	5513	2002-04	50.0	100.0	150.0

MAZDA GIAPPONE

R12 (MANTEL S73X2)	1146	1971-73	1.5	3.0	4.5
R17 COUPE (MANTEL S73X2)	1146	1977-85	2.5	5.0	7.5
R17 COUPE (MANTEL 654X2)	1308	1985-90	3.0	6.0	9.0
R17 COUPE (MANTEL 654X2)	1308	1990-92	4.0	8.0	12.0
R17 COUPE (MANTEL 654X2)	1308	1992-97	6.0	12.0	18.0
R17 COUPE (MANTEL 654X2)	1308	1999-02	7.0	14.0	21.0
R17 TURBO CABRIO (MANTEL 654X2)	1308	1987-89	4.5	9.0	13.5
R17 CABRIOLET (MANTEL 654X2)	1308	1990-92	4.5	9.0	13.5
626 (TUTTI I MODELLI)	1587/2184	1984-86	0.5	1.0	1.5
626 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1597/2184	1987-92	0.5	1.0	1.5
325 TURBO 16V 4WD	1840	1990-94	1.0	2.0	3.0
MK5 (MATA)	1597/1839	1990-97	2.5	5.0	7.5
MK5 (MATA) II SERIE	1597/1991	1997-04	3.0	6.0	9.0
I21	1324/1498	1990-95	0.5	1.0	1.5
MK3	1598/1845	1991-95	0.8	1.5	2.5
R18 (MANTEL 654X2)	1308	2002-04	5.0	10.0	15.0
VEDOS 6	1995	1993-95	0.5	1.0	1.5
325 LANTIS	1324/1995	1994-95	0.5	1.0	1.5

MC LAREN GRAN BRETAGNA

F1	6064	1993-98	100.0	200.0	300.0
----	------	---------	-------	-------	-------

MERCEDES GERMANIA

STOPPEDO	6789	1926-30	500.0	1.000.0	1.500.0
SS TORPEDO	7065	1928-34	750.0	1.500.0	2.250.0
SSK TORPEDO	7065	1929-33	1.750.0	3.500.0	5.250.0
SSKL TORPEDO	7065	1930-34	2.500.0	5.000.0	7.500.0
STUTTGART TORPEDO	1988/2581	1929-36	15.0	30.0	45.0
MANHHEIMBERLINA	3663	1929-34	17.5	35.0	52.5
NURBURG BERLINA	4622/4988	1928-39	22.5	45.0	70.0
770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	400.0	800.0	1.200.0
170/200 BERLINA	1692/1949	1931-36	15.0	30.0	45.0
170/200 CABRIOLET	1692/1949	1931-36	27.5	55.0	80.0
170 BERLINA	1697	1936-44	11.5	23.0	35.0
290 LIMOUSINE	2867	1933-37	17.5	35.0	52.5
230 BERLINA	2229	1937-41	10.0	20.0	30.0
500K CABRIOLET	5019	1934-36	750.0	1.500.0	2.250.0
540K CABRIOLET	5401	1935-39	2.000.0	4.000.0	6.000.0
540K SPECIALE ROADSTER	5401	1935-39	3.000.0	6.000.0	9.000.0
170V	1697	1947-53	10.0	20.0	30.0
170 D DIESEL	1767	1949-53	7.5	15.0	22.5
170 S/V	1767	1949-55	9.0	18.0	27.0
170 DS DIESEL	1767	1949-53	6.5	13.0	20.0
180	1767/1897	1953-62	3.5	7.0	10.0
180 D/190 D	1767/1897	1953-61	3.0	6.0	9.0
180	1897	1955-61	3.5	7.0	10.0
190 C	1897	1961-65	3.0	6.0	9.0
190 D/200 D	1998	1961-68	2.3	4.5	6.5
200	1998	1965-68	2.5	5.0	7.5
220	2195	1951-55	6.5	13.0	20.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
Z20	2195	1959-65	4.5	9.0	13.5	
Z19	2195	1956-59	5.0	10.0	15.0	
Z20S	2195	1956-59	7.0	14.0	21.0	
Z20S	2195	1959-65	4.8	9.5	14.0	
Z20S COUPE	2195	1956-59	17.5	35.0	50.0	
Z20S CABRIOLET	2195	1956-59	22.5	45.0	70.0	
Z20SE	2195	1959-65	5.0	10.0	15.0	
Z20SE COUPE	2195	1958-60	20.0	40.0	60.0	
Z20SE CABRIOLET	2195	1958-60	25.0	50.0	75.0	
300 A/B/C	2996	1951-57	25.0	50.0	75.0	
300 D	2996	1957-62	17.5	35.0	55.0	
300 A/B/C D CABRIOLET	2996	1951-62	50.0	100.0	150.0	
300 S/C COUPE	2996	1952-57	50.0	100.0	150.0	
300 S/C CABRIOLET	2996	1952-57	60.0	120.0	180.0	
300 SL ALA D'GABBIANO	2996	1954-56	300.0	600.0	900.0	
300 SL ROADSTER	2996	1957-63	200.0	400.0	600.0	
190 SL	1897	1955-63	25.0	50.0	75.0	
600 LIMOUSINE	6330	1963-81	35.0	70.0	100.0	
600 PULLMAN 4/6 PORT E	6330	1963-81	45.0	90.0	130.0	
600 LANDAULET	6330	1963-81	75.0	150.0	220.0	
Z30	2292	1965-68	3.0	6.0	9.0	
Z30S	2292	1965-68	3.8	7.5	11.0	
300 SE	2996	1961-65	7.5	15.0	22.5	
300 SEL	2996	1962-65	7.5	15.0	22.5	
Z50 S/Z50 SE BERLINA	2496	1965-69	3.5	7.0	10.0	
Z80 S/Z80 SE BERLINA	2778	1968-72	3.8	7.5	11.0	
Z80 SEL	2778	1968-72	4.0	8.0	12.0	
Z80 SE/SEL 3.5/S00 SEL 3.5	3499	1970-72	5.0	10.0	15.0	
Z80 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	6.0	12.0	18.0	
Z80 SE/SEL	2996	1965-67	6.0	12.0	18.0	
300 SEL 63 BERLINA	6330	1968-72	12.5	25.0	35.0	
300 SEL 45 AMERICA	4510	1969-71	9.0	18.0	27.0	
Z20 SE/Z50 SE COUPE	2195/2496	1961-67	15.0	30.0	45.0	
Z20 SE/Z50 SE CABRIOLET	2195/2496	1961-67	25.0	50.0	75.0	
300 SE COUPE	2996	1962-65	15.0	30.0	45.0	
300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	25.0	50.0	75.0	
Z80 SE 35 COUPE	3499	1969-71	20.0	40.0	60.0	
Z80 SE 35 CABRIOLET	3499	1969-71	30.0	60.0	90.0	
Z30 SL 49AGODA+	2306	1963-66	19.0	38.0	57.0	
Z50 SL 49AGODA+	2496	1966-68	17.5	35.0	50.0	
Z80 SL 49AGODA+	2778	1968-71	20.0	40.0	60.0	
2000(Z20) (W115)	1998/2197	1968-73	1.8	3.5	5.0	
Z30+Z50 (W114)	2292/2496	1968-73	2.0	4.0	6.0	
2000(Z20 D) (W115)	1998/2197	1968-76	1.0	2.0	3.0	
Z20 D LANG (W115)	2197	1968-73	1.0	2.0	3.0	
Z50 C/Z50 CE (W114)	2496	1968-73	3.0	6.0	9.0	
190/190 E/190 E 23 (W201)	1797/2299	1982-93	0.8	1.5	2.3	
190 D 2.5 D 2.5 TURBO (W201)	1997/2497	1983-93	0.5	1.0	1.5	
190 E 2.5 16 (W201)	2299	1983-89	2.8	5.5	8.0	
190 E 2.5 16 (W201)	2498	1989-93	3.5	7.0	10.0	
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2498	1990-91	12.5	25.0	35.0	
190 E 2.6 (W201)	2399	1985-93	1.0	2.0	3.0	
2000(Z20/Z50) (W115) (Z50) (W114)	1988/2496	1973-76	1.5	3.0	4.5	
Z80/Z80 E (W114)	2746	1972-76	2.5	4.5	6.5	
Z40 D/40 D 3.0 (W115)	2404/3005	1973-76	1.0	2.0	3.0	
Z40 D LANG (W115)	2404	1973-76	1.0	2.0	3.0	
Z80 C (W114)	2746	1972-77	3.5	6.5	10.0	
Z80 CE (W114)	2746	1972-77	3.5	7.0	10.0	
200(Z30/Z30 E) (W123)	1997/2525	1976-79	0.8	1.5	2.3	
200(Z30 E) (W123)	1997/2525	1980-84	1.0	2.0	3.0	
Z80/Z80 E (W123)	2746	1976-84	1.5	3.0	4.5	
200 D/220 D/240 D (W123)	1988/2404	1976-85	0.5	1.0	1.5	
Z40 D LANG (W123)	2404	1977-85	0.5	1.0	1.5	
300 D/300 CD (W123)	2998/3005	1976-85	0.8	1.5	2.3	
Z50 C/Z50 CE (W123)	2299	1977-84	2.5	4.5	6.5	
Z80 (Z80) CE (W123)	2746	1977-84	2.8	5.5	8.0	
2000(Z30) (W123)	1997/2746	1977-84	1.3	2.5	3.5	
Z40 TD (W123)	2404	1977-85	0.5	1.0	1.5	
300 TD/300 TD TURBO (W123)	2998	1977-85	0.8	1.5	2.3	
Z50 G (CORTO TELONATO)	2299	1979-82	2.0	4.0	6.0	
Z50 G (CORTO SW)	2299	1979-82	2.3	4.5	6.5	
Z50 G (LUNGO SW)	2299	1979-82	2.0	4.0	6.0	
Z50 G (CORTO TELONATO)	2299	1982-89	2.5	4.5	6.5	
Z50 G (CORTO SW)	2299	1982-89	2.5	5.0	7.5	
Z50 G (LUNGO SW)	2299	1982-89	2.3	4.5	6.5	
Z80 G (CORTO TELONATO)	2746	1979-89	2.5	5.0	7.5	
Z80 G (CORTO SW)	2746	1979-89	3.0	6.0	9.0	
Z80 G (LUNGO SW)	2746	1979-89	3.0	6.0	9.0	
Z40 G (CORTO TELONATO)	2399	1979-88	2.0	4.0		

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	4	5	6
560SL (R107)	5547	1985-89	14.0	28.0	42.0	
SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	7.0	14.0	21.0	
280 SL SL 280 24 (R129)	2799	1993-98	6.0	12.0	18.0	
300 SL 24 SL 300 24 (R129)	2940	1989-93	5.0	10.0	15.0	
SL 320 SL 320 24 (R129)	3199	1993-98	6.5	13.0	20.0	
SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	7.5	15.0	22.5	
500SL (R129)	4973	1989-98	7.0	14.0	21.0	
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	8.0	16.0	24.0	
600SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	8.5	17.0	25.0	
60 AMG (R129)	5956	1997-00	10.0	20.0	30.0	
300 GE (CORRO TELONATO) SW	2940	1990-94	3.5	7.0	10.0	
300 GE LUNGO SW	2940	1990-94	4.0	8.0	12.0	
300 GE CORRO TELONATO SW	3199	1993-04	4.0	8.0	12.0	
320 GE LUNGO SW	3199	1993-04	4.5	9.0	13.5	
350 G6G 300 TD (CORRO TEL) SW	3449	1991-97	3.0	6.0	9.0	
350 G6G 300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	3.5	7.0	10.0	
500 GE V8	4973	1993-94	5.5	11.0	16.5	
G36 AMG	3606	1995-97	5.5	11.0	16.5	
C180 (C100) Z20 (W202)	1799-2199	1993-95	0.8	1.5	2.3	
C200 (C100) D250D (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	1993-97	1.3	2.5	3.5	
C280 V6 (W202)	2799	1997-00	1.3	2.5	3.5	
C230 KOMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	1.3	2.5	3.5	
C36 AMG (W202)	3606	1994-97	4.0	8.0	12.0	
C45 AMG (W202)	4266	1997-00	4.0	8.0	12.0	
C230 1.6 KOMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	1.5	3.0	4.5	
C240 1.6 V6 (W202)	2398	1997-00	1.5	3.0	4.5	
C280 1.7 (W202)	2799	1996-97	1.5	3.0	4.5	
C280 1.7 V6 (W202)	2799	1997-00	1.5	3.0	4.5	
C45 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 Z30 (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 (E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	1.5	3.0	4.5	
E 280 Z30 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)	5499	1997-01	5.0	10.0	15.0	
E 220 TD 290 TD 300 D (W210)	2055-2996	1995	1.0	2.0	3.0	
E 320 (W210)	3199	1996-97	1.5	3.0	4.5	
E 280 1.7 V6 (E 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	2.0	4.0	6.0	
E 320 T 4 MATIC (W210)	3199	1997-01	2.3	4.5	6.5	
E 420 1.7 (W210)	4196	1996-97	2.3	4.5	6.5	
E 450 1.7 V8 (W210)	4266	1997-01	2.5	5.0	7.5	
CLK 200 CLK 230 K (C208)	1998-2295	1997-01	2.0	4.0	6.0	
CLK 320 (C208)	3199	1997-01	2.5	5.0	7.5	
CLK 430 (C208)	4266	1997-01	3.0	6.0	9.0	
CLK 200 CLK 230 K CABRIO (A208)	1998-2295	1998-01	3.5	7.0	10.0	
CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	1998-01	4.0	8.0	12.0	
CLK 55 AMG (C208)	5499	1999-01	5.5	11.0	16.5	
SLK 200 CLK 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 52 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 (W202)	3199-3721	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	5499	2001-04	3.5	7.0	10.0	
ML 55 AMG	5499	2000-04	5.0	10.0	15.0	
S280 (S20) (W220)	2799-3199	1998-03	1.5	3.0	4.5	
S350 (S30) (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)	3222	1999-04	1.5	3.0	4.5	
S400 CDI (W220)	3996	2000-04	1.5	3.0	4.5	
S55K AMG (W220)	5499	2002-04	7.0	14.0	21.0	
S65K AMG (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 LUNGO 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 LUNGO 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 LUNGO 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 LUNGO 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 LUNGO SW	4966	1998-04	6.5	13.0	19.5	
G55 AMG	5499	1998-04	7.5	15.0	22.5	
G55 AMG KOMPRESSOR	5499	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)	5499	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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	4	5	6
C32 AMG (W203)	3199	2000-04	5.0	10.0	15.0	
C30 CDI AMG (W203)	2990	2002-04	3.5	7.0	10.0	
C240 1.7 V6 (W203)	2597	2000-04	1.8	3.5	5.0	
C320 1.7 V6 (W203)	3199	2000-04	2.0	4.0	6.0	
C30 CDI AMG T (W203)	2990	2002-04	3.5	7.0	10.0	
A190 (Z10)	1897-2084	2000-04	1.0	2.0	3.0	
A190 (L210)	1897-2084	2001-04	1.3	2.5	3.5	
SL 350 (R230)	3724	2003-04	8.0	16.0	24.0	
SL 500 (R230)	4966	2001-04	9.0	18.0	27.0	
SL 600 (R230)	5513	2001-04	10.0	20.0	30.0	
SL 55 AMG (R230)	5439	2001-04	10.0	20.0	30.0	
CLK 200 CLK 230 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 CLK 230 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 K AMG (W211)	5439	2002-04	4.5	9.0	13.5	
E 520 T (W211)	3199	2003-04	2.5	5.0	7.5	
E 500 T (W211)	4966	2003-04	4.0	8.0	12.0	
E 55 KAMGT (W211)	5439	2003-04	5.0	10.0	15.0	
C230 K SPORT COUPE	1796	2000-04	1.3	2.5	3.5	
C320 SPORT COUPE	3199	2000-04	1.8	3.5	5.0	
C32 AMG SPORT COUPE	3199	2000-04	3.0	6.0	9.0	
C30 CDI SPORT COUPE	2990	2000-04	1.3	2.5	3.5	
SLK 200 K (ISERIE)	1796	2004	4.5	9.0	13.5	
SLK 350 (II SERIE)	3498	2004	5.0	10.0	15.0	
SLK 55 AMG (ISERIE)	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	
A200 TURBO (IS)	2034	2004	1.8	3.5	5.0	
SLR MC LAREN	5439	2004	100.0	200.0	300.0	

MG GRAN BRETAGNA

JULIUS MIDGET	746-847	1932-33	15.0	30.0	45.0	
LULZMAGNA	1007	1933-34	16.0	32.0	48.0	
NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	17.5	35.0	50.0	
MIDGET PAW/PBR ROADSTER	847-939	1934-36	15.0	30.0	45.0	
SADROP HEAD COUPE	2288-2322	1937-39	17.5	35.0	50.0	
WADROP HEAD COUPE	1548	1937-39	16.0	32.0	48.0	
WADROP HEAD COUPE	2561	1938-39	20.0	40.0	60.0	
TA ROADSTER	1292	1936-39	16.0	32.0	48.0	
TB ROADSTER	1290	1939	16.0	32.0	48.0	
TC	1250	1945-49	15.0	30.0	45.0	
TD	1250	1949-53	14.0	28.0	42.0	
TD ARNOLD	1250	1951-53	14.0	28.0	42.0	
TF	1250	1953-54	14.0	28.0	42.0	
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	
ATWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	16.0	32.0	48.0	
ATWIN 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	
BSPIDER	1798	1962-74	7.5	15.0	22.5	
BSPIDER	1798	1974-80	6.0	12.0	18.0	
BGT COUPE	1798	1965-74	5.0	10.0	15.0	
BGT	1798	1974-80	4.0	8.0	12.0	
BGT LIMITED EDITION	1798	1979-80	4.5	9.0	13.5	
BSPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-80	6.0	12.0	18.0	
BGT V8	3528	1972-76	5.0	10.0	15.0	
CSPIDER	2912	1967-69	9.0	18.0	27.0	
CGT COUPE	2912	1967-69	6.0	12.0	18.0	
MAGNET TEZZA/ZB	1489	1953-59	2.5	5.0	7.5	
MAGNET TEMINI/IMKIV	1489-1622	1959-68	2.3	4.5	7.0	
MIDGET MKI	948-1098	1961-64	4.5	9.0	13.5	
MIDGET MKII	1098	1964-66	4.0	8.0	12.0	
MIDGET MKIII	1275	1966-69	4.0	8.0	12.0	
MIDGET MKIV	1275	1969-74	3.5	7.0	11.0	
MIDGET MKIV 1500	1495	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	1922-95	7.5	15.0	22.5	
FF VFC	1588-1796	1995-01	2.5	5.0	7.5	
TF	1588-1796	2000-04	3.0	6.0	9.0	
ZR105 (Z20) 60	1397-1796	2002-04	0.8	1.5	2.3	
ZS 120/180	1796-2497	2002-04	1.0	2.0	3.0	

Modello

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
MINOR	803	1953-56	2,5	5,0	7,5	
MINOR CONVERTIBILE	803	1953-56	4,5	9,0	13,5	
MINOR1000	948/1098	1956-71	2,8	5,5	8,0	
MINOR1000 TRAVELLER	948/1098	1956-71	3,8	7,5	11,0	
MINOR1000 CONVERTIBILE	948/1098	1956-68	5,0	10,0	15,0	
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476/1489	1949-59	2,3	4,5	7,0	
OXFORD PEARINA (BERLE 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 MI2	998	1968-69	7,5	15,0	22,5	
MINICOOPER SMC2/MIC5	1275	1968-69	9,0	18,0	27,0	
MINIMOKE (ALUS)	998	1966-69	5,0	10,0	15,0	
1100	1098	1964-67	1,3	2,5	4,0	
1100MI2	1098	1967-74	1,3	2,5	4,0	
1100/1500 COUNTRYMAN	1098/1275	1966-74	1,5	3,0	4,5	
1800	1798	1966-68	1,0	2,0	3,0	
1800 MI2	1798	1968-74	1,0	2,0	3,0	

MOSKVITCH RUSSIA

Z138/Z140	1357/1479	1974-90	0,5	1,0	1,5	
Z156/Z157	1357/1479	1974-87	0,4	0,8	1,2	
Z141 (ALEKO)	1479/1890	1987-91	0,3	0,5	0,8	
GH Z126	1479	1987-91	0,3	0,5	0,8	

NISSAN GIAPPONE

DATSUN 240Z/ZG	2395	1969-75	7,0	14,0	21,0	
DATSUN 260Z (TUTTI)	2565/2753	1975-78	5,0	10,0	15,0	
DATSUN 280 Z/ZG-2	2753	1978-81	4,0	8,0	12,0	
PATROL	2753/3956	1980-95	1,5	3,0	4,5	
PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	1,5	3,0	4,5	
SAFARI PATROL GR	4169	1988-97	1,8	3,5	5,0	
SAFARI PATROL GR	4479	1997-99	2,3	4,5	6,5	
SAFARI PATROL GR	4479	1999-04	3,0	6,0	9,0	
SAFARI PATROL GR TD	2826/4169	1988-97	1,8	3,5	5,0	
SAFARI PATROL GR TD	2826/4169	1997-99	2,3	4,5	6,5	
SAFARI PATROL GR TD	2826/4169	1999-04	3,0	6,0	9,0	
2002/40 SX	1809/2388	1989-95	1,0	2,0	3,0	
300ZX	2960	1990-97	4,0	8,0	12,0	
350 Z	3498	2003-04	5,0	10,0	15,0	
350 ZROADSTER	3498	2004	6,0	12,0	18,0	
TERRANO PATHFINDER	2389/3275	1986-97	1,3	2,5	3,5	
TERRANO II	2589/2940	1992-02	1,5	3,0	4,5	
TERRANO II TD	2664/2953	1992-04	1,5	3,0	4,5	
PATHFINDER	3275/3498	1997-04	2,0	4,0	6,0	
PATHFINDER TD	2664/3153	1997-02	2,0	4,0	6,0	
MICRA	997/1275	1992-95	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 MOD.)	1596/1998	1990-95	0,5	1,0	1,5	
PRIMERA 4WD (TUTTI MOD.)	1998	1990-95	0,5	1,0	1,5	
PRIMERA SW (TUTTI MOD.)	1596/1998	1990-95	0,5	1,0	1,5	
PRIMERA D/TD	1973	1992-95	0,5	1,0	1,5	
PRIMERA D/TD SW	1973	1992-95	0,5	1,0	1,5	
FIGARO	988	1991-92	5,0	10,0	15,0	
PRAIRIE	1974/2388	1988-94	0,5	1,0	1,5	
SERENA	1597/1998	1993-95	0,5	1,0	1,5	
SERENA D/TD	1973	1993-95	0,5	1,0	1,5	
MURANO	3498	2003-04	2,5	5,0	7,5	
MAXIMA GX (TUTTI MODELLI)	1995/2988	1995	0,7	1,5	2,2	

NSU GERMANIA

SPORT COUPE	585/598	1959-67	5,0	10,0	15,0	
SPIDER WANKEL	500	1964-67	10,0	20,0	30,0	
PRINZ (IV/III)	583	1958-61	3,8	7,5	11,0	
PRINZ 4/4	598	1961-73	2,5	5,0	7,5	
PRINZ 1000 (USC)	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 MODELLI)	1496/1622	1922-34	12,5	25,0	38,0	
665 SUPERBA (TUTTI MOD.)	1991/2200	1923-34	50,0	100,0	150,0	

OPEL GERMANIA

ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1958-59	6,0	12,0	18,0	
KAPITÄEN (ANTEGUERRA)	2473	1958-40	4,0	8,0	12,0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
KAPITÄEN	2473	1948-50	2,5	5,0	7,5	
KAPITÄEN	2473	1951-53	2,3	4,5	6,5	
KAPITÄEN	2473	1954-55	2,0	4,0	6,0	
KAPITÄEN	2473	1955-57	2,0	4,0	6,0	
KAPITÄEN	2473	1958-59	2,3	4,5	6,5	
KAPITÄEN	2586/2605	1959-63	2,0	4,0	6,0	
OLYMPIA	1288	1935-37	3,5	7,0	10,0	
OLYMPIA (OL 38)	1488	1938-40	3,5	7,0	10,0	
OLYMPIA (TUTTI MOD.)	1488	1947-52	2,8	5,5	8,0	
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	3,3	6,5	10,0	
OLYMPIA REKORD (TUTTI MOD.)	1488	1953-55	2,0	4,0	6,0	
OLYMPIA REKORD (TUTTI 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 IM.)	1488/1680	1958-60	2,0	4,0	6,0	
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488/1680	1959-60	2,8	5,5	8,0	
1200	1196	1959-62	1,8	3,5	5,0	
REKORD	1488/1680	1960-63	2,0	4,0	6,0	
REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	2,8	5,5	8,0	
REKORD (500/1700/1900/2600)	1488/2605	1963-65	1,8	3,5	5,0	
REKORD (500/1700/1900/2600)	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	1936-37	4,0	8,0	12,0	
KADETT KADETT SPECIAL	1074	1938-40	3,5	7,0	10,0	
KADETT KADETT A (TUTTI IM.)	993	1962-65	1,8	3,5	5,0	
KADETT B (TUTTI MOD.)	1078/1897	1965-73	1,0	2,0	3,0	
KADETT C (TUTTI MOD.)	993/1196	1973-79	0,8	1,5	2,3	
KADETT 1900/2000 GLE	1897/1979	1976-79	5,0	10,0	15,0	
KADETT D (TUTTI MOD.)	993/1594	1979-84	0,5	1,0	1,5	
KADETT DDIESEL (TUTTI IM.)	1598	1982-84	0,5	1,0	1,5	
KADETT GLE	1796	1983-84	0,8	1,5	2,3	
KADETT E (TUTTI MOD.)	1196/1998	1984-91	0,5	1,0	1,5	
KADETT ED TURBOD. (TUTTI IM.)	1488/1700	1984-91	0,5	1,0	1,5	
KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	1,0	2,0	3,0	
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	1,3	2,5	3,5	
KADETT 1.3 CABRIOLET & CABRIO	1297/1598	1987-93	0,8	1,5	2,3	
KADETT 2.0 GSI CABRIOLET & CABRIOLE	1998	1985-93	1,0	2,0	3,0	
OLYMPIA (1100/5/5R/1900 S)	1078/1897	1967-70	1,0	2,0	3,0	
GT	1078/1897	1968-73	4,0	8,0	12,0	
KAPITÄEN	2605/2784	1964-68	1,8	3,5	5,0	
KAPITÄEN 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	
KAPITÄEN	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 MOD.)	1196/1897	1970-75	0,8	1,5	2,3	
ASCONA II SERIE (TUTTI MOD.)	1196/1897	1975-80	0,5	1,0	1,5	
ASCONA III SERIE (TUTTI 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 SERIE	1196/1897	1970-75	1,5	3,0	4,5	
MANTAI III SERIE	1297/1979	1975-88	1,5	3,0	4,5	
MANTAI 400	2410	1980-85	6,0	12,0	18,0	
REKORD D BERLINA	1698/1897	1972-77	0,8	1,5	2,3	
REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	0,5	1,0	1,5	
REKORD EE Z BERLINA	1698/2197	1977-86	0,5	1,0	1,5	
REKORD EDIESEL/LEZ 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 EDIESEL CARAVAN	1698/2197	1977-86	0,5	1,0	1,5	
REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	1998/2240	1977-85	0,5	1,0	1,5	
REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	0,5	1,0	1,5	
VECTRA 2.0 TURBOD. 16V 4X4	1998	1992-94	0,8	1,5	2,3	
VECTRA 4X4	1796/1998	1988-95	0,5	1,0	1,5	
VECTRA 2000 1.6V	1998	1989-95	0,5	1,0	1,5	
VECTRA 2.5 V6	2498	1993-99	0,5	1,0	1,5	
VECTRA 1.500	2498	1999	0,8	1,5	2,3	
VECTRA (TUTTI MODELLI)	1389/1998	1988-95	0,5	1,0	1,5	
VECTRA D/TD	1488/1700	1988-95	0,5	1,0	1,5	
CALIBRA 2.0Z/016V	1998	1989-97	1,0	2,0	3,0	
CALIBRA 2.016V 4X4	1998	1989-97	1,3	2,5	3,5	
CALIBRA 2.0 TURBOD. 16V 4X4	1998	1991-97	2,0	4,0	6,0	
CALIBRA 2.5 V6	2498	1993-97	1,5	3,0	4,5	
OMEGA 1.8ZD	1796/1998	1986-93	0,5	1,0	1,5	
OMEGA 1.8ZD CARAVAN	1796/1998	1986-93	0,5	1,0	1,5	
OMEGA CD 2.4i	2410	1988-93	0,5	1,0	1,5	
OMEGA CARAVAN 2.4i	2410	1988-93	0,5	1,0	1,5	
OMEGA GL 2.8 V6	2594	1990-93	0,5	1,0	1,5	
OMEGA GL 2.8 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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
OMEGA D/TD	2260	1986-93	0,5	1,0	1,5	
OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1				

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	4	5	6
24 BBA	848	1964-67	3,0	6,0	9,0	
24 B1 (TIGRE)	848	1964-67	3,5	7,0	11,0	
24 COUPE	848	1963-67	5,0	10,0	15,0	
24 CI COUPE TIGRE	848	1963-67	6,0	12,0	18,0	
CV RALLYE	848	1963-65	17,5	35,0	50,0	

PANTHER GRAN BRETAGNA

KALLISTA	1598/2792	1982-94	5,0	10,0	15,0	
----------	-----------	---------	-----	------	------	--

PEGASO SPAGNA

Z 102	2472-3178	1951-58	125,0	250,0	350,0	
Z 102 SPIDER	2472-3178	1951-58	175,0	350,0	500,0	

PEKING CINA

BI 212	2445	1971-82	1,0	2,0	3,0	
--------	------	---------	-----	-----	-----	--

PEUGEOT FRANCIA

5 CV 172 (TUTTI MODELLI)	669-950	1922-29	7,5	15,0	22,5	
201 (TUTTI MODELLI)	1122-1465	1929-37	8,0	16,0	24,0	
301 (TUTTI MODELLI)	1465	1932-36	7,0	14,0	21,0	
401 (TUTTI MODELLI)	1720	1934-35	8,0	16,0	24,0	
601 BERLINA/ALOUSINE	2148	1934-35	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	1956-58	6,0	12,0	18,0	
203	1290	1948-60	3,5	7,0	10,0	
203 DECAPOTABILE	1290	1948-54	10,0	20,0	30,0	
203 FAMILIALE	1290	1948-60	4,5	9,0	13,5	
203 COUPE	1290	1952-60	10,0	20,0	30,0	
203 CABRIOLET	1290	1951-60	22,5	45,0	65,0	
403	1290/1468	1955-66	4,5	9,0	13,5	
403 DIESEL	1816	1960-66	2,0	4,0	6,0	
403 FAMILIALE	1290/1468	1957-62	2,5	5,0	7,5	
403 FAMILIALE D	1816	1960-62	2,3	4,5	6,5	
403 CABRIOLET	1468	1957-67	22,5	45,0	60,0	
404	1618	1960-75	2,5	5,0	7,5	
404 SUPERLUSO INIEZIONE	1618	1964-68	2,5	5,0	7,5	
404 DIESEL	1948	1964-76	1,5	3,0	4,5	
404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	2,5	5,0	7,5	
404 FAMILIALE/COMMERCIALE D	1816/1948	1963-72	1,5	3,0	4,5	
404 COUPE CARB/INIEZ	1618	1962-68	6,0	12,0	18,0	
404 CABRIOLET CARB/INIEZ	1618	1961-68	7,5	15,0	22,5	
204 BERLINA	1130	1965-76	1,0	2,0	3,0	
204 DIESEL	1255	1968-76	0,8	1,5	2,3	
204 BREAK	1130	1965-76	1,0	2,0	3,0	
204 BREAK DIESEL	1255	1969-76	0,8	1,5	2,3	
204 COUPE	1130	1966-70	3,0	6,0	9,0	
204 CABRIOLET	1130	1966-70	3,8	7,5	11,0	
304 BERLINA	1288	1969-80	0,8	1,5	2,3	
304 DIESEL	1357	1976-79	0,5	1,0	1,5	
304 BREAK	1288	1970-80	0,8	1,5	2,3	
304 BREAK DIESEL	1357/1548	1976-80	0,5	1,0	1,5	
304 COUPE	1288	1971-75	3,0	6,0	9,0	
304 CABRIOLET	1288	1971-75	3,5	7,0	10,0	
504	1796/1971	1968-83	1,3	2,5	3,5	
504 DIESEL	1948/2304	1971-84	1,0	2,0	3,0	
504 BREAK/FAMILIALE	1971/1971-83	1,3	2,5	3,5		
504 BREAK/FAMILIALE D	1948/2304	1972-84	1,0	2,0	3,0	
504 COUPE	1796/1971	1969-74	4,0	8,0	12,0	
504 CABRIOLET	1796/1971	1969-74	7,5	15,0	22,5	
504 COUPE 2000	1971	1978-83	4,0	8,0	12,0	
504 COUPE V6	2664	1975-83	6,0	12,0	18,0	
504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	7,5	15,0	22,5	
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	12,5	25,0	35,0	
104 BERLINA	954/1219	1972-88	0,8	1,5	2,3	
104 ZIZU/ZR	954/1219	1973-88	0,5	1,0	1,5	
104 ZS	1360	1975-85	1,3	2,5	3,5	
205 (TUTTI MODELLI)	954/1905	1983-95	1,0	2,0	3,0	
205 DTD (TUTTI MODELLI)	1749/1905	1983-95	0,5	1,0	1,5	
205 RALLYE	1294	1988-92	2,5	5,0	7,5	
205 GTI (OS CV)/GTI (15 CV)	1580	1984-92	2,5	5,0	7,5	
205 GTI L	1905	1987-94	3,0	6,0	9,0	
205 CITI CABRIOLET	1124/1360	1986-95	2,5	5,0	7,5	
205 16 CITI CABRIOLET	1580	1986-92	4,0	8,0	12,0	
205 19 CITI CABRIOLET	1905	1992-94	4,0	8,0	12,0	
205 TURBO 16	1775	1985-86	4,5	9,0	13,0	
106 (TUTTI MODELLI)	954/1360	1991-95	0,5	1,0	1,5	
106 D (TUTTI MODELLI)	1361/1527	1992-95	0,5	1,0	1,5	
106 RALLYE	1294	1994-96	1,0	2,0	3,0	
106 RALLYE R/SERIE	1587	1996-98	1,0	2,0	3,0	
106 XSI	1587	1994-95	0,8	1,5	2,3	
305 BERLINA (TUTTI MODELLI)	1290/1905	1978-88	0,5	1,0	1,5	
305 DIESEL (TUTTI MODELLI)	1548/1905	1979-88	0,5	1,0	1,5	
305 BREAK (TUTTI MODELLI)	1290/1905	1978-89	0,5	1,0	1,5	
305 BREAK DIESEL (TUTTI MOD)	1548/1905	1979-89	0,5	1,0	1,5	
309 (TUTTI MODELLI)	1118/1905	1985-92	0,5	1,0	1,5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	4	5	6
309 DTURBOD. (TUTTI MODELLI)	1749/1905	1986-92	0,5	1,0	1,5	
309 CIVI/GTI 16	1905	1987-92	1,5	3,0	4,5	
405 (TUTTI MODELLI)	1360/1998	1987-95	0,5	1,0	1,5	
405 DIESEL/TURBOD.	1749/1905	1988-95	0,5	1,0	1,5	
405 BREAK (TUTTI MOD)	1360/1998	1988-95	0,5	1,0	1,5	
405 BREAK DTURBOD.	1749/1905	1988-95	0,5	1,0	1,5	
405 M16	1905/1998	1987-95	1,5	3,0	4,5	
405 T16	1998	1992-95	2,5	5,0	7,5	
405 X4	1905/1998	1989-95	0,8	1,5	2,3	
505 (TUTTI MODELLI)	1796/2165	1979-92	0,5	1,0	1,5	
505 DTURBOD. (TUTTI 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 SULTAN/GTI	2664/2849	1975-86	2,5	5,0	7,5	
604 GRS/SD TURBO/GTD TURBO	2304/2498	1979-86	0,8	1,5	2,3	
605 (TUTTI MODELLI)	1998	1989-95	0,5	1,0	1,5	
605 DTD (TUTTI MODELLI)	2088/2446	1989-95	0,5	1,0	1,5	
605 2.0I/2V 24	2963/2975	1989-97	0,8	1,5	2,3	
605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	0,8	1,5	2,3	
306 (TUTTI MODELLI)	1360/1762	1993-95	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/16 S	2946	1996-03	0,8	1,5	2,3	
406 COUPE 20/22/16V	1998/2230	1996-04	2,0	4,0	6,0	
406 COUPE 3.0 V6 24V	2946	1996-04	3,0	6,0	9,0	
407 2.9 V6 24V	2946	1999-04	1,0	2,0	3,0	
206 GTI/GT/RC	1997	1999-04	1,0	2,0	3,0	
206 CC	1587/1997	2000-04	1,3	2,5	3,5	
307 CC	1997	2003-04	1,5	3,0	4,5	
806 2.0QZ 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 CONVERTIBILE	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 CONVERTIBILE	5733	1994-95	3,5	7,0	10,5	

PORSCHE GERMANIA

356 (40 CV)	1086	1950-54	30,0	60,0	90,0	
356 1500 (44 CV)	1286	1951-54	27,5	55,0	80,0	
356 1500 S (60 CV)	1290	1953-55	35,0	70,0	100,0	
356 1500 (60 CV)	1488	1951-52	32,5	65,0	100,0	
356 1500 (65 CV)	1488	1952-55	30,0	60,0	90,0	
356 1500 SUPER (70 CV)	1488	1952-55	32,5	65,0	100,0	
356 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	22,5	45,0	70,0	
356 A 1300 (44 CV)	1286	1955-57	22,5	45,0	70,0	
356 A 1300 S (60 CV)	1286	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					

M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	11,0	220	33,0	
911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	11,5	230	35,0	
911 GT1	3164	1997-98	175,0	350,0	525,0	
911 GT3 (996)	3600	1999-01	30,0	60,0	90,0	
911 GT3 (996)	3600	2003-04	32,5	65,0	100,0	
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-04	14,0	28,0	42,0	
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-04	11,0	22,0	33,0	
911 CARRERA 4 3.6 (996)	3596	2002-04	12,0	24,0	36,0	
911 CARRERA 4S (996)	3596	2002-04	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
MAGNUM 414	1995	1984-88	1,0	2,0	3,0	
MAGNUM 414 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	1,9	2,0	3,0	
24 TD BMM (MAGNUM)	2443	1988-90	1,0	2,0	3,0	
3.5 BMM (MAGNUM)	3430	1988-90	1,5	3,0	4,5	

RELIANT GRAN BRETAGNA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
REGAL IN/IN/IN/VVI	747	1952-62	2,0	4,0	6,0	
REGAL 3/2S	598	1962-68	1,5	3,0	4,5	
REGAL 3/30	701	1968-73	1,8	3,5	5,0	
BUC (BOND)	707-748	1970-74	2,3	4,5	7,0	
ROBIN/ROBIN MK II	748-848	1973-94	1,0	2,0	3,0	
REBEL	598	1964-67	0,5	1,0	1,5	
REBEL MK II	707-748	1967-73	0,5	1,0	1,5	
REBEL MK WESTAF	707-748	1967-72	0,5	1,0	1,5	
SABRE 4	1703	1961-64	4,0	8,0	12,0	
SABRE 4 CONVERTIBLE	1703	1962-64	5,0	10,0	15,0	
SABRE 6	2553	1964-66	5,0	10,0	15,0	
SABRE 6 CONVERTIBLE	2553	1964-66	6,0	12,0	18,0	
SOMI PAR GT SEA	2495	1964-66	4,0	8,0	12,0	
SOMI PAR GT SEA 4 SE 4 BISE 4 C	2495	1966-70	3,5	7,0	11,0	
SOMI PAR GT SE 5	2994	1968-75	3,0	6,0	9,0	
SOMI PAR GT SE 6	2792	1975-86	2,5	5,0	7,5	
SOMI PAR GTIC	2792	1980-86	3,0	6,0	9,0	
SOMI PAR SSI/TI/SS/TASABRE	1296	1994	2,0	4,0	6,0	

RENAULT FRANCIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	6,5	13,0	20,0	
6 CV TORPEDO	950	1922-28	5,0	10,0	15,0	
NN/NIN/NINZ/BERLINA	951	1925-29	5,0	10,0	15,0	
PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	5,0	10,0	15,0	
VINAQUATRE	2120	1931-39	5,0	10,0	15,0	
MONAQUATRE	1299	1932-35	5,0	10,0	15,0	
JUNAQUATRE	1003	1937-48	4,5	9,0	13,5	
4 CV 4 LUSSO	760	1947-51	3,0	6,0	9,0	
4 CV GRAN LUSSO CABRIOLET	747	1950-61	3,5	7,0	10,0	
4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	3,5	7,0	10,0	
FREGATE (TUTTI MODELLI)	1996	2141	1952-60	2,3	4,5	7,0
COLORALE PRAIRE/SAVANE	1996	2383	1950-55	2,0	4,0	6,0
DOMAINE MAIROIR/BREAK	2141	1955-60	2,0	4,0	6,0	
JUNAGALDAPHIN/INOS/EBREAK	845	1003	1951-60	2,0	4,0	6,0
DAUPHINE	845	1956-65	1,8	3,5	5,5	
DAUPHINE 1095	845	1962-63	3,5	7,0	10,0	
DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	5,0	10,0	15,0	
ONDINE	845	1961-62	2,0	4,0	6,0	
ONDINE GORDINI	845	1961-62	5,0	10,0	15,0	
FLORIDE	845	1959-62	3,0	6,0	9,0	
FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845	956	1959-63	3,5	7,0	10,0
CARAVELLE/CARAVI 100/CARAV S	956	1108	1962-67	3,8	7,5	11,3
CARAVELLE 1100/CABR/S CABR	1108	1963-67	4,0	8,0	12,0	
818 MAJOR/S	956	1108	1962-73	2,0	4,0	6,0
8 GORDINI	1108	1255	1965-70	7,5	15,0	22,5
10 MAJOR	1108	1289	1966-71	1,0	2,0	3,0
3	603	1961-64	2,3	4,5	6,5	
4 (TUTTI MODELLI)	747-845	1961-67	2,5	5,0	7,5	
4 (TUTTI MODELLI)	747-845	1967-74	2,3	4,5	7,0	
4 (TUTTI MODELLI)	782-845	1974-78	1,8	3,5	5,0	
4 (TUTTI MODELLI)	782-1108	1978-94	1,5	3,0	4,5	
5 (TUTTI MODELLI)	845-1397	1972-84	0,8	1,5	2,5	
5 ALPINE	1397	1976-82	2,5	5,0	7,5	
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	3,0	6,0	9,0	
5 TURBO	1397	1980-82	25,0	50,0	75,0	
5 TURBO 2	1397	1983-85	20,0	40,0	60,0	
5 RODEO	1108	1981-87	1,8	3,5	5,0	
4 FROG	956	1987	3,0	6,0	9,0	
SUPER 5 (TUTTI MODELLI)	956-1397	1984-95	0,5	1,0	1,5	
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	2,5	5,0	7,5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+	
SUPER 5 TD/GTD	1596	1985-95	0,5	1,0	1,5		
6 (TUTTI MODELLI)	845	1108	1969-78	0,5	1,0	1,5	
9 (TUTTI MODELLI)	1108	1721	1981-89	0,5	1,0	1,5	
9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	0,5	1,0	1,5		
9 TURBO	1597	1985-89	1,3	2,5	3,5		
11 (TUTTI MODELLI)	1108	1721	1983-89	0,5	1,0	1,5	
11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	0,5	1,0	1,5		
11 TURBO	1597	1983-89	1,3	2,5	3,5		
12 (TUTTI MODELLI)	1289	1970-78	0,5	1,0	1,5		
12 GORDINI	1565	1971-74	6,0	12,0	18,0		
14 (TUTTI MODELLI)	1218	1560	1976-83	0,5	1,0	1,5	
15 (TUTTI MODELLI)	1289	1565	1971-78	1,0	2,0	3,0	
17/77 (TUTTI MODELLI)	1665	1647	1971-78	1,3	2,5	3,5	
16/LULUS	1470	1565	1965-74	1,0	2,0	3,0	
16 TX	1647	1973-77	1,3	2,5	3,5		
18 BERLINA	1397	1995	1978-86	0,5	1,0	1,5	
18 TD/GTD/TURBO D	2048	1980-86	0,5	1,0	1,5		
18 BREAK	1397	1995	1979-86	0,5	1,0	1,5	
18 BREAK TD/GTD/TURBO D	2048	1980-86	0,5	1,0	1,5		
18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1,3	2,5	3,5		
18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1,3	2,5	3,5		
18 BREAK 4x4	1647	1995	1983-86	0,5	1,0	1,5	
19 (TUTTI MODELLI)	1390	1794	1988-95	0,5	1,0	1,5	
19 DTD	1870	1988-95	0,5	1,0	1,5		
19 CHAMADE (TUTTI MOD)	1390	1794	1990-95	0,5	1,0	1,5	
19 CHAMADE DTD	1870	1990-95	0,5	1,0	1,5		
19 1816V/6 S	1764	1990-95	0,8	1,5	2,3		
19 1816V CABRIOLET	1764	1991-95	1,3	2,5	3,5		
20 (TUTTI MODELLI)	1647	2165	1975-84	0,5	1,0	1,5	
20 TD/GTD/TURBO DIESEL	2048	1979-83	0,5	1,0	1,5		
21 (TUTTI MODELLI)	1721	2165	1986-93	0,5	1,0	1,5	
21 NEVADA (TUTTI MODELLI)	1721	2165	1986-93	0,5	1,0	1,5	
21 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2048	1986-93	0,5	1,0	1,5		
21 NEVADA TD/GTD/TURBO D	1870	2048	1986-93	0,5	1,0	1,5	
21 NEVADA 4x4	1995	2165	1988-93	0,5	1,0	1,5	
21 ZL TURBO	1995	1987-93	1,5	3,0	4,5		
21 ZL TURBO QUADRA	1995	1990-93	1,5	3,0	4,5		
25 (TUTTI MODELLI)	1995	2849	1984-92	0,5	1,0	1,5	
25 V6 TURBO	2450	1985-92	0,8	1,5	2,3		
25 V6 TURBO BACCARA	2450	1990-92	1,0	2,0	3,0		
25 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2048	1983-92	0,5	1,0	1,5		
30 TS/DX	2664	1974-84	0,8	1,5	2,3		
30 DIESEL TURBO	2048	1981-83	0,5	1,0	1,5		
ESPACE	1995	1984-90	0,8	1,5	2,3		
ESPACE TURBO D/DX	2048	1984-90	0,5	1,0	1,5		
ESPACE QUADRA	1995	2165	1988-90	0,5	1,0	1,5	
ESPACE II SERIE	1995	2849	1991-96	0,5	1,0	1,5	
ESPACE TD II SERIE	2048	1991-96	0,5	1,0	1,5		
ESPACE QUADRA II SERIE	1995	2165	1991-96	0,8	1,5	2,3	
FUEGO TL/GTL	1597	1980-85	0,8	1,5	2,3		
FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	1,0	2,0	3,0		
FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	1,3	2,5	3,5		
FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	1,3	2,5	3,5		
FUEGO TURBO DIESEL	2048	1982-85	0,8	1,5	2,3		
LAGUNA (TUTTI MODELLI)	1794	1995	1994-95	0,5	1,0	1,5	
LAGUNA 2.2V V6/S 0V6	2946	2963	1994-00	0,8	1,5	2,3	
LAGUNA D (TUTTI MODELLI)	2188	1994-95	0,5	1,0	1,5		
SAFRANE (TUTTI MODELLI)	1995	2165	1992-95	0,5	1,0	1,5	
SAFRANE TURBO D (TUTTI MOD)	2048	2500	1992-95	0,5	1,0	1,5	
SAFRANE 2.2V 4V V6/S 0V6	2946	2963	1992-01	0,5	1,0	1,5	
SAFRANE BITURBO	2963	1993-95	1,3	2,5	3,5		
MEGANE COACH 2.0 16V	1998	1995-02	0,8	1,5	2,3		
MEGANE COACH 1.2 0 16V	1998	1996-02	1,3	2,5	3,5		
SPORT SPIDER	1998	1996-99	12,5	25,0	35,0		
ESPACE 2.9 V6/S 0V6 (HS)	2946	2963	1996-02	0,5	1,0	1,5	
GRAND ESPACE 2.9 V6/S 0V6 (HS)	2946	2963	1997-02	0,5	1,0	1,5	
CLIO D (TUTTI MODELLI)	1108	1794	1990-95	0,5	1,0	1,5	
CLIO D (TUTTI MOD)	1870	1990-95	0,5	1,0	1,5		
CLIO 1.8 16V	1764	1991-96	1,3	2,5	4,0		
CLIO 2.0 16V WILLIAMS	1998	1993-96	3,5	7,0	10,0		
CLIO SPORT 2.0 16V	1998	1999-04	1,3	2,5	3,5		
CLIO SPORT V6	2946	2000-04	7,5	15,0	22,0		
AWANTIME 2.0 TURBO	1996	2002-03	1,5	3,0	4,5		
AWANTIME 3.0 24V	2946	2002-03	1,8	3,5	5,0		
ESPACE 3.5 V6 (YS)	3498	2002-04	1,8	3,5	5,0		
GRAND ESPACE 3.5 V6 (YS)	3498	2002-04	1,8	3,5	5,0		
TWINGO	1239	1993-95	0,5	1,0	1,5		
MEGANE II COUPE CABRIOLET	1598	1998	2003-04	1,5	3,0	4,5	
LAGUNA 3.0 V6 (ISERIE)	2946	2000-04	0,5	1,0	1,5		
VEL SAUTS 35 V6	3498	2002-04	0,8	1,5	2,3		

RENAULT SINPAR FRANCIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
R4-4x4	845	1108	1964-82	3,5	7,0	10,0
R6-4x4	1108	1972-77	2,0	4,0	6,0	
R2-4x4	1269	1972-77	2,5	5,0	7,5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
RILE						

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
P63500 V8 AUTOMATICA (V8S)	3528	1968-76	3,5	7,0	10,0	
P62200 SC7C	2205	1974-76	2,5	5,0	7,5	
MINI (TUTTI I MODELLI)	998/1275	1989-00	1,5	3,0	4,5	
MINI BIRTHSH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	2,0	4,0	6,0	
MINI COOPER	1275	1990-00	2,5	5,0	7,5	
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	3,0	6,0	9,0	
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	4,0	8,0	12,0	
100 (TUTTI I MODELLI)	1115/1396	1990-95	0,5	1,0	1,5	
100 DIESEL	1361/1527	1993-95	0,3	0,8	1,1	
114 GTV/GTA	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	1115/1396	1993-96	1,0	2,0	3,0	
215/216	1342/1598	1984-89	0,4	0,8	1,2	
2000 (SDI)	1994	1982-86	0,5	1,0	1,5	
2000 (2500S (SDI))	2350	1977-86	0,5	1,0	1,5	
2000 (2600S (SDI))	2597	1977-86	0,8	1,5	2,3	
3500 (SDI)	3528	1977-82	1,0	2,0	3,0	
3500 (M85CE (SDI))	3528	1978-82	1,0	2,0	3,0	
3500 (WANDEN PLAS) (VSDI)	3528	1982-86	1,3	2,5	3,5	
3500 (WESSE (SDI))	3528	1982-86	1,3	2,5	3,5	
2400 SDI TURBO (SDI)	2393	1982-86	0,5	1,0	1,5	
820/825	1996/2494	1986-92	0,5	1,0	1,5	
827 (SIEL) (STERLING) (VITESSE)	2675	1988-92	0,5	1,0	1,5	
827 (FASTBACK) (VITESSE)	2675	1988-92	0,8	1,5	2,3	
214 (SIEL) (GTI 16V)	1396	1989-95	0,5	1,0	1,5	
216 (SIEL) (GTI 16V)	1590	1989-95	0,5	1,0	1,5	
216 (GTI) (Z20) (GTI 16V) (TWIN CAM)	1590/1994	1991-94	0,8	1,5	2,3	
218 (DIESEL) (TURBO D)	1769/1905	1993-95	0,5	1,0	1,5	
418 (Z20) (TURBO R)	1590/1994	1990-95	0,5	1,0	1,5	
418 (TURBO R) (DIESEL) (TURBO D)	1769/1905	1993-95	0,5	1,0	1,5	
216 (V6) (COUPE) (COUPE)	1590/1795	1992-98	0,8	1,5	2,3	
220 (TURBO) (V6) (COUPE)	1994	1992-96	1,0	2,0	3,0	
214 (V6) (V6) (CABRILET) (CABRIOLET)	1396/1590	1992-98	1,0	2,0	3,0	
820 T (COUPE) (TURBO) (COUPE T. (V6))	1994	1992-98	1,3	2,5	3,5	
827 (V6) (V6) (COUPE) (V6)	2675	1992-96	1,0	2,0	3,0	
800 25 V6 24V (COUPE) (V6)	2497	1996-98	1,0	2,0	3,0	
825 (COUPE) (TD) (V6)	2500	1992-97	1,0	2,0	3,0	
820 (V6) (V6) (TURBO) (V6)	1994	1992-95	0,5	1,0	1,5	
827 (V6) (V6) (V6)	2675	1992-96	0,5	1,0	1,5	
800 25 V6 24V (V6)	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/STATE	2497	2001-03	1,0	2,0	3,0	
752 5 V6 24V (V6)	4601	2004	2,5	5,0	7,5	
414 (SIEL) (V6)	1396	1990-95	0,5	1,0	1,5	
416 (SIEL) (V6)	1590	1990-95	0,5	1,0	1,5	
400 (V6) (TWIN CAM)	1994	1990-95	0,5	1,0	1,5	
418 (DIESEL) (TURBO D)	1769/1905	1993-95	0,5	1,0	1,5	
600 (TUTTI I MODELLI)	1850/2259	1993-95	0,5	1,0	1,5	
620 T1	1994	1994-95	0,8	1,5	2,3	
620 T8	1994	1994-95	0,5	1,0	1,5	
752 5 V6 24V (V6)	2497	2004	1,0	2,0	3,0	
752 5 V6 24V ES/STATE (V6)	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	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	1988-93	2,5	5,0	7,5	
900 (SERIE) (TUTTI I MODELLI)	1985/2498	1993-95	0,8	1,5	2,3	
900 TURBO 16 (V6) (SDI) (V6)	1985/2498	1993-95	1,3	2,5	3,5	
900 TURBO 16 (V6) (SDI) (V6)	1985/2498	1994-97	2,5	5,0	7,5	
9000 (TURBO) (V6) (V6) (V6)	1985/2498	1985-97	0,5	1,0	1,5	
9000 TURBO 16V (4 PORTI) (V6)	1985/2290	1988-96	0,5	1,0	1,5	
953 (V6) 24V (AERO)	2962	1997-03	1,0	2,0	3,0	
952 3 TURBO (AERO)	2290	1999-04	1,0	2,0	3,0	
953 (V6) 24V (WAGON) (AERO)	2962	1998-03	1,3	2,5	3,5	
952 3 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	
952 3 TURBO (VIGGEN)	2290	1999-02	1,0	2,0	3,0	
953 CABRIOLET (AERO)	1985/2290	1998-02	2,0	4,0	6,0	
953 CABRIOLET (VIGGEN)	2290	1999-02	2,5	5,0	7,5	
952 0 TURBO (AERO) (V6)	1998	2002-04	1,0	2,0	3,0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
952 0 TURBO CABRIOLET (V6)	1998	2003-04	3,0	6,0	9,0	

SAMAS ITALIA

YETI	843905	1968-73	3,3	6,5	10,0	
------	--------	---------	-----	-----	------	--

SEAT SPAGNA

MARBEILLA	843905	1982-95	0,5	1,0	1,5	
FLURA	9031430	1982-85	0,4	0,8	1,2	
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	9031675	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.)	10431984	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	11931995	1979-86	0,4	0,8	1,2	
RONDA DIESEL	1714	1980-86	0,3	0,5	0,8	
MALAGA	11931461	1985-91	0,3	0,5	0,8	
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	0,3	0,5	0,8	
IBIZA GTI (CUPRA)	1994	1993-99	0,8	1,5	2,3	
IBIZA GTI (CUPRA) (I SERIE)	1781	1999-01	0,8	1,5	2,3	
IBIZA FR	1781	2004	0,8	1,5	2,3	
TOLEDO	15951994	1991-95	0,4	0,8	1,2	
TOLEDO D/TD	1896	1991-95	0,4	0,8	1,2	
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	13911994	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

Z08 CS	1996	1952-54	150,0	300,0	450,0	
600	633	1956-60	5,0	10,0	15,0	
1500 TS	1481	1962-66	3,5	7,0	11,0	
1500 TS COUPE MICHELOTTI	1481	1962-64	4,0	8,0	12,0	
1600 TS COUPE MICHELOTTI	1587	1964-66	4,0	8,0	12,0	
SPRING/850 SPIDER	845	1967-70	5,0	10,0	15,0	

SIMCA/TALBOT FRANCIA

6 CV BERLINA	995	1935-37	6,0	12,0	18,0	
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	7,5	15,0	22,5	
5 (5 CV)	569	1936-48	4,0	8,0	12,0	
8 (100) BERLINA	1089	1938-49	4,5	9,0	13,5	
ARONDE 9	1221	1951-55	2,0	4,0	6,0	
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	2,3	4,5	6,5	
ARONDE PLEIN CIEL COUPE	1290	1957-62	2,8	5,5	8,0	
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	3,8	7,5	12,0	
VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	2,8	5,5	8,0	
ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290/2351	1957-63	2,3	4,5	6,5	
1000 (TUTTI I MODELLI)	777/1118	1961-72	1,0	2,0	3,0	
1000 COUPE BERTONE	944	1962-67	3,5	7,0	10,0	
1200 S COUPE	1204	1967-71	4,0	8,0	12,0	
1000 (TUTTI I MODELLI)	997/1118	1973-78	0,8	1,5	2,3	
1000 RALLYE	1118	1970-71	3,0	6,0	9,0	
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4,0	8,0	12,0	
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	4,5	9,0	13,5	
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 T1	1294	1974-78	0,8	1,5	2,3	
CHRYSLER 160/180 (2 LITRI)	1639/1981	1971-79	0,5	1,0	1,5	
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118/1442	1977-86	0,5	1,0	1,5	
HORIZON LD (V6)	1905	1983-86	0,5	1,0	1,5	
1307/1508 (1309) (S10)	1294/1592	1975-84	0,5	1,0	1,5	
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294/1592	1980-86	0,5	1,0	1,5	
SOLARA D	1905	1984-86	0,5	1,0	1,5	
TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155/2849	1980-84	0,5	1,0	1,5	
TAGORA DT	2304	1980-84	0,5	1,0	1,5	
SAMBA	954/1360	1981-86	0,4	0,8	1,2	
SAMBA CABRIOLET	954/1360	1982-86	0,8	1,5	2,3	
SAMBA RALLYE	1219/1360	1982-86	0,8	1,5	2,3	

SINGER GRAN BRETAGNA

GAZELLE	1497	1955-67	2,3	4,5	7,0	
GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	3,8	7,5	12,0	
VOGUE	1725	1961-66	1,8	3,5	5,5	
CHAMOS	875	1964-70	1,5	3,0	4,5	

SKODA REPUBBLICA Ceca

1200	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 MBMB (MBX)	988	1964-69	0,8	1,5	2,3	
1100 MBMB (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	
GARDE RAPIDE	1174/1289	1981-90	0,5	1,0	1,5	
FAVORIT	1137/1289	1988-94	0,4	0,8	1,2	
FORMAN	1289	1990-94	0,4	0,8	1,2	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
FELICIA	1137/1289	1994-95	0,5	1,0	1,5	
4R	1944	1928-30	7,5	15,0	22,5	
6R	296	1929-30	10,0	20,0	30,0	
422	1195	1950-52	4,0	8,0	12,0	
450	1661	1929-32	5,0	10,0	15,0	
450 D	1802	1930-36	5,5	11,0	16,5	
635	1792	1931-34	5,0	10,0	15,0	
637/ND						

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
THIRTY-FIVE	5447	1929	3.0	60.0	90.0	
TWENTY	2194-2916	1933-35	13.0	26.0	39.0	
TWENTY-FIVE	3307	1954-55	15.0	30.0	45.0	
DAWN	1627	1954-55	7.5	15.0	22.5	
TALBOT 3 LITRE	3181	1957-59	10.0	20.0	30.0	
TALBOT 4 LITRE	4086	1958-59	12.5	25.0	38.0	
TALBOT TEN SALON	1184	1958-48	4.0	8.0	12.0	
TALBOT TEN TOURER/DHC	1184	1958-48	6.0	12.0	18.0	
TALBOT 2 LITRE SALON	1944	1939-48	5.0	10.0	15.0	
TALBOT 2 LITRE TOURER/DHC	1944	1939-48	7.0	14.0	21.0	
TALBOT 80	1184	1948-50	4.0	8.0	12.0	
TALBOT 80 DHC	1184	1948-50	5.0	10.0	15.0	
TALBOT 90 90 MK II/90 MK IIIA	1944-2267	1948-54	5.0	10.0	15.0	
TALBOT 90 90 MK II/90 MK IIIA 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 CONVERTIBLE COUPE	2267	1954-57	6.5	13.0	20.0	
TALBOT ALPINE	2267	1955-55	7.5	15.0	22.5	
RAPER SERIE SI	1390	1955-58	2.8	5.5	8.5	
RAPER IV/III A	1494-1592	1958-63	3.0	6.0	9.0	
RAPER IV/III A CONVERTIBLE	1494-1592	1958-63	4.0	8.0	12.0	
RAPER IV/V	1592-1725	1963-67	3.3	6.5	10.0	
RAPER II (ARROW TYPE)	1725	1967-76	1.5	3.0	4.5	
RAPER H 120	1725	1967-76	1.8	3.5	5.5	
ALPINE (ARROW TYPE)	1725	1967-76	1.3	2.5	4.0	
ALPINE	1494	1959-60	7.0	14.0	21.0	
ALPINE IV/III V/V	1592-1725	1960-68	6.0	12.0	18.0	
TIGER (260)	4261	1964-66	20.0	40.0	60.0	
TIGER II (289)	4727	1967	16.0	32.0	48.0	
VENEZIA	1592	1963-65	10.0	20.0	30.0	
IMP SPORT/SPORT	875	1966-76	1.8	3.5	5.5	
STILETTO	875	1967-73	2.0	4.0	6.0	

SUZUKI GIAPPONE

L10 JIMNI	359	1970-73	1.8	3.5	5.0
L10	539	1970-80	1.5	3.0	4.5
L10	797	1975-80	1.8	3.5	5.0
SI 4 (4) 35AN LURAI	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/WAGON 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 COUPE	3996	1956-59	65.0	130.0	200.0
SPECIAL CABRIOLET	3996	1956-59	75.0	150.0	225.0
SS COUPE	3996	1957-59	75.0	150.0	225.0
SS CABRIOLET	3996	1957-59	90.0	180.0	270.0
T26 RECORD	4482	1946-55	20.0	40.0	60.0
T26GS GRAND SPORT	4482	1948-53	27.5	55.0	85.0
T26GS GRAND SPORT	4482	1953-55	30.0	60.0	90.0
T14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	20.0	40.0	60.0

TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA

SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928-1295	1977-81	0.5	1.0	1.5
SUNBEAM II	1592	1979-81	2.0	4.0	6.0
SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	7.5	15.0	22.0

TOYOTA GIAPPONE

EJ40	3878	1960-70	3.5	7.0	10.0
EJ40/EJ42/EJ45	2977-3878	1971-79	2.5	5.0	7.5
EJ55 SW	3878	1967-70	2.8	5.5	8.0
EJ55 SW	2977-3878	1971-79	2.3	4.5	6.5
EJ60 SW	3431-4228	1980-82	2.3	4.5	6.5
LAND CRUISER SW (EJ)HJ	3955-3980	1983-86	2.5	5.0	7.5
H LUX	1968-2188	1979-82	1.0	2.0	3.0
BLIZZARD	2188-2446	1980-91	1.0	2.0	3.0
LAND CRUISER I SERIE	2977-4228	1979-85	2.0	4.0	6.0
LAND CRUISER II SERIE	2446-4164	1985-93	2.3	4.5	6.5
LAND CRUISER II	2446-4164	1985-96	2.0	4.0	6.0
LAND CRUISER 80/90 TD	4164-4447	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	2366-2958	1987-96	1.5	3.0	4.5
4 RUNNER TD	2446	1989-96	2.0	4.0	6.0
4 RUNNER (II SERIE)	2694-3378	1996-03	2.0	4.0	6.0
4 RUNNER TD (II SERIE)	2982	1996-03	2.5	5.0	7.5
RAV4 3P/5P CABRIO	1998	1994-00	1.0	2.0	3.0
CELICA IV SERIE	1587-1998	1985-89	0.8	1.5	2.3
CELICA CABRIOLET IV SERIE	1998	1986-89	1.5	3.0	4.5
CELICA TURBO 4WD IV SERIE	1998	1986-89	1.8	3.5	5.0
CELICA 16/2.0/2.0 GT V SERIE	1587-1998	1989-93	0.8	1.5	2.3
CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1989-93	1.5	3.0	4.5
CELICA 2.0 TURBO 16V GT FOUR V SERIE	1998	1989-93	2.5	5.0	7.5
MR2 I SERIE	1455-1587	1984-89	0.8	1.5	2.3

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
MR2 II SERIE	1998	1989-92	1.0	2.0	3.0	
MR2 III SERIE	1998-2164	1992-99	1.5	3.0	4.5	
MR2 IV SERIE	1794	1999-04	1.5	3.0	4.5	
SUPRA 2.0 24V	1998	1988-91	0.8	1.5	2.3	
SUPRA 2.0 25 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	1.0	2.0	3.0	
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	1.5	3.0	4.5	
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	2.0	4.0	6.0	
LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1998-04	3.0	6.0	9.0	
LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1998-04	2.0	4.0	6.0	
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	1998	1993-99	1.3	2.5	3.5	
CARINA ESW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993-95	0.5	1.0	1.5	
CAMRY 3.0 V6 24V/5V	2977	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	2694-3396	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)	1762-1998	1993-99	1.0	2.0	3.0	
CELICA CABRIOLET VI SERIE	1998	1993-99	1.8	3.5	5.0	
CELICA 2.0 TURBO 16V GT FOUR W/D V/S	1998	1993-99	3.0	6.0	9.0	
PRILUSHYBRID	1496	2003-04	1.0	2.0	3.0	
PROCE	1496	1991-95	0.7	1.5	2.2	

TRIUMPH GRAN BRETAGNA

1020	1395	1923-25	5.0	10.0	15.0
1375	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
1200 SCORPION	1205	1931-35	12.5	25.0	38.0
GLORIA 10	1087	1933	4.5	9.0	13.5
GLORIA FOUR (12) SALOON COUPE	1252-1496	1934-37	6.0	12.0	18.0
GLORIA FOUR (12) TOURER DHC	1252-1496	1934-37	11.5	23.0	35.0
GLORIA SIX (6-6) SALOON COUPE	1476	1991	9.0	18.0	27.0
GLORIA SIX (6-6) TOURER DHC	1476	1991	15.0	30.0	45.0
DOLomite/MEESSE SALOON	1496	1991	9.0	18.0	27.0
DOLomite 8 ROADSTER	1990	1994	50.0	100.0	150.0
DOLomite 1460 ROADSTER	1776	1993-98	20.0	40.0	60.0
DOLomite 16 ROADSTER	2392	1995-99	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 COUPE	948-1147	1959-64	2.5	5.0	7.5
HERALD CONVERTIBLE	948-1147	1961-71	4.0	8.0	12.0
VITESSE	1596-1998	1962-71	2.5	5.0	7.5
VITESSE CONVERTIBLE	1596-1998	1962-71	4.0	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
Z500 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 MKIV	1296	1970-74	3.5	7.0	11.0
SPITFIRE 1500	1495	1974-80	4.0	8.0	12.0
SING	2997	1970-77	7.5	15.0	22.5
G16 COUPE MKI	1998	1966-68	6.5	13.0	20.0
G16 COUPE MKII	1998	1968-70	4.5	9.0	13.5
G16 COUPE MK III	1998	1971-75	6.0	12.0	18.0
TOLEDO	1296-1493	1970-76	1.5	3.0	4.5
1300/1300 TC	1493	1966-70	1.3	2.5	4.0
1500/1500 TC	1296	1970-76	1.5	3.0	4.5
DOLomite 1500/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2.0	4.0	6.0
DOLomite SPRINT	1998	1973-79	3.5	7.0	10.0
TR7 COUPE	1998	1976-81	2.8	5.5	8.0
TR7 SPIDER	1998	1980-82	3.5	7.0	10.0</

Modello cm³ Anni Euro x 000

VOLKSWAGEN GERMANIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
TOP 82 KÖBELEWAGEN	985-1151	1940-45	12,5	25,0	38,0	
TOP 82 EP255	985-1151	1941-45	14,0	28,0	42,0	
TOP 87 KOMMANDEURWAGEN	1151	1941-44	15,0	30,0	45,0	
TOP 166 SCHWIMMWAGEN	1151	1942-44	16,0	32,0	48,0	
MAGGOLINO (LUNO DUE VETRINI)	1151	1946-53	10,0	20,0	30,0	
MAGGOLINO (LUNO OTTO O VALE)	1192	1953-57	6,0	12,0	18,0	
MAGGOLINO 1200	1192	1957-64	4,0	8,0	12,0	
MAGGOLINO 1200	1192	1964-67	3,5	7,0	10,0	
MAGGOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	3,5	7,0	10,0	
MAGGOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	2,8	5,5	8,0	
MAGGOLINO CABR. HEIMMÜLLER	1151	1949-53	25,0	50,0	75,0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1151	1951-52	15,0	30,0	45,0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	11,0	22,0	33,0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	7,5	15,0	22,5	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	5,0	10,0	15,0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	6,5	13,0	20,0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	5,5	11,0	16,5	
1500/1500S	1493	1961-65	1,5	3,0	4,5	
1500/1500S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	1,5	3,0	4,5	
1600 UTIL	1584	1965-73	1,8	3,5	5,5	
41/41Z (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	0,8	1,5	2,3	
KARMANN GHA COUPE	1192	1955-66	7,5	15,0	22,5	
KARMANN GHA COUPE	1285-1584	1966-74	4,5	9,0	13,5	
KARMANN GHA1.5/1.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	4,0	8,0	12,0	
KARMANN GHA CABRIOLET	1192	1957-66	12,5	25,0	35,0	
KARMANN GHA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	9,0	18,0	27,0	
MAGGOLINO	1192	1968-78	2,5	5,0	7,5	
MAGGOLONE 1302/1305	1192-1584	1970-75	2,0	4,0	6,0	
MAGGOLONE CABR. 1302/1305	1192-1584	1970-80	4,0	8,0	12,0	
MAGGOLINO MEDICO	1192-1584	1978-91	1,8	3,5	5,0	
PESCAZIA TYP 181	1493-1584	1969-79	2,5	5,0	7,5	
K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	0,8	1,5	2,3	
POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	0,5	1,0	1,5	
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1981-90	0,5	1,0	1,5	
POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	0,5	1,0	1,5	
POLO COUPE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1982-90	0,5	1,0	1,5	
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0,5	1,0	1,5	
POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	0,5	1,0	1,5	
POLO COUPE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0,5	1,0	1,5	
POLO COUPE 640	1272	1985-94	1,0	2,0	3,0	
POLO III SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1598	1994-95	0,5	1,0	1,5	
POLO III SERIE DIESEL	1896	1994-95	0,5	1,0	1,5	
DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	0,4	0,8	1,2	
DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1981-88	0,3	0,5	0,8	
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1095-1457	1974-81	0,8	1,5	2,3	
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1095-1457	1981-83	0,5	1,0	1,5	
GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	0,5	1,0	1,5	
GOLF GTDI SERIE	1588	1982-83	1,3	2,5	3,5	
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588	1976-78	3,0	6,0	9,0	
GOLF GTI 15 MARCE 1600	1588	1978-82	2,5	5,0	7,5	
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	2,3	4,5	6,5	
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1095-1781	1979-87	1,3	2,5	4,0	
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1987-93	1,3	2,5	4,0	
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	0,5	1,0	1,5	
GOLF I SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0,5	1,0	1,5	
GOLF I SERIE DIESEL	1588	1983-91	0,5	1,0	1,5	
GOLF I SERIE GTD	1588	1983-92	0,5	1,0	1,5	
GOLF I SERIE GTI	1781	1983-89	1,3	2,5	4,0	
GOLF I SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1,0	2,0	3,0	
GOLF GTI 16V	1781	1985-89	1,5	3,0	4,5	
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1,3	2,5	4,0	
GOLF GTI 1600	1781	1990-91	2,5	5,0	7,5	
GOLF RALLYE	1781	1989-90	3,5	7,0	10,0	
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	1,0	2,0	3,0	
GOLF III (TUTTI I MOD.)	1391-1984	1991-95	0,5	1,0	1,5	
GOLF III DTD	1896	1991-95	0,5	1,0	1,5	
GOLF III VARIANT (TUTTI I MOD.)	1391-1984	1993-95	0,5	1,0	1,5	
GOLF III VARIANT DTD	1896	1993-95	0,5	1,0	1,5	
GOLF III GTI 16V	1984	1991-97	0,8	1,5	2,3	
GOLF III 2.8 VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	1,0	2,0	3,0	
GOLF III CABRIO (TUTTI I MOD.)	1781-1984	1993-02	1,5	3,0	4,5	
GOLF III CABRIO TDI	1896	1995-02	1,3	2,5	3,5	
JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1588	1979-83	0,4	0,8	1,2	
JETTA DIESEL I SERIE	1588	1980-83	0,3	0,5	0,8	
JETTA TURBODIESEL I SERIE	1588	1983	0,3	0,5	0,8	
JETTA GJ I SERIE	1588-1781	1979-83	0,5	1,0	1,5	
JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1984-92	0,4	0,8	1,2	
JETTA I SERIE DIESEL	1588	1984-91	0,3	0,5	0,8	
JETTA I SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	0,3	0,5	0,8	
JETTA I SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0,4	0,8	1,2	
JETTA I SERIE GJ/GTX 16V	1781	1987-91	0,4	0,8	1,2	
TYP 185 ILIUS	1714	1979-82	3,5	7,0	11,0	
SOROCOCO I SERIE	1095-1457	1974-81	0,8	1,5	2,3	
SOROCOCO GII SERIE	1588	1977-81	2,0	4,0	6,0	
SOROCOCO I SERIE	1272-1588	1981-90	0,8	1,5	2,3	

Modello cm³ Anni Euro x 000

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
SCIROCCO GJ/GT/GT16V II SERIE	1588-1781	1981-91	1,5	3,0	4,5	
PASSATI I SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1588	1973-81	0,8	1,5	2,3	
PASSATI I SERIE DIESEL	1471	1978-81	0,5	1,0	1,5	
PASSATI I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0,5	1,0	1,5	
PASSATI I SERIE DTD	1588	1981-88	0,5	1,0	1,5	
PASSATI I S. VAR (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0,5	1,0	1,5	
PASSATI I S. VAR VARIANT	1588	1981-88	0,5	1,0	1,5	
PASSATI I SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1994	1988-95	0,5	1,0	1,5	
PASSATI I SERIE DI TURBOD.	1588-1896	1988-95	0,5	1,0	1,5	
PASSATI I SERIE VAR. (TUTTI IM.)	1595-1994	1988-95	0,5	1,0	1,5	
PASSATI I SERIE DI TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-95	0,5	1,0	1,5	
PASSATI I S. G60 SYNCRO GTI	1781	1989-93	0,8	1,5	2,3	
PASSATI I S. G60 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	0,8	1,5	2,3	
PASSATI I SERIE 2.8 VR6	2792	1991-95	0,8	1,5	2,3	
PASSATI I SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-95	0,8	1,5	2,3	
CORRADO I 1.8/2.0/1.6V	1781-1994	1988-95	0,8	1,5	2,3	
CORRADO 1.8 G60	1781	1988-93	1,0	2,0	3,0	
CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	1,0	2,0	3,0	
SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-04	0,8	1,5	2,3	
SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-04	1,0	2,0	3,0	
GOLF IV 1.8 2.0V TURBO	1781	1997-03	1,0	2,0	3,0	
GOLF IV 1.8 2.0V TURBO PLUS	1781	2003	1,5	3,0	4,5	
GOLF IV 2.3V5	2324	1997-03	1,0	2,0	3,0	
GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	1,3	2,5	3,5	
GOLF IV R32	3189	2002-03	3,5	7,0	10,0	
POLO GTI	1598	1998-01	0,8	1,5	2,3	
VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1994	1992-95	0,5	1,0	1,5	
VENTO DTD	1896	1992-95	0,5	1,0	1,5	
VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	0,5	1,0	1,5	
NEWBEETLE	1390-1994	1998-04	1,3	2,5	3,5	
NEWBEETLE 2.3V5	2324	2000-04	1,8	3,5	5,0	
NEWBEETLE RSI	3189	2000-02	5,0	10,0	15,0	
LUPO GTI	1598	1999-04	0,8	1,5	2,3	
BORA 2.3V5	2324	1999-02	0,5	1,0	1,5	
BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	0,8	1,5	2,3	
PASSATI V S. 2.5 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	0,5	1,0	1,5	
PASSATI V S. 2.8 V6 30V	2771	1996-04	0,8	1,5	2,3	
PASSATI V S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	0,8	1,5	2,3	
PASSATI V S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	0,8	1,5	2,3	
PASSATI V SERIE 4.0 V8	3999	2001-04	1,5	3,0	4,5	
PASSATI V SERIE 4.0 V8 VARIANT	3999	2001-04	1,5	3,0	4,5	
PHAEON 3.2 V6	3189	2002-04	2,0	4,0	6,0	
PHAEON 4.2 V8	4172	2003-04	2,5	5,0	7,5	
PHAEON 6.0 WTD	5998	2002-04	3,0	6,0	9,0	
PHAEON 5.0 V10 TD	4921	2002-04	2,0	4,0	6,0	
NEWBEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1395	2003-04	2,0	4,0	6,0	
NEWBEETLE CABRIOLET 1.8/2.0	1781-1984	2003-04	2,5	5,0	7,5	
TOUAREG 3.2 V6	3189	2002-04	2,5	5,0	7,5	
TOUAREG 4.2 V8	4172	2002-04	3,0	6,0	9,0	
TOUAREG 2.5 TDI	2461	2002-04	1,8	3,5	5,0	
TOUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-04	2,3	4,5	6,5	

VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
914/4	1679	1969-72	6,0	12,0	18,0	
914/6	1991	1969-72	10,0	20,0	30,0	
914/1.8	1975	1973-75	5,0	10,0	15,0	
914/2.0	1971	1972-75	5,0	10,0	15,0	

VOLVO SVEZIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
0V4	1944	1926-29	12,5	25,0	38,0	
PV 4	1944	1927-29	12,5	25,0	38,0	
PV 65(0/65) 85/26/53/45/46/55	3010-3266	1929-34	7,5	15,0	22,5	
PV 65/66/57/65/80/85/9	3670	1935-37	7,5	15,0	22,5	
PV 36 "CAROLINA"	3670	1935-38	7,5	15,0	22,5	
PV 51/52/53/54/55/56	3670	1936-45	7,5	15,0	22,5	
PV 60/61	3670	1942-50	6,0	12,0	18,0	
PV 44 (TUTTI I MODELLI)	1414-1583	1944-58	5,0	10,0	15,0	
PV 445 DUE TI	1414-1583	1955-60	5,0	10,0	15,0	
SPORT	1414	1956-57	12,5	25,0	38,0	
PV 544	1583-1778	1958-65	4,0	8,0	12,0	
TP21	3650	1956-59	4,0	8,0	12,0	
LAPLANDER	1778-1990	1959-76	5,0	10,0	15,0	
SERIE 120 (AMAZON) (TUTTI IM.)	1583-1986	1956-70	2,5	5,0	7,5	
SERIE 140 (TUTTI I MOD.)	1778-1986	1966-74	1,8	3,5	5,5	
164	2978	1968-71	2,3	4,5	7,0	
P1800/P1800 S	1778-1986	1967-71	5,5	11,0	16,5	
1800 ES	1986	1971-73	6,0	12,0	18,0	
66 (TUTTI I MOD. ANCHE DAF)	1108-1289	1972-79	0,5	1,0	1,5	
343/35	1397-1986	1976-81	0,5	1,0	1,5	
340/360 (TUTTI I MODELLI)	1397-1986	1982-91	0,5	1,0	1,5	
360 DIESEL	1596	1984-89	0,5	1,0	1,5	
480 ES	1721-1988	1986-95	0,8	1,5	2,3	
480 TURBO	1721	1988-95	1,0	2,0	3,0	
440 (T						

224

MILANO

MERIDIANI

EDITORIALE DOMUS

MERIDIANI

Milano



GRANDI FIRME

**IL NUOVO SKYLINE MODA & DESIGN BRERA FOREVER IL DUOMO SEGRETO
IN GALLERIA SELFIE CAPOLAVORI DA SCOPRIRE BACIARSI, DOVE? ANTICHE PORTE
INSEGUENDO MARINETTI, SCERBANENCO, MARCHESI, HAYEZ E JANNACCI...**

MERIDIANI
TI ASPETTA IN EDICOLA

QUOTAZIONI VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni parte, in condizioni d'uso normali e digiustose e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza

dell'allestimento, motore non originale, necessità di profondo restauro) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgoni)

non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti

in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente cronologicamente più vicino.

Modello cm³ Anni Euro

ALFA ROMEO ITALIA

430	5816	1939-50	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
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	2.500
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	2.000
A15/A19/A38	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	1934-52	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	1930-37	6.000
614/618 FURGONE	1458-1944	1930-37	7.200
621	2516	1930-35	8.000
621/621N	4580	1934-39	10.000
632N/635N	5540	1931-37	12.000
634N/III SERIE	8310-8355	1931-39	15.000
626N	5750	1939-47	5.000
666N/7	9565	1939-47	8.000
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000
640N	6032	1948-52	4.500
680N	10170	1948-52	7.000
615/615N	1395-1901	1951-61	2.000
615N1	1395-1901	1960-68	1.500
642N	6650	1952-55	4.200
642T	6650	1952-55	5.000
642N2/N6/N6R	6550	1955-58	4.000
642T2/T6	6650	1955-58	4.800
642N65/N65R	7298	1959-65	3.500
642T65	7298	1959-65	4.200
639 N2/N3 (CIVILE)	6650-7298	1955-68	3.500
671N	6650	1952-55	7.800
671N2/N3	6650-7298	1955-65	3.700
682N	10676	1952-55	8.200
682N2	10676	1956-61	3.500
682T2	10676	1956-61	4.200
682N3	11548	1962-84	2.500
682T3	11548	1962-84	3.000
640/C50	4678	1958-60	2.000
682N4	11548	1970-84	2.000
682T4	11548	1970-84	2.400
690N/NI/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500
690N/NI/N2 3 ASSI - 690 T1/T1/T2	11548	1961-66	4.200
690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000
690N3 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800
690N4/T4	9819	1969-71	3.000
1100 T1/TN	1098-1901	1956-66	2.000
616N/NI	2693	1965-67	1.300
616N2/N3	3455	1967-77	800
625N/NI/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	900
625N/NI/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500
645/65/66/62N I SERIE (N/NI)	4678	1960-68	1.000
645/65/66/62N II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800
643N/NI - T1	9161	1963-70	1.400

Modello cm³ Anni Euro

683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000
693N/T	12885	1966-70	2.000
Z38	1197-1498	1969-75	500
684N/T	9819	1970-75	1.200
691N/T	13798	1970-75	2.200
619N/NI II SERIE	13798	1970-75	3.000
697N/T	13798	1971-75	1.500
673N/NR/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	1937-46	8.000
D80	7300	1937-46	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
ESARÒ	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	1908-1965	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	1960-73	1.000
Z30/Z32 D26	11310	1967-75	1.500
360 D18	19145	1975-80	1.800

MAN GERMANIA

F8 PONTON	11413	1956-69	1.000
F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900

MERCEDES GERMANIA

LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800
LPI SERIE (EC CETTO LPS 33)	4580-10810	1950-65	1.700
LPS 33	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	1937-45	35.000
TAURUS	5320	1939-47	7.000
TAURUS 340	5320	1949-51	4.000

Modello cm³ Anni Euro

SUPER TAURUS	5816	1951-57	5.000
ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000
SUPER ORIONE	11650	1952-60	9.000
TIGRE I SERIE	6870	1958-63	4.000
LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000
TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700
LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200
TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800
LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000
LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500
LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000
TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000
TIGRE S	6870	1963-67	3.000
TITANO	11150	1961-67	3.000
TITANO S	11150	1961-67	3.500
100/T20	7412	1967-70	1.500
150	8905	1967-70	1.800
DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
190/260	14886	1970-75	3.200

OMT ITALIA

MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500
----------------------	-------------	---------	-------

PEUGEOT FRANCIA

17/19	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	1936-46	10.000
-----	------	---------	--------

UNIMOG GERMANIA

BOHERINGER	1767	1947-51	4.000
401/411	1767	1951-63	4.000
404	2195	1955-80	1.000
406/416	1767	1963-88	2.000

VIBERTI ITALIA

BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000
---------	-------------	---------	-------

VOLKSWAGEN GERMANIA

TYP 2 T1 PICKUP	1192-1493	1960-67	12.000
TYP 2 T1 DOPPIA CABINA	1192-1493	1960-67	14.000
TYP 2 T1 FURGONE	1192-1493	1960-67	14.000
TYP 2 T1 KOMBI/BUS	1192-1493	1960-67	18.000
TYP 2 T1 BUS DE LUXE (SAMBA)	1192-1493	1960-67	30.000
TYP 2 T1 WESTFALIA	1192-1493	1960-67	20.000
TYP 2 T2A PICKUP	1285-1493	1967-71	3.500
TYP 2 T2A DOPPIA CABINA	1285-1493	1967-71	5.500
TYP 2 T2A FURGONE	1285-1493	1967-71	5.000
TYP 2 T2A KOMBI/BUS	1285-1493	1967-71	10.000
TYP 2 T2A BUS DE LUXE	1285-1493	1967-71	11.000
TYP 2 T2A WESTFALIA	1285-1493	1967-71	12.000
TYP 2 T2A-B FURGONE	1285-1584	1972	5.000
TYP 2 T2A-B KOMBI/BUS	1285-1584	1972	10.000
TYP 2 T2B PICKUP	1584-1971	1972-79	3.500
TYP 2 T2B DOPPIA CABINA	1584-1971	1972-79	5.000
TYP 2 T2B FURGONE	1584-1971	1972-79	5.000
TYP 2 T2B KOMBI/BUS	1584-1971	1972-79	9.000
TYP 2 T2B BUS DE LUXE	1584-1971	1972-79	10.000
TYP 2 T2B WESTFALIA	1584-1971	1972-79	12.000

QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca,

compaiono invece nelle pagine precedenti.

I prezzi, riferiti al mercato nazionale, sono indicati in euro e comprendono il costo medio di trasporto, sdoganamento e immatricolazione.

Modello Note Anni Euro x 000

AMC/RAMBLER

AMBASSADOR	1966-74	3,8	7,5	10,0
JAVELIN	1968-70	12,5	25,0	35,0
AMX	1968-70	20,0	40,0	60,0
HORNET	1970-75	3,8	7,5	10,0
GREMLIN	1971-78	3,8	7,5	10,0
PACER	1975-80	3,8	7,5	10,0
EAGLE	1981-87	3,8	7,5	10,0

BUICK

BERLINA 2/4 PORTE	1946-54	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	1946-60	37,5	75,0	110,0
STATION WAGON	1946-53	50,0	100,0	140,0
SKYLARK	1953	90,0	180,0	250,0
STATION WAGON	1954-74	10,0	20,0	30,0
SKYLARK	1954	65,0	130,0	180,0
BERLINA 2/4 PORTE	1955-60	7,5	15,0	22,5
BERLINA 2/4 PORTE	1961-74	5,0	10,0	15,0
CONVERTIBILE	1961-74	10,0	20,0	30,0
SKYLARK 2/4 PORTE	1961-63	3,8	7,5	11,5
SKYLARK CONVERTIBILE	1961-63	7,5	15,0	22,5
RIVIERA	1963-65	12,5	25,0	35,0
GS 350/400/455 COUPE	1965-73	12,5	25,0	35,0
GS 350/400/455 CONVERTIBILE	1965-72	20,0	40,0	60,0
RIVIERA	1966-73	10,0	20,0	30,0

CADILLAC

BERLINA 4 PORTE	1946-52	12,5	25,0	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)	1946-52	12,5	25,0	35,0
COUPE	1946-52	17,5	35,0	50,0
CONVERTIBILE	1946-58	55,0	110,0	150,0
BERLINA 4 PORTE	1953-58	12,5	25,0	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)	1953-58	12,5	25,0	35,0
COUPE	1953-58	20,0	40,0	60,0
ELDORADO CONVERTIBILE	1953	150,0	300,0	400,0
ELDORADO CONVERTIBILE	1954-58	75,0	150,0	200,0
ELDORADO COUPE	1955-58	25,0	50,0	75,0
BERLINA 4 PORTE	1959-60	12,5	25,0	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)	1959-60	12,5	25,0	35,0
COUPE	1959-60	20,0	40,0	60,0
ELDORADO CONVERTIBILE	1959	100,0	200,0	280,0
ELDORADO COUPE	1959	30,0	60,0	90,0
DE VILLE CONVERTIBILE	1959	60,0	120,0	170,0
CONVERTIBILE	1961-64	20,0	40,0	60,0
BERLINA 2/4 PORTE	1961-74	7,5	15,0	22,5
LIMOUSINE	1961-74	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	1965-70	12,5	25,0	35,0
ELDORADO COUPE	1968-76	7,5	15,0	22,5
ELDORADO CONVERTIBILE	1971-76	12,5	25,0	35,0
BERLINA 2/4 PORTE	1975-89	3,8	7,5	11,0
LIMOUSINE	1975-89	5,0	10,0	15,0
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%/6C-20% 1955-57	20,0	40,0	60,0
CONVERTIBILE	1955-57	50,0	100,0	150,0
NOMAD	1955-57	37,5	75,0	110,0
CORVETTE	(C1) IN+50% 1956-60	60,0	120,0	180,0
COUPE	6 CIL-20% 1958-60	15,0	30,0	45,0
CONVERTIBILE	1958-60	25,0	50,0	75,0

Modello Note Anni Euro x 000

CORVAIR 2/4 PORTE	1959-69	4,0	8,0	12,0
CORVAIR CONVERTIBILE	1960-65	8,0	16,0	24,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.	BIG BLOCK+20% 1961-74	6,0	12,0	18,0
COUPE	BIG BLOCK+20% 1961-66	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20% 1961-66	22,5	45,0	65,0
CORVETTE	(C1) IN+50% 1961-62	50,0	100,0	150,0
CORVAIR TURBO	CONV.+50% 1962-66	6,0	12,0	18,0
NOVA 2/4 PORTE	V8+20% 1962-74	5,0	10,0	15,0
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK+50% 1963-67	60,0	120,0	180,0
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK+50% 1963-67	60,0	120,0	180,0
CHEVELLE 2/4 PORTE	1964-74	7,5	15,0	20,0
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50% 1966-70	7,5	15,0	22,5
CHEVELLE CONVERTIBILE	1966-72	17,5	35,0	50,0
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+50% 1966-74	15,0	30,0	45,0
CHEVELLE SS CONVERTIBILE	1966-72	27,5	55,0	80,0
COUPE	BIG BLOCK+20% 1967-74	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20% 1967-74	12,5	25,0	35,0
CAMARO COUPE	6 CIL-30% 1967-73	7,5	15,0	20,0
CAMARO CONVERTIBILE	6 CIL-30% 1967-69	15,0	30,0	40,0
CAMARO Z 28	RS/SS+20% 1967	30,0	60,0	80,0
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20% 1968-73	25,0	50,0	70,0
CORVETTE COUPE	(C3) BIG BLOCK+30% 1968-74	20,0	40,0	60,0
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30% 1968-75	30,0	60,0	90,0
CHEVELLE SS 454	LS 6+50% 1970-72	25,0	50,0	75,0
CAMARO COUPE	6 CIL-30% 1975-81	6,5	13,0	18,0
CORVETTE COUPE	(C3) 1975-82	10,0	20,0	30,0
CAMARO COUPE	4/6 CIL-30% 1982-91	3,8	7,5	10,0
CORVETTE	(C4) 1983-84	5,0	10,0	15,0
CORVETTE COUPE	(C4) 1985-91	7,5	15,0	20,0
CORVETTE CONV.	(C4) 1986-91	12,5	25,0	35,0
CORVETTE ZR1	1991-95	17,5	35,0	50,0
CORVETTE COUPE	(C4) 1992-96	8,8	17,5	25,0
CORVETTE CONV.	(C4) 1992-96	12,5	25,0	35,0
CORVETTE COUPE	(C5) 1997-03	10,0	20,0	30,0
CORVETTE CONV.	(C5) 1998-03	10,0	20,0	30,0
CORVETTE COUPE 50" ANNIV.	(C5) 2002-03	12,5	25,0	35,0
CORVETTE CONV. 50" ANNIV.	(C5) 2002-03	15,0	30,0	45,0

CHRYSLER

BERLINA 2/4 PORTE	1946-56	7,5	15,0	20,0
CONVERTIBILE	1946-56	37,5	75,0	110,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE	1946-48	100,0	200,0	300,0
TOWN & COUNTRY BERLINA	1946-48	50,0	100,0	150,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE	1949	75,0	150,0	220,0
TOWN & COUNTRY STATION W.	1949-50	37,5	75,0	110,0
300 COUPE	1955-61	50,0	100,0	150,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.	1957-61	15,0	30,0	45,0
COUPE	1957-61	17,5	35,0	50,0
CONVERTIBILE	1957-61	50,0	100,0	150,0
300 CONVERTIBILE	1957-61	100,0	200,0	300,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.	1962-74	5,0	10,0	15,0
COUPE	1962-74	7,5	15,0	20,0
CONVERTIBILE	1962-70	15,0	30,0	45,0
300 H/J/K/L	1962-65	17,5	35,0	50,0
300 H/K/L CONVERTIBILE	1962-65	20,0	40,0	60,0
300 HURST COUPE	1970	15,0	30,0	45,0
TOWNAND COUNTRY	1983-87	2,5	5,0	7,5

DE SOTO

BERLINA 2/4 PORTE	1946-56	6,0	12,0	18,0
STATION WAGON	(WOODY) 1946-56	40,0	80,0	120,0
CONVERTIBILE	1946-56	32,5	65,0	90,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.	1957-61	10,0	20,0	30,0
COUPE	1957-60	17,5	35,0	50,0
CONVERTIBILE	1957-59	40,0	80,0	110,0
ADVENTURER COUPE	1957-59	37,5	75,0	110,0
ADVENTURER CONVERTIBILE	1957-59	75,0	150,0	200,0

DODGE

BERLINA 2/4 PORTE/SW.	1946-56	7,5	15,0	22,5
STATION WAGON	(WOODY) 1946-48	30,0	60,0	90,0
CONVERTIBILE	1946-56	25,0	50,0	75,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.	6 CIL-20% 1957-60	10,0	20,0	30,0
COUPE	D 500+20% 1957-60	17,5	35,0	50,0
CONVERTIBILE	D 500+20% 1957-60	50,0	100,0	150,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.	1961-74	7,5	15,0	22,5
COUPE	1961-74	7,5	15,0	22,0

Modello Note Anni Euro x 000

CONVERTIBILE	1961-70	12,5	25,0	35,0
CORONET/RT/SUPER BEE	HEMI-50% 1965-71	25,0	50,0	75,0
CHARGER	1968-70+50% 1966-74	10,0	20,0	30,0
CHARGER RT	HEMI-50% 1968-71	50,0	100,0	150,0
CHARGER DAYTONA	HEMI-50% 1969	100,0	200,0	300,0
CHALLENGER COUPE	1970-74	10,0	20,0	30,0
CHALLENGER CONVERTIBILE	HEMI+150% 1970-72	12,5	25,0	35,0
CHALLENGER RT COUPE	440+30% 1970-71	25,0	50,0	75,0
CHALLENGER RT CONVERTIBILE	440+20% 1970	50,0	100,0	150,0

EDELSEL

BERLINA 4 PORTE	1958	7,5	15,0	22,5
COUPE	1958	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	1958	30,0	60,0	90,0
STATION WAGON	1958	8,8	17,5	25,0
BERLINA 4 PORTE	1959-60	6,0	12,0	18,0
COUPE	1959-60	8,8	17,5	25,0
CONVERTIBILE	1959-60	20,0	40,0	60,0
STATION WAGON	1959	7,5	15,0	20,0

FORD

T TOURING	1918-27	12,5	25,0	35,0
T SEDAN/COUPE	1918-27	10,0	20,0	30,0
A SEDAN/COUPE	1927-32	12,5	25,0	35,0
A PHAETON	1927-32	15,0	30,0	45,0
A ROADSTER	1927-32	20,0	40,0	60,0
V8 SEDAN/COUPE	1932-34	25,0	50,0	75,0
V8 PHAETON	1932-34	30,0	60,0	90,0
V8 ROADSTER	1932-34	50,0	100,0	150,0
V8 STATION WAGON	1934-42	50,0	100,0	150,0
V8 COUPE	1935-42	25,0	50,0	75,0
V8 ROADSTER/CONVERTIBILE	1935-42	42,5	85,0	125,0
BERLINA 2/4 PORTE	1946-51	10,0	20,0	30,0
STATION WAGON	1946-51	45,0	90,0	130,0
COUPE	1946-51	12,5	25,0	35,0
CONVERTIBILE	1946-51	22,5	45,0	65,0
SPORTSMAN CONVERTIBILE	1946-48	100,0	200,0	300,0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.	1952-74	6,0	12,0	18,0
CONVERTIBILE	1952-59	25,0	50,0	75,0
HARDTOP	1952-59	10,0	20,0	30,0
SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP	1954-56	17,5	35,0	50,0
THUNDERBIRD CONVERTIBILE	I S. 1955-57	37,5	75,0	110,0
SKYLINER CONVERTIBILE	1957-59	30,0	60,0	90,0
THUNDERBIRD COUPE	II S. 1958-60	12,5	25,0	35,0
THUNDERBIRD CONVERTIBILE	II S. 1958-60	22,5	45,0	65,0
CONVERTIBILE	1960-72	12,5	25,0	35,0
FALCON 2/4 PORTE	1961-70	3,5	7,0	10,0
FALCON SPRINT COUPE V8	1961-63	10,0	20,0	30,0
FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8	1961-63	13,0	26,0	35,0
THUNDERBIRD COUPE	III-H V. 1961-66	10,0	20,0	30,0
THUNDERBIRD CONVERTIBILE	III-H V. 1961-66	15,0	30,0	45,0
MUSTANG COUPE	6 CIL-20% 1964-66	12,5	25,0	35,0
MUSTANG FASTBACK	6 CIL-20% 1964-66	17,5	35,0	50,0
MUSTANG CONVERTIBILE	6 CIL-20% 1964-66	20,0	40,0	60,0
FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE	1965-74	6,0	12,0	18,0
FAIRLANE GT COUPE	1966-74	10,0	20,0	30,0
FAIRLANE GT CONVERTIBILE	1966-67	12,5	25,0	35,0
MUSTANG COUPE	6 CIL-20% 1967-68	15,0	30,0	45,0
MUSTANG FASTBACK	6 CIL-20% 1967-68	20,0	40,0	60,0
MUSTANG CONVERTIBILE	6 CIL-20% 1967-68	20,0	40,0	60,0
THUNDERBIRD 4 PORTE	V S. 1967-71	6,0	12,0	18,0
THUNDERBIRD COUPE	V-VI S			

Modello	Note	Anni	Euro x 000
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
COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	15,0 30,0 45,0

Modello	Note	Anni	Euro x 000
---------	------	------	------------

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
ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	30,0 60,0 90,0

Modello	Note	Anni	Euro x 000
---------	------	------	------------

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 177.
- 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

ALFA ROMEO

1750. 1971, Argento metallizzato, Discrete condizioni, interno perfetto, funzionante e completa, visibile a provincia di Como, 5000 euro

3386269192

2000 BERLINA. 1973, Blu Olanda, Stupefacenti condizioni di assoluta originalità, mai riverniciata, libretto tagliandi, doppie chiavi, Asi, visibile a Caserta, 13500 euro

3683392600

33 1.3 I.E. SPORT WAGON. 1994, Rosso Alfa, Carrozzeria in buono stato, ma fascioni sottoporta da cambiare, km 155000. Euro 1, Certificato di Storicità, visibile a Verbania (VB), 1000 euro

3404178718

ALFASUD SPRINT 1.3 VELOCE. 1980, rosso, Uniproprietario, km 66.000, conservata, interno perfetto, meccanica ok, carrozzeria con lievi bolle all'esterno, visibile a Bareggio (MI), 5650 euro

029028795

ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO. 1984, canna di fucile, Esemplare come nuovo di fabbrica, 24000 km, ancora con gomme originali, Asi, qualsiasi prova., visibile a Caserta, 11000 euro

3683392600

ALFETTA GTV 1.6. 1978, testa di moro, Auto conservata e sana, no ruggine, perfettamente funzionante, interni da rivedere. Telefonare ore pasti, visibile a Brescia, 5700 euro

030963126

ALFETTA GTV 2.0. 1977, argento metallizzato, Carrozzeria da restaurare, con ruggine su montanti e porte, danno posteriore. Meccanica buona, tranne freni e marmitta. Sedile guida strappato. Targhe e documenti originali, km 77.000, unico proprietario. No perditempo, visibile a Lodi, 2900 euro



3280945102

GIULIA GT JUNIOR 1.3. 1972, sabbia, Restaurata e riverniciata nel 2013, antinebbia e cerchi in lega, mai urtata, km 70000, perfetta, Asi Targa Oro, non bollo. Qualsiasi prova., visibile a Pinerolo, 15000 euro

0121378419

GIULIA GT JUNIOR 1.3. 1971, bianco, Vettura con interni neri, restauro completo conservativo, targhe originali, 4000 km, Asi Targa Oro, 15000 euro

3881936066

GIULIA NUOVA SUPER. 1975, prugna, Verniciatura e tappezzeria nuove, meccanica revisionata. Cerchi in lega, gomme all'80%, visibile a Cisterna (LT), Trattativa riservata

3381467130

GIULIA NUOVA SUPER 1.6. 1974, Azzurro Le Mans, Non ci sono parole per descrivere lo stato unico al mondo di quest'auto, sempre tenuta in box, visibile a Caserta, 15000 euro

3683392600

GIULIA SUPER 1.6. 1972, faggio, Vettura completamente originale, conservata, targa e documenti originali, stupenda, 8900 euro



3356007178

GIULIETTA SPIDER I SERIE,

1957, bianco, Carrozzeria e capote perfette, interni in pelle rossa, meccanica perfetta, omologazione Asi, visibile a Como, 69000 euro



3477118741

GIULIETTA SPIDER III SERIE,

1962, azzurro, Vettura conservata e revisionata completamente, con interni neri, sedili e capote nuovi, hardtop. Molto bella e affidabile, visibile a Prato, 62000 euro

3358213702

GIULIETTA TI II SERIE, 1961, Biancospino, Targa e documenti originali, qualsiasi prova, prezzo trattabile, visibile a Catania, 15000 euro

3392437055

MONTREAL. 1974, rosso, Vettura restaurata nel 1990, con interni neri, gomme nuove, 43000 km, visibile a Cuneo, a richiesta

3396086969

SPIDER 2.0. 1992, bianco, Vettura in ottime condizioni, motore a iniezione, servofreno e vetri elettrici, allestimento speciale Pininfarina, prodotto in 120 esemplari, con interni in skai bianco e servosterzo, visibile a Cisterna (LT), Trattativa riservata

3381467130

SPIDER 2.0. 1989, nero, Vettura in ottime condizioni, radio, gomme buone, da provare. Prezzo trattabile, visibile a Brescia, 8000 euro

3356131357

SPIDER VELOCE 1750. 1970, rosso, Bellissimo esemplare di coda tronca, telaio 364, nessun ripristino da fare. Valuto permuta con Porsche 911, visibile a Teramo, 23000 euro

3772275377

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH (70 CV) 5

MARCE. 1984, grigio scuro metallizzato, Esemplare perfetto, da amatore, carrozzeria ottima, meccanica eccellente, km 62.000, Asi con CRS. Visibile a S. Nicolò (TE). Per contatti email: amicedellatopolino@libero.it, visibile a Teramo, 5500 euro



3470676703

A112 ABARTH (70 CV) 5

MARCE. 1982, bianco, Vettura originale, restaurata, targhe nere TO, fari di profondità, CSAI-Asi, visibile a Veneto, 7500 euro

3467296850

A112 ELEGANT. 1976, Blu, Circolante, sempre mantenuta e revisionata. Ottima per gare di regolarità. Prezzo trattabile, visibile a Modena, 2200 euro

3208246753

GIARDINIERA. 1967, verde, Vettura funzionante, unico proprietario, documenti originali, revisionata, Trattativa riservata

3389369456

BMW

318i. 1993, nero, Serie E36, con antifurto, stereo e clima, unico proprietario, 140.000 km, benzina Euro 1, omologata Asi, visibile a Torino, 3200 euro

3388777422

320i CABRIOLET (E30). 1988, Blu Royal, Interni in pelle e accessori d'epoca, visibile a Casale Monferrato, 5800 euro

0142944734

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

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

Carrozzeria Bottini

RESTAURI SINCE 1946

Via Vittorio Veneto, 1 - 20010
 San Giorgio su Legnano MI (+39) 0331.400046
 info@carrozzeriabottini.com
 www.carrozzeriabottini.com

DAL 1945

M. A. R. A.
di POLEDRO FABIO

SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA

CARROZZERIA E PARTI MOTORE

20154 MILANO
 CORSO SEMPIONE, 82
 TELEFONO (02) 331.17.47.r.a.
 Fax (02) 331.93.13
 sito web: www.mara.it
 e-mail : mara@mara.it



CI SONO PASSIONI CHE NON PUOI FARE A MENO DI PROTEGGERE

ANTISTATICO ELASTICIZZATO GARZATO TRASPIRANTE

Polvere e graffi danneggiano la carrozzeria dell'auto. Da oltre trent'anni Covercar realizza teli copriauto dal design elegante e aggressivo confezionati in modo sartoriale. L'innovativa struttura pentalobata del tessuto rende questo telo impenetrabile dalla polvere mentre il soffice interno accarezza la carrozzeria senza danneggiarla.

Visita il sito www.covercar.com per trovare il modello di copri auto o copri moto più adatto alle tue esigenze.

COVERCAR

QUBIKE E COVERCAR BY CONFEZIONI ANDREA srl • Via Friuli, 8 21100 Varese Italy • Tel 0332 261562 Fax 0332 810656 • vendite@confezioniandrea.com

635 CSI (E24), 1984, grigio metallizzato, ben conservata, gomme nuove, km 95.000, ferma dal 2005, revisionata, permuto con storica, € 13.000, visibile a Treviglio,



3285993546

BWA

FORMULA 850, 1969, rosso, Monoposto completamente restaurata ai massimi livelli, visibile a Brescia, 15000 euro

3484796030

CITROËN

2 CV, 1983, rosso, 602 cc, in condizioni perfette, visibile a Genova, 6500 euro

3347692009

2 CV SPECIAL, 1984, bianco, conservata, unico proprietario, km 27.000 originali, perfetta, fondi sanissimi, unica in Italia, visibile a Treviso



3209652050

D SUPER 5, 1972, argento metallizzato, Vettura in condizioni splendide, con condizionatore Frigette, sospensioni e gomme nuove, omologata Asi, visibile a Cremona, 9900 euro

335261053

MEHARI, 1974, rosso, completamente ripristinata plastiche/capote/selleria/gomme, riverniciata da smontata, iscritta Asi, visibile a Treviso,



3209652050

EXCALIBUR

CABRIOLET, 1977, Da concorso, 30000 km reali, Asi. 36000 euro

3355282051

FERRARI

328 GTB, 1986, rosso, Vettura perfetta, mai riverniciata, 53900 km. omologata Asi, visibile a Potenza, 68500 euro

3285394162

MONDIAL 3.2, 1987, Vettura originale e in ottime condizioni, solo 30000 km da nuova, mai riverniciata., Trattativa riservata

360372850

FIAT

1100 D, 1964, bleu, Vettura in ottime condizioni, targhe nere, unico proprietario, mai restaurata., visibile a Cremona, Trattativa riservata

3486004535

1100 D, 1966, bianco, Auto conservata e marciante, documenti regolari, impianto a gas, visibile a Ravenna, 3000 euro

3332348087

1100 D, 1962, rosso, Radiata, senza documenti né targa, ma completa e marciante, motore ok, cromature ok, no ruggine. Ottima per ricambi, visibile a Sondrio, 1200 euro

3202755153

1100 R, 1969, Fumo di Londra, Vettura splendidamente conservata, omologata Asi, visibile a Gallarate, 5800 euro

3409379842

124 ABARTH RALLY, 1973, azzurro-nero, Vettura con passato corsa, restaurata stradale, omologata Asi, visibile a Grosseto, Trattativa riservata

3479375856

126, 1974, Giallo Tahiti, Rara prima serie, totalmente conservata, uniproprietario, ancora con adesivi originali. Meccanica Ok., visibile a Milano, 1500 euro

3498753263

128, 1975, Bronzo metallizzato, Motore 1100, interno beige, conservata, km 50900 originali, Asi Targa Oro, unico proprietario, visibile a Milano, Trattativa riservata

3479674755

128, 1975, bronzo metallizzato, Vettura conservata, con interni beige, uniproprietario, 49000 km reali, omologata Asi Targa Oro, visibile a Milano. Trattativa riservata

3479674755

1500 C, 1965, bianco, Vettura conservata, documenti regolari, 96000 km, uniproprietario, visibile a Ancona, 3200 euro

3490740351

1600 S CABRIOLET, 1964, bleu scuro, Motore Osca bialbero, interni in pelle rossa, unico proprietario, targhe nere, ottimamente conservata, visibile a Cremona. Trattativa riservata

3486004535

500 C GIARDINIERA LEGNO, 1950, grigio metallizzato, Vettura con legni e targa originali, da vedere e pronta a qualsiasi prova, visibile a Merano, 18000 euro



3384323030

500 C GIARDINIERA LEGNO, 1950, bronzo, Vettura ottima, omologata Asi, qualsiasi prova. Contatto solo dopo le 20.00, visibile a Firenze, 22000 euro

3471674344

500 D, 1963, grigio scuro, Modello con portiere a cerniere posteriori, in ottime condizioni, con 39000 km reali, targhe nere, unico proprietario, mai restaurata., visibile a Cremona, Trattativa riservata

3486004535

500 D, 1964, Vettura ottima, con targhe e documenti originali. Trattativa riservata

3932433623

500 LUSSO, 1971, crema, Bellissima, vero affare, prezzo non trattabile. Eventuale permuta, non moto. Tel. 0835910168, visibile a Policoro (MT), 3500 euro



3382989528

500 LUSSO, 1969, corallo, Ottima, sempre in box, recente riverniciatura, fondi sani, no ruggine, scarico nuovo, tetto apribile e interni ottimi, volante sportivo depoca, gomme Pirelli Cinturato, revisione 06/16, visibile a Bari, 4500 euro

3298176679

500 LUSSO, 1969, arancio, Vettura da restaurare, con numero di targa + altra bianca per ricambi, 1250 euro

0522600264

500 LUSSO, 1968, Bianco, Vettura tutta originale e marciante, carrozzeria e motore ottimi, bellissima, visibile a Ivrea (TO), 4000 euro

3478558421

509 A TORPEDO, 1929, bordeaux-nero, Scambio con MG TC-TD-TF o Morgan + motore + ricambi + conguaglio. Doc Ok, revisione 2016, visibile a Verona. Trattativa riservata

3477683766

600 D, 1968, celeste, Ultima serie, Fanalona, motore 750 cc, conservatissima, qualsiasi prova, omologata Asi. Vendo o scambio con Lancia Fulvia Coupé, visibile a S. Severino M, Trattativa riservata

3388983627

600 D, 1964, Vettura conservata, con documenti originali, da usare. No Asi, 3900 euro

330431411

850 COUPÉ, 1968, blu turchese, Originale stupenda, in ottime condizioni, km 78.000, 6800 euro



0116470241

850 SPORT SPIDER, 1971, verde scuro, Vettura completamente originale, conservata, stupenda, targa e documenti originali, certificata Asi, 12000 euro



3356007178

DINO 2400 COUPÉ, 1971, Vettura senza targhe né documenti, per uso ricambi di carrozzeria e di meccanica, Trattativa riservata



0116470241

DINO 2400 COUPÉ, 1971, argento, Vettura in eccellente stato di conservazione, mai smontata, 74500 km, targa nera MI. Valuto anche permuta, visibile a Teramo, 35000 euro

3772275377

DINO COUPÉ, 1967, Bianco, Cilindrata 2000 cc. Vettura originale conservata, ottimo stato, marciante. Con molti ricambi, km 86000, revisione 2014, visibile a Cisterna (LT), 21000 euro

APPUNTAMENTO DA NON PERDERE

MILLENNIUM[®] *expo*

18/19 aprile 2015



CAPANNELLE



ROMA



Circuito Caracalla
24
GP ROMA



Raduno Ferrari

Club Appia Antica

AUTO MOTO RICAMBI D'EPOCA
LA PIU' GRANDE
MOSTRA SCAMBIO
DEL CENTRO SUD



Ippodromo Capannelle
Via Appia 1245 Roma
A1 - GRA Uscita n. 23 Appio
Hotel Piccolo Borgo 06.72910187

335.6947195 | 06.96840758
www.millenniumeventi.it





3483156721

X1/9 FIVE SPEED BERTONE, 1989, nero metallizzato, Versione Europa, interni in pelle, perfetta, originale, in ottime condizioni, 8500 euro



3356007178

FORD GERMANIA

FIESTA TURBO, 1991, nero, Vettura appena restaurata, di carrozzeria, interni e meccanica. Valuto eventuale permuta o scambio. Cell. 3382989528, 5000 euro



0835973780

FORD USA

A PHAETON, 1929, blu, Motore 4 cilindri 3285 cc flathead. Vettura restaurata, iscritta Asi, pronta per raduni, revisione 2014, visibile a Torino, Trattativa riservata

3208368343

A ROADSTER, 1929, verde-nero, Auto con documenti italiani, immatricolata 4 posti, ottime condizioni, capote nuova, qualsiasi prova, visibile a Torino, 29500 euro



3597120840

INNOCENTI

MINI COOPER MK3, 1971, castoro-sabbia, Buone condizioni, due proprietari, iscritta Asi, vendo per perdita garage, visibile a Genzano (RM), 5000 euro

3472296113

MINI COOPER MK3, 1971, blu, 998 c.c., revisionata di meccanica, tetto, vetri, antenna elettrici, cruscotto in radica, visibile a Milano, 7000 euro



335475684

JAGUAR

2.4 LITRE, 1957, blu, Vettura completa di tutto, in fase di restauro + Jaguar Mk2 2,4 Litre, visibile a Alba Adriatica, Trattativa riservata

3396210929

E TYPE V12 COUPÉ, 1971, rosso, Vettura bella e ben funzionante. Guida a destra, cambio automatico, visibile a Brescia, 29000 euro

3484796030

MK2 3.8 LITRE, 1962, Opalescent Silver Grey, Magnifico esemplare, con interni in Connolly rossa, restauro durato 7 mesi, documentato da 200 foto. Asi, visibile a Udine, Trattativa riservata

3381624247

MK2 3.8 LITRE, 1966, Blu metallizzato, Restauro totale professionale non recente, di proprietà della stessa persona da 22 anni, prezzo negoziabile dopo visione, 35000 euro

3317676577

LANCIA

APIA FURGONATA, Furgonata molto rara, restauro iniziato, da ultimare. Ottima per pubblicità. No perditempo., visibile a Ancarani (TE), 3000 euro

3478494952

APRILIA TRASFORMABILE PININFARINA, 1939, amaranto scuro, Asi, targhe originali, condizioni da concorso, prezzo adeguato alla sua importanza, visibile a Milano



3397080407

AUGUSTA, 1934, Blu, Vettura in eccellenti condizioni generali e 1° premio per originalità del Lancia Club nel 1975, visibile a Palermo, 35000 euro

3483804882

AURELIA B20 GT, 1951, amaranto scuro, Prima serie, con targhe originali, autoradio, condizioni da concorso, Asi. Anche tel. 02743466, visibile a Milano, prezzo adeguato

3397080407

AURELIA B50 CABRIOLET PININFARINA, 1950, grigio vino, fuoriserie, Asi, targhe originali, munita di autoradio Condor, condizioni da concorso, prezzo adeguato alla sua importanza, visibile a Milano



3397080407 02743466

BETA HPE 2000, 1979, grigio metallizzato, Vettura come nuova, idroguida, clima, vetri elettrici, molti ricambi, doc. originale, 33000 km, Asi Targa Oro. Da vedere e da provare, visibile a Ancona, Da definire

3283376800

aircooled 
by plank

Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas
I-39042 Bressanone (BZ) - Via Julius Durst, 44
www.aircooled.it - e-mail: plank@aircooled.it
Tel. +39 0472 200606 - Cell. +39 335 215386
Fax +39 0472 200523

dal 1990 - esperienza e qualità

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità per
VOLKSWAGEN raffreddate ad aria e PORSCHE 356
pneumatici d'epoca | fasce bianche in tutte le misure da applicare

British Racing Green

TRY US FIRST!!
CALL NOW!!
WE CAN HELP YOU



Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 10.000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.

DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL

CATALOGHI
GRATUITI

INTERNI
OMOLOGABILI ASI



E-mail: brgmoss@libero.it

Via F. Maggi N. 63 - 20038 ROVATO (BS) - Tel. 030/770291 - 770251 - Fax 030/770293

Felice Service
RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI
RIPARAZIONI E RESTAURI COMPLETI - REVISIONE CARBURATORI
CATALOGHI GRATUITI - SPEDIZIONI GIORNALIERE - SI RILASCIANO CERTIFICATI DI IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO
Via Circumvallazione Esterna n° 207 - 80019 Quindici (NA) Tel-Fax 081.818.60.67 Cell. 3429208769
E-mail: info@feliceservice.com - Sito: http://www.feliceservice.com

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO
TANKERITE
Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalorati. Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.
• Prezzo Modico
• Facile utilizzo sia per moto che per auto
• Risultato garantito
• Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
• Spedizioni rapide
Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com



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.



GRIGLIA MK2



GRUPPO MARMITTE INOX MK2 3,4 3,8



FENDINEBBIA MK2



CRICK & CRICCHETTO MK2



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

VENDO & COMPRO

BETA SPIDER 1.6, 1974, grigio metallizzato, Bellissima e affidabile. Restauro conservativo, Asi Targa Oro, perfetta per intenditori. No curiosi, visibile a Parma, 9500 euro

3488983157

DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE, 1991, Verde Derby metallescente, Vettura perfetta, iscritta Registro Storico Lancia, 47000 km reali, manutenzione scrupolosa, visibile a Cirié (TO), 32000 euro

3296873729

FULVIA BERLINA, 1972, beige, Seconda serie, con interni in pelle nera nuovi, tenuta in modo maniacale, sempre in box. Motore, cambio e freni nuovi, gomme ok, visibile a Striano, 4850 euro

3485113854

FULVIA BERLINA, 1963, azzurro, Vettura rara, monocarburatore, pari al nuovo, visibile a Lodi, 6000 euro

3397284141

FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONA), 1970, rosso, Vettura con motore e scocca originali, preparata da Maglioli nel 1970. Omologata Asi, visibile in Lombardia, Dopo visione

3492809834

FULVIA SPORT ZAGATO, 1972, bianco, Vettura omologata Asi, Registro Lancia e Zagato, quotazione Ruoteclassiche

3881936066

GAMMA 2000 COUPÉ I SERIE, 1978, azzurro metallizzato, Bellissima, da usare sempre, interni in velluto, gomme nuove, no ruggine, motore ottimo, qualsiasi prova, certificata Asi. 5 cerchi in lega omaggio. Eventuale scambio con auto di mio gradimento, visibile a Sondrio, 4900 euro



3202755153

MONTECARLO SPIDER, 1981, grigio metallizzato, Seconda serie, in ottime condizioni, 40000 km, quotazione Ruoteclassiche

3388714402

LAWIL

VARZINA CABRIOLET, 1975, bianco, Piccola Jeep tipo spiaggia, 250 cc, cambio 4 marce, 70 km/h, con rollbar e tendalino parasole. Vettura nuova, immatricolata e targata del maggio 2013, 900 km, visibile a Pavia, Trattativa riservata

3388433849

LOTUS

ELAN S3 SPIDER, 1969, giallo, Vettura di provenienza inglese, con vernice, capote e gomme nuove; meccanica conservata. Omologata Asi. Valuto anche permuta auto o moto, visibile a Rimini, 25000 euro

3382634301

MASERATI

2.24V, 1990, rosso metallizzato, Interni in pelle, clima, sospensioni attive, Radio CD, gomme nuove, 81000 km, tagliandi Maserati, Asi. Bellissima, visibile a Oleggio, 7500 euro

3384815636

BITURBO, 1983, azzurro metallizzato, Cilindrata 2000 cc. Vettura come nuova, originale, stupenda, interni in velluto Missoni, attestato Asi. Prezzo da stabilire. Valuto eventuale permuta. Trattativa riservata



3356007178

MERCEDES

190, 1961, verde, Ottima meccanica, pochi chilometri, no targhe, visibile a Verbania (VB), 5000 euro

3355282051

200 T, 1984, bianco, Station Wagon, con vetri elettrici, aria condizionata e gancio di traino. Gomme e batteria nuove. Alimentazione a GPL, visibile a Torino, 3500 euro

3333845281

220 SE CABRIOLET, 1963, bianco, Vettura con cambio manuale e aria condizionata, restaurata professionalmente nel 2004, di carrozzeria e di meccanica, omologata Asi, visibile a Trana (TO), 45000 euro



3484107901

280 SL "PAGODA", 1968, bianco, Auto perfetta di carrozzeria e di meccanica, con cambio automatico e hardtop. Qualsiasi prova, visibile a Roma, dopo visione

335299435

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEO

REPLICHE PER
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it



GALVANICA SPINO D'ADDA snc

PULITURA, SABBIAIATURA E LUCIDATURA



SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO

SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726

e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

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

Stè 2CV MEHARI CLUB CASSIS
www.2cvclub.it

MUSSO GOMME

pneumatici per vetture e moto da collezione

**AMPLIA DISPONIBILITÀ
PNEUMATICI FASCIA BIANCA
ANCHE PER 600, 1100, MAGGIOLONE,
MERCEDES, AUTO AMERICANE**

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

MICHELIN

Firestone **DUNLOP** **BF Goodrich**
WAYMASTER VINTAGE RACING EXCELSIOR

Corso Giulio Cesare, 117 - 10155 Torino
Tel 011 85 20 19 - Fax 011 24 82 965
www.mussogomme.it - info@mussogomme.it

SPEDIZIONE IN TUTTA ITALIA

**SCONTI
PER I NOSTRI
80 ANNI**



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

320 SL (R129), 1999, blu metallizzato, Vettura full optional, con interni beige, tagliandi Mercedes, visibile a Firenze, 18000 euro

336472746

450 SL (R107), 1980, grigio metallizzato, versione Usa. Interni in pelle nera, capote e hardtop. Benzina e GPL, motore e carburatore totalmente revisionati c/o Mercedes Milano, visibile a Stresa (VB), 23000 euro



3355638188

500 SL (R129), 1992, Brillantsilber, Vettura 100% originale, hardtop, sempre nella stessa famiglia, appena tagliandata c/o Mercedes, 125000 km, Asi, visibile a Milano, 14000 euro

3498753263

MG

TF, 1954, Almond Green, Restauro completo, motore in rodaggio, revisione 6/2016, Asi, 33000 euro

3383168699

MORGAN

4/4 1600 FORD, 1972, nero, Vettura italiana, Asi Targa Argento. Valuto anche permuta di mio interesse. No perditempo, visibile a Genova, 28000 euro

3355604632

4/4 4 POSTI, 1992, Panna, Motore Ford 1600, guida a destra, come nuova e accessoriata. Valuto permuta di mio gradimento, visibile a Genova. Trattativa riservata.

3355604632

NSU

PRINZ 4L, 1973, blu, Vettura sanissima, con interni ben conservati, 68000 km, gomme e freni nuovi, collaudata, da usare, visibile a Bergamo, 4500 euro

3358009188

PEUGEOT

406 COUPÉ 2.0 16V, 1999, Bordeaux metallizzato, Allestimento Plus, con interni in pelle beige, sempre tenuta in box, 150000 km reali, libretto tagliandi, gomme ottime. Vero affare, visibile a Villa d'Ogna (BG), 4000 euro

3475571527

406 COUPÉ 2.0 16V, 1999, Rosso Lucifero, Vettura in stato d'uso, allestimento Plus, sempre in box, libretto tagliandi, gomme nuove, km 150000. Prezzo trattabile, visibile a Villa d'Ogna, 4000 euro

3475571527

PORSCHE

356 SC 1600 (95 CV), 1965, bianco, Vettura conservata, con targa originale, visibile a Sanremo, quotazione Ruoteclassiche



3333270700

RENAULT

6, 1977, azzurro metallizzato, Vettura rara, 850 cc, in condizioni generali eccellenti, sempre in garage, targhe originali, iscritta Asi, visibile a Salerno, 2300 euro

3924777520

ROLLS ROYCE

■ **SILVER WRAITH LIMOUSINE**, 1951, blu-azzurro metallizzato, Vettura in perfette condizioni, restauro maniacale di carrozzeria, meccanica e tappezzeria. Omologata Asi. Trattativa riservata

3389369456

ROVER

MINI CABRIOLET, 1996, rosso, Vettura perfetta con gomme nuove, sempre in box, 36000 km veri, visibile a Genova Nervi. Trattativa riservata

0106514422

SPEEDWELL

ROADSTER, 1966, rosso, Fuoriserie roadster in alluminio, vetroresina e legno, ispirata alla MG TF. Motore Triumph 2000. In buone condizioni, visibile a Salerno, 6500 euro

3494721600

TRIUMPH

TR3 A, 1959, Sebring White, Vettura restaurata, con overdrive, ruote a raggi e vari accessori, stupenda e molto affidabile. Asi, Fiva. Solo interessati, visibile a Pistoia. Dopo visione

057321379



CISITALIA D46/48
ANNO 1946 - MONACO HISTORIC GP
2014 - EX VARZI, TARUFFI,
FARINA E BONETTO

auto classic

Corso Savona 50/1 - 10024 Moncalieri (Turin) Italy

Phone: +39-011644119

Email: autoclassic@autoclassic.it | www.autoclassic.it



FIAT 1100 SPORT FRUA
ANNO 1946 - PRIMA AUTO REALIZZATA
DA PIETRO FRUA - MENZIONE D'ONORE
VILLA D'ESTE 1947



BENTLEY CONTINENTAL R
ANNO 1993 - STUPENDE
CONDIZIONI ORIGINALI
EX FABRIZIOVIOLATI



MERCEDES 190 SL ROADSTER
ANNO 1960 - RESTAURO TOTALE
OMOLOGATA ASI



FERRARI 550 MARANELLO
ANNO 2001 - STUPENDE
CONDIZIONI ORIGINALI
TAGLIANDI FERRARI



JAGUAR XK 120 ROADSTER
ANNO 1951 - RESTAURO TOTALE
GUIDA A SINISTRA



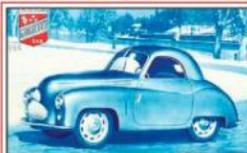
PORSCHE STOLA GTS
ANNO 2000 - PROTOTIPO
73RD GENEVA MOTOR SHOW
TARGATA



PORSCHE 356 SC
ANNO 1964 - TARGHE NERE
MILANO - CERTIFICATA
PORSCHE ITALIA



FIAT 124 ABARTH
ANNO 1975 - ORIGINALE
PASSATO SPORTIVO
RESTAURO TOTALE



MORETTI CITA
ANNO 1948 - DESIGN REVELLI
DI BEAUMONT - TARGHE
ORIGINALI - VINCITRICE
CONCORSO ALASSIO 1948



ALCA VOLPE MILLE MIGLIA
ANNO 1947 - UNA DELLE 3
VOLPE COSTRUITE PER LA
MILLE MIGLIA 1947
BARN FIND



**LANCIA AURELIA B24S
CONVERTIBLE**
ANNO 1957 - MATCHING
NUMBERS - ASI TARGA ORO
DOCUMENTI ORIGINALI

Vi aspettiamo nel nostro stand a Techno Classica Essen 15-19 aprile 2015



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 348 TB 1993, KM 40.000,
 TAGLIANDI FERRARI**



**A.R. 2500 FRECCIA D'ORO, 1948
 PER MILLE MIGLIA**



**PORSCHE 2.4 T TARGA, 1973
 OTTIME CONDIZIONI**



**ALFA ROMEO GT 2000 1973, ANCHE UNA
 ROSSA, DA CONCORSO ENTRAMBI**



**ALFA ROMEO 2600 SPIDER, 1963
 OTTIME CONDIZIONI**



**MASERATI 4 PORTE, 1966
 PERFETTE CONDIZIONI**



**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**



FIAT 2300 S, 1966, DA CONCORSO



**CITROEN DS 23 PALLAS, 1973
 COME NUOVA**



**FIAT DINO COUPE', 1972
 RESTAURO TOTALE**



**MAGGIOLINO OVALINO, 1954
 ASI, DA CONCORSO**



**TRIUMPH TR 4, 1963
 COMPLETAMENTE RESTAURATA**



**AUSTIN HEALEY BJ 8, 1966
 OTTIME CONDIZIONI**



**FORD THUNDERBIRD CONTINENTAL
 KIT, 1956**



**ITALA 1922, RESTAURATA
 IN OTTIME CONDIZIONI**



**LANCIA FULVIA HF FANALONE, 1973, UFFICIALE
 KALLSTROM - BILLSTAM, MONTECARLO 1973**

TR4 A IRS, 1965, Signal red, Meccanica rifatta (motore, cambio, scarichi, radiatore), ruote a raggi, gomme nuove. Asi Targa Oro, visibile a Mirano (VE), 22500 euro

3450906218

VOLKSWAGEN

CORRADO 1.8I G60, 1995, Blu metallizzato, Carrozzeria, interni e motore ottimi, gomme nuove, tetto apribile, radio e antifurto. Bollata e revisionata. Prezzo trattabile, visibile a Catania, 2300 euro

3476816273

CORRADO 1.8I G60, 1995, Blu metallizzato, Vettura ottima di carrozzeria e di motore, no ruggine, sempre in box, radio e antifurto, gomme nuove, da vetrina, visibile a Catania, Trattativa riservata

3476816273

GOLF CABRIOLET 1600 GLI, 1989, Grigio, Conservata, sana e in ottimo stato, visibile a Ancona, 2800 euro

3476302136

MAGGIOLINO 1200, Grigio-bianco, Lunotto ovale con meccanica revisionata, verniciatura nuova e tappezzeria in ottimo stato, visibile a Cisterna (LT). Trattativa riservata.

3381467130

MAGGIOLINO 1300, 1973, nero, Vettura completa, mai restaurata, 25 anni in box + Transporter cassonato, doc regolare, targa Milano. Trattativa riservata.

3389369456

MAGGIOLINO 1600 GIUBILEO, 1986, grigio metallizzato, Vettura perfetta, meccanica e interni nuovi, motore in rodaggio, Asi. In più 4 cerchi con gomme di scorta. Prezzo trattabile, visibile a Ivrea (TO), 8800 euro

3337899324

TRANSPORTER TIPO 251, 1988, Perfetto e completo con tutti gli accessori. In più altro motore boxer 2000 cc a iniezione, visibile a Manciano (GR). Trattativa riservata.

3285471254

VOLVO

145 S, 1970, avorio, vettura originale e conservata, meccanica revisionata, interni buoni, gomme nuove. Affidabile, visibile a Trieste, 3000 euro

368298777

VENDO MOTO

BENELLI

LEONCINO, 1955, rosso, Motore 125 cc 2 tempi, cambio a 4 marce. Conservata in ottimo stato, perfettamente funzionante, gomme nuove, libretto e targa originali, uniproprietario, visibile a Perugia, 1500 euro

330882503

BIANCHI

MENDOLA, 1957, rosso, Modello GT, in buono stato, motore funzionante, da restaurare. Senza documenti, ma con foglio di demolizione. 700 euro

3383391744

BMW

SIDECAR MILITARE "POLONIA", 1965, sabbia, In ottime condizioni, gomme nuove, più motore di scorta e ricambi vari. 7000 euro

3355282051

GARELLI

MOSQUITO A, 1951, grigio perla, Perfetto conservato, su bici Wander, forcella elastica e vari accessori d'epoca., visibile a Perugia, 800 euro

330882503

GILERA

125 TURISMO, 1950, nero-rosso, Restaurata, con targa originale Roma e documenti in ordine. Asi e FMI Targa Oro. Vendo oppure scambio., visibile a Genzano (RM), Trattativa riservata.

3403937715

HONDA

CB 350 FOUR, 1974, rossa, Conservata in ottime condizioni e omologata Asi, 3300 euro

3881936066

CBX 1000, 1979, nero, Modello sei cilindri prima serie, in ottime condizioni, 22000 km reali, 7500 euro

3355282051

INNOCENTI

LAMBRETTA 125 LD, 1954, Targa e documenti originali dell'epoca., visibile a Macerata, 2150 euro

3283787456

MORINI

CORSARO, 1961, bianco-rosso, Motore 125 cc 4 tempi, documenti e targa originali, qualsiasi prova. Valuto anche permuta con auto d'epoca anni 60, visibile a Capodiponte, 2200 euro

3473151188

RICAMBI

PORSCHE

REPLACEMENT PARTS AND ACCESSORIES FOR PORSCHE

By


DEI KÄFER SERVICE
www.deikafer-service.com Tel. +39 0577 928356



Dansk 

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 SPA

Acquistiamo con pagamento immediato auto d'epoca, usate, supercar e intere collezioni.



FERRARI 348 TB 01/1992 "ASI" e "UNICO PROPRIETARIO", SOLO 20.300KM, 301cv, VERSIONE ORIGINALE-NO FESTA-IR-BELLISSIMA, catalizzata, APPENA EFFETTUATO Tagliando Completo Ferrari cinghia distribuzione-alternatore filtri-dio-olio freni-aria condizionata. Interni in pelle nera, book garanzia compilato dell'epoca, rete vendita, ROSSO CORSA! UNICO PROPRIETARIO!



FERRARI 360 MODENA F1 TETTO APSPORTABILE 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 MONDIAL T 3.4 301cv Colore Rosso, 2+2, TAGLIANDO COMPLETO CON TUTTE LE CINGHIE APPENA EFFETTUATO, BOOK SERVICE COMPLETO, interni in pelle Beige Originali ed Oltre la PERFEZIONE, carrozzeria bellissima. DA VERI INTENDITORI!



AR DUETTO SPIDER 1.6 106 cv "ASI" COLORE BIANCO 01/1991, praticamente stupendo dentro e fuori, HARD-TOP in tinta bellissimo, interni originali in pelle beige, vernice perfetta, doppie chiavi, uso e manutenzione, la guida è fluida e divertente. HARD-TOP!



AR DUETTO SPIDER 2.0 117cv "ASI" Argento metallizzato 05/1992, FULL OPTONAL'S, APPENA ARRIVATA, HARD-TOP, ARIA CONDIZIONATA, VETRI ELETTRICI, FRANGIVENTO, COPRI CAPOTE, IMPIANTO GPL da 35 litri(entra nei centri storici) Interni originali in pelle nera con alcantara, carrozzeria impeccabile, doppie chiavi, revisionata. 10 MOSSE INTRONABILI!



AR DUETTO 2.0 122cv "ASI" APPENA ARRIVATA 02/1991, Colore Rosso, guidabilità come una moderna, pelle/alcantara BEIGE MERVAGLIOSI, vetri elettrici, paraurti anti e post senza danni, capote e lunotto in perfetto stato. ROSSO ALFA!



AR DUETTO 2.0 117cv "ASI" APPENA ARRIVATA 08/1992, KAT, Colore GIALLO, Interni neri in pelle/alcantara, vetri elettrici, copri capote, volante in legno, cerchi in lega belli, impianto radio, capote nuova, cruscotto senza rotture, cromature perfette! GIALLO RARISSIMO!



FIAT 600 MULTIPLA 02/1965 6POSTI CON SEDILI SINGOLI, "ASI TARGA GRIP", "INTERI ORIGINALI IMPECCABILI", CARROZZERIA BICOLORE, libretto a libro, sedili bicolor color vino e crema, cruscotto perfetto, portiere-ganelli-cromature-motore-vetro-portiere-cerchi-gomme-tapezzeria... SPETTACOLARI. INTROVABILE COSI' BELLA!



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 01/1961, COLORE ROSSO, veramente Affascinante, carrozzeria IMPECCABILE, cromature da specchiarsi, interni in pelle nera, motore brillante e piacevole nella guida, capote impeccabile, SOLO 2 Proprietari. ITALIAN SPIDER!



FIAT 128 RALLY 1.3 01/1972, 67cv, COLORE ROSSO, SOLO 2 Proprietari, CARROZZERIA RES TAURATA DA PROFESSIONISTI, Interni in pelle nera con sedili sportivi Originali in condizioni pari al nuovo NON RESTAURATI, panchetta posteriore senza difetti, vano baule in ordine, 2 faretto supplementari, volante a 2 razze forate, targhe nere, motore perfetto al 100%, libretto a libro. RICERCATISSIMA!



FIAT 1.100, "ASI" 05/1964 Interni in sky mamme bellissimi, carrozzeria restaurata da Professionisti, targhe nere e originali, bollo e trapasso ridotti, motore azzurro nuvola, cromature a specchio fantastiche, colore e 1036005, libretto dell'epoca, vano baule e vano motore senza difetti. INTRAMONTABILE!



THEMA FERRARI "ASI" sigla 8.32 Grigio scuro metallizzato, 02/1987, 1° Serie, in lami 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, strisce adesive ORIGINALI. 215 CAVALLI!



LANCIA FULVIA RALLYE COUPE ***ALLEGGERITA*** 02/1968, 1° Serie, "ASI", Conservata. Blu metallizzato Interni neri BELLISSIMI con tappeti nuovi, targa originale, cromature scintillanti, contano cruscotto perfetto, motore impeccabile, carrozzeria da urlo, bollo e trapasso ridotti. ALLEGGERITA!



AUTOBIANCHI 500 GIARDINIERA 06/1977, Km. 79.000, Interni color biscotto, Tetto intero apribile in tela perfetto, Interni ottimi, carrozzeria bella dentro e fuori, motore funzionante al 100%,bollo e trapasso ridotti, messa in moto senza STARTER. BIG LOVE!



ALFA GT 1.600 1101cv mod 115.03, 06/1972, BLU Francis Tinta originale, carrozzeria SPETTACOLARE A PROVA DI CALAMITA, interni color Biscotto, il motore suona come un'orchestra, libretto a libro, revisionata, bollo e trapasso ridotti. RARISSIMA!



LANCIA DELTA HF INTEGRALE TURBO 16V, 196cv, 09/1990, "ASI", Nero metallizzato, sedili in alcantara belli, TAGLIANDO E CINGHIA DISTRIBUZIONE APPENA FATTI, libretto service e garanzia Lancia, uso e manutenzione doppie chiavi, MODELLO ORIGINALE-NO REPLICHE, Solo 2 Proprietari, motore originale e carrozzeria bellissima. HF!



CHEVROLET CORVETTE 5.7 V8 AUTOMATICA "SCRITTA ASI" Colore nero, gomme appena sostituite, cruise control, impianto di scarico sportivo da URLLO, cerchi in lega da 17", sedili in pelle scura molto curati, veramente uno spettacolo. AMERICANO HP!



ALFA GIULIA TI 1.3 01/1967 "UNICO PROPRIETARIO" PEDALIERA BASSA, COLORE BIANCO, Interni neri in pelle belli ed originali, vano baule e motore tenuti benissimo, autoradio dell'epoca con RADIO che legge gli STEREO 8, cerchi e gomme OK, libretto a libro. WHITE!



FIAT 1.100 103 "ASI" 03/1966 Azzurro, "APPENA ARRIVATA" libretto originario, portiere controvento, cerchi azzurri, carrozzeria e cromature in ottimo stato, motore impeccabile, cambio al volante, specchi cromati, 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!



ALFA ROMEO "SCUDO STRETTO" 1.8 122cv 04/1974 GRIGIO METALLIZZATO, Interni Beige molto curati e puliti senza danni, carrozzeria bella, motore impeccabile, cruscotto-guarnizioni-fanali-cromature in perfetto stato di conservazione.. RARISSIMA!



ALFA GIULIETTA "TURBO DELTA" 2.000cc 170CV, 03/1986, "ASI" RARISSIMA, 5 marce, interni originali, cerchi in lega-carrozzeria perfetti, solo 61.000 km, Nero metallizzato, il motore spinge tantissimo senza incertezze, stezo preciso e guida Divertente. SOLO 361 ESEMPLARI!



VOLKSWAGEN PULMINO T3 9 POSTI DIESEL "ASI" 03/1983, ***UNICO PROPRIETARIO***, COLORE GRIGIO MEDIO, 1.6 GASOLIO-SOLO 104.000KM, EX ORSOLINE DEL SACRO CUORE, uso e manutenzione, interni Marmorati NON RESTAURATI BELLISSIMI, porta posteriore sconsuolata, libretto Service. INTROVABILE!



ALFA GT 1.300 88cv, mod 530, 06/1971, ARGENTO METALLIZZATO, SOLO 2 PROPRIETARI, carrozzeria LUCENTE, interni stupendi, il motore è OTTIMO, uso e manutenzione, bollo e trapasso ridotti. METALLIZZATO!



AR DUETTO CODA TRONCA 2.0 VELOCE 125cv "R.J.A.R." 2+2, APPENA ARRIVATA 10/1976, Colore ROSSO ALFA, capote nuova, interni neri in pelle SPETTACOLARI, volante in legno calice, radio philips dell'epoca, capote nuova, cruscotto e pulsanti SENZA USURA, cromature perfette! CODA TRONCA VELOCE!



YAMAHA ROYAL STAR 1.300 V4 11/1997, CUSTOM, borse laterali, innumerevoli personalizzazioni, DRUG PIPES OMOLOGATE, doppia pedaliera, fari supplementari, specchi cromati fume, rear bar, protezione radiatore in alluminio, SOLO 42.000KM, copri freno personalizzate in alluminio. PERFETTA senza un graffio!

PRESENTI ALLA FIERA DI VERONA 8-9-10 MAGGIO 2015 PAD. 5
Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.
Siamo aperti dal Lunedì al Venerdì, sabato su appuntamento

MOTO GUZZI

AIRONE, 1952, grigioverde, Versione militare, restaurata, con documenti e targhe civili. Ottima, visibile a Grosseto, Trattativa riservata

3887350103

AIRONE SPORT, 1953, rosso, Cilindrata 250 cc, restauro totale professionale, km zero, da 10 anni in salotto, visibile a Treviso, 8500 euro



336502443

V35, 1990, grigio metallizzato, filetti rossi, Terza serie, accessoriata con bauletto. Documenti in regola e 2 carburatori di scorta., visibile a Milano Ovest, 1300 euro

3202651941

■ **V35 NEVADA**, 1983, Funzionante, targa Milano + altra per uso ricambi + Piaggio Vespa 50 PK + Piaggio Vespa 125 PX. Trattativa riservata.

3389369456

PIAGGIO

GRILLO, 1994, verde metallizzato, Cidomotore 50 cc, 1 CV, con variatore, ben conservato, visibile a Ancona, 450 euro

3490740351

VARIE MARCHE

VARI, Anni 40, Vendo 5 moto di una certa importanza, tutte 500, senza documenti, conservate, visibili a Mantova, Trattativa riservata.

0376819279

VENDO VARIE

AUTORADIO, 1950/1960/1970/1980/1990, autoradio d'epoca, antenne, plance, altoparlanti, ecc., telefonare dopo ore 18



3397704801

BOLLI D'EPOCA, 1928/1983, bolli auto e moto epoca come originali, no rifatti, € 10 auto più portabollo, moto € 5, s.badoni@virgilio.it, visibili a Roma,



3881221596

■ **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



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.





INTERNI AUTO MAIELI

RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE
CONFORME NORMATIVE A.S.I.

MAIELI
Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)
Tel.: 0376 - 695105
Fax: 0376 - 695300
e-mail: maieli@inwind.it
www.interniautomaieli.com

nami BOLOGNA
RICAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922
Fax 051/969855



www.fiat500sport.com

RICAMBI E ACCESSORI
SPORTIVE CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650





Moretti Alger Le Cap 1955 praticamente unico proprietario, rara, originale e completa, restauro totale con documentazione fotografica-possibili permutate anche con più auto-prezzo commisurato alla rarità e alla totale originalità.

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




Ford GT 40 replica anno 1970 attestato ASI - si tratta realmente di auto storica, motore 8 cilindri regolarmente immatricolata italiana.

CARCASCI dal 1946
AUTOMOBILI

CARCASCI AUTOMOBILI di Carcasci Alessandro e C. S. A. S.
Via Reginaldo Giuliani, 98/b - 50141 FIRENZE - Tel. 055 433556 - Fax 055 431008
E-mail: info@carcasclautomobili.com

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

CARBURATORI

Anni 50-60-70, Vendo carburatori di varie marche e modelli, per auto, nuovi e revisionati, visibile a Torino, Trattativa riservata

3383146038

DOCUMENTAZIONE LANCIA

Cedo importante collezione di brochure, cartelle stampa e foto, dalla Lambda a oggi, visibile a Milano, a richiesta

3883522241

FIAT

Per Fiat 127 1981, parafranghetti in vetroresina. Anche per altri modelli Fiat, su ordinazione, visibili a Ancarano (TE), 180 euro

3478494952

124. 1974, Cambio per Fiat 124 del 1974, funzionante. Prezzo trattabile, non perditempo, visibile a Ancarano (TE), 500 euro

3478494952

FUCHS

Set cerchi Fuchs misura 8x16 e 6x16 restaurati in perfette condizioni, pronti per l'utilizzo. Disponibile anche set misura 8x16 e 7x16 pari condizioni a 2500 euro. Stefano, 2000 euro

3936930133

IVECO

75-12. 2005, bianco-blu, Carro attrezzi con pianale allungato e gru, gomme nuove, ottimo stato. Prezzo trattabile, visibile a Vergiate (VA), 10.000 euro

3386566788

LETTERATURA AUTO

Collezione completa Autocollezione Magazine dal 2002 al 2009, libri e poster anni 70 e 80. Trattativa riservata

3355315434

PER ALFA ROMEO

■ Per Giulietta e Giulia Spider, vendo paraurti, fanali, mascherine e minuterie. Per Duetto, Giulia GT e Giulia, parti di carrozzeria, sedili, cruscotti, strumenti, alza vetri, parti meccaniche e altro. Trattativa riservata.

3389369456

PER ALFA ROMEO "DUETTO" ULTIMA SERIE

■ Vendo cofani, porte complete, paraurti anteriori e posteriori, minigonne, sedili e altro materiale. Trattativa riservata.

3389369456

PER ALFA ROMEO 2600 SPRINT

Motore, cambio, radiatore, avantreno, ponte posteriore, serbatoio, paraurti anteriore e posteriore. Trattativa riservata.

3355691282

PER ALFA ROMEO ALFA 75

1989, Cruscotto, tachimetro-contachilometri, volante, retrovisore interno, modanature laterali alte e basse, retrovisori laterali, visibile a Campania, Trattativa riservata.

3333374965

PER ALFA ROMEO ALFA 75 TURBO Q.V.

1991, Motore 165 CV, tappezzeria, cofano posteriore e molti ricambi. No curiosi, visibili a Genzano (RM), Trattativa riservata.

3403937715

PER ALFA ROMEO ALFA 90

Motore 2500 AR 01646, Trattativa riservata.

3397492374

PER ALFA ROMEO ALFASUD 1.2 5M

1982, Pastiglie anteriori, cuscinetti ruota anteriori, carburatore Weber DC revisionato, fanali anteriori e posteriori, cofani anteriore e posteriore, portiere anteriori e posteriori, paraurti posteriore. Trattativa riservata.

3249855385

PER ALFA ROMEO GIULIA GT

Due motori 2000, un motore 1600 e un motore 1300, tutti da revisionare. Vero affare., visibili a Como, 1500 euro

3386269192

dal 1963 al 1976, Ricambi di meccanica e di carrozzeria e volanti, visibile a Ravenna, Trattativa riservata.

3381500621

PER ALFA ROMEO GIULIA GT 1.6 UNIFICATO

Scatola cambio, candele Lodge RL47, accensione elettronica Marelli, manometri e terminale di scarico, visibili a Nocera, Trattativa riservata.

3398069563

PER ALFA ROMEO GIULIA, GIULIETTA E GIULIA GT

■ Vendo vari motori 1315, 102, 106, 530, 526 e 548 e vari cerchi ruota in acciaio e lega. Trattativa riservata.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SS E SPIDER

■ Vendo coppie finestrini destri e sinistri nuovi + ingranaggi alzavetro. Trattativa riservata.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA, GIULIA E GIULIA GT

Motori, testate complete, cambi, ponti posteriori, fanali, paraurti e altro., visibile a Sibari (CS), Trattativa riservata.

3382340826

PER ALFA ROMEO GT 2000

Plancia portastrumenti, carburatori Weber 40, staffa, tromboncini e parafranghetti per Gruppo 2, visibile a Salerno. Trattativa riservata.

3398069563

PER ALFA ROMEO, FIAT E LANCIA

Modelli di clacson per auto anteguerra, visibili a Palermo. Trattativa riservata.

3283182241

PER AUTOBIANCHI A112

Volante originale prima serie in finto legno, bello, 80 euro

3492998637

PER AUTOBIANCHI E FIAT

Calandra A112 prima serie, cofano A112 Abarth 1981, 2 sedili Fusina nuovi, cofano anteriore e altro per Fiat 850 Spider, Motore Fiat 600 D nuovo. Tel. ore pasti. Tratt. ris.

3201169319

PER CITROËN DSE DS E DS CABRIOLET

Vendo ricambi nuovi e usati. Trattativa riservata.

3355945776

Vendo ricambi vari nuovi e usati. Trattativa riservata.

3355945776

PER FERRARI 308 GT4

Ricambi motore: monoblocco, testa sinistra, albero a camme, cambio. Trattativa riservata.

3397492374

PER FERRARI 308 GTB

1980, Per Ferrari 308 GTB, vendo porte dx e sx, spoiler anteriore, cofano anteriore, radiatore climatizzatore. Prezzo da stabilire. Trattativa riservata.

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



TURATELLO RIMORCHI

www.turatello.it
info@turatello.it
Tel. 049.9070126
Fax 049.9070323



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



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





marchioni auto storiche



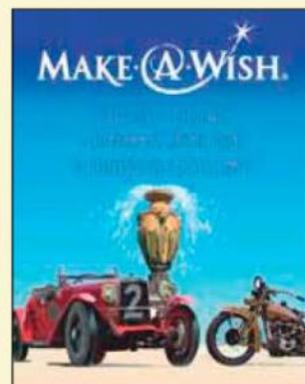
Vetture disponibili:

- ***Lancia Aurelia B24 convertibile, 1956***
- ***Lancia Ardena Ministeriale, 1940***
- ***Lancia Flaminia 2.8 3B Farina, conservata, 1964***
- ***Lancia Aprilia 1.5, 1947, Asi***
- ***Lancia Aurelia B51, giardinetta Viotti, 1951 (progetto di restauro)***
- ***Maserati Quattroporte, 1968, ASI Oro***
- ***Fiat 2300 S Coupè Abarth 3C (progetto di restauro)***
- ***Fiat 600 prima serie, 1955, eleggibile Mille Miglia***
- ***Fiat 130 Coupè 3200, automatica, 1973***



***Saremo presenti alla Fiera
Technoclassica di Essen***

STAND 4 -309



Sede: Via Nazionale, 7 - Villaggio Europa. 40042 Lizzano in Belvedere (BO)

Tel. +39 0534 53922 - +39 0534 53544 Fax +39 0534 55035

www.marchioniautomobili.it e-mail: info@marchioniautomobili.it



3356007178

PER FIAT

Motore Balilla del 1933 e ricambi vari Fiat 514 Castagna e Fiat 500 Topolino. Trattativa riservata.

3297460041

PER FIAT 126

Vendo ricambi per Fiat 126 o scambio con modelli auto in scala 1:43 o libretti uso e manutenzione. Da realizzo

3291332341

PER FIAT 1300

Motore completo, da revisionare, visibile a Piacenza, 350 euro

3394070270

PER FIAT 500, 600, 1100, 850, 127

1960-70, Per Fiat 500, 600, 1100, 850, 127 anni 60-70, vendo dotazioni attrezzi (chiavi, pinze, cuneo ecc.), visibili a Bologna, Trattativa riservata.

3336467893

PER FIAT 850

Ricambi vari originali per 850 berlina, Coupé e Spider: lamierati, paraurti, meccanica e altro. Trattativa riservata.

3337843998

PER FIAT 850 SPECIAL

Ricambi di meccanica e di carrozzeria. Occasionissima. Trattativa riservata.

3492998637

PER FORD

Anni 60-70, Vendo cuscinetti a sfere e a rulli, bronzine e anelli di tenuta in gomma; 70 pezzi. 80 euro

3383391744

PER JAGUAR XJ

1970, Motore, cambio e retrotreno con differenziale, visibili a Pisa. Trattativa riservata.

3403829033

PER LANCIA FULVIA

Vendo n° 4 cerchi ruota in acciaio per Lancia Fulvia Coupé o berlina. Interasse fori 95 mm. 60 euro



3333538217

PER LANCIA FULVIA COUPÉ HF 1600

Per Lancia Fulvia Coupé HF 1600, vendo testa motore come nuova, con castelletti valvole, visibile a Verona, 1000 euro



3478475214

PER MASERATI 3500 GT

1958, Per Maserati 3500 GT del 1958 vendo coppe cromate e montanti deflettori, visibili a Torino, 2500 euro

033611507411

PER MERCEDES 220/300 SE

1962-65, bianco, vendo, in blocco, notevole quantità di ricambi usati per Mercedes 220/300 SE 1962-65, di meccanica e carrozzeria. A richiesta, si invia distinta completa, visibili a Trana (TO), 6500 euro

3484107901

PER MOTO URAL O DNEPR

Anni 50, Vendo telaio sidecar, senza gondola, di colore blu, in ottimo stato, 300 euro

3383391744

PER PIAGGIO VESPA

1947-48, Devioluci originale FEME per modelli 98 e 125 prima serie. Molto bello, visibile a Mantova, Trattativa riservata

0376819279

VERONA LEGEND CARS

FIERA DI VERONA

IL NUOVO GRANDE EVENTO ITALIANO
DEDICATO ALLE AUTO D'EPOCA.

8-9-10 MAGGIO 2015

PREVIEW

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

VERONAFIERE



**VUOI VENDERE
LA TUA AUTO D'EPOCA
O LA TUA INSTANT CLASSIC?**

Portala a Verona Legend Cars.
Contatta la segreteria organizzativa
o visita il nostro sito e prenota
il tuo spazio in Fiera.



Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl
T +39 049 7386856 - Fax +39 049 9819826
e mail: info@veronalegendcars.com - www.veronalegendcars.com

QUATTORRUOTE

+ Q COLLECTION FIAT

Gli articoli più belli dal '56 ad oggi



A SOLI
€3,90
IN PIÙ

UN VIAGGIO NEL MITO

LA GRANDE STORIA DELLA FIAT,
RACCONTATA DALLE PAGINE PIÙ
EMOZIONANTI ED ORIGINALI DI
QUATTORRUOTE: PROVE SPECIALI,
INTERVISTE, TEST INCONSUETI,
RAID IN GIRO PER IL MONDO.

www.quattorruote.it



Quattorruote + Q Collection FIAT € 8,90. Solo Quattorruote € 5,00

PROTAR

Kit di montaggio Laverda 750 SF in scatola originale, con libretto di istruzioni., 60 euro

3881936066**RIVISTA QUATTORRUOTE**

Dal 1956 al 2006, Collezione completa di 50 annate, con custodie originali. Trattativa riservata.

3355282051**RIVISTE VARIE**

Vendo Ruoteclassiche dal 1987 al 2014 (anche annate singole), Autosprint dal 1963 al 2014, Rombo dal 1981 al 2001, Auto d'Epoca, La Manovella etc. Trattativa riservata.

3332493694**VARIE**

Libretti uso e manutenzione originali di marche e modelli vari. Vero affare. Trattativa riservata.

329133234

Auto d'epoca importante in permuta parziale a mio favore con appartamento 170 mq nei pressi di Firenze.

3389540573**VIDEO FERRARI**

Serie completa di 30 cassette Il mito Ferrari - Tutti i modelli. visibile a Lucca, 300 euro

3492998637**COMPRO AUTO****ALFA ROMEO**

GIULIETTA SPIDER O 2600 SPIDER, vari, Acquisto anche vettura da restaurare, pagamento immediato e in contanti. Visibile a ovunque, giusto prezzo.

3489382027**FERRARI**

208 GTB TURBO, 1982-85, rosso, In ottime condizioni generali, km dimostrabili con tagliandi, quotazione Ruoteclassiche

3402598364**FIAT**

600 CAMIONCINO CORIASCO, 1956-61. Con targa originale, in buone/ottime condizioni, preferibilmente prima serie. Anche permuta con Fiat 600 berlina.

3483636606**LANCIA**

DELTA HF 1600 I.E. TURBO, 1991-92, Rosso, bianco o grigio metallizzato, In eccellenti condizioni, unico proprietario, originale, inurtata. Pagamento in contanti. Trattativa riservata.

3398400771**PORSCHE**

911, 1989, tutti, Versione coupé, Targa o Cabriolet, massima serietà, pagamento immediato in tutta Italia. Prezzo adeguato

3339370257

QUALSIASI MODELLO, dal 1950 al 1997, Vetture dal 1950 al 1997 gruppo di amatori acquista. Massima serietà. Trattativa riservata.

3393691737**ROLLS ROYCE**

Trattativa riservata.

055841047**VARIE**

VARI, Permuta parziale a mio favore di appartamento 170 mq nei pressi di Firenze con vettura storica importante. Trattativa riservata.

3389540573**VOLKSWAGEN**

MAGGIOLINO CABR. KARMANN, 1961-63, indifferente, Acquisto Typ 15, 6 V anni 60. Anche contatto email: acuandre@libero.it, visibile a Parma, coerente

3388641668**COMPRO VARIE****AUTOMODELLI**

Automodelli anni 60-90, scala 1:43 e 1:18, Dinky, Politoys, BBR, Minichamps, cerco sempre collezioni. Contatto anche per email: enrico.sardini@gmail.com. Trattativa riservata.

022367505**LIBRO ALFA ROMEO**

Compro libro Alfa Romeo Zagato: Giulietta SZ e Giulia TZ, di Marcello Minerbi. Email: mitia.quagliano@gmail.com, Trattativa riservata.

3404839620**MARKLIN, RIVAROSSO, DINKY, CORGI, SCHUCO**

Acquisto trenini, macchinine e giochi in latta. Trattativa riservata.

3466800367**PER ALPINE RENAULT A110**

1971, azzurro. Cerco sedili anteriori in buono stato e fanali CIBIE diametro 180 mm concavi., visibile a Cesena, Trattativa riservata

3474336437**PER FERRARI**

Cerco fregio anteriore. Trattativa riservata

3348216800 o 3386698789

Libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, brochure, annuari e foto fino a metà anni 70., Tratt. ris.

3283096962**PER MOTO CZ 125**

Anni 40, Cerco manuale parti di ricambio. Trattativa riservata.

3383391744**PER PIAGGIO BOXER 2**

1978, blu, Cerco la copertura in plastica della testa di forcella, Trattativa riservata.

3493252944**RIVISTA QUATTORRUOTINE**

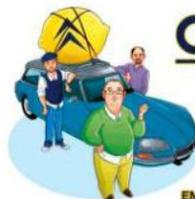
Compro numeri vecchi e nuovi. Trattativa riservata.

3348216800 o 3386698789**RIVISTE VARIE**

Compro Autosprint dal 1967 al 1969, Motor Italia, Ruoteclassiche, Quattroruote e Speciali Domus, libri e riviste sulla Ferrari, Motociclismo dal 1914 al 1970. Trattativa riservata.

3472303761**Basta con i problemi di spazio!**

Con questa rampa si possono parcheggiare due macchine nello spazio di una. E' anche ideale per ripararle. E' stabile anche senza fissarla. Si lascia spostare facilmente grazie a 4 ruote smontabili. Montaggio facile. Altezza da terra ca.13 cm. Peso massimo sulla seconda rampa 3200 kg, 220V/50Hz. Costi di spedizione su richiesta € 1899. - (incl. IVA) www.speedwert.de - Tel. 0049 1703015714 Si parla tedesco e inglese.

**CITRÒ SERVICES Srl**

TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITROËN STORICA E MOLTO DI PIÙ

Finalmente sono arrivati gli uomini dei Citroën!

VISITA IL NOSTRO SITO WWW.CITROSERVICES.COM
EMAIL: INFO@CITROSERVICES.COM - S.GIORGIO DI LOMELLINA (PV)

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



Ricambi, accessori e rarità per Volkswagen d'epoca.

maggiolinosevice.com

via XX settembre, 11 - Pescara
tel.: 085 7950460 - info@maggiolinosevice.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

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

CUSCINETTI SPECIALI E RARI

dal 1910

051 6259282 - deghe@libero.it



STUDIO NICOLINI BRUNO SNC

Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
e-mail: nicolini@sermetra.it

Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà

**PER CARBURATORI
AUTO
STORICHE**

CELL. 338-3146038

CERCHI per auto d'epoca
dagli anni '60 ad oggi

Reperimento cerchi rari

DAVIDE TASSI

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
Cell. 347/2511545 - tassidavide@yahoo.it
www.cerchiautodepoca.com

**TAPPEZZERIA
CLASSICA**
By Olmi

**SPECIALIZZATA IN INTERNI
PER AUTO D'EPOCA**
Interni Omologabili ASI

Via Bottaia di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicbyolmi.it
e-mail: classicbyolmi@alice.it

2CV PALACE srl
V.le Regina Margherita, 123
20050 MACHERIO (MI)

cell. 347/5236601
tel./fax 039/2458508
e-mail: 2cypalace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi,
restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate
e tutte le utilitarie anni '60-'70-'80"

**BORGHI
EPOCA**

Pneumatici e gomme d'epoca

Tel. 0532.7732 51/458579

Viale po 90/a-d, 44100 Ferrara
Fax 0532.774095 - borghipneumatici@gmail.com

**RICAMBI
ROSSOCORSA**

**VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA**

www.ricambirossocorsa.it
info@ricambirossocorsa.it

Walter Bertolla mobile +393406502690

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

NPM CITROEN 2CV SERVICE 

Tutto ciò che serve alla tua Citroen

www.citroen2cvservice.it

La prima azienda italiana a specializzarsi esclusivamente in Citroen. Oltre 20 anni di esperienza con **2CV, DYANE** e **MEHARI** per la qualità del prodotto al giusto prezzo.



Tutto ciò che serve alla tua Citroen

- 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



 **Enrico C. Alvisi**
Auto d'epoca e di prestigio

CLASSICMOTOR

 PORSCHE 912 1968 ASI TARGA ORO. COME NUOVA. SPETTACOLARE. € 45000	 R. ROYCE S. SHADOW II 1977. GUIDA A SX ITALIANA. PELLE BLUE. STUPENDA. € 23.500	 R. ROYCE S. WRAITH II 1979 INGLESE. PASSO LUNGO. RARA E UNICA. € 18.500	 R. ROYCE S. SHADOW II 1980 GUIDA A SX ITALIANA. PELLE SAND STONE. UNICA. € 22.500	 R. ROYCE S. SHADOW II 1977 INGLESE. CONDIZIONI DA CONCORSO. € 17.500	 R. ROYCE S. SPIRIT 1982. ITALIANA TARGA FO, 59.000 KM VICINO AL NUOVO. € 19.000
 R. ROYCE CORNICHE CABRIO GUIDA A SX ITALIANA. 1972. MERAVIGLIOSA. TAGLIANDATA. € 52.000	 BENTLEY EIGHT II 1992. GUIDA A SX ITALIANA. RARISSIMA E UNICA. CONDIZIONI PARI AL NUOVO. € 195.000	 BENTLEY T1 INGLESE. TELAJO 1075 1966. DA CONCORSO. TAGLIANDATA DA POCO. € 20.000	 FAIRTHORPE BARCHETTA INGLESE 1959. BELLISSIMA E RARISSIMA. € 18.000	 FIAT DINO 2400, CONDIZIONI PARI AL NUOVO. ORIGINALE MAI RIFATTA. € 40.000	

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

IL PARADISO DEI MOTORI? SOLO SU

TopGear

Magazine



TopGear di Aprile ti aspetta in edicola con:

Un anno di Supercar

Sportive e sportivissime del momento:
il meglio di ognuna di loro

Germania vs Giappone

Sfida a suon di traversi tra BMW M4 la Lexus RC F.
Aspettando la Mercedes C63 AMG

Aria di primavera

Hammond ha guidato per noi la regina delle spider possibili:
la Mazda MX-5



TopGear il mensile che va per la sua strada.



FOTO DI ALESSANDRO BARTELETTI

Range Rover Evoque

Aggressiva su strada, efficiente fuori, ha uno stile che cattura gli sguardi

Lo stile che ricalca quasi al millimetro le linee di un prototipo - parliamo del Concept Vehicle LRX svelato nel 2007 - è già un buon motivo per presagire un interesse collezionistico. Ma la Evoque, presentata quattro anni più tardi nella sua veste definitiva come la più compatta, leggera ed efficiente Range Rover mai prodotta, ha dalla sua un'altra importante qualità. Dietro l'aspetto grintoso, modaiolo e una qualità costruttiva all'altezza della sinergia con Jaguar, si nasconde, intatto, lo

spirito "off-road" che da sempre caratterizza la Casa. Anche in un'epoca in cui le mille declinazioni delle Suv finiscono spesso col far dimenticare che in principio esistevano le fuoristrada. Ecco, al volante dell'Evoque si scopre una guida dinamica, sportiva e un rollio contenuto che non fa pesare il posto di guida rialzato (che però c'è, ed è comodo), ma al tempo stesso si continua a fare sul serio pure con le ruote fuori dall'asfalto. Merito anche della raffinata trazione integrale, supportata dal sistema

Terrain Response che permette di selezionare l'assetto in base al tipo di fondo. Disponibile anche con carrozzeria a cinque porte, noi abbiamo individuato nella Coupé (tre porte) la versione più esclusiva, a cui abbinare preferibilmente il quattro cilindri benzina da 241 cavalli. I prezzi partono da 37.600 euro per arrivare ai 63.100 euro della 2.2 SD4 diesel nell'allestimento Autobiography e ai 63.800 euro della 2.0 Si4 benzina da 241 cavalli, sempre Autobiography.

Alessandro Barteletti



La più esclusiva

Nelle foto l'allestimento Autobiography nella versione model year 2014. L'esterno esibisce una colorazione a contrasto (il tetto è panoramico, fisso, in cristallo); i cerchi sono da 20 pollici. Al centro della plancia il touch screen da 8 pollici. Più in basso la manopola del cambio automatico a 9 rapporti e i pulsanti per il controllo del sistema Terrain Response.



↓ CARATTERISTICHE 2.2 SD4 (2.0 Si4)

Motore	Anteriore, trasversale 4 cilindri in linea Alimentazione a gasolio, sovralimentato (a benzina, sovralimentato) Cilindrata 2179 cm ³ (1999 cm ³) Potenza 190 CV a 3500 giri/min (241 CV a 5500 giri/min).
Trasmissione	Integrale permanente Cambio automatico a 9 rapporti.
Dimensioni e peso	Lungh./largh./alt. 4360/1900/1610 mm Massa a pieno carico 1670 kg (1640 kg).
Prestazioni	Velocità 200 km/h (217 km/h) Accelerazione 0-100 km/h in 10 s (7,6 s) Cons. medio 6,2 l/100 km (7,8 l/100 km).

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA-FRA®

i cosmetici per la vostra auto



MAIN SPONSOR

SUMMER MARATHON

11-12-13-14 Giugno 2015

SALÒ - LAGO DI GARDA - PONTE DI LEGNO - CUORE DELLE ALPI



www.auto-spa.it



Porsche Italia Spa, Padova corso Stati Uniti 35, Telefono 049/0292911. www.porsche.it

L'eternità è di chi ama.

Partner Porsche Classic.

Ci sono auto di cui ci s'innamora per sempre. Il loro fascino ha bisogno di attenzioni, ma ricambia con emozioni senza tempo. Perché la vostra Porsche merita la cura, la conoscenza e la passione profonda di chi, come voi, sa amarla davvero. Venite a conoscere l'amore eterno dai Partner Porsche Classic, dove tecnici specializzati in vetture d'epoca sapranno coltivare la vostra storia per sempre. Prime aperture in Italia:

Centro Porsche Milano Est - Porsche Haus S.r.l. - Via Rubattino 94, Milano - Tel. 02 21060000

Centro Assistenza Porsche Padova Est - Verardini S.r.l. - Via IX Strada, 24 - Z.I., Padova - Tel. 049 773616



PORSCHE