

RUOTECLASSICHE

VILLA D'ESTE DAGLI OCCHI DI UN CAR DESIGNER • NICOLA ROMEO 100 ANNI FA RILEVÒ L'A.L.F.A.

ruoteclassiche.it

LE AUTO DEL MESE

FERRARI 365 GTC
FIAT 850 COUPÉ E SPIDER
ANSALDO 4F
PEUGEOT 106 RALLYE

MOTOCCLASSICHE

HONDA CX 650 TURBO

EVENTI

MILLE MIGLIA
VERONA LEGEND CARS
SANREMO RALLY
STORICO

BMW SERIE 3

DALLA E21 A OGGI
40 ANNI
DA PROTAGONISTA



ENRICO BRIGNANO

LA PASSIONE SEGRETA PER I PULMINI VOLKSWAGEN
IL SUO T2 APPENA RESTAURATO: UN RICORDO DI PAPÀ



Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per auto storiche

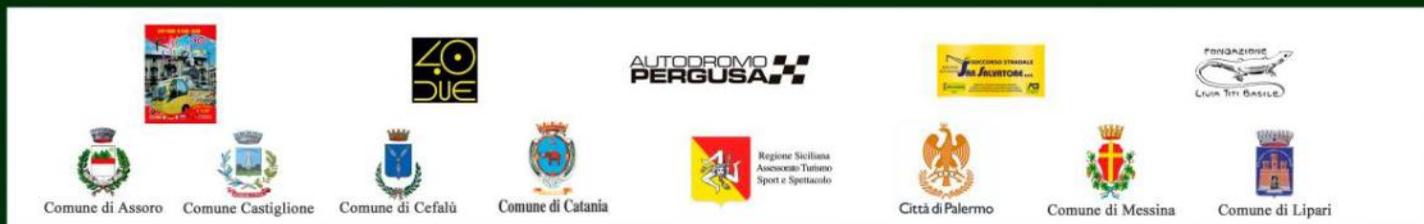
e

Porsche Tribute

27 settembre - 3 ottobre 2015



www.arancerossedisicilia.it





La (ri)nascita Alfa Romeo



Riserbo assoluto. Ormai, non succede nemmeno più alla Casa Bianca, con gli hacker russi che aprono le email private di Barack Obama. Eppure così è stato (almeno fino al momento di andare in stampa): dai capannoni segreti di Marchionne, sparsi qua e là per l'Italia, in cui stanno lavorando centinaia di uomini, non è sfuggito niente. Un rigo, un'immagine rubata, un selfie da un telefonino. Niente di niente. E tutto ciò alimenta la curiosità, la fame di sapere, specie in un'epoca in cui siamo sopraffatti dall'informazione, ormai bulimici. Di sicuro c'è che il prossimo 24 giugno spariranno gran parte dei veti e dei veli: sarà scoperta la nuova Giulia o 100 - il nome è ancora tabù - nel corso di un evento di rilevanza mondiale proprio lì ad Arese, nelle sale del museo (che è in odore di riapertura) e in quella data che, 105 anni prima, decretò la nascita dell'A.L.F.A. sulle ceneri della Darracq. Alfisti a parte, non tutti ricordano però l'accelerazione che imprese allo sviluppo del brand, come usa dire oggi, "il fu" senatore Nicola Romeo cent'anni fa. La sua presenza è stata tanto breve (tredici anni appena, dal 1915 al '28)

quanto determinante nella storia dell'azienda milanese. Tanto che il suo nome è lì a ricordare a tutti quanto fatto e aggiorna il lettering sul nuovo logo, che vi abbiamo anticipato mesi fa e che esordirà in quella giornata di rivoluzione.

Un uomo piccolo, con una calvizie precoce e folli baffi curati Nicola Romeo e l'acutezza di certi uomini nati all'ombra del Vesuvio che sanno ottenere ciò che vogliono, sempre, con astuzia e abilità tipicamente italiane. Insomma, in questo momento determinante per la rinascita dell'Alfa Romeo e di grandi ambizioni - i manager dicono: "arriveremo a 400 mila auto entro il 2018" e, a proposito del nuovo modello, "sarà meglio di alcune concorrenti premium tedesche" - ripercorriamo quel passaggio storico. La fase in cui l'azienda diversifica abilmente il business e, grazie all'intuito di Romeo, sfrutta il mondo delle corse per affermare il marchio. Certo, grazie al contributo di nomi eccellenti inclusi Vittorio Jano, Antonio Ascari, Enzo Ferrari. Non resta che mettersi alla caccia di una copia di Ruoteclassiche di giugno con allegata la targa di "Elio", che nel 1918 promuoveva le auto della giovane Alfa Romeo. Da tenere in casa o ammirare appesa alle pareti del box. Datevi da fare, andrà a ruba...

David Giudici
@davgiud



facebook.com/RuoteclassicheIT



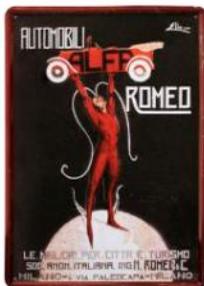
instagram.com/ruoteclassiche/



twitter.com/ruoteclassiche/

IL MONDO DI RUOTECCLASSICHE

TORNANO LE NOSTRE TARGHE DA COLLEZIONE E A LUGLIO VI PORTIAMO IN VIAGGIO



CON QUESTO NUMERO

Una preziosa targa da collezione, in edicola con Ruoteclassiche di questo mese al prezzo complessivo di 11,90 euro: un oggetto unico e introvabile per i fan dell'Alfa Romeo.



"GRANTURISMO" A LUGLIO

Esce il mese prossimo con Ruoteclassiche una guida a trenta affascinanti itinerari turistici sulle strade delle grandi gare motoristiche del passato. Imperdibile per l'estate.



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.



DA NON PERDERE

32 FERRARI 365 GTC GEMMA VERDE

L'ultima di una generazione di eleganti coupé 2 posti. Vestita da Pininfarina, rimase in produzione solo dal '68 al '70. Le mille avventure del nostro esemplare.

50 40 ANNI DELLA SERIE 3 UNA MEDIA CHE HA DATO IL MASSIMO

Evento esclusivo al museo BMW di Monaco per festeggiare il traguardo. In mostra c'erano le sei generazioni della berlina che ha costruito la fortuna del marchio.

70 MILLE MIGLIA A TUTTA BIRRA IN ABITO SCURO

Nell'edizione che celebrava i 60 anni dalla leggendaria vittoria di Sir Stirling Moss c'eravamo anche noi: a bordo di una Mercedes 300 SL (foto) del museo di Stoccarda.

A AUTOMOBILI

REGINE DEL PASSATO

32 Ferrari **365 GTC** 1969

IMPRESSIONI

38 Ferrari **365 GTC** 1969
40 Ansaldo **4F Torpedo** 1927
44 BMW **316** 1975

NATE PER CORRERE

56 Peugeot **106 Rallye** 1996

TEST A TEST

62 Fiat **850 Coupé** 1965 - **850 Spider CL Bertone** 1967

CLASSICHE DOMANI

178 Fiat **500 Vintage '57**



S STORIA E COSTUME T TUTTOCLASSICO

ANNIVERSARI

50 Quarant'anni di BMW Serie 3

GRANDI EVENTI

70 Mille Miglia
90 Concorso d'Eleganza di Villa d'Este

EVENTI

78 Verona Legend Cars
104 Sanremo Rally Storico

INCONTRI RAVVICINATI

84 Enrico Brignano

PROTAGONISTI

96 Nicola Romeo

LA STORIA

108 Firestone

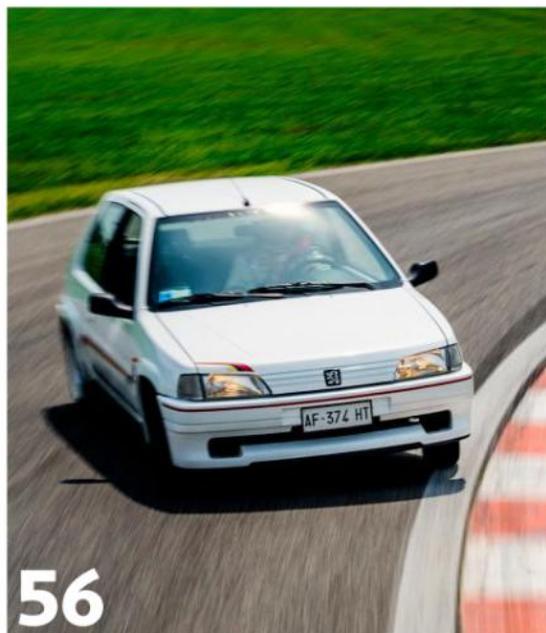


MOTOCCLASSICHE

100 Honda **CX 650 Turbo** 1983

VENDITE ALL'ASTA

112 Liquidato il super garage



M MERCATO

IL POLSO DEL MERCATO

123 Cabriolet, Touring e soprattutto "IS"

QUOTAZIONI

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

VENDO&COMPRO

156 Un ponte fra la domanda e l'offerta



R RUBRICHE

- 3** Editoriale La (ri)nascita Alfa Romeo
- 6** Flashback La notte del ghost driver
- 8** Fatti e persone
La presentazione della Citroën Soleil, Ruoteclassiche Talent Club alla Coppa Intereuropa, Asi MotoShow, la rievocazione del Circuito di Piacenza, la baby car più belle
- 30** Posta
- 116** Ci vediamo al club
- 118** 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 Proscodimi

ufficiostampa@edidomus.it

tel. +39 338 3548515

Via Gianni Mazzocchi 1/3

20089 Rozzano (Milano).

Telefono 02 824721

Fax 02 57500416

redazione@ruoteclassiche.it

www.edidomus.it

Editoriale Domus pubblica anche:

Autopio, Domus, Due Ruote,

Meridiani, Meridiani Montagne,

Quattroruote, Top Gear,

Tuttotrasporti, X Off Road.

DIREZIONE PUBBLICITÀ

Massimo Bergia Zina

RESPONSABILE DI TESTATA

Marco Niero

Segreteria Pubblicità

pubblicita@edidomus.it

tel. 02 82472253, fax 02 82472385

AGENTI PER L'ITALIA

Piemonte-Valle D'Aosta: DueA Communication Sas,

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

tel. 011 3997851, fax 011 3997714.

Liguria: Comunicare di Alessandro Monti,

Via M. Polo, 10/6 - 16136 Genova,

monticomunicare@libero.it, tel. 010 218783.

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

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

37136 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004

Emilia Romagna: Massimo Vieni Pubblicità, via San Pier

Tommaso, 18/3 (int. 4) 40139 Bologna,

tel. 051 544145 fax 051 7456932.

Toscana, Marche e Umbria: LP Communication,

via San Marcellino 13, 50126 Firenze,

tel. 055 6800508 fax 055 6814225.

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

00152 Roma, tel. 06 5803568-5819853, fax 06 5899492.

Sardegna: Giampiero Apeddu, via S'Arrullanti, 28

09126 Cagliari, tel. 070 43491.

Per le restanti regioni contattare: tel. 02 82472253

AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:

Link Media s.r.l. Tel. 02 34934464 e-mail:

valeria@link-media.com - linkmedia@link-media.com.

ABBONAMENTI ITALIA

Numero verde 800-001199

(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, CartaSi, Diners, Visa)

Assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA

Versamento sul c/c postale n. 55953202 intestato

a Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti,

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

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

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

subscriptions@edidomus.it

Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,90

Airmail 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00;

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

3) Oceania € 157,00.

Payment method:

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

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

20084 Corsico (MI), IBAN IT261, 03069, 33054,

100000002749, Swift Code BCITITMM.

Periodico mensile
Giugno 2015

DIRETTORE RESPONSABILE

David Giudici

ART DIRECTOR

Stefano Tosi

REDAZIONE

Fulvio Zucco (caporedattore)

Fabrizio Greggio (caspeservizio)

Dario Tonani

IMPAGINAZIONE

Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi

SEGRETARIA DI REDAZIONE

Roberta Ermolli, Maria Teresa Tricarico

COLLEZIONE QUATTORRUOTE

Federico Robutti

HANNO COLLABORATO

Pino Allievi, Alessandro Barteletti,

Massimo Condolo, Laura Confalonieri,

Massimo Delbò, Gaetano Derosa,

Marco Di Pietro, Genaro Forgiome,

Giuseppe Frustaci, Flavio Manzoni,

Paolo Mazzetti, Gilberto Milano,

Marcello Minerbi, Maurizio Schifano,

Roberto Sposini, Marco Visani

FOTOGRAFIE

Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche,

Automobilismo Storico Alfa Romeo,

Alessandro Barteletti, Alessandro Bianchi,

Max Bianchi, Massimo Bosco, Paolo Carlini,

Massimo Condolo, Getty Images, Isolapress,

Paolo Mazzetti, Maurizio Schifano,

Massimiliano Serra, Marinella Terziotti,

Dario Tonani, Wolfango

Coperatina: Wolfango

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, 33054,

100000002749, Swift Code BCITITMM.

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

abbonamenti e vendite è completamente gestito da

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

responsabile del trattamento dei dati. Titolare del

trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in

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

Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti

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

protezione dei dati personali telefonando allo 02

82472459. E-mail: responsabledati@edidomus.it.

PER L'ITALIA

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

Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 6603031

telexfax 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.



R FLASHBACK LE MANS 1965



La notte del ghost driver

"24 Ore" con fantasma quella di cinquant'anni fa, l'ultima vinta da una Ferrari: al volante sono in tre!



Le Mans 19-20 giugno 1965: "Svegliati, tocca a te. Guida fino all'alba!".

C'è un caldo asfissiante al Circuit de la Sarthe, e in pista, ora dopo ora, tra guasti e ritiri, sta accadendo il finimondo. Le Ford GT 40 hanno calato l'asso di un nuovo poderoso motore di 7 litri, cilindrata giudicata dalla stampa dell'epoca addirittura "assurda"; mentre le Ferrari ufficiali sono le 275 P2 e 330 P2 (3,3 e 4 litri), affidate ai piloti della squadra: da Lorenzo Bandini a Lodovico Scarfiotti, da Mike Parkes a John Surtees e Giancarlo Baghetti. In gara però, complice una sequenza interminabile di guai meccanici, nessuno morde (la Ferrari sarà persino costretta a far rientrare tutte le sue vetture ai box per la sostituzione dei freni anteriori). E presto, uno dopo l'altro, escono mestamente di scena tutti i favoriti. Va giusto un pochino meglio alla piccola 250 LM portata in corsa dall'"occhialuto" Master Gregory e da Jochen Rindt per i colori della scuderia americana Nart di Luigi Chinetti; la vettura però non è immune da problemi e si ferma un paio di volte per noie all'impianto elettrico, senza contare che Gregory, pilota notoriamente poco rispettoso della meccanica, è costretto a contenere la sua irruenza per evitare di mettere ko anche la frizione.

A questo punto è lo stesso Chinetti a chiedere uno scatto di orgoglio ai suoi, mentre la 250 LM arranca in posizioni di rincalzo: "Ora non ti preoccupare più, fai come vuoi e prova a romperla" grida rivolto al giovane Rindt. In realtà, il patron della scuderia ripone poche speranze nel riscatto, convinto che la vettura sia lì lì per tirare le cuoia. E invece è proprio mettendola alla frusta che la piccola Ferrari dà il meglio di sé, correndo come un orologi-

no perfetto, tanto che in una manciata di ore, a mano a mano che la concorrenza abbandona il campo falciata dagli inconvenienti, vede spianarsi la strada per la vittoria.

Al calare dell'oscurità cala improvvisa la nebbia, e questa volta a fermare la vettura ai box è la miopia di Gregory, che non se la sente di proseguire in condizioni di visibilità così precarie. Toccherebbe di nuovo a Rindt, che però ai box non si trova. Sono le quattro di mattina, il tempo scorre implacabile e a questo punto a credere nel miracolo è lo stesso Chinetti. In un angolo del box sta sonnecchiando il pilota di riserva, l'americano Edward Hugus, 42 anni, per tutti "Ed", ex paracadutista durante la seconda guerra mondiale. A Le Mans è arrivato come terza guida, autorizzato però dal regolamento a salire a bordo solo in caso di sostituzione di uno dei due piloti ufficiali, e non come "aggiunto". Sta di fatto che Chinetti lo spinge in macchina con un incoraggiamento che non ammette repliche. "Vai, tocca a te. Guida fino all'alba!".

Hugus esegue da buon soldato e darà il suo piccolo apporto personale per quella che sarà ricordata come l'ultima vittoria di una vettura di Maranello alla 24 Ore di Le Mans (e sarà addirittura una tripletta, sebbene con tre scuderie private nel giorno della *débâcle* delle auto ufficiali).

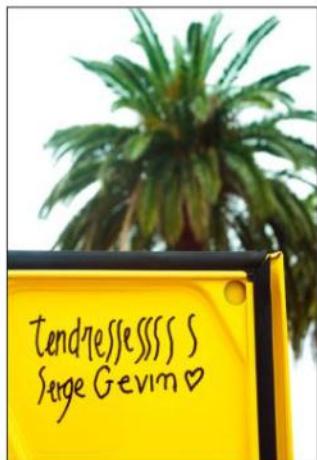
Solo dopo la morte di Hugus, nel 2006, viene resa pubblica una lettera scritta di suo pugno per spiegare com'erano davvero andate le cose quella notte: "Luigi mi ordinò di prendere il mio casco e andare, così ho completato l'ultima ora al posto di Masten. In seguito, mi ha detto che di questo aveva informato gli ufficiali di gara. Ma che a quanto pare erano troppo occupati con una bottiglia di vino dietro ai box per capirlo".

Dario Tonani



L'onore è salvo

Qui a sinistra, il giro d'onore dei vincitori con Luigi Chinetti e gli uomini del team. Nella foto grande, l'arrivo della 250 LM n. 21 di Gregory-Rindt-(Hugus). Al suo fianco, la compagna di scuderia: la Ferrari 365 P1/P2 Spider di Rodriguez-Vaccarella (settima); più indietro l'altra 250 LM di Dumay-Gosselin (seconda, ma a cinque giri di distacco). A salvare l'onore del marchio del Cavallino ci hanno pensato le scuderie private.



CITROËN 2 CV SOLEIL

La “special” che sarebbe piaciuta a Van Gogh

Disegnata per evocare l'estate, il mare, la libertà, fu bocciata dai vertici Citroën di allora perché il giallo non piaceva. Oggi ritorna grazie a un'inedita operazione di recupero di un malconcio esemplare del 1982



SPOT 1976

Balneare per eccellenza, doveva ricordare, nella livrea e nella tela della capote, una sedia a sdraio.



CHARLESTON 1980

La più famosa. Era ispirata ai temi stilistici (e al celebre ballo) degli anni 30. In listino fino al 1990.



DOLLY 1985

Era stata ideata, in varie livree bicolore, prevalentemente per il pubblico femminile.



COCORICO 1986

Solo mille esemplari costruiti e destinati esclusivamente al mercato nazionale.



DARIO TONANI



Tavolozze di colori

La Soleil durante la presentazione alla stampa, a Milano. Più a sinistra, l'ospite d'onore della giornata: l'artista francese Serge Gevin, che ne è il papà. Sopra, le altre quattro serie speciali della 2 CV che si devono all'estro del designer e grafico francese.

“Quando penso alla Soleil penso a Van Gogh. Lui l'avrebbe sicuramente piazzata in mezzo a un campo di girasoli”. A dirlo è chi di questa “solare” 2 CV è stato l'anima e l'artefice, Serge Gevin, eclettico artista, designer e grafico francese, in questi giorni in Italia per presentare con gli stati generali della comunicazione Citroën l'ultima follia di un marchio che ha fatto della creatività la sua bandiera: far rinascere dalle ceneri di una malconcia 2 CV del 1982 una serie speciale mai prodotta. Prima della Soleil Gevin aveva regalato alla “Deuche” una serie d'interpretazioni per certi versi memorabili quanto a originalità e simpatia: dalla Spot del 1976 (sorta di “sedia a sdraio a quattro ruote”, venduta in 1800 esemplari in soli due mesi) alla Dolly del 1985 (5000 pezzi esauriti in un anno di produzione), per finire con la celeberrima Charleston, ultima 2 CV speciale prodotta, in Portogallo, fino al 1990. Un ricordo su tutti l'artista parigino lo vuole dedicare però alla Cocorico: “Era ispirata ai Mondiali di Messico '86, in cui la nazionale francese riponeva grande aspettative. Interpretando l'orgoglio di un'intera nazione di

tifosi, sulla vettura riportai i colori del *Drapeau Français*, riservando alla sezione bianca centrale la possibilità di inserire un pallone da calcio. Purtroppo i “Galletti” si arresero in semifinale agli avversari di sempre, i tedeschi della Germania Ovest, e i vertici di Citroën decisero di soprassedere all'inserimento di un particolare che avrebbe legato troppo la serie a un evento non particolarmente fortunato per i colori francesi”. Quattro anni prima, nonostante le idee chiarissime di Gevin, toccò alla Soleil incontrare il “niet” dei vertici Citroën. L'artista oggi ricorda così che cosa aveva per la testa: “Guardandola si deve pensare al cielo, al mare, al sole, alla gioia di vivere. Deve essere bianca e gialla. La scocca bianca, i parafranghi gialli, così come il cofano posteriore e la capote. I paraurti devono essere bianchi, come le scocche dei fari (rotondi, mi raccomando), bianchi anche i cerchi delle ruote. Su bagagliaio c'è il disegno di un salvagente e sulle portiere un cappello da marinaio e una pipa”. Insomma, era tutto deciso nel dettaglio, dai colori della livrea alle immagini marine che avrebbe dovuto evocare, ispirate dall'isoletta

nell'Atlantico in cui Gavin amava trascorrere l'estate. “Peccato però che al direttore Citroën di allora il giallo non piacesse” ricorda l'artista con un sorriso amaro. Del resto, quelli erano anni in cui il fattore umano prevaleva ancora sulle strategie e le politiche di marketing. Sta di fatto che il progetto Soleil fu accantonato. Ora, a distanza di 33 anni, eccolo riemergere con la forza di una “mission impossible” da portare assolutamente a termine. “Ci siamo avvicinati al progetto con leggerezza, ma in modo assolutamente rigoroso” spiega Marco Freschi, responsabile Comunicazione del marchio transalpino. “E per questo abbiamo contattato uno specialista come

Guido Wilhelm, un autentico mago nel restauro delle 2 CV”. Che così spiega la natura e soprattutto lo spirito del suo intervento di recupero: “Ci siamo serviti di materiali e tecniche di restauro rigorosamente d'epoca e nonostante le difficoltà abbiamo portato a termine il lavoro in soli due mesi, rispetto agli otto che di norma richiede un ripristino del genere, in cui è stato salvaguardato circa il 50% dei componenti. La vettura, presentata l'11 maggio alla stampa presso lo Spazio Scalarini di Milano, accanto a una Cactus anch'essa giallo canarino, sarà una delle attrazioni del prossimo raduno mondiale 2 CV in programma in Polonia tra fine giugno e i primi di luglio. Bentornata Soleil..



Ciambella col buco

Salvagente al posto... della ruota di scorta: la Soleil è un inno all'estate e al mare. Tanti, e sparsi ovunque, i particolari che la renderebbero ideale per un impiego balneare.

CON RUOTECLASSICHE DI LUGLIO

Sulle strade delle gare d'epoca

In un volume di 96 pagine, 30 itinerari turistici alla scoperta degli scenari delle grandi competizioni del passato

Curve, arte e cultura

Partendo dalle strade che videro correre gli assi del volante di ieri, il volume offre una guida alle bellezze artistiche e paesaggistiche delle zone circostanti. Con una cartina dettagliata di ogni itinerario.



Estate, tempo di vacanze e di weekend con la storica. Il volume "Granturismo", in edicola tra qualche settimana con Ruoteclassiche di luglio (al prezzo complessivo di 9,90 euro), ripercorre l'epopea delle grandi gare d'epoca del passato, quelle che si correvano su strade libere, in mezzo al traffico, o inerpandosi sui tornanti di una montagna. Obiettivo: divertirsi guidando sulle orme degli assi del volante di ieri e dell'altro ieri, ma anche immergere la famiglia e gli altri compagni di viaggio in paesaggi di straordinaria

bellezza naturalistica, magari anche per un tour all'insegna della cultura e della buona tavola. Il volume, di 96 pagine e riccamente illustrato, presenta 30 proposte di viaggio lungo tutta la Penisola. Per ciascuna sono indicati i punti d'interesse storico e culturale e vengono riportati i riferimenti dell'eventuale rievocazione motoristica di oggi, nel caso si voglia tornare in zona per cimentarsi col cronometro in una gara di regolarità. Di questi 30 itinerari ne abbiamo ripercorsi sei (a bordo di due Porsche: una 911 Carrera RS e una 356 Speedster). Per ogni zona dello Stivale - Nord, Centro, Sud e Isole - abbiamo seguito la logica di suggerirne sempre uno in salita, come nelle cronoscalate degli anni Cinquanta, Sessanta e Settanta. Le sei gare nelle cui strade siamo tornati sono, da Nord a Sud, la Coppa d'Oro delle Dolomiti, la Trento-Bondone, il Circuito del Lago di Bolsena, la Rieti-Terminillo, la Targa Florio e la Trapani-Erice. Buona lettura e buon viaggio.



↓ DAL 1° SETTEMBRE PRESSO LA SEDE DI ROZZANO (MI)

IL NOSTRO MASTER IN MARKETING DELL'AUTO

Lavorare nel mondo dell'automobile dopo aver frequentato una facoltà di Economia con specializzazione in marketing? Per chi è ancora fresco di laurea, nutre la passione per le quattro ruote e desidera avvicinarsi a questo mondo c'è un master specifico al termine del quale si accederà a uno stage retribuito presso l'ufficio marketing di importanti aziende nel settore automotive. Sull'onda del grande successo ottenuto lo scorso anno con il primo master per addetti stampa automotive, Quattroruote Academy ripropone l'iniziativa indirizzandola però a giovani orientati al marketing. Sarà un corso della durata di 2 mesi strutturato su tre giorni alla settimana - martedì, mercoledì e giovedì, dal 1° settembre - con lezioni presso l'auditorium di Quattroruote a Rozzano (MI) e tre intense giornate in pista nell'impianto del nostro Centro Prove a Vairano di Vidigulfo (PV). Il corso si articolerà su

diverse lezioni dedicate al marketing specificamente "autocentrico", al mondo automotive in tutte le sue sfaccettature (storiche, politiche, commerciali, tecniche), alle attività sui social network mirate all'uso lavorativo, con in più una serie di prove pratiche come il lancio di un nuovo prodotto. A tenere le lezioni saranno i più importanti professionisti del settore automotive italiano, i giornalisti di Quattroruote e alcuni esperti di grande prestigio internazionale. Per saperne di più basta collegarsi al sito www.quattroruote.it/academy, dove si trova anche il formulario per iscriversi. Il costo del master è di 2900 euro (Iva esclusa), che si pagheranno soltanto dopo essere stati selezionati.

**QUATTRORUOTE
ACADEMY**



VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



**ILLUSTRATA 1952 BENTLEY R-TYPE CONTINENTAL
HJM FASTBACK SERIE 'A' (EX-GIANNI AGNELLI)**

PORTFOLIO CLIENTI

1949 Maserati A6 1500 Pinin Farina *Berlinetta*
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



COPPA INTEREUROPA STORICA

Vi aspettiamo al Ruoteclassiche Talent Club



Tra pista e paddock

Adrenalina, passione, divertimento: questi da sempre i pilastri sui quali si fonda la filosofia della Coppa Intereuropa. Quest'anno ci sarà un pizzico di simpatia in più con il contest che abbiamo pensato su misura per i club.



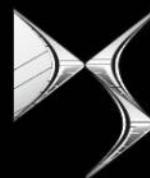
Non solo grande spettacolo e divertimento in pista alla 62esima edizione della Coppa Intereuropa Storica, in programma sul circuito Brianzolo dal 19 al 21 giugno. Quest'anno Ruoteclassiche, che patrocinerà l'evento, sarà presente con un'attività espressamente pensata per i club. Tutti gli iscritti che esporranno nell'area del Paddock 2 nei giorni del 20 e 21 giugno parteciperanno di diritto al Ruoteclassiche Talent Club. Di cosa si tratta? Di un contest, rivolto ai club, inteso a premiare la miglior coreografia, l'originalità delle vetture esposte e la miglior

corrispondenza equipaggio-auto. Nel dettaglio, saranno assegnati tre riconoscimenti per categoria. Per l'allestimento: 1) Più fedele (premieremo il "rigore storico", indipendentemente dal fatto che il club scelga di riprodurre l'atmosfera di una gara o di un "dèjeuner sur l'herbe"); 2) Più fantasioso (la nostra intenzione è di fare in modo che al Paddock 2 se ne vedano di tutti i colori); 3) Più simpatico (perché divertirsi e divertire il pubblico degli appassionati presenti rimane l'obiettivo principale). Oltre che sulle coreografie, la giuria d'eccellenza composta dagli esperti

di Ruoteclassiche, personaggi e collezionisti d'eccezione, si pronuncerà anche sulle auto esposte assegnando un riconoscimento alla vettura: 1) Meglio conservata; 2) Più rara; 3) "Arrugginita in pace" (vecchietta e imperfetta, purché irresistibilmente affascinante). Un ultimo terzetto di premi riguarderà il connubio automobile-equipaggio, secondo la seguente suddivisione: 1) Miglior stile (perché, anche in una coppia, la personalità conta); 2) Alta fedeltà (è il dettaglio che fa la storia); 3) Eleganza ("in tiro" da passerella). Ricchi i premi in palio offerti dai partner del nostro

contest: Beta Utensili, Eberhard, Meguiar's, Menrad, Mondia Watch Group, Tag Heuer e Tucano. I club che desiderano iscriversi alla Coppa Intereuropa potranno acquistare, in prevendita per soci e accompagnatori, un minimo di 20 ingressi giornalieri al costo di 10,00 anziché 14,00 euro; ogni due avranno diritto a esporre una vettura storica all'interno dell'area riservata ai sodalizi, partecipare al contest di Ruoteclassiche e unirsi alla parata prevista nei giorni di sabato e di domenica. Per informazioni e iscrizioni: Ombretta Bovone - ombra.bovone@inwind.it - tel. 335 5230955.

DS preferisce **TOTAL**



PER GLI AMANTI DELL'ESPLORAZIONE,
L'ORIZZONTE PIÙ BELLO È QUELLO
CHE RESTA DA SCOPRIRE.

SYLVESTRE MAURICE - ASTROFISICO

DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

NUOVA DS 5



60
DS 1955

NUOVA DS 5 THP 165 S&S EAT6 (cerchi 18"). Consumo su percorso misto: 5,9 l/100 km. Emissioni di CO₂ su percorso misto: 136 g/km. La foto è inserita a titolo informativo.

www.driveDS.it



ASI MOTOSHOW

In pista 33 titoli mondiali

Va in archivio con piena soddisfazione degli organizzatori - l'Automotodub Storico Italiano - la quattordicesima edizione dell'Asi MotoShow, svoltosi nel weekend dell' 8-10 maggio sul circuito di Varano de' Melegari. Da record i numeri che hanno contraddistinto la "tre giorni" dedicata alle due ruote, a cominciare dai 12.000 visitatori presenti, il 20% in più dello scorso anno. A dare spettacolo in pista qualcosa come 600 moto e 30 sidecar, ma soprattutto un parco centauri che metteva in campo ben 33 titoli mondiali. I più ammirati e applauditi sono stati senza dubbio Carlo Ubbiali (9 Mondiali), Phil Read (7), Jim Redman (6). Con tre iridi a testa, Freddie Spencer, Eugenio Lazzarini e Pier Paolo Bianchi; con

due Carlos Lavado. Tutti si sono ritrovati alla cena di gala del sabato per un abbraccio con i fan e gli appassionati, accomunati dall'amore per le moto d'epoca. Prima della Parata dei Campioni, coreografico gran finale della kermesse, si è tenuta la conferenza stampa di Massimo Laverda, seguita subito dopo dalla sfilata delle moto storiche Demm e di quelle della prima guerra mondiale. Raggiante il presidente dell'Asi Roberto Loi: "Questa 14ª edizione è stata contraddistinta da un aumento della qualità e del numero sia delle moto sia dei presenti, rendendo la manifestazione ancora più coinvolgente. Di sicuro si è trattato di un evento di grande successo ed è inevitabile puntare già alla sua 15ª edizione".



Rosso Italia
In primo piano, un particolare della Gilera Saturno Competizione. Sopra, Vittoriano Guareschi, storico braccio destro di Valentino Rossi, con una Moto Guzzi anteguerra.

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

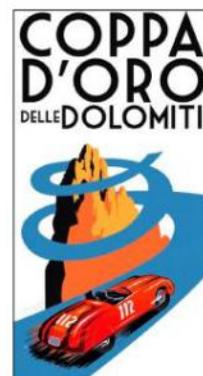
Ultimi giorni per iscriversi

Si avvicina a grandi passi il weekend lungo della Coppa d'Oro delle Dolomiti, "classicissima" estiva di regolarità in programma dal 23 al 26 luglio con partenza e arrivo a Cortina d'Ampezzo (BL). E stringono i tempi per le iscrizioni, che si chiuderanno il 7 giugno. Ricordiamo che da regolamento sono ammesse le vetture costruite tra il 1919 e il 1961, ma anche non più di trenta esemplari "di particolare valore storico o di significativa storia agonistica" prodotti dal '62 al '65. Molte le novità di quest'anno, a cominciare dalla durata e dal percorso: due tappe, più una notturna che si disputerà al termine della prima giornata, per un totale di 509 km, con il valico di 13 passi

dolomiti, 45 prove a cronometro e 4 di media (due per tappa). La tappa notturna prenderà il via venerdì 24 luglio da corso Italia a Cortina e si snoderà lungo 84 chilometri di strade affascinanti a scarsa densità di traffico, fino al raggiungimento di Armentarola, dove gli equipaggi sosterranno per la notte. La Coppa delle Dolomiti "storica" venne disputata in dieci edizioni, dal 1947 al 1956: nel suo albo d'oro figurano piloti del calibro di Giovanni Bracco, Giannino e Paolo Marzotto, Giulio Cabianca e vittorie di Alfa Romeo, Maserati, Lancia e Ferrari. L'unica vittoria straniera, nel 1955, si deve a Olivier Gendebien (futuro ferrarista) con una Mercedes 300 SL, davanti -

per soli 20 secondi - a un frastornato Eugenio Castellotti, su Ferrari 500 Mondial, ingannato da un'errata segnalazione di vantaggio dei suoi meccanici.

www.coppadorodelledolomiti.it



Ultra High Pressure Waterjet Equipment

l'unica pompa usata dai professionisti per la preparazione di qualsiasi superficie mediante getti d'acqua ad ultra alta pressione **3'200 Bar!!!**



www.flowswiss.com

VENDITA e NOLEGGIO

info@flowswiss.com

Julius Bär



Ermenegildo Zegna

21-23 Agosto 2015

CHIEDETE A CHI C'È STATO



FERRARI KESSEL TRIBUTE 2015

Informazioni e iscrizioni: www.passione-engadina.ch


BAUME & MERCIER
MAISON D'HORLOGERIE GENEVE 1830



CONCESSIONARIO UFFICIALE FERRARI E MASERATI
Loris Kessel Auto SA



EMME

VALSER

brumm

Kessel

Seller


Roberto Mercuri
QUALITY CARCARE
EST. 1981

FLAVIO MANZONI

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

L'eredità di un grande maestro



HO SEMPRE RITENUTO che uno dei valori più importanti della vita siano gli incontri umani, soprattutto quando il destino vuole che ci si imbatta in persone dotate di qualità artistiche ed emotive davvero fuori dal comune. Nel mio cammino ho avuto la fortuna di incrociarne diverse, ma qui vorrei ricordarne una in particolare: Roberto Segoni.

Straordinario designer, storico della materia e docente di Disegno Industriale al Politecnico di Firenze, dove l'ho conosciuto durante i miei studi, Segoni era un comunicatore capace di affascinare intere platee. Colpiva tanto per la sua straordinaria maestria, quanto per le sue rare doti di simpatia, carattere e intelligenza. Le sue lezioni erano un bagno di cultura e di fascino, un insegnamento già solo per la passione profonda che promanava dalle sue parole e per l'incanto che si provava osservandolo esprimersi con la matita. In lui lo schizzo, l'abbozzo, si traduceva in sketch-out, cioè nella prima espressione compiuta di un progetto.

Al termine del corso di studi, a 25 anni, gli proposi di sviluppare un'automobile quale tesi di laurea. Rischiai di non riuscire a convincerlo: "Per progettare un'auto ci vogliono centinaia di persone, come può farcela lei da solo?". Io, da capricorno (e sardo!), non mi feci dissuadere e riuscii a strappargli un consenso, a patto però che ricevessi il supporto tecnico di un'azienda del settore. Così ebbe inizio la mia carriera nel car design. A distanza di anni, quando nel 2001 mi fu offerta la direzione del Centro Stile Lancia, gli chiesi di coadiuvarmi a ridefinire i criteri formali della Casa, non solo in

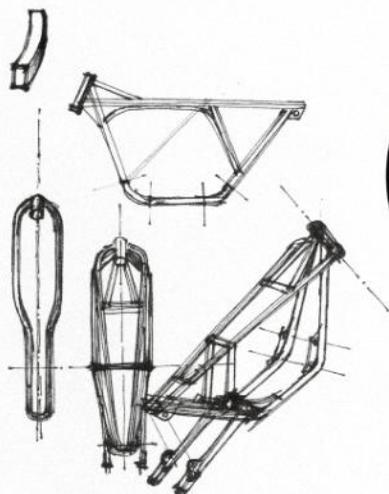
qualità di grande esperto del marchio (possedeva, fra le altre, una bellissima Flaminia Zagato), ma anche in quanto dotato di un'eccezionale sensibilità estetica. Purtroppo un brutto male, che si stava manifestando proprio in quel periodo, lo portò a prematura scomparsa, con mio grande dolore. Ancora oggi immagino quale contributo avrebbe potuto fornire al mondo del design automobilistico.

Roberto Segoni era un sognatore, fantasioso e passionale. Era meticoloso, esigente e acutissimo. Riusciva a conciliare l'estetica col rigore e l'impulso creativo con la tecnologia, tenendo intelligentemente in considerazione natura, arte e scienza, facendole interagire con la scioltezza e l'insaziabilità proprie delle persone più autentiche e sensibili. Fu tra i primi a sperimentare la lettura semiologica della forma, applicando questa visione trasversalmente, dai telai per le moto agli autobus urbani, dai prodotti di uso pubblico alle locomotive di manovra. Automobile e transportation design erano la sua grande passione (lavorò anche sugli interni di una Ferrari): analizzava e sintetizzava il prodotto secondo le logiche dei requisiti funzionali, del potere evocativo e dei contenuti simbolici. È stato anche tra i primi a non accettare il rétro design, la rivisitazione in chiave moderna dei successi del passato.

Occorrerebbero ben altri spazi per descrivere la grandezza di Roberto: questo tributo, però, può e deve spingere a conoscere meglio la sua cultura del progetto. Ovvero il suo più grande lascito per chi opera nel mondo contemporaneo. **R**

Dai volanti al jumbo tram

L'eccellente Roberto Segoni (1942-2002) passò indifferente dal progettare telai per moto al disegnare particolari interni delle Ferrari. Tra le sue numerose creature, anche diversi progetti di tram a pianale ribassato.



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

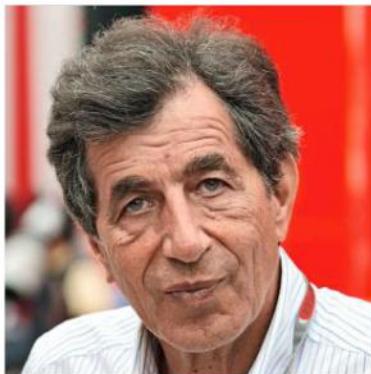


PEUGEOT

PINO ALLIEVI

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

Hai il "27", oggi vincerai!



SU ALESI POTREI SCRIVERE

un libro. Lo conobbi, ma lui certamente non se ne ricorda, a un Gran Premio di Francia al Castellet al quale era abbinata una gara di Formula 3000. Diventammo subito amici e conservo ancora il suo indirizzo e numero di telefono scritti a mano. C'erano anche il fratello Josè e il papà. L'ho poi seguito da vicino in tante vicende, dagli amori all'ascesa verso il successo, dal flirt con il vino ai momenti magici della Formula 1 culminati con l'approdo in Ferrari. Diventò pazzo di gioia quando siglò il contratto. Ma essendo un tipo generoso, nel finale di stagione 1990 in cui era andato benissimo con la Tyrrell, aveva abbondato firmando altri due accordi, legalmente validi, con la Williams e la Ligier: esagerato in tutto, come - per fortuna! - è ancora oggi. È per questo che piace, che ha seguito come fosse un pilota in attività, che è amato. Benché ci sia una parte di ferraristi che ancora lo critica, quasi fossero state sue le colpe degli insuccessi fra il 1991 e il 1995. Di Alesi si ricordano tante imprese sportive, quasi tutte corse d'assalto. Una sola vittoria in F.1 è un'ingiustizia colossale della sorte, per uno del suo livello. Poco conta, Alesi è Alesi a prescindere da qualsiasi catalogazione si voglia fare. Un pilota che ha dato molto antepoendo il cuore a ogni altra cosa, tenendosi alla larga da quel gelido tecnicismo di maniera che viene detestato nei corridoi di oggi.

Il successo di Jean porta la data dell'11 giugno 1995, vent'anni fa. Nelle prime gare della stagione Alesi si era difeso bene: quinto nel gran premio di apertura in Brasile, secondo in Argentina, secondo a Imola nel G.P. di San Marino. Ma non era una Ferrari da urlò, la sua. Però Jean non è mai partito per arrivare secondo. Ed eccolo quinto in qualifica a Montreal, poi primo davanti a tutti nel warm-up sotto la pioggia. Comincia a sperare. E nella speranza irrompe un'apparizione da libro di favole: "Ero nel motor home della Ferrari a cambiarmi - mi ha raccontato - quando, non so come, mi trovai davanti un tifoso che era riuscito a entrare e mi mostrò il biglietto che aveva comprato per assistere al primo G.P. del Canada a Montreal nel 1978, quello che vinse Gilles Villeneuve con la Ferrari numero 27. "Anche tu hai il numero 27 e oggi vincerai", mi disse scomparendo all'istante. Fu profetico...". Che cosa successe? Alesi fece un primo giro da kamikaze, superando Berger e Coulthard sotto il ponte, un punto pericolosissimo. Dopo di che passò anche Damon Hill. Ma c'era davanti un tale Michael Schumacher, con la Benetton, che non sarebbe stato facile da raggiungere. "Improvvisamente - racconta ancora Alesi - vidi la gente

sulle tribune che si sbracciava ed esultava: Schumacher aveva avuto un problema al cambio e si era fermato ai box a cambiare il volante. Ero primo. Primo!". Per sua fortuna Alesi non si lasciò prendere da uno di quegli eccessi di entusiasmo che spesso lo hanno tradito nella carriera. E riuscì a trionfare con la Ferrari numero 27. Una bellissima impresa. Con una follia subito dopo la fine quando, nel tentativo di arrivare al traguardo a braccia levate come un ciclista, il motore gli si fermò. Fu Schumacher a "raccolgerlo" riportandolo ai box (foto sotto). E quella foto è rimasta emblematica di una carriera, perché i due sono sempre rimasti amici e Alesi è stato tra i pochi piloti ammessi a visitare Michael nei giorni amari dell'incidente sciistico. Oggi Alesi, a quasi 51 anni (li compirà l'11 giugno), è un uomo felice, proteso amorevolmente al seguito del figlio Giuliano che tenta di emularne le gesta di pilota. Ovviamente, avendo il sangue caldo da siculo-francese (più siculo che francese però), soffre come un matto stando ai box, ma è un prezzo bellissimo da pagare, una passione che continua, una linfa trasmessa al suo erede chissà con quali sbocchi. Jean non si pone traguardi: "Se Giuliano avrà la stessa passione di oggi e continuerà sarò felice, in caso contrario farà altro e sarò felice lo stesso: l'importante nella vita è godersi la giornata senza porsi obiettivi assillanti, altrimenti non è più vita". Jean Alesi è questo. **R**



GETTY IMAGES

PASSIONE ENGADINA

Il made in Italy a St. Moritz



Manca ancora un mese (c'è tempo fino al 7 luglio) per iscriversi alla quarta edizione di Passione Engadina, la "tre giorni" di regolarità, turismo e divertimento riservata a cento vetture storiche di produzione italiana, costruite entro il 1980 (ma la manifestazione è aperta anche a 25 Ferrari prodotte tra il 1981 e il 2015). Il format unisce ai cronometri un raduno dedicato all'italianità definito dagli organizzatori "no stress", nella splendida cornice di St. Moritz e dell'Engadina. Come tradizione, anche quest'anno Passione Engadina sarà dedicata a un marchio; dopo Maserati e

Capolavoro italiano

Una Lancia Aurelia B24 Convertible impegnata lungo i tornanti, durante una delle edizioni precedenti.

Lamborghini, l'edizione 2015, in programma dal 21 al 23 agosto, avrà come ospite ufficiale la Ferrari. Diversi gli appuntamenti specifici, con prove cronometrate su strade libere o in pista. È il caso per esempio del Julius Bär Rally, il primo giorno di raduno, con due punti di partenza diversi, uno a Nord (Zurigo) e l'altro a Sud

(Locarno), che i piloti saranno chiamati a scegliere al momento dell'iscrizione; i due itinerari si congiungeranno a Cazis, per proseguire sullo stesso percorso con 6 prove speciali. Il cronometro sarà protagonista anche presso il Driving Graubunden-Cazis, il più moderno centro di guida sicura in Svizzera, dove sono previsti alcuni

test speciali al via del Julius Bär Rally. Si disputerà poi la seconda edizione della Zegna Challenge Cup, con prove sia sulla pista dell'aeroporto di Samedan sia presso la base militare di S-Chanf. Per iscrizioni e informazioni dettagliate anche sul programma di intrattenimento: www.passione-engadina.ch

ROMA

DA MILLENNIUM EXPO LA RIPRESA PRENDE QUOTA

Nella suggestiva cornice delle Capannelle, il più grande ippodromo d'Italia, si è svolta il 18-19 aprile la 29ª edizione di Millennium Expo, la più importante mostra-scambio di auto, moto e ricambi d'epoca del Centro-Sud Italia, in calendario due volte l'anno, in primavera e in autunno. Segnali di ripresa per le vendite e gli scambi, a riprova di un'inversione di tendenza rispetto a una crisi del settore che non può dirsi completamente superata. Motivo d'interesse della kermesse sono stati gli eventi collaterali di club, registri di marca e case automobilistiche, come la Mercedes che proponeva 50 vetture "first hand", mentre per gli appassionati di vetture americane erano esposti numerosi hot rod e la "macchina parlante" Kitt, nota per la serie TV cult



degli anni 80. Il Ferrari Club Appia Antica presentava alcune vetture appartenute alla collezione di Little Tony e di altri personaggi del mondo dello sport e dello spettacolo. Molto apprezzate anche le sfilate di auto e moto che hanno fatto la storia della motorizzazione nel nostro Paese, come pure quelle delle youngtimer degli anni 90 e delle microcar che hanno consentito la mobilità nell'Italia del dopoguerra. A margine sono stati promossi anche alcuni momenti di approfondimento su temi come la limitazione del traffico urbano nell'Urbe e le nuove norme introdotte dalla Legge di Stabilità per i veicoli ventennali che scoraggiano il collezionismo storico e amatoriale. Quanto al mercato vero e proprio, a tenere banco nei passaggi di mano sono state ancora una volta le Alfa Romeo Giulia GT e Giulia Super, con prezzi oscillanti fra i 10 e i 20 mila euro. In salita le quotazioni delle Fiat Dino Spider, rimaste però invendute oltre la soglia degli 80 mila euro; mentre le intramontabili Porsche 356 hanno preso la via del ritorno in patria con prezzi attorno ai 50 mila euro. Bene le Lancia Fulvia Coupé con prezzi tra i 5 e i 10 mila euro a seconda delle condizioni. Stabili dai 2 mila ai 5 mila euro i prezzi delle moto giapponesi Honda 350 e 500 Four. Mercato di nicchia per veri appassionati le vecchie Moto Guzzi Falcone e Airone e le intramontabili BMW con motore bicilindrico boxer (arrivate a quotazioni anche di 20 mila euro). Sostanzialmente al palo le vendite degli scooter nostrani - Vespa e Lambretta in particolare - a causa principalmente delle eccessive richieste dei venditori.

Gennaro Forgione



THE CHANTILLY SALE

—05.09.15—

In via del tutto straordinaria Bonhams è lieta di annunciare l'asta evento che si terrà nella splendida cornice del Castello di Chantilly. La serata sarà riservata ad un ristretto e selezionato gruppo di automobili da collezione e si svolgerà in concomitanza con lo Chantilly Arts & Elegance Richard Mille Concours, inaugurato nel 2014 con grande successo. Nel parco del Castello si rivivrà l'atmosfera e l'eleganza tipica delle aste del passato.

La partecipazione all'asta è limitata ad una selezione di 30 automobili esclusive, tra cui la Bugatti Tipo 57 Cabriolet (foto). La lista è disponibile su www.bonhams.com/chantillysale.

**Eccezionali automobili
da collezione**
5 settembre 2015
Castello di Chantilly, Francia

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

Le iscrizioni sono aperte

Foto: M. Zumbrunn

Esemplare unico
**1938 BUGATTI TIPO 57
CABRIOLET**
Carrozzeria Albert D'Ieteren
Bruxelles
Telaio No. 57589
€ 1,400,000 - 1,700,000



Bonhams

bonhams.com/chantillysale

CONCORSI D'ELEGANZA

Un'Alfa incoronata a Vallelunga

A rivitalizzare il settore dei concorsi d'eleganza dell'Urbe ci ha pensato l'Acì Storico con la 60ª edizione di Roma Motor Show, grande manifestazione che si è svolta all'autodromo di Vallelunga il 16 e 17 maggio. La prima edizione si svolse nel lontano 1947 a cura della rivista "Motor" nella splendida cornice del Pincio, mentre l'ultima è vissuta attorno alle emozioni suscitate dal passaggio della carovana della Mille Miglia che in quei momenti passava sulla via Cassia per rientrare a Brescia. Vincitrice, in base alle scelte di una commissione formata da alcuni giornalisti delle maggiori testate motoristiche nazionali, è risultata una splendida Alfa Romeo Touring Superleggera del 1954, selezionata dopo una scelta non facile tra gli

esemplari presenti, tutti di grande rilevanza storica e collezionistica. Come per esempio la Lancia Augusta cabriolet del '36, Astura cabriolet del '38 (dall'inedita capote elettrica), Lambda del '30 appartenuta a una Casa reale e tanti altri modelli interessanti come le Jaguar XK 120 e XK 140. Soddisfatto il presidente dell'Acì Angelo Sticchi Damiani che ha sottolineato il grande impegno dell'associazione nella tutela e nella salvaguardia del nostro patrimonio automobilistico, nonché l'intenzione di rappresentare a pieno titolo le esigenze e le aspettative del collezionismo storico e amatoriale penalizzato da una politica miope e da interessi speculativi.

Gennaro Forgiione



Roma Motor Show
A sinistra, la vincitrice del concorso: l'Alfa Romeo 1900 Touring Superleggera del 1954. Sopra, l'esposizione a Vallelunga per il Roma Motor Show.

↓ BOB WALLACE

L'UOMO CHE SUSSURRAVA AI CAVALLI

Anzi li domava. E la terra a cui ha dato tantissimo ha voluto ricordarlo piantando un albero ed erigendo un monumento a Sant'Agata là da dove partono le strade su cui passava accompagnato dal latrato dei dodici cilindri. Si chiamava Robert "Bob" Wallace ed era stato il tecnico-collaudatore della Casa del Toro che sviluppò coi suoi accurati collaudi su strada e su pista tutte le Lamborghini della leggenda. Dalla 350 GT alla Miura, all'Espada, alla Jarama, alla Jota, per arrivare sino alla Countach. Tutte sono passate sotto la sua guida attenta e sotto la lente di una capacità tecnica notevole. Bob veniva dalla Nuova Zelanda ed era approdato a Modena per via della grande passione per i motori. Prime esperienze come responsabile per la messa a punto delle Maserati della scuderia Camoradi, poi la casa del Tridente e infine la Lamborghini. Wallace univa anche una notevole intuizione per gli sviluppi delle vetture: la sua leggendaria Jota, che aveva fatto letteralmente a mano alla sera nel reparto esperienze della Lamborghini, era una totale

rivisitazione ed evoluzione della Miura pensata per le competizioni. Stesso discorso per l'altra sua creatura, la Jarama competizione. Nel suo ultimo incontro aveva espresso il desiderio di poter tornare a Sant'Agata Bolognese, il centro della sua vita che aveva sempre portato nel cuore. Amava l'Emilia dei motori, amava l'Italia, voleva tornare. Adesso è di nuovo con noi.

Marcello Minerbi



Piccola cerimonia

A sinistra, Bob Wallace con una delle "sue" vetture. Alla cerimonia della posa del monumento - il telaio di una Countach, con targa ricordo - hanno partecipato Charles Wallace, fratello di Bob, l'autore dell'articolo e i due ingegneri della Lamborghini, Gian Paolo Dallara e Paolo Stanzani, che ebbero Bob come amico e collaudatore delle loro creature.

LUXURY EXPO

AUTO E MOTO D'EPOCA



MODELLI
50/60/70/80

SPAZIO DEDICATO SPECIAL CARS

FORTE DEI MARMI

PIAZZA MARCONI

19 - 20 GIUGNO 2015

**LA VETRINA PIÙ ESCLUSIVA D'ITALIA
PER VENDERE LE VOSTRE AUTO/MOTO**

ORG. DA S & N DI ANGIOLI LUCA
angioli.luca@gmail.com - 334 5270361



MERCEDES-BENZ 300 SLR

Stelle in Toscana con Sir Moss

Sir Stirling Moss non è più un ragazzino (ha 86 anni), e non lo è neppure Hans Hermann (87); sono gli unici rimasti dello squadrone Mercedes che nel 1955 conquistò la Mille Miglia. Per celebrare il loro storico successo, Mercedes-Benz ha pensato a qualcosa di speciale: riportare le 300 SLR, le auto con cui hanno corso, sulle strade che hanno visto il loro passaggio sessant'anni fa. Non potendo chiedere, per questioni di anagrafe, ai suoi due piloti di correre tutta la Freccia Rossa e dovendo fare una scelta sul tratto di percorso da rivisitare, la Casa della Stella a tre punte ha optato per la soluzione più suggestiva: Futa e Raticosa, da Firenze a Bologna. Per

la prima volta dopo sessant'anni, a metà maggio, tre 300 SLR sono tornate su strada insieme. Alla guida della vettura telaio n. 4, la famosa "722", si è messo Stirling Moss; Hans Hermann che nel 1955 si dovette ritirare perché si ritrovò totalmente inzuppato di benzina, a causa dell'apertura improvvisa del tappo del carburante, è risalito sulla telaio n. 6 (la "704"); Christian Vietoris (pilota del DTM) e Bernd Mylander (pilota della Safety Car in F1), si sono invece alternati a bordo dell'ultima 300 SLR prodotta (telaio n. 10), contrassegnata dal numero 658, quella che alla Mille Miglia fu condotta da Fangio. Saliamo con Vietoris, al volante della 300 SLR

per la prima volta, sulla vettura prestataci da Hans Hermann, che ne approfitta per fare un pezzo del percorso sulla 300 SL con i colori di John Fitch che, sempre nella Mille Miglia del 1955, vinse la classe GT. Il suono, impossibile chiamarlo rumore, è incredibile,

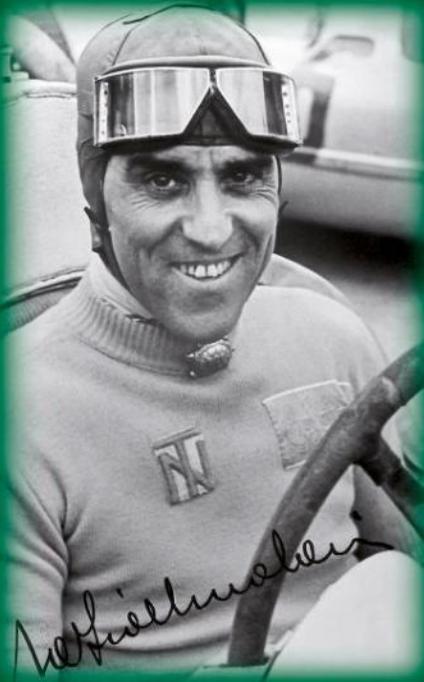
così come l'accelerazione. Quello che impressiona di più è però il comportamento in curva, dove basta impostare la traiettoria senza che sia più necessario correggerla fino all'uscita. Quando scendiamo lo facciamo a malincuore...

Massimo Delbò



www.gpnuvolari.it

GRAN PREMIO Nuvolari®



Mantova - Italia (17)-18-19-20 Settembre 2015

RIAPRE IL MUSEO FISOGNI

Il paradiso delle stazioni di servizio

Ha riaperto i battenti il 26 aprile, dopo un'attesa durata 15 anni, il Museo Fisogni di Tradate (VA), la più grande collezione al mondo dedicata alle stazioni di servizio. La struttura, entrata ufficialmente nel 2001 nel Guinness dei Primati, si avvale ora di una sede più ampia e spaziosa, in cui hanno trovato posto anche numerosi nuovi oggetti. Oltre 5000 quelli esposti, che comprendono pompe per il rifornimento ma anche tutto ciò che ha arredato le stazioni di servizio dal 1892 al 1990: targhe, insegne, compressori, oliatori, gadget e automobilia varia. "A rendere così esclusiva la collezione - spiega Guido Fisogni, che ha fondato il museo nel 1966 - non è tanto la quantità dei pezzi esposti, quanto la peculiarità di alcuni di loro. Come per esempio la bombola di gas Petrogaz che si apre e diventa un portabicchieri e portabottiglie". Come pure il caricatore di accendini Agip, che lo stesso Fisogni afferma di avere visto una volta sola in ben mezzo secolo di ricerche. Proprio per la sua completezza e il suo valore storico, la collezione è stata messa a disposizione nel tempo anche di produzioni cinematografiche, televisive e pubblicitarie. Per informazioni e orari di apertura: www.museo-fisogni.org



Ieri e oggi
Presente e passato convivono in un suggestivo e luminoso ambiente d'antan. Il Museo Fisogni raccoglie quanto da anni è sparito dalle nostre strade e rischiava di andare perduto per sempre.



Silemotori



**SVERNICIATURA AD ACQUA
AD ALTISSIMA PRESSIONE**



www.silemotori.it

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





Baby car vietate ai minori

Prezzi alle stelle per le automobiline a pedali. I pezzi migliori si acquistano quasi solo alle aste

Nascono come giocattoli per bambini molto fortunati. Prevalentemente dispongono di trazione a pedali o di motorini elettrici e hanno forme che scimmiettano le sembianze delle auto vere. In realtà, con le quotazioni che hanno oggi, è difficile definirle giocattoli. Lo rimangono tutt'al più per gli adulti, dati i prezzi che nella gran parte dei casi superano quelli di un'utilitaria elegante: pezzi da collezione

sicuramente vietati a coloro per i quali sono stati pensati. Difficile anche trovarle nei mercatini specializzati, dove si possono pagare dai 1500 euro in su modelli costruiti a partire dalla seconda metà degli anni 60, realizzati in plastica e meno particolareggiati. Per trovare qualche pezzo raro bisogna sempre più spesso rivolgersi alle aste, dove possono comparire modelli anni 40 e 50 realizzati a mano, in lamiera, molto

curati nelle finiture, con interni in pelle, cruscotti in legno e linee molto vicine alle auto vere. Oppure affidarsi alle riproduzioni di pezzi d'epoca realizzate oggi da artigiani molto capaci nel trattare la lamiera. La cura dei dettagli passa anche attraverso verniciature a forno, tubi cromati, ruote a raggi, luci anteriori e posteriori funzionanti, targhe, specchietti retrovisori e forme che diano l'illusione di un'automobile autentica. Nell'asta di RM-

Sotheby's che si è tenuta all'inizio di maggio in Texas (vedi articolo a pagina 112), per esempio, a cui si riferiscono le immagini di questa pagina, ce n'erano ben 11 a catalogo, appartenenti a una collezione privata. Il pezzo più caro, una Bugatti 35 B a batteria, ben costruita e ricca di dettagli, con pneumatici in gomma e cinghie in pelle, è stata aggiudicata a più di 13.000 euro. Quanto una Fiat 500 nuova.

Gilberto Milano



Dettagli d'autore

1) Fiamme sulle fiancate, vernice nera, pneumatici larghi, sospensioni custom e tappezzeria in pelle rossa sono la firma di Bobby Alloway, un artista della customizzazione. Che qui si è cimentato con un'auto a pedali (prezzo: 12.300 euro).
2) Modello a pedali anni 40. Ricorda i grandi classici anteguerra. Molto curata nei dettagli, dispone di fari, calandra cromata e ruote coperte (2050 euro).

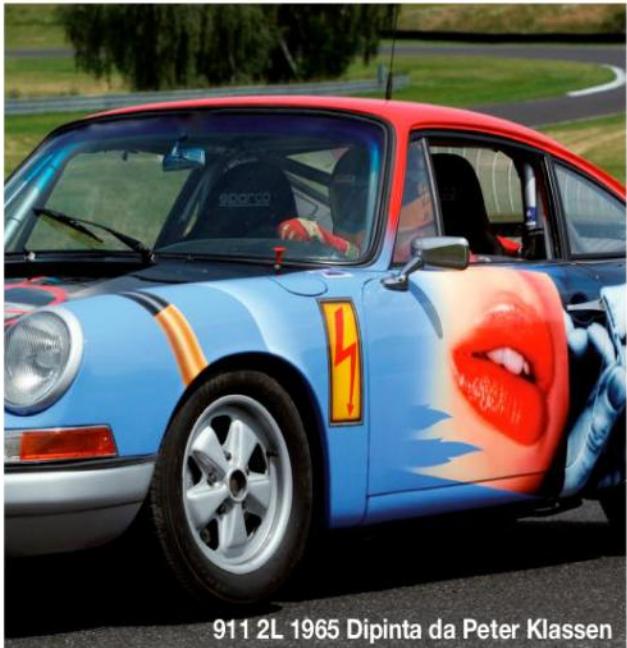


Repliche perfette

3) Miniatura perfetta in 2 metri di lunghezza di una Bugatti Type 35 B del 1927. Dotata di motore elettrico, è curatissima in ogni particolare (13.000 euro).
4) Auto a motore del 1945 (lunghezza 2 metri): costruita in legno, è perfettamente conservata (2060 euro).
5) Bentley a pedali con parabrezza, specchio laterale e numerosi dettagli d'epoca (8200 euro).

**MONTE
CARLO
SUN
AUCTIONS**

Giovedì, 4 luglio 2015
Alle ore 19, sotto lo "chapiteau" di Fontvieille



911 2L 1965 Dipinta da Peter Klassen



ASTA A MONACO **SUPERCAR** dal passato al presente

Esposizione: Il 2 e il 3 luglio dalle ore 11:00 alle ore 20:00
E giorno dell'asta dalle ore 11:00 alle ore 18:00



Ferrari F40



Aston Martin Vantage S

I nostri specialisti : Marc Souvrain e Basil Lefay

**Contatto per una valutazione gratuita e l'iscrizione nel catalogo: info@montecarlosunauctions.com
Ivan TERNY +33 (0)6.47.79.49.83**



RIEVOCAZIONI CIRCUITO DI PIACENZA

In città sfila la storia delle Sport



Oltre sette chilometri di transenne, 750 balle di paglia, 10 agenti della Polizia Locale e 40 auto da corsa costruite dagli anni Trenta al 1957: questi alcuni dei numeri della rievocazione storica del Circuito di Piacenza, che si è svolta nel weekend del 9-10 maggio nella città emiliana.

L'evento, curato dal Cpae di Fiorenzuola, è stato realizzato proprio per celebrare, nell'anno di Expo, l'esordio in corsa della Ferrari, la casa automobilistica italiana più amata del mondo. L'11 maggio 1947 Franco Cortese si schierò alla partenza del circuito cittadino con la 125 S. Sessantotto anni dopo ancora la 125 S, guidata da Antonio





Maserati&Ferrari

Un meccanico con il Tridente tatuato sul braccio alle prese con la messa a punto di una Ferrari; a sinistra: sopra, Luciano Rupolo al cambio candele sulla MarDal 750; sotto, la Lancia Aprilia Bellucci del 1938 di Josef Rauch, protagonista al "Circuito" del 1947.

Ghini, ha preso il via nella manche riservata alla categoria oltre 1100 cm³, per la gioia degli oltre cinquemila spettatori che si sono assiepati lungo il tracciato, rigorosamente chiuso al traffico proprio come nel 1947. La partenza, dal pubblico pas-

seggio Facsal, è stata data dal presidente del club Achille Gerla con la bandiera a scacchi originale usata nel "vero" circuito, che oggi viene custodita come una reliquia presso gli uffici dell'Ac locale.

E nella città bagnata dal Po,

dove i maseratisti e i ferraristi si stringono la mano come fratelli (perché anche la famiglia Maserati è legata a Piacenza per le sue origini familiari), sono stati numerosi i "pezzi da novanta" invitati dall'organizzazione. Oltre alla citata 125

S, anche altre rare auto degli inizi della storia del Cavallino, tra cui la rombante 340 MM del 1953 di Roberto Crippa e la barchetta 166 Touring del 1950 di Paolo Casella. Splendide anche due Maserati: la A6 GCS del 1955 di Cesare Golfieri e la 200 S del 1956 di Nicola Sculco. In questa categoria ha sfilato anche la Lancia Aprilia aerodinamica Bellucci del 1938 di Josef Rauch, una barchetta artigianale immortalata in più foto d'epoca al "vero" circuito del 1947.

Nella categoria fino a 1100 cm³, ampio spazio a più realizzazioni artigianali, come la splendida MarDal 750. Questa piccola Sport venne commissionata da Umberto Marzotto e Nicolò dal Moro nel 1951 alla carrozzeria Fontana di Padova e prende il nome dalle iniziali dei due loro cognomi. La MarDal è allestita su telaio Gilco, con motore Giannini. Nella manche di domenica ha fatto qualche capriccio al via, col proprietario Luciano Rupolo che si è dovuto improvvisare abile meccanico per smontare e pulire al volo le candele. Anche in questa categoria ha sfilato una barchetta che il tracciato piacentino lo conosce bene: la Fiat Sport Frua di Daniele Turrisi del 1946, fuoriserie con carrozzeria barchetta su base 508 C che ottenne anche il secondo premio di categoria al Concorso di Eleganza di Villa d'Este proprio poco dopo aver corso a Piacenza.

Gaetano Derosa

Sfilata veloce

Daniele Turrisi ripreso in velocità con la Fiat Sport Frua 1946, protagonista l'anno dopo a Piacenza. Sotto, Antonio Ghini con il sindaco di Piacenza, Paolo Dosi, a bordo della Ferrari 125 S. Nella pagina a fianco, due momenti del via delle due manche riservate alle auto con cilindrata fino a 1100 cm³ e oltre 1100 cm³.



MERCEDES-BENZ C111**A caccia di record mondiali**

Leggendo l'articolo sulla Mercedes-Benz C111 sul numero di aprile mi sono ricordato che vi sono stati ulteriori sviluppi di quella sportiva. Potreste cortesemente rinfrescarmi la memoria?

Lettera firmata

Il nostro lettore ricorda bene. Dopo i 16 record ottenuti dalla C111-11D sul circuito di Nardò (Lecce) nel giugno del 1976, la Casa di Stoccarda non si riposò sugli allori e presto i tecnici si dedicarono allo sviluppo di una vettura con motore diesel ancora più veloce, in grado di infrangere la barriera dei 300 km/h. Era giunto il momento di trasformare la C111 da granturismo a vera e propria auto da corsa. E così nel 1977 nacque la C111-III (foto 1). La nuova vettura, disegnata a Sindelfingen sotto la supervisione di Hans Scherenberg, aveva ben poco in comune con la progenitrice. Il passo venne allungato (da 2620 a 2720 mm), le carreggiate divennero più strette (anteriore 1260 mm; posteriore 1320 mm) e la carrozzeria, sempre in materiale plastico, si caratterizzò per il frontale molto basso, per le carenature ai passaruota e soprattutto per la lunga coda, dotata di una pinna longitudinale centrale per incrementare la stabilità alle alte velocità. La lunghezza passò da 4440 a ben 5380 mm. L'attento disegno aerodinamico consentì di ottenere un Cx di 0,183. Il motore, ancora posto in posizione centrale-posteriore, era un 5 cilindri diesel di 2999 cm³ sovralimentato da 230 CV (contro i 188 della 11D). Il 30 aprile del 1978 giunse l'atteso appuntamento sull'anello di Nardò. Durante il terzo turno di guida però il pneumatico posteriore destro prese fuoco, danneggiando la carrozzeria; la sessione di record ricominciò da zero con la seconda vettura allestita, che fin da subito si rivelò ancora più veloce. Al termine delle 12 ore di sfida la Mercedes-Benz conquistò ben 9 record: 100 km (316,484 km/h), 500 km (321,860 km/h), 1000 km (318,308 km/h), 100 miglia (319,835 km/h), 500 miglia (320,788 km/h), 1000 miglia (319,091 km/h), 1 ora (321,843 km/h), 6 ore (317,976 km/h) e 12 ore (314,463 km/h). Ma l'evoluzione della C111 continuò, con un nuovo obiettivo. Il 9 agosto del 1975 Mark Donohue al volante di una Porsche 917-30 da oltre 1000 CV aveva fissato all'Alabama International Motor Speedway (ribattezzato nel 1989 Talladega Superspeedway) il record su circuito con una velocità di 355,922 km/h. Benché non fosse stato riconosciuto dalla Fia, quel risultato rappresentava per la Mercedes un limite da battere a ogni costo.



I tecnici tedeschi si resero subito conto che per vincere l'impegnativa sfida occorreva dotare la C111 di un motore a benzina; la scelta cadde sul V8 di 4,5 litri prelevato dalla produzione di serie, la cui cilindrata fu elevata a 4820 cm³. Altre modifiche significative riguardarono la nuova distribuzione a 48 valvole e l'adozione di due turbo KKK; la potenza ottenuta raggiunse i 500 CV. A livello

di carrozzeria, la pinna dorsale venne sostituita da due "timoni" posteriori, si modificò il disegno della parte frontale e furono montati un vistoso spoiler anteriore e due alettoni in coda. Il 5 maggio del 1979, sempre a Nardò, la IV (foto 2 e 3) stabilì un impressionante record: 403,978 km/h. Con questa impresa finì l'entusiasmante avventura della C111, iniziata dieci anni prima al Salone di Francoforte.

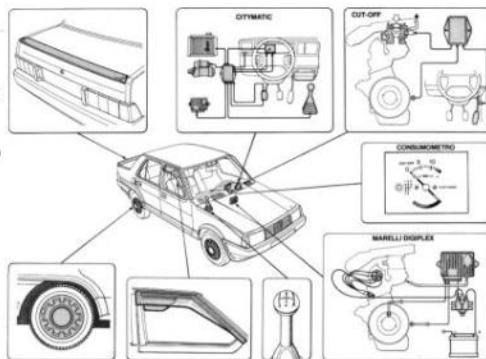
FIAT REGATA ES

Troppo avanti per i suoi tempi

In questi ultimi anni sono stati numerosi i commenti entusiastici riguardo la tecnologia Start&Stop ormai proposta su un numero sempre crescente di modelli. Mi sembra però di ricordare che negli anni Ottanta la Fiat avesse a listino una versione della Regata dotata di dispositivo Citymatic, il quale aveva pressoché lo stesso funzionamento. Ricordo male?

Roberto Selva

Il ricordo è nitido. Tra le versioni della Fiat Regata, lanciata nell'autunno del 1983, era infatti disponibile anche la ES (Energy Saving), dotata di vari accorgimenti per migliorare il Cx e ottimizzare il consumo di carburante. Tra questi c'era proprio uno dei primi sistemi Start&Stop, se non il primo adottato su una vettura di serie: battezzato Citymatic, questo inedito dispositivo elettronico veniva attivato premendo l'apposito tasto sul cruscotto. In tal modo ogni volta che ci si fermava col cambio in folle e il pedale della frizione rilasciato il motore si spegneva; per riavviarlo era sufficiente premere il pedale della frizione. Grazie al Citymatic il risparmio di carburante nei percorsi cittadini si rivelava consistente (circa del 19%), come evidenziato da Quattroruote nella prova pubblicata nel novembre 1983. Tuttavia i tempi non ancora maturi e una certa diffidenza nei confronti di un'elettronica ancora poco diffusa e affetta da problemi di affidabilità limitarono alquanto le vendite della Regata ES, che oggi è una vettura assai rara.



Edoardo Tabarroni - Mercedes 200 - 1980



Roberto Sperati - Fiat Uno Turbo IE - 1988



Manuel Beltrame - Porsche 911 SC - 1983

FIAT RITMO ABARTH 125 TC

Guidata da Walter Röhl

Piero Carfagno di Osasco (TO), nostro affezionato lettore dal novembre 1987, ci ha scritto di aver ritrovato la Ritmo Abarth 125 TC utilizzata da Quattroruote nella prova pubblicata nel marzo 1982. Ecco la sua storia.

Nel 2010 mi metto in caccia di una Ritmo 105 o 130 TC. Dopo qualche settimana vengo a conoscenza di una Ritmo Abarth 125 TC e di una 105 TC custodite presso un meccanico di Cavour (TO). La 125 TC, ritargata nel 1987 da un preparatore di Susa (TO), è da sistemare perché in passato è stata utilizzata da apripista nella Cesana-Sestriere, come testimoniano i numerosi adesivi e le tracce dei numeri applicati sulla carrozzeria. Nel corso del restauro decido di mantenere i sedili Sparco, il volante sportivo, i due carburatori doppio corpo della 130 TC, i cerchi e i fari supplementari. Una sera riprendo il numero di Quattroruote dove era stata pubblicata la prova della 125 TC: mentre sfoglio le pagine la mia attenzione è attratta dalla targa MI 78688 N, numero che stranamente non mi è nuovo. Apro il libretto della Ritmo e scopro che la memoria non m'ha tradito: la targa di prima immatricolazione risulta infatti essere proprio MI 78688 N. Certo questo dettaglio non aumenta il valore dell'auto, ma che soddisfazione possedere la 125 TC guidata da Walter Röhl per Quattroruote.



MASSIMO BOSCO

MIRABILE EQUILIBRIO

GEMMA VERDE

L'elegante carrozzeria, nata alla Pininfarina, replicava le linee della 330. Ebbe un ciclo vitale brevissimo: due anni appena: dal 1968 al 1970. Fu l'ultima di una generazione di raffinate coupé 2 posti. L'esemplare del nostro servizio ha avuto una storia piena di avventure, gran parte della quale al di là dell'Atlantico e in altre livree. Poi quest'abito, il più apprezzato

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





Nel più tipico stile Pininfarina dell'epoca, questa coupé vanta un allestimento di gran lusso, con materiali di pregio e finiture accuratissime



M

uso lanciato, tipo 500 Superfast, coda raccolta, tipo 275 GTS, e un padiglione alleggerito da montanti sottilissimi. Ecco il riuscito mix stilistico che rende splendida la Ferrari 365 GTC, presentata nel 1968 al Salone di Parigi. Un design di notevole eleganza, peraltro già molto apprezzato sulla precedente 330 GTC, lanciata al Salone di Ginevra del 1966. Con un'unica differenza: gli sfoghi d'aria del vano motore ricavati sul cofano, in prossimità del parabrezza, anziché sui fianchi, appena dietro i passaruota anteriori.

D'altronde, perché cambiare? Con la 330 GTC, che nella gamma Ferrari aveva occupato il posto di coupé 2 posti secchi a passo corto lasciato vacante nel 1964 dalla 250 GTL, Pininfarina si era espresso al meglio. La 365 GTC rimpiazzava la 330 GTC

semplicemente adottando il V12 tipo 245 di 4,4 litri, che aveva esordito al Salone di Parigi del 1967 sotto il cofano della 365 GT 2+2. Identico il telaio con un passo di 2400 mm, che la 330 GTC aveva a sua volta derivato dalle 275 GTB e GTS, primi modelli stradali della Casa ad adottare il cambio montato al retrotreno e sospensioni posteriori a ruote indipendenti.

Una bella economia di scala insomma, che aveva dato i suoi buoni frutti, dando origine a una gamma rinnovata e completa di vetture, che consentì alla Ferrari di chiudere in bellezza gli anni Sessanta. Grazie a una potenza di 320 CV anziché di 300 e, soprattutto, a una coppia di 37 kgm anziché di 33,2, il nuovo motore intermedio del Cavallino, la cui cilindrata di 4390 cm³ in luogo della precedente di 3967 cm³ era stata ottenuta aumentando l'alesaggio da 77 a 81 mm, guadagnava grinta ed 

Il piacere dei dettagli

Dall'alto: il tappo del serbatoio è impreziosito dall'emblema del Cavallino; notevole l'imperiale con finitura a cannelloni; molto ampie le due poltrone; discreto lo spazio posteriore per i bagagli. Pagina a fianco: da granturismo italiana di razza la plancia rivestita in mogano e il volante in legno Nardi, ovviamente di serie.





Rispetto alla precedente 330 GTC si distingueva a colpo d'occhio per l'assenza degli sfoghi d'aria sui parafranghi anteriori



➤ elasticità. In tal modo, rispetto alla 330 GTC, la 365 GTC vantava un'accelerazione più bruciante.

Ma, come per la sua antenata, le sue doti maggiori rimanevano l'allestimento lussuoso, le finiture particolarmente curate e il confort di marcia. I presupposti per il successo c'erano tutti; tuttavia alla fine degli anni Sessanta il mercato statunitense, da sempre fondamentale per la Ferrari, andava chiudendosi per le vetture non espressamente progettate per soddisfare le nuove normative locali sull'inquinamento e sulla sicurezza passiva. La produzione della 365 GTC perciò fu fermata all'inizio del 1970, con circa 200 esemplari allestiti (la Casa dichiara ufficialmente 168), e il suo posto nella gamma sarebbe rimasto vacante.

Negli anni che seguirono infatti la Casa di Maranello, per quanto riguarda i modelli



Ben piantata

Le misure notevoli dei pneumatici e la larghezza delle carreggiate (sopra) denunciano l'origine spiccatamente sportiva, mitigata dall'elegante leggerezza del padiglione. Più che sufficiente la capacità del bagagliaio (in alto).





Riconoscimento ufficiale

L'autenticità di questo esemplare è stata certificata da Ferrari Classiche (a fianco). Più a sinistra, il poderoso V12 di 4,4 litri, qui nella versione più "tranquilla" con un solo albero a camme in testa per bancata e tre carburatori doppio corpo, sovrastati da un'unica scatola filtro.

a due posti secchi, si concentrò sulle berline con caratteristiche più spiccatamente sportive, ben presto non più a motore anteriore, bensì posteriore-centrale.

CAMBI D'ABITO E DI MANO...

L'esemplare protagonista di queste pagine, telaio tipo 592 C e numero 12271, motore tipo 245 C, trasmissione tipo 592 C, carrozzeria di colore Marrone Colorado 2.443.221 e interni di colore Nero VM 8500, fu completato nel marzo 1969 e consegnato alla concessionaria Crepaldi di Milano, che lo vendette poco dopo a un cliente italiano.

Negli anni Settanta fu esportato in Svizzera e nel 1978 venne venduto a un collezionista Ferrari residente in Alaska. Nel 1981 fu messo in vendita da quest'ultimo, che dopo lunga malattia venne a mancare nel 1984. Solo nel 1986 la nostra GTC, che nel 1985

era stata equipaggiata con ruote a raggi Borrani, trovò un nuovo proprietario, rimanendo comunque negli Stati Uniti. Nel 1987 essa passò ancora di mano e nel 1989 fu totalmente restaurata, assumendo, per volere del nuovo proprietario, la classica livrea rosa con interno marrone chiaro, tipicamente Ferrari e forse per questo più gradita in America, ma decisamente meno intonata alle sue forme, più eleganti che sportive.

Nei vent'anni che seguirono, tenuta sempre con la massima cura, ma per lo più ferma nei vari garage, fu rivenduta più volte negli Stati Uniti; nel 2010 fu completamente sverniciata, per assumere la tinta Verde Pino che mostra ancora oggi; il rivestimento interno marrone chiaro fu mantenuto, ma per l'occasione, in luogo delle ruote a raggi Borrani, furono montati i cerchi a disco con dieci fori di serie. Con questo ac-

costamento cromatico così british, comunque più consono alla sua indole raffinata, la nostra GTC, già reduce da oltre una dozzina di passaggi di proprietà, fu esportata proprio in Inghilterra, in cerca di nuovi clienti.

Ed è proprio Oltremanica che, alla fine del 2013, l'ha acquistata un collezionista italiano, Pier Luigi Chiesa, di Biella, che ancora oggi è felice di annoverarla fra i pezzi più pregiati del suo garage.

Non sappiamo se questa vettura abbia finalmente trovato la meritata pace, dopo tanto girovagare; di certo possiamo affermare che l'attuale livrea, decisamente insolita per una Ferrari, le dona più di quella originale. Non sarà storicamente corretto e forse potrebbe influire sulla quotazione (300.000 euro), ma anche l'occhio vuole la sua parte e una deroga in tal senso risulta ampiamente gradita. **R**



Cavalleria in souplesse

Agile, confortevole, con un assetto impeccabile e uno sterzo sufficientemente leggero, si rivela una delle Rosse più versatili, facili e piacevoli da guidare, anche per i neofiti del marchio. Certo, senza dimenticare che il V12 sotto il cofano garantisce comunque prestazioni da purosangue

Compatta, con un pianale relativamente alto da terra, la 365 GTC, a vederla, ispira subito confidenza. Saliti a bordo, questa sensazione si rafforza, confortati dalla posizione di guida rialzata e dall'eccezionale visibilità garantita da un padiglione con montanti sottilissimi. Le poltrone di questa due posti sono davvero ampie e comodissi-

me; peccato che gli schienali "anni 60", alti solo fino alle scapole e privi di poggiatesta, non consentano il relax al quale oggi ormai ci hanno abituato anche le più economiche city car.

La GTC monta la versione più tranquilla del V12 Ferrari dell'epoca; comunque ci si aspetterebbe una certa invadenza da parte sua. Sorprende invece la sua silenziosità, dovuta non tanto a un'efficace insonorizzazione dell'abitacolo, ma al montaggio sul te-

laio con l'interposizione di grossi tamponi in gomma: una novità già introdotta sull'antenata 330 GTC, che all'epoca aveva destato il plauso dei tester più qualificati. Sorprendente anche lo sforzo limitato richiesto dal pedale della frizione, grazie a un comando idraulico particolarmente efficace.

La cloche montata in posizione disassata verso il posto guida e la presenza del tipico selettore a griglia facilitano gli innesti, che risultano fluidi e immediati, anche nei cam-



bi di marcia più rapidi. Piuttosto leggero, ma nello stesso tempo sufficientemente preciso, lo sterzo, per merito di una rapportatura della scatola guida e di una geometria sicuramente ben studiati. Tutto ciò si traduce in una guida estremamente piacevole e per nulla impegnativa, del tutto inattesa al volante di una Ferrari degli anni Sessanta. Anche perché i grossi pneumatici, neanche minimamente ribassati, garantiscono un confort sconosciuto a qualsiasi vettura sportiva di oggi, inesorabilmente equipaggiata con gomme dal fianco pressoché inesistente.

A filtrare le asperità del fondo stradale contribuiscono anche le sospensioni posteriori a ruote indipendenti che, con un cinematisimo da autentica vettura da corsa, assicurano una stabilità e una tenuta di strada davvero eccellenti, accentuate dalla presenza, di serie, del differenziale autobloccante.

I freni infine, potenti e dotati di servocomando, offrono la dovuta sicurezza anche a chi potrebbe essere intimorito da una vettura comunque capace di prestazioni di tutto rispetto. Nonostante le sue linee eleganti e raffinate la 365 dispone infatti di ben 320 CV, più che sufficienti a spingerla fin quasi a 250 km/h.

Insomma, con la GTC, se l'accensione e la carburazione sono a punto, si può fare un rilassante giretto nell'hinterland o un'impegnativa gita in montagna; una lunga tirata in autostrada o anche una commissione in città, sempre provando il medesimo piacere. E il buon isolamento termico dell'abitacolo evita l'eccessiva trasmissione del calore proveniente dal motore: un grande vantaggio di questa coupé, che la rende decisamente più progredita e fruibile rispetto a tante granturismo dell'epoca. **R**

↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale, V12 di 60°
Alesaggio 81 mm - Corsa 71 mm
Cilindrata 4390 cm³
Rapporto di compressione 8,8:1
Potenza 320 CV DIN a 6600 giri/min
Coppia 37 kgm DIN a 5000 giri/min
Distribuzione a valvole in testa a V
Un asse a camme in testa per bancata
3 carburatori doppio corpo invertiti
Weber 40 DFI
Accensione con 2 distributori
Lubrificazione forzata, 10 kg
Raffreddamento ad acqua, 14 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 75 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 5 marce sincronizzate
Leva di comando centrale
Frizione monodisco a secco,
a comando idraulico
Differenziale autobloccante ZF
Rapporto al ponte 3,44:1
Pneumatici 205 HR14.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 2 posti
Telaio tubolare in acciaio
Carrozzeria in acciaio
Sospensioni ant. e post. a ruote
indipendenti, trapezi, molle elicoidali
Ammortizzatori telescopici Koni
Barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco Girling,
doppio circuito, servocomando Bonaldi
Sterzo ZF a vite e rullo
Serbatoio carburante 90 litri.

Dimensioni e peso Carreggiata anteriore 1400 mm
Carreggiata posteriore 1420 mm
Lunghezza 4470 mm
Larghezza 1670 mm
Altezza 1300 mm
Peso a vuoto 1300 kg.

Prestazioni Velocità 245 km/h.



GIOVINEZZA RITROVATA

TORNA BELLA PER I 90 ANNI

Rimasta sempre in provincia di Cagliari, questa Ansaldo ha avuto solo due proprietari nella sua lunga vita. L'ultimo l'ha acquistata nel 2001 e ne ha curato personalmente il restauro. Compresa la ricostruzione di parte della carrozzeria, tagliata per farne un camioncino

Testo e foto di **Massimo Condolo**





G

io. Ansaldo & C, Genova-Sampierdarena, società in accomandita semplice: nasceva così nel 1854, con il nome di una semplice associazione di persone, uno

dei colossi dell'industria italiana. Un nome che quasi tutti abbinano a Genova e all'industria ferroviaria, ma che ha lasciato segni in molti rami dell'industria pesante: la prima locomotiva progettata e costruita in Italia, transatlantici come il Rex e l'Andrea Doria, aerei, impiantistica industriale, carri armati.

Ansaldo ha significato anche autovetture, prodotte non a Genova bensì a Torino, dove la società aveva un grande stabilimento in corso Peschiera 249, periferia nordoccidentale della città. Si sviluppava su un'area oggi occupata da sei isolati, nota come Viberti perché dopo il fallimento dell'Ansaldo (1932) e la sua acquisizione da parte dell'Iri, la fabbrica torinese venne dismessa e acquistata da Candido Viberti, astro nascente della carrozzeria torinese e all'epoca carrozziere ufficiale della Ceirano. Fino al 1968 dall'ex Ansaldo uscirono carrozzerie per auto, camion e autobus, cisterne, rimorchi, carlinghe di aerei, ciclomotori, carri ferroviari e quant'altro la poliedrica azienda produsse nella sua lunga storia, avvalendosi anche della consulenza di designer del calibro di Mario Revelli di Beaumont. Poi il valore del terreno condannò definitivamente la vecchia fabbrica, di cui oggi non rimane nulla. La società delle automobili Ansaldo era invece passata all'OM, azienda che nel 1935 finì a sua volta sotto il completo controllo della Fiat. A seguito di tale acquisizione diversi storici riportano che le catene di montaggio delle ultime Ansaldo finirono a qualche licenziataria della Fiat in Europa orientale, forse in Polonia o Cecoslovacchia, e che per un breve periodo i modelli ex Ansaldo furono prodotti lì con il marchio Fiat.

DIECI ANNI DI RESTAURO

Oggi non rimangono molte automobili Ansaldo. Recentemente un camioncino è stato ritrovato in Sicilia e una torpedo è ritornata dall'Australia. Ha fatto molta meno strada, invece, la 4F ritrovata in un capannone vicino a casa e restaurata in dieci anni di lavoro da Marco Fois, collezionista di Monserrato (CA). La 4F era all'epoca una vettura moderna e leggera, spinta da un 1800 quattro cilindri a valvole in testa che le garantiva 



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 70 mm - Corsa 120 mm Cilindrata 1847 cm ³ Carburatore monocorpo Zenith
Trasmissione	Trazione posteriore - Cambio manuale a 3 marce + RM - Leva di comando centrale - Frizione monodisco a secco.
Corpo vettura	Torpedo 4 porte, 5 posti - Telaio a longheroni e traverse - Carrozzeria con struttura in legno, rivestita in acciaio Sosp. ant. e post. ad assale rigido, balestre semiellittiche - Ammortizzatori meccanici a frizione - Freni a tamburo.
Dimensioni e peso	Passo 2780 mm Carreggiata ant. e post. 1400 mm Peso dell'autotelaio 750 kg.
Prestazioni	Velocità 90 km/h Consumo medio benzina 10,3 litri/100 km Consumo medio olio 0,3 kg/100 km.

➔ 80 km/h di velocità massima. Le tre carrozzerie originali Ansaldo - spider, torpedo, guida interna con carrozzeria Weymann (intelaiatura di legno, rivestimento in pegamoide) - costituivano, insieme al nudo autotelaio da carrozzare, l'offerta della Casa.

HA LAVORATO NEI CAMPI

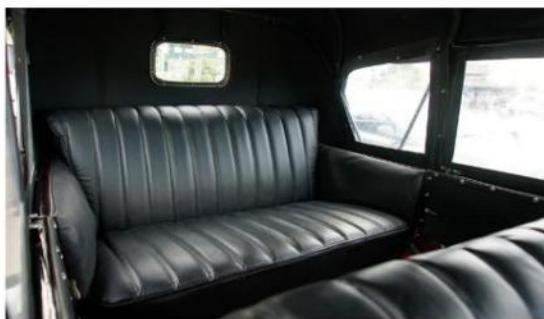
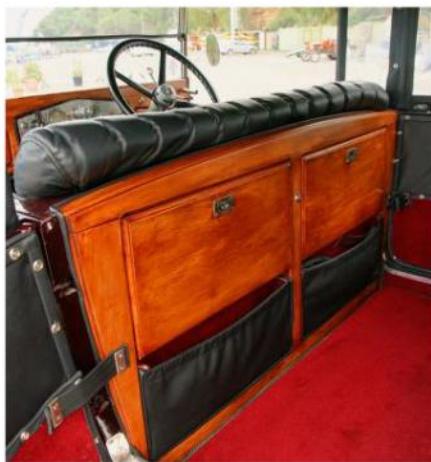
Quando nel 2001 Fois la scova, la 4F ha ancora la targa originale e i documenti "vivi", ma soprattutto è completa nella meccanica e nelle introvabili minuterie, anche se purtroppo era stata tagliata per ricavarne un camioncino. Come accadeva spesso nelle aree rurali, tale trasformazione non figurava annotata sul libretto. Burocraticamente la rinascita è stata semplice, anche perché nei documenti mancava pure la voltura a favore del fattore che l'aveva ricevuta in dono insieme a tutte le attrezzature agricole dal proprietario del podere in cui lavorava. Per Marco una gradita sorpresa quindi: egli risulta infatti essere il secondo intestatario di una vettura novantenne, un caso più unico che raro. Una ulteriore gratificazione è stata quella di curare il restauro della 4F in prima persona: meccanica, carrozzeria, ebanisteria, verniciatura e tappezzerie. Impresa tutt'altro che semplice, considerando che Marco ha "lavorato" nel suo scantinato legno, pelli e lamiera, salendo ogni tanto in cortile per controllare le dimensioni o montare ➔

Finitura a tappo

Il cruscotto con il quadro strumenti in alluminio bouchonné (sopra): i cerchi della decorazione erano ottenuti montando la carta abrasiva su tappi (bouchon) in sughero, poi ruotati contro il metallo. Il compatto monoblocco di 1847 cm³ (in alto a destra). Marco Fois (sotto) alla guida della sua 4F.



Basandosi sul disegno di un vecchio catalogo, Marco Fois ha ricostruito la mascotte dell'arciere montata sul tappo del radiatore: un capolavoro



Allestimento da signori

Nonostante il motore di piccola cilindrata la 4F si rivolgeva a un pubblico piuttosto esigente: lo dimostrano le dimensioni del sedile posteriore, i cui passeggeri avevano a disposizione due tavolini pieghevoli. La vista posteriore con capote chiusa (sotto) evidenzia il portabagagli in ferro con pedana pieghevole.

→ i componenti appena costruiti. Fois, ottenuto qualche disegno e foto dal Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, ne ricava le quote e inizia a lavorare sulla base rimasta sotto il cassone.

Un manutentore di caldaie, dipendente di un'altra azienda nata dalla divisione del colosso genovese, la Ansaldo Caldaie di Gioia del Colle (BA), gli insegna il lavoro del battilastra; una volta imparato a riprodurre una curva su tre piani nello spazio, i successivi lavori non sono impossibili, specie per chi non è al primo restauro. Se a rifare molle, rondelle e bullonerie provvede qualche officina specializzata, c'è un componente per cui serve una mano d'artista: la statuetta dell'arciere con tanto di arco teso e freccia, montata sul tappo del radiatore. E sarà questa (come se il resto non bastasse) il capolavoro del restauro: Marco osserva il disegno su un vecchio catalogo e lo trasforma in un bozzetto tridimensionale lavorando su un blocco di cera. Lo rifinisce alla perfezione e lo porta in una fonderia che lavora con il metodo a cera persa, proprio come lavorano i veri scultori. Ma guardando la 4F ritornata agli antichi splendori si capisce che non è soltanto qui l'opera d'arte di questo restauro. **R**







IL VALORE DEI DETTAGLI

TESTIMONE D'ECCEZIONE

Della prima generazione della Serie 3 sono pochi gli esemplari sopravvissuti. Abbiamo scovato uno dei primissimi prodotti, riconoscibili per alcuni particolari, come l'assenza della fascia nera posta tra i gruppi ottici posteriori. Uscito dalla fabbrica nell'ottobre del 1975 e subito venduto a Parma, è stato restaurato nel 2014, con piccole licenze

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Wolfgang**



na BMW 316 come tante? Non proprio. Chi se ne intende, sul frontale avrà senz'altro notato le particolari plastiche delle frecce bianche con una lunetta arancione ai lati,

e, sulla coda, l'assenza della fascia in plastica nera tra i fanali. Dettagli... che però identificano l'esemplare del servizio come uno di quelli prodotti nel 1975, l'anno d'esordio della E21, capostipite della Serie 3; o al massimo nei primi due mesi del 1976. Le frecce anteriori bianche infatti furono obbligatorie per il Codice della Strada italiano fino al marzo 1976; la fascia in plastica nera posteriore fu adottata anch'essa nel marzo 1976, in occasione del Salone di Ginevra, per snellire otticamente una coda forse un po' troppo massiccia, una perdonabilissima svista stilistica del grande Paul Bracq, che per il resto aveva creato un autentico capolavoro.

Considerando altri dettagli, come la sigla del modello sulla coda col fondino nero, eliminato col model year '79 (settembre 1978), il retrovisore esterno in acciaio inox, sostituito con uno in plastica nera sul model year '80 (settembre 1979) e, all'interno, le scritte sulla plancia in tedesco, rimpiazzate da simboli internazionali col model year '78 (settembre 1977), potremmo senza tema di smentita affermare di trovarci di fronte a un esemplare raro. Oggi infatti, di

E21 antecedenti al model year '80, funzionanti e originali in tutto, ne esistono ben poche e, persino nella collezione del museo BMW, pare che non ve ne sia alcuna. Ma questo esemplare, costruito nell'ottobre 1975 e immatricolato nello stesso mese con la targa Parma che ancora monta, è addirittura rarissimo e al momento risulta essere il più datato tra quelli censiti nel nostro Paese.

Per il primo proprietario l'acquisto di questa BMW era stato senz'altro vissuto come una conquista, sebbene avesse potuto permettersi solo la 316, versione d'accesso della gamma, per la quale aveva dovuto sborsare 3.808.000 lire, aggiungendo all'incirca 140.000 lire per l'optional della tinta metallizzata, nella fattispecie l'Anthrazitgrau Metallic codice 055, molto elegante ma poco richiesta per le prime Serie 3. Le BMW, anche le più piccole, non sono mai state vetture dal prezzo contenuto e nell'autunno del 1975 la neonata Serie 3, che la Casa di Monaco considerava di classe medio-bassa, aveva prezzi di listino che per la top di gamma, la 320i, superavano i 4.800.000 lire, quando, per esempio, quello di un'Alfa Romeo Giulia Nuova Super 1600 era di circa 2.700.000 e quello di un'Alfa Romeo Alfetta 1.6 era di circa 3.500.000. Per questa 316 dunque niente optional aggiuntivi, come vetri atermici o fari allo iodio, né tanto meno cerchi da 5,5J con pneumatici ribassati, al posto di quelli decisamente



Plancia avvolgente

Con la E21 la BMW introdusse l'innovativa console centrale orientata verso il guidatore (pagina a fianco). Su questo esemplare le fasce centrali dei sedili (sopra) sono state rifatte in finta pelle, perché il velluto d'origine è introvabile.

Il design della E21, opera di Paul Bracq, risale a oltre quarant'anni fa. Ma ancora oggi mantiene tutta la sua carica innovativa



IL CLUB



Nel nostro Paese il punto di riferimento per gli appassionati delle Serie 3 più classiche è il BMW Club E21 E30 Italia a.s.d. (www.clube21e30italia.it).

CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale
4 cilindri in linea
Alésaggio 84 mm - Corsa 71 mm
Cilindrata 1573 cm³
Rapporto di compressione 8,3:1
Potenza 90 CV DIN a 6000 giri/min
Coppia 12,5 kgm DIN a 4000 giri/min
Distribuzione a valvole in testa
Asse a camme in testa, catena
Carburatore invertito Solex DIDTA 32/32
Lubrificazione forzata, 4,25 litri
Raffreddamento ad acqua, 7 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 36 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce sincronizzate
Frizione monodisco a secco a comando idraulico
Leva di comando centrale
Pneumatici 165 SR13.

Corpo vettura Berlina 2 porte, 5 posti
Scocca portante in acciaio
Sospensioni ant. a ruote indipendenti, montanti McPherson, barra stabilizzatrice
Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci obliqui, molle elicoidali con ammortizzatori telescopici coassiali
Freni idraulici a doppio circuito, ant. a disco, post. a tamburo, servocomando a depressione
Sterzo a cremagliera, con ammortizzatore
Capacità serbatoio 52 litri.

Dimensioni e peso Passo 2563 mm
Carreggiata ant. 1364 - post. 1377 mm
Lungh. 4355 mm - Largh. 1610 mm
Altezza 1380 mm - Peso a vuoto 1010 kg.

Prestazioni Velocità 160 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 13,8 secondi.



Officina mobile
Comoda la cassetta attrezzi fissata all'interno del cofano bagagli (in alto). Il 4 cilindri della Serie 3 (sotto) derivava da quello, ampiamente collaudato, della Serie 02. Il nuovo carburatore, con starter automatico, causò però non pochi problemi.



te stretti di serie, o barra stabilizzatrice posteriore. Così, ancora originale in tutto, l'ha acquistata nel 2007 l'attuale proprietario, Davide Franchi, 42 anni, di Appiano Gentile (CO), uno che di Serie 3, in particolare di E21, se ne intende, avendone possedute, dal 1991 in poi, praticamente tutte le versioni.

Messa in vendita su Internet a 1400 euro, la vettura aveva la scocca senza il minimo punto di ruggine e solo piccole ammaccature, ma la vernice e gran parte dell'allestimento esterno erano cotti dal tempo e dalle intemperie; l'interno, a parte le fasce centrali in velluto dei sedili, invece era ben conservato. "Ho chiuso l'acquisto per 1200 euro", spiega, "contento di aver salvato un esemplare importante, anche se in quel momento non me ne potevo occupare". Il restauro infatti è stato effettuato nel 2014 e, per quanto concerne l'estetica, ha comportato la riverniciatura della carrozzeria, nuo-



vi rivestimenti dei sedili, con la finta pelle optional della Casa, visto che il velluto era ormai introvabile, nuove plastiche dei fanali posteriori, acquistate in BMW a ben 450 euro l'una, nuove cornici di parabrezza e lunotto e un nuovo "rene" BMW.

Per quel che riguarda la meccanica, a parte un opportuno tagliando, sono state sostituite tutte le pompe di servizio. Il tutto spendendo poco meno di 5000 euro. Memore del comportamento un po' nervoso della serie E21, soprattutto sul bagnato, Davide ha fatto montare molle più basse e rigide e ritardare gli ammortizzatori, ottenendo un assetto che favorisce il controllo nelle curve al limite. Per incrementare la tenuta, ma anche per migliorare l'aspetto della vettura, ha poi montato dei cerchi in lega Alpina, accessori molto ambiti all'epoca, davanti da 6" e dietro da 6 1/2", con pneumatici 185/70 SR13, che la Casa offriva a richiesta. Con

un rapporto peso/potenza favorevole, la 316 ha prestazioni più che dignitose e l'ottimo assetto di questo esemplare permette davvero di divertirsi. Il rombo del motore poi, cupo e pieno anche con lo scarico di serie, appaga chi è abituato al ronzio emesso dalle odierne berline. Il cambio è impeccabile, ma ci vorrebbe quello a cinque marce, divenuto optional per tutte le versioni col model year '80. "L'unico componente problematico di questa 316, montato anche sulle contemporanee 318 e 320", rivela Davide, "è il carburatore Solex DIDTA 32/32, dotato di uno starter automatico che spesso non si inserisce oppure, al contrario, rimane inserito. Di conseguenza il motore a freddo non tiene il minimo, oppure a caldo tende a imbrattare le candele. Qualcuno lo ha modificato, montando uno starter manuale; altri lo hanno sostituito con un Weber. Io, su questo punto, ho preferito mantenere l'originalità".



Apertura di sicurezza

Tra gli accorgimenti per aumentare la sicurezza passiva figura l'inedito sistema di sgancio del cofano motore (sopra) che lo fa scorrere in avanti prima di consentirne il sollevamento.

In tal modo è scongiurata ogni apertura accidentale.



DA SEMPRE UNA COLONNA PORTANTE PER L'ELICA

UNA MEDIA CHE HA DATO IL MASSIMO

Nel 1975 nasceva il modello che ha costruito la fortuna della BMW. Un evento degnamente festeggiato nel museo della Casa tedesca e che ci ha visti presenti in esclusiva nazionale. Per l'occasione sono state messe a confronto le sei generazioni costruite sino a oggi ed è stato mostrato il restyling dell'attuale F30

Testo e foto di **Maurizio Schifano**



Italia in primo piano

Tra i migliori esemplari di collezionisti privati, una 323i model year '80 (E21) proveniente dall'Italia (a sinistra); al centro, la 320 model year '80 di Daniel Falkenberg, intervenuto sul palco; a destra, una E30 model year '88.

In quarant'anni, sei generazioni. Un'evoluzione graduale, all'insegna della continuità stilistica

BMW deve molto alla Serie 3. A metà degli anni Settanta, quando fu lanciata, la Casa di Monaco viveva un momento di grandi trasformazioni, che nel 1973 si era concretizzato con la realizzazione del nuovo edificio direzionale, lo straordinario "Quattro cilindri", e dell'attiguo museo, dalla caratteristica forma a ciotola. Investimenti notevoli che di lì a poco sarebbero stati in gran parte ripagati proprio dal successo della prima Serie 3, la E21, che il 2 maggio ha compiuto 40 anni. L'evento, festeggiato il 7 maggio, in concomitanza con la presentazione alla stampa del restyling della Serie 3 attualmente in produzione (vedi box a pag. 55) si è aperto con l'ingresso sul palco di una magnifica 320i color Polaris Metallic, model year '80, guidata da Ian Robertson, membro del consiglio direttivo e responsabile Vendite e Marketing BMW, che ha ribadito l'importanza della Serie 3, tuttora colonna portante della produzione di Monaco. A seguire, l'istruttiva e appassionante rassegna delle prime cinque generazioni della Serie 3, condotta dal curatore del museo BMW, Andreas Braun, che ha voluto prima illustrare come nasce e si concretizza il progetto di ogni nuovo modello.

La continuità stilistica, con un'evoluzione graduale del design per adeguarlo ai tempi, ha caratterizzato tutti i modelli BMW dalla 1500 Neue Klasse del 1962 in poi. La prima generazione della Serie 3, la E21 (1975-1983), deriva dalla Serie 02 (1966-1977) e ne eredita il ruolo di berlina di classe medio-piccola, sportiva ma anche elegante. Grazie al carattere conferitole dal design di Paul Bracq e a un confort sconosciuto su vetture della sua cate-

goria riscuote un enorme successo. Col model year '78 la E21 adotta anche motori a 6 cilindri, che nessuna concorrente può vantare. Con oltre 1.300.000 esemplari prodotti, supera la tiratura di ogni altro precedente modello BMW.

La seconda generazione, la E30 (1982-1994), disegnata da Claus Luthe, ha forme più severe e compatte, in tono con l'estetica del nuovo decennio che rifugge gli "estremismi" degli anni 70; il family feeling è però mantenuto dalla tipica nervatura che sottolinea la linea di cintura. Il frontale è ora solo a quattro fari; viene così abolita una gerarchia, che negli anni 80 non è più concepibile per vetture comunque care anche nelle versioni alla base della gamma. In tono con la sobrietà del nuovo decennio, vengono pure abolite le tinte di carrozzeria più sgargianti, che avevano caratterizzato le Serie 02 ed E21. All'interno, spicca ancora la plancia avvolgente, addolcita nelle forme, anche per motivi di sicurezza, e arricchita nella strumentazione; finiture più accurate rendono più elegante l'aspetto dell'abitacolo. Le dimensioni dei sedili anteriori diminuiscono leggermente per favorire l'abitabilità posteriore, che comunque rimane limitata da un passo identico a quello della E21. La scocca irrigidita e variazioni alla geometria delle sospensioni migliorano il comportamento, ma resta il retrotreno con lo schema a bracci obliqui della E21, a sua volta ereditato dalla 02.

Modello sul quale si fonda la remuneratività della produzione BMW, la Serie 3 deve ora poter contare su una gamma di versioni degna di questo nome; a tale scopo, la E30 è offerta anche a 4 porte (1983), con il motore diesel (1985) e con carrozzeria giardinetta, la Touring (1987), la cui connotazione vagamente snob sdogana in BMW un tipo di carrozzeria ritenuta fino ad allora poco consona ➔

Guida d'eccezione

Nella foto, il curatore del museo, Andreas Braun, passa in rassegna le prime cinque generazioni della Serie 3. In basso, da sinistra, la "Stanza dell'Immaginazione" e la 320i Turbo (E21) da competizione decorata nel 1977 da Roy Lichtenstein. È una delle 17 Art Car commissionate negli anni 70 dalla BMW a vari artisti.





↓ **L'INNOVATORE: MAX REISBÖCK**

LA TOURING? UNA MIA IDEA...

Trentacinque anni in BMW, con quali mansioni?

Mi occupavo della realizzazione dei prototipi.

Quale fu il suo primo lavoro?

Il mio compito era l'allestimento degli interni e il primo prototipo sul quale lavorai fu proprio la E21, con quella plancia orientata verso il guidatore che divenne famosa.

Anche lei, più tardi, divenne famoso. Per quale motivo?

Perché fui io a inventare la versione giardinetta della Serie 3, la Touring.

Come andarono le cose?

BMW non aveva mai prodotto giardinette, perché non si addicevano all'immagine sportiva ed elegante del marchio. All'inizio degli anni 80 però le cose stavano cambiando e io pensai che una E30 station wagon sarebbe stata gradita.

Quindi come si mosse?

Lavorando nel mio garage, nel tempo libero realizzai un prototipo: modificai la mia E30 a 4 porte e, per semplicità, mantenni il lunotto e il lamierato di coda della berlina. Quindi lo presentai



al mio capo, il quale ne parlò con la direzione. Il prototipo, purtroppo poi distrutto, fu approvato e industrializzato praticamente tale e quale.



2005 - Serie 3 E90

Il design, opera di Chris Bangle, appare decisamente massiccio e muscoloso.

1990 - Serie 3 E36

Primi cenni di linee aerodinamiche per la seconda e ultima Serie 3 disegnata da Claus Luthe.

1975 - Serie 3 E21

Grande carattere per la prima Serie 3, disegnata da Paul Bracq. Nella foto il model year '80.



Cofano avvolgente

La E21 riprende la soluzione del cofano motore "avvolgente" con apertura controvento, adottata in precedenza sulla Serie 02, secondo la continuità stilistica prerogativa della Casa di Monaco. Si notino i 4 fari, che sulla E21 erano riservati alle versioni 320, 320i e 323i.

➔ (vedi riquadro a pag. 53). Tecniche costruttive più evolute consentono poi, dopo la poco convincente parentesi delle "demi-cabriolet" Baur, di ritornare a una cabriolet ad apertura integrale (1987), com'era stata all'inizio quella su base Serie 02. L'immagine sportiva del marchio viene rafforzata dalla formidabile M3 (1985), concepita come una vera auto da corsa, ma anche dalla più convenzionale 318 iS (1988), col suo piccolo ma potentissimo bialbero a sedici valvole. Il successo della E30, con 2.300.000 esemplari venduti, supera ogni più rosea aspettativa.

La terza generazione, la E36 (1990-1999), che copre in pratica tutti gli anni 90, è la più longeva delle Serie 3. Il design, sempre opera di Claus Luthe, punta sull'aerodinamica, una

IL PILOTA: ROBERTO RAVAGLIA

CAMPIONE SULLA M3

Nato a Mestre il 26 maggio 1957, Roberto Ravaglia negli anni 80 correa in Formula 3.

Com'è nato il rapporto con BMW?
Alla fine del 1983 partecipai a un test organizzato dalla Casa sul circuito del Mugello per selezionare nuovi piloti cui affidare la 635 CSi. Fui ingaggiato. *Con quali risultati?*

Corsi nella categoria Turismo nelle tre stagioni successive, vincendo nel 1985 la 24 Ore di Spa, in squadra con Marc Surer e Gerhard Berger, e nel 1986 il campionato europeo. La 635 CSi era già superata, pesante e poco agile, ma molto affidabile, quindi

ideale per le gare di durata. *Quando debuttasti con la M3?*
Nell'ottobre 1986 fui il primo a provare la nuova M3 E30, a Misano: 7 giorni di test da solo, per curarne la messa a punto. Con la M3, che mi è rimasta nel cuore, vinsi il Mondiale Turismo del 1987 e l'Europeo del 1988, in squadra con Alfried Heger, Dieter Quester e altri. Nel 1989 BMW si concentrò sul DTM: gare brevi e tirate, che tutti credevano poco adatte a me. Fu una bella sfida, ma nel 1989 vinsi anche quello, in squadra con Emanuele Pirro e

Fabien Giroix. *E in seguito?*
A inizio anni 90 BMW si limitò a gare nazionali. Io vinsi il campionato italiano Superturismo nel 1990-1991 su M3 e nel 1993 su 318i. Nel 1994 vinsi la 24 Ore di Spa su 318 iS e nel 1995 la 24 Ore del Nürburgring su 320i; nel 1996 mi ritirai. *Appeso il casco al chiodo, che facesti?*
All'inizio mi occupai della concessionaria BMW che nel 1993 avevo aperto a Mestre. Solo per pochi anni però: nel 2001 fondai



un team nel quale, nel 2003, ingaggiai anche Alex Zanardi, vincendo la sfida di farlo tornare a gareggiare dopo il grave incidente del 2001. Corse con me fino al 2008, poi si ritirò. *Programmi per il futuro?*
Quest'anno Alex tornerà con me, per correre alla 24 Ore di Spa, con altri due piloti.



1982 - Serie 3 E30

Linee più semplici ed eleganti caratterizzano la seconda generazione, disegnata da Claus Luthe.

1998 - Serie 3 E46

L'unica ad avere la calandra incorporata nel cofano motore. Il design è di Chris Bangle.

2011 - Serie 3 F30

Questa serie, dalle linee aggressive opera di Adrian van Hooydonk, è appena stata ristilizzata.



Presenti anche le Alpina

Altre due Serie 3 provenienti dall'Italia: a sinistra, una rara 318i E21 model year '80; al centro, una Touring del 1988. A destra, una Alpina B3 realizzata su base E46 berlina model year 2002.

sceita irrinunciabile per le automobili, divenute più grandi e pesanti. In effetti, rispetto alle precedenti Serie 3, la E36 ha dimensioni maggiori, che però non migliorano di molto l'abitabilità: il muso spiovente con fari carenati, il lunotto fortemente inclinato e il taglio netto della coda portano a un Cx di 0,29, contro lo 0,45 della E21 e lo 0,41 della E30. Riguardo la gamma, la grande novità è l'introduzione della Coupé (1992), con una carrozzeria bassa e slanciata, che prende il posto della berlina 2 porte. Più tardi arriva la Compact (1995), con la coda accorciata di 22 cm, la nuova entry level della Serie 3. Innovazione meccanica di rilievo è l'adozione del retrotreno "multibraccio", che finalmente rimpiazza quello a bracci obliqui, migliorando la tenuta di strada. Una

disponibilità di versioni mai così ampia premia la E36, che totalizza 2.700.000 esemplari.

La quarta generazione, la E46 (1998-2006) appare ancora più aerodinamica, sebbene il Cx di 0,28 risulti identico a quello della E36. Il design, opera della nuova équipe guidata da Chris Bangle, è accattivante e come caratteristica distintiva mostra la tipica calandra a doppio rene integrata nel cofano motore. Per la prima volta il profilo del padiglione è descritto da un'unica linea curva. Le dimensioni della vettura aumentano e l'abitacolo è più funzionale e confortevole. Serie di transizione, sul piano dello stile, con semplici e necessari affinamenti su quello della meccanica, la E46 è un successo, con oltre 3.200.000 esemplari.

La quinta generazione, la E90 (2005-2013),

il cui design è firmato da Adrian van Hooydonk, è caratterizzata da forme piuttosto muscolose. Le dimensioni ancora maggiori accentuano la sensazione di pesantezza, che però viene percepita come solidità. Con il restyling del 2008 il design diventa più armonioso e permette a questa serie di ottenere un discreto successo. Inedita per la Casa è la versione Cabriolet (2007) con tetto ripiegabile in metallo.

Nel 2011 nasce la sesta generazione, la F30 appena ristilizzata e svelata proprio con i festeggiamenti per i quarant'anni della Serie 3. Declinata anche nella versione Gran Turismo e non più Coupé (Serie 4), ci ha consentito di apprezzare passo dopo passo l'evoluzione stilistica e tecnologica dagli anni 70 a oggi. **R**

ULTIMO AGGIORNAMENTO

DESIGN SCOLPITO E LUCI A LED

Tante le modifiche apportate all'attuale Serie 3 nelle versioni F30 (berlina) ed F31 (Touring), svelate in anteprima lo scorso 7 maggio. Sul frontale, oltre al nuovo design scolpito della grembiatura, con prese d'aria di dimensioni maggiori, spiccano i proiettori, ridisegnati e dotati, di serie, di luci diurne a led; come optional, si può ottenere l'illuminazione full-led, che include strisce luminose che uniscono i gruppi ottici al doppio rene BMW. La fanaleria posteriore è full-led di serie. All'interno spiccano la console centrale ridisegnata e i nuovi inserti cromati dei comandi, delle bocchette d'aerazione e del pannello centrale. La gamma dei motori comprende ora quattro propulsori a benzina, da 136 a 326 CV, e sette diesel, da 116 a 313 CV, tutti appartenenti alla nuova famiglia BMW Efficient Dynamics e dotati di sovralimentazione BMW TwinPower Turbo.



A NATE PER CORRERE PEUGEOT 106 RALLYE (1996)



IN PISTA COL CAMPIONE

STRADALE QUASI DA CORSA

Chi meglio di Paolo Andreucci, otto volte iridato nell'italiano Rally con Peugeot, può "raccontare" la piccola peste francese, al volante della quale esordì nel 1993? Sul nostro tracciato di Vairano, seduti accanto a lui, ne abbiamo riscoperto le doti: un motore pimpante quanto basta, una reattività invidiabile che la rende imbattibile nei cambi di direzione repentini. Non sembrano certo passati vent'anni

Testo e foto di **Alessandro Barteletti**

Ben 98 CV, 810 kg e un assetto indovinato: ecco gli ingredienti base per divertirsi

Tocchi di colore

I colori Peugeot-Talbot Sport sono ripetuti su portellone, cofano motore e fiancate, per evidenziare la natura corsaiola della Rallye. Caratteristici i cerchi in acciaio verniciati di bianco. L'interno, spartano e sportivo al tempo stesso, gioca sull'alternarsi del rosso e del nero.





Un docente d'eccezione

Paolo Andreucci alla prese con la 106 Rallye sull'handling di Vairano (PV). La plancia è quella di serie, ma al centro del volante spicca la "fiamma" Peugeot-Talbot Sport, squadra corse del Leone. Il pilota, che ringraziamo, ha messo a disposizione la sua simpatia e competenza per raccontarci la vettura.

Per molti è stato come vivere un sogno, impugnando tutti i giorni il volante di quell'automobile che già dal nome evocava un mondo magico, del quale ti faceva sentire parte. Per altri, invece, è stata la realizzazione di quel sogno: la ritiravi dal concessionario, facevi l'assetto ed eri subito pronto per scendere in pista... pardon... in prova speciale, e sfidare le altre Gruppo N.

Storia e meriti della Peugeot 106 Rallye, una vetturessa "stradale-quasi da corsa" divertente da matti, con un allestimento ridotto all'osso per risparmiare sul peso (810 kg in ordine di marcia), che va per i ventidue anni, e che suscita ancora lo stesso desiderio di allora.

Ottobre del 1993 furono, per la precisione, il mese e l'anno del debutto. La 106 Rallye, già dall'aspetto, non lasciava alcun dubbio sulla sua vocazione. La carrozzeria, sulla base della 106 tre porte, nata a sua volta nel 1991 sul pianale della Citroën AX, era disponibile solo in tre colori (bianco, rosso, nero). Aveva paraurti e parafranghi allargati in tinta, cerchi da 14 pollici bianchi e la "firma" dei colori Peugeot-Talbot Sport, il reparto corse del Leone, sulle fiancate, sul portellone e sul cofano motore. Cofano che a sua volta nascondeva un quattro cilindri monoalbero di 1294 cm³, derivato da quello della 205 Rallye, in lega leggera e con camicie umide, ma con iniezione elettronica Magneti Marelli anziché i carburatori, catalizzatore e la testata della 106 XSi. Risultato: 98 CV a 7200 giri, velocità massima 190 km/h, 0-100 in meno di 10 secondi (9,3 per l'esattezza).

PROVA SPECIALE

Per rivivere quelle sensazioni e dare libero sfogo alla sua grinta abbiamo portato sulla nostra pista di Vairano (PV) la 106 Rallye recentemente acquistata da Peugeot Italia, un esemplare del 1996, affidandola a un pilota che in fatto di rally e di Peugeot non è secondo a nessuno. Paolo Andreucci, 50 anni, otto volte campione italiano Rally, l'ultima nel 2014 

➔ con la 208 T16, proprio con la 106 ha corso la sua prima stagione da pilota ufficiale, nel 1993: "Un'annata indimenticabile: con la piccola 106 riuscivamo in certe gare a tenere testa a vetture concorrenti con cilindrata ben superiori. Mi ricordo un eclatante terzo posto assoluto al Rally di Lecce".

Andreucci ha promesso che faremo alcuni giri di pista accanto a lui. La 106 ce la vuole raccontare così, in azione, e noi non stiamo più nella pelle. Mentre Paolo indossa la tuta da pilota, quella attuale con la scritta 208 sulle maniche, noi cominciamo ad accomodarci sul sedile di destra, dove lui, che sia per affrontare le curve del "Sanremo", del Rally dell'Elba o per andare a fare la spesa, è abituato a trovare Anna Andreussi, sua navigatrice e compagna di vita. L'abitacolo è spartano e senza fronzoli, come è giusto che sia per una vettura dall'animo fortemente corsaio, esaltato in questo caso dai colori. Il sedile è sportivo nell'aspetto e nella forma, grazie al tessuto nero con trama rossa e alla sagomatura avvolgente. Rosse anche le cinture di sicurezza e la moquette. Al centro del volante spicca la "fiamma" Peugeot-Talbot Sport.

Andreucci prende le misure col tracciato e con la 106, e in lui riaffiorano ricordi lontani ma ancora lucidi: "Io e il mio navigatore di allora, Popi Amati, un giorno ci trovammo a bordo di una 106 stradale come questa, a fare una ricognizione su una tratto chiuso al traffico, alle spalle di una Delta Integrale. Una vettura molto più potente della nostra Peugeot, ma in quel percorso, pieno di staccate, di destra-sinistra uno di seguito all'altro, la Delta non riusciva mica a farci sparire dai suoi specchietti. Era così anche in gara: nei percorsi dove servivano agilità e cambi di direzione veloci, la 106 aveva un assetto e dei freni che non le facevano invidiare nulla neanche a macchine di categoria superiore".

IL RIMPIANTO DELLA LEGGEREZZA

Superate le prime curve Andreucci comincia a spingere sull'acceleratore. Lo scarico stradale produce un suono profondo al punto giusto, di quelli che danno soddisfazione senza infastidire. Infatti sul rettilineo, anche se tira le marce fino a 7000 giri (il taglio del limitatore è a 7400), Paolo va avanti nel suo racconto: "Sì, l'asso nella manica della 106 è sempre stata la guidabilità, con un anteriore sincero, che s'inserisce sempre. Il posteriore invece, soprattutto con una guida sportiva e rallistica, si alleggerisce quando imposti la curva. Ciò ti permette di arrivare anche un po' lungo perché poi il



Nei percorsi che richiedono agilità e veloci cambi di direzione tiene testa a vetture ben più potenti e blasonate

retrotreno ti aiuta a girare". È come se le ruote davanti facessero da perno. Ce lo dimostra alla "S" che stiamo per affrontare: segue una velocissima sequenza di frizione, freno, cambio, sterzate e controsterzate (forse anche freno a mano, non riusciamo a ricordarlo) impossibile da replicare, neanche con le parole. Quello che si può invece descrivere, a parole, è l'urlo delle gomme, l'asfalto sfruttato fino all'ultimo centimetro, lo sguardo sempre rilassato del pilota e la 106 che esce da quel destra-sinistra-destra senza il minimo accenno a scomporsi.

Si diverte da matti Andreucci con questa Rallye. "Devo dire che non la collocherei come una macchina di venti e più anni fa. La metterei a metà strada perché aveva già delle caratteristiche tecniche e di guida molto avanzate per il tempo. Certo, con le vetture di oggi sono migliorate le velocità d'ingresso e di percorrenza in curva, merito anche degli assetti e dello

sviluppo delle gomme, ma a discapito del peso. Ecco, un po' mi manca quella reazione sullo sconnesso, quel modo di gestire gli spazi di frenata che una macchina così leggera ci permetteva". Finiamo i nostri giri e Paolo si congela, il dovere lo chiama: ha delle prove da svolgere con la sua 208 T16 in vista del prossimo appuntamento del campionato italiano Rally.

Avevamo ragione a definirla ancora desiderabile la 106 Rallye, divertente e anche accessibile (per ora). Tra la prima serie (quella della nostra prova, prodotta dal 1993 al 1996) e la seconda (con motore 1600, in produzione fino al 1998, e 1600 16V in listino fino al 2002) gli esemplari in circolazione sono numerosi. Meno facile è reperirne uno in buono stato, cioè non troppo sfruttato, non preparato per le corse e soprattutto non sottoposto a libere interpretazioni di tuning. Un esemplare in buona forma vale dai 2000 ai 3000 euro. **R**



Pronta per le corse

Destinata agli amanti della guida sportiva, la Rallye era omologata in Gruppo A e in Gruppo N. Rispetto alle altre versioni stradali nasceva con alcuni rinforzi nella parte anteriore per compensare la torsione. Le sospensioni derivavano dalla XSi, ma montavano barre antirollio di maggior diametro.

↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, trasversale inclinato di 6° 4 cilindri in linea Alesaggio 75 mm - Corsa 73,2 mm Cilindrata 1294 cm ³ Potenza 98 CV a 7200 giri/min Coppia 11,0 kgm a 5400 giri/min Distribuzione a 2 valvole per cilindro Un asse a camme in testa (cinghia dentata) Alimentazione a iniezione elettronica Magnetroni Marelli 08 P21 (multipoint) Catalizzatore a tre vie Lubrificazione forzata con scambiatore acqua-olio Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio manuale a 5 marce Leva di comando centrale Pneumatici 175/60 R14 T Cerchi in acciaio 5,5J 14".
Corpo vettura	Berlina tre porte, cinque posti. Scocca portante Sospensioni ant. a ruote indipendenti, schema MacPherson, molle elicoidali Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci longitudinali con doppia barra di torsione trasversale Barre stabilizzatrici Ammortizzatori idraulici telescopici Freni ant. a disco autoventilanti, post. a tamburo, servofreno Scatola guida a cremagliera, servocomando Capacità serbatoio carburante 45 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2385 mm Carreggiata ant. 1380 mm - post. 1317 mm Lungh. 3564 mm - Largh. 1607 mm Altezza 1360 mm Peso in ordine di marcia 810 kg.
Prestazioni	Velocità massima 190 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 9,3 secondi.



UTILITARIE IN ABITO SARTORIALE

SEMBRAN QUASI FUORISERIE

Sono state lanciate cinquant'anni fa, nel 1965. Hanno messo in ginocchio i carrozzieri che firmavano le "speciali" sulla base della precedente 600. Più potenti e molto più attraenti della berlina, erano costruite una da Bertone, l'altra direttamente dalla Fiat. Non senza alcune civetterie

Testo di **Marco Visani** - foto di **Isolapress**





E poi dicono che l'abito non fa il monaco: bisogna proprio saperlo, per capire che sotto le forme graziose e proporzionate della Coupé e della Spider si nasconde la meccanica della Fiat 850. Non ce la raccontiamo: in versione berlina non ha mai incantato nessuno per la sua bellezza. Eppure nella primavera di cinquant'anni fa, al Salone di Ginevra del 1965, la Fiat riuscì a ricavare dallo stesso "pavimento" due sportivette così graziose. Che semmai, a voler proprio cercare il pelo nell'uovo, avevano giusto due sbalzi un po' eccessivi. Uno scotto inevitabile, visto che il passo, a parte un mini stretching di 27 mm, era lo stesso della 600, nata dieci anni prima, con la quale la "ottoecinquanta" condivideva quasi per intero le parti strutturali.

Le due hanno inferto un duro colpo alle fuoriserie che fecero la fortuna dei carrozzieri negli anni d'oro della 600; pur presentate in contemporanea, hanno avuto in realtà una genesi molto diversa.

SCOMMESSA INDUSTRIALE

La Coupé è frutto del centro stile interno, diretto da Giampaolo Boano. La Spider viene non solo disegnata, ma anche costruita dalla carrozzeria Bertone. La quale, a opera del suo patron Nuccio, suda sette camicie pur di convincere la Fiat a darle la



commessa: da pochi anni ha investito una cifra enorme nella fabbrica di Grugliasco, dove produce alcuni modelli Alfa Romeo di nicchia e ormai a fine ciclo: senza una vettura fresca che tiri sul mercato, le cose rischiano di mettersi male.

Ricicla così un'idea stilistica, quella dei fari ovoidali carenati, già vista sul prototipo Testudo del 1963 su meccanica Chevrolet Corvaire. E, per abbassare la linea del muso, mette la ruota di scorta in orizzontale invece di lasciarla in piedi come sulla coupé, sulla quale mantiene infatti la stessa disposizione, appena inclinata, che ha sulla berlina. Rispetto alla quale la coppia di sportive dispone di un carburatore doppio corpo e di una maggiore compressione: i cavalli sono 47 sulla Coupé e 49 sulla Spider, contro i 34-37 che il quattro cilindri di 843 cm³

Gioiello della corona

Il marchio Fiat con corona d'alloro, tipico dei modelli da competizione degli anni 20, venne rispolverato proprio con le 850 sportive, nel 1965. Questa Spider è una CL Bertone: i rivestimenti di sedili e pannelli porta sono specifici, come la plancia in finta pelle, la console centrale e il volante a tre razze con corona in legno e mozzo centrale con logo Bertone.

eroga sul modello d'origine. In più ci sono freni a disco anteriori, rapporto finale più corto e cerchi a canale allargato e con feritoie di aerazione.

Come quelle delle due versioni, diverse sono le storie dei due esemplari che abbiamo invitato per celebrarne il mezzo secolo. La Coupé Blu Medio, immatricolata a maggio 1965, è sempre appartenuta alla famiglia Ciarma di San Benedetto del Tronto: la acquistò nonno Veniero, oggi arzillo 87enne, solo perché, essendo così bassa, entrava a meraviglia nel box di fortuna di cui disponeva al tempo.

Fatta riportare agli antichi splendori nel 2008 dopo anni di inutilizzo da papà Fabrizio, 59 anni, è ora in uso alla terza generazione: se la litigano quotidianamente Matteo, 27 anni, e Mauro, 19, che l'ha condotta al set fotografico. E che racconta: "Ci ➤



↓ CARATTERISTICHE

Motore Post., longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alesaggio 65 mm - Corsa 63,5 mm
 Cilindrata 943 cm³
 Rapporto di compressione 9,3:1
 Potenza 49 CV DIN a 6200 giri/min
 Coppia 6 kgm DIN a 4200 giri/min
 Distribuzione a valvole in testa, allineate
 Asse a camme laterale, aste e bilancieri
 Carburatore Weber 30 DIC 1
 Raffreddamento ad acqua, 7,5 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 48 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 4 marce sincronizzate
 Comando a leva centrale
 Rapporto finale 4,875:1
 Pneumatici 5.50-13
 Cerchi in lamiera stampata.

Corpo vettura Spider 2 porte, 2 posti
 Scocca portante in lamiera d'acciaio
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, triangoli trasversali superiori, balestra trasversale inferiore
 Sosp. post. a ruote indipendenti, triangoli obliqui, molle elicoidali
 Barre stabilizzatrici
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni ant. a disco, post. a tamburo, impianto idraulico
 Sterzo a vite e settore
 Capacità serbatoio carburante 30 litri.

Dimensioni e peso Passo 2027 mm
 Carreggiata ant. 1158 mm - post. 1212 mm
 Lungh. 3782 mm - Largh. 1498 mm
 Altezza 1220 mm
 Peso in ordine di marcia 725 kg.

Prestazioni Velocità 145 km/h
 Consumo medio 7,2 l/100 km.

Due porte, tre cofani

Sulla CL Bertone il fregio con la sigla identificativa applicato tra i gruppi ottici posteriori sostituisce la finta griglia presente sulla versione normale. Specifici sono i profili cromati ai passaruota e la modanatura lucida sulla parte inferiore della fiancata. I rostri sui paraurti sono accessori. Il vano anteriore ha una capacità di 110 litri, quello dietro i sedili può contenere altri 100 litri di bagagli, se non è occupato dal tetto in tela ripiegato; il cofano centrale funge da copricapote. La Spider consente una migliore accessibilità meccanica.





➔ abbiamo fatto di recente il giro dell'Andalusia, oltre a numerosi raduni meno impegnativi. Nessuno l'ha mai vista sul carro attrezzi: l'abbiamo sempre riportata a casa sulle sue ruote, per tutti i 143.000 km che ha percorso. Sola precauzione necessaria, avere sempre una pompa AC di scorta: è il punto che più di frequente dà forfait". Grazie alla sue straordinarie condizioni, questo esemplare è stato una delle star alla rassegna delle "auto con il cinque" organizzata da Ruoteclassiche a Milano Auto Classica lo scorso febbraio.

La Spider, immatricolata a settembre 1967, appartiene invece a Marco Michele Varotto, 28enne padovano che condivide con la fidanzata Cristina la passione per le piccole Fiat. Non è, la sua, una Spider come le altre: si tratta infatti di una delle rarissime CL (Convertibile Lusso), una sorta di serie speciale ante litteram che la Bertone vendeva attraverso pochi, selezionati concessionari: in tutto ne hanno fatte 1474 su un totale di 132.635. Rispetto alle Spider normali aveva numerosi dettagli specifici: cromature sugli archi ruota e i sottoporta, finta griglia tra i fanali posteriori sostituita da una modanatura contenente la sigla CL, tinte specifiche (tra cui il "nostro" Blu Monthléry metallizzato), plancia rivestita in finta pelle con cuciture a contrasto, console centrale integrante l'orologio, alette parasole (non previste sulla standard), volante a tre razze in alluminio traforate e corona in legno, rive-

Piccola e raffinata

La plancia della Coupé non manca di preziosismi: i diffusori orientabili al centro, la fascia in finto legno, il rivestimento in plastica imbottita. Visto con l'attenzione alle sinergie di oggi, fa un certo effetto notare che le quattro varianti di carrozzeria della 850 a listino nel 1965 (Berlina, Familiare, Coupé e Spider) avessero altrettanti cockpit specifici. Sul tunnel, a sinistra del freno a mano (cromato, altra finezza) il comando dello starter; subito dietro, il posacenere.



stimenti dei sedili e dei pannelli porta specifici, inserti della plancia in plastica nera con rigature orizzontali anziché in finto legno, tappeti in moquette di lana, battitacco cromati con incisa la dicitura Carrozzeria Bertone.

L'IMBARAZZO DI ESSERE BASSI

Costava parecchio (1.175.000 lire contro 1.050.000 della Spider base; la coupé veniva 100.000 lire in meno) ma, proprio come ai tempi del boom delle fuoriserie, qualcuno la preferiva perché aveva termini di consegna più rapidi. Quello che successe al primo dei sei proprietari che ha collezionato in 48 anni il nostro esemplare.

"Me ne innamorai vedendola a un raduno nel 2007 - racconta l'ultimo possessore - e dopo averle fatto la corte per quattro anni, l'ho acquistata a marzo 2011 anche come forma di omaggio a mio padre che

adorava quest'auto in gioventù. Dopo averla usata per un annetto nelle condizioni, peraltro decorosissime, in cui si trovava (la capote, per dire, è tuttora quella d'origine) l'ho fatta integralmente restaurare nel 2012. Dei 91.000 km indicati dal contachilometri, io ne ho fatti più di 13.000: è divertentissima, sincera e affidabile. Anche se in autostrada rivela tutti i suoi limiti: sente il vento laterale e, in più, persino rispetto a una 500, è terribilmente bassa: quando sorpassi un Tir ti ritrovi all'altezza dei suoi mozzi ruota e non è una sensazione a cui ci si abitua facilmente".

Nel 1968 la Fiat lancia la seconda serie delle 850 sportive, cambiandone il nome in Sport Coupé e Sport Spider: oltre al restyling, c'è la cilindrata portata a 903 cm³ (è anzi la prima apparizione del mitico 903 che arriverà fino alla Cinquecento del 1992) con 52 cavalli. La coupé viene ritoccata un'ultima volta nel 1971 per esigenze di omo- ➔



Non esagerare coi bagagli

I gruppi ottici posteriori sono gli stessi della berlina: saranno ripresi anche sulla 1100 R. Il vano anteriore ha una capacità di 118 litri ma non c'è, a differenza della Spider, la possibilità di sfruttare lo spazio dietro. A meno di non caricare direttamente sulla panchetta, il cui schienale non è però reclinabile. I vetri posteriori apribili a compasso sono di serie; purtroppo l'angolo di apertura è piuttosto limitato.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alésaggio 65 mm - Corsa 63,5 mm
 Cilindrata 843 cm³
 Rapporto di compressione 9,3:1
 Potenza 47 CV DIN a 6200 giri/min
 Coppia 6,1 kgm a 3600 giri/min
 Distribuzione a valvole allineate
 Asse a camme laterale, aste e bilancieri
 Carburatore Weber 30 DIC 1
 Lubrificazione 3,3 kg
 Impianto elettrico 12 V, batteria 48 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 4 marce sincronizzate
 Comando a leva centrale
 Rapporto finale 4,875:1
 Pneumatici 550-13
 Cerchi in lamiera stampata.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 2+2 posti
 Scocca portante in lamiera d'acciaio
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, triangoli trasversali superiori, balestra trasversale inferiore
 Sosp. post. a ruote indipendenti, triangoli obliqui, molle elicoidali
 Barre stabilizzatrici
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni ant. a disco, post. a tamburo, impianto idraulico
 Sterzo a vite e settore
 Capacità serbatoio carburante 30 litri.

Dimensioni e peso Passo 2027 mm
 Carreggiata ant. 1158 mm - post. 1212 mm
 Lungh. 3608 mm - Largh. 1500 mm
 Altezza 1300 mm
 Peso in ordine di marcia 720 kg.

Prestazioni Velocità oltre 135 km/h
 Consumo medio 7 l/100 km.







➔ logazione dei fari nei mercati esteri. Entrambe escono di listino nel 1972, sostituite dalla 128 Sport Coupé e dalla X1/9. La produzione della Spider continua però fino alla primavera 1973 per soddisfare le numerose richieste in arrivo dagli Usa dove la "little Ferrari", così la chiamano, è particolarmente amata: il 65% della produzione è infatti destinato al mercato d'Oltreoceano.

Su strada le due 850 hanno un temperamento del tutto simile, così come ovviamente hanno lo stesso assetto di guida: l'interasse corto ha costretto a far entrare nell'abitacolo un'ampia sezione dei passaruota cosicché la pedaliera è disassata verso destra e si guida un po' storti. Per il resto, non manca una cer-

ta ergonomia con il plus, sulla Spider CL Bertone, di ritrovarsi in un ambiente molto curato, che di tutto sa tranne che di utilitaria. La Coupé, più semplice nella presentazione (sulla vettura di Mauro non manca però il contagiri, un optional da 15.000 lire) ha una panchetta posteriore generosamente imbottita ma lo spazio, specie quello in lunghezza, è veramente adatto solo a due bambini. Già gli adolescenti ci entrano con difficoltà. Nella prova della Coupé pubblicata a maggio 1965, Quattroruote diede dieci in pagella al quattro cilindri posteriore, "pronto e brillante anche ai bassi regimi". Anche nel ben più caotico traffico di oggi se ne apprezza una certa verve, mentre basta prendere un minimo di ve-

Attenzione ai colpi di vento

Il comportamento è quello tipico delle tuttodietro: grande sensibilità al vento laterale, sterzo evanescente, avantreno molto leggero. Il motore si rivela ancor oggi una piacevole sorpresa: è vivace e tira anche a basso numero di giri.

locità per avvertire tutta la leggerezza dell'avantreno tipica delle tuttodietro. E nonostante l'assetto, cedevole su entrambe (ma un po' meno sulla Spider), non sia il massimo, la limitata altezza da terra aiuta a sentire meglio la strada: senza pretendersi vere sportive, le due 850 riescono, cinquant'anni dopo, a essere ancora divertenti. **R**

LA NOSTRA FRECCIA ROSSA

A TUTTA BIRRA IN ABITO SCURO

Impossibile non emozionarsi e vivere ogni volta la mitica corsa con fiumi di adrenalina nelle vene. L'edizione di quest'anno, che ci ha visti su una nera 300 SL del museo Mercedes di Stoccarda con Karl Wendlinger al volante, ha avuto la Stella e Sir Stirling Moss come protagonisti, ricordando il trionfo del '55. Ma quante altre sorprese

Testo di **Laura Confalonieri** - foto di **Paolo Mazzetti**

Motori che rombano, clacson che suonano, bandierine che sventolano e tante mani che salutano. Abbiamo ancora davanti agli occhi le immagini della Mille Miglia da poco conclusa. Un anello lungo 1760 chilometri, che ha unito l'Italia nel nome della passione. La Freccia Rossa è un rito che si ripete ogni anno, ma che riesce a essere sempre unico. Ed è così grandioso che quasi mette in secondo piano l'aspetto sportivo. Per carità: arrivare sul podio è un'impresa, dunque onore ai vincitori (vedere il riquadro a pag. 73). Ma tutti i concorrenti che riescono a tagliare il traguardo si sentono un po' protagonisti. Se, poi, ci si ritrova su un'auto da sogno come la Mercedes-Benz 300 SL →



L'equipaggio Ruoteclassiche

La nostra navigatrice ufficiale Laura Confalonieri, con il roadbook in mano, è nell'abitacolo della 300 SL n. 337 con il pilota Karl Wendlinger, che ha corso in F.1 su March e Sauber dal 1991 al '95.



Rituali pre-partenza
 Durante le verifiche tecniche i meccanici sistemano i numeri di gara sulla nostra 300 SL. Poi si va in centro, al rito della punzonatura: il sigillo, in origine, assicurava che durante la competizione non venissero effettuate manomissioni sulla vettura.



Potente, velocissima, la 300 SL ha un comportamento straordinario, ma serve prontezza per domare il posteriore



L'anno della Stella
 Passaggio sui Monti della Laga, Parco Nazionale del Gran Sasso, con vista sull'ultima neve. La parata di 300 SLR (sotto) con Sir Stirling Moss al volante della numero 722.

➔ con un driver d'eccezione come Karl Wendlinger, ex pilota di F.1, tutto diventa speciale. La nostra "Ali di gabbiano" fa parte della squadra di 15 vetture giunte a Brescia dal museo Mercedes-Benz di Stoccarda. Una parata di Stelle a tre punte che festeggia i 60 anni della vittoria di Stirling Moss sulla 300 SLR. E anche la 300 SL ha qualcosa da celebrare: sempre nel 1955 infatti debuttò alla Mille Miglia con John Fitch e Kurt Gessel, arrivando quinta assoluta e prima di categoria tra le Granturismo.

START POMERIDIANO

La partenza quest'anno è il giovedì alle 14.30, invece che alle 19: scelta che crea qualche malumore tra i bresciani, che a quell'ora sono ancora al lavoro e non possono godersi lo spettacolo. Noi siamo molto carichi: diamo un'occhiata agli strumenti, afferriamo la tabella di marcia che ci allunga il commissario e che ci detterà il ritmo e puntiamo sul Lago di Garda. La macchina è confortevole: entrarci è un po' faticoso, ma una volta calati nell'abitacolo si sta comodi. Il sole caldo



mette in evidenza l'unico neo: la forma aerodinamica della vettura fa sì che non entri un filo d'aria, nemmeno rimuovendo i finestrini. E il colore della carrozzeria non aiuta: è nera... L'unica soluzione è spalancare le portiere a ogni fermata.

La prima delle quattro tappe ci porta a sfiorare Sirmione e Desenzano, pieni di stranieri che si godono lo spettacolo. Arriviamo a Verona, davanti all'Arena, dopo aver affrontato le prime prove e il traffico dell'ora di

punta, che poi svanisce man mano che corriamo sugli stradoni che portano a Ferrara e da lì a Rimini, dove ci fermiamo per la notte.

All'alba del venerdì la carovana è già in movimento. Della seconda giornata i ricordi più belli sono la salita a San Marino e l'accoglienza del pubblico nelle Marche: Senigallia, Recanati, Macerata e Ascoli Piceno sono in festa per il passaggio della Freccia Rossa, che ormai da qualche anno si spinge più a Sud lungo la costa adriatica. La sfida con il cro-



nometro è tosta: se ne rende conto Karl, che è abituato a giocare al ribasso con i secondi. Qui, invece, li si deve rispettare al centesimo. Passata Teramo, c' inoltriamo verso i monti della Laga, con il Gran Sasso sullo sfondo: la strada diventa deserta, piena di curve veloci, tutta da guidare. Lì ci godiamo la 300 SL: potente (215 CV), velocissima (250 km/h), ha un comportamento straordinario, ma richiede una guida sempre pronta a controllare certe intemperanze del posteriore... Karl non si 

Una festa lunga 1760 chilometri
Lungo tutto il percorso della gara gli equipaggi sono stati accolti e incoraggiati dal pubblico. Dall'alto, una Fiat 500 C Belvedere del 1955, una Frazer Nash Mille Miglia del 1953 a San Marino e una Fiat 508 S Coppa d'Oro del 1934.

↓ GLI EQUIPAGGI SUL PODIO

IL BIS DI TONCONOGY

A determinare le classifiche della Mille Miglia 2015 sono state ottantaquattro prove cronometrate, di cui settantasei tradizionali e otto a media imposta; nell'interminabile sfida tra Italia e Argentina, a vincere, come due anni fa, sono stati i sudamericani Juan Tonconogy e Guillermo Berisso, su Bugatti Type 40 del 1927: "Siamo increduli - hanno affermato sul palcoscenico del Teatro Grande - non avremmo mai sperato in una seconda affermazione in Italia, nella più importante manifestazione per auto d'epoca del mondo". Il duo sudamericano ha battuto per pochi punti la coppia bresciana composta da Andrea Vesco e Andrea Guerini, su Fiat 514 MM del 1930, in testa fino a sabato sera. Al terzo posto si sono classificati i varesini Ezio Martino Salviato e Caterina Moglia, su Bugatti Type 40 del 1928. Quarti i bresciani Bruno e Carlo Ferrari, padre e figlio, su Bugatti Type 37 del 1927, che hanno preceduto il siciliano Giovanni Mocerì e la bolognese Lucia Galliani, dati per favoriti ma frenati dalla loro Chrysler 72. Le classifiche complete sono su www.1000miglia.it/crono/2015/ **P.M.**

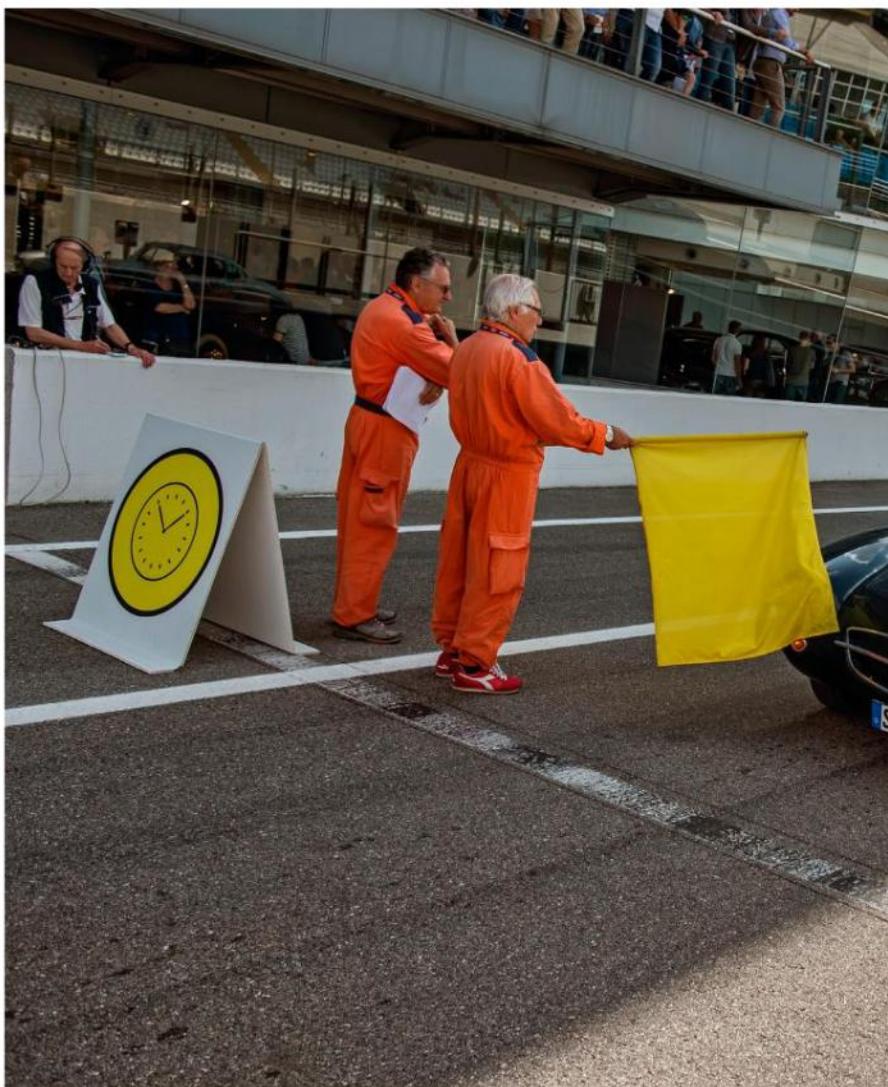


↓ I NUMERI DI QUESTA EDIZIONE

MAI COSÌ TANTI!

Le cifre aiutano a comprendere l'apparato messo in moto dalla Mille Miglia, che oltre alle 430 vetture dello scorso anno ne ha portato in gara anche otto della categoria "militare", stabilendo il record di tutte le edizioni. Altro primato è quello dei quarantaquattro Paesi dai quali sono arrivate le iscrizioni. Il totale delle registrazioni, comprese quindi quelle non completate con il pagamento e quelle non ritenute valide per vizi alle vetture, ammonta a oltre 2000.

	P.M.
Iscrizioni valide	619
Paesi di provenienza delle iscrizioni	44
Vetture accettate	438
Equipaggi italiani	135
Equipaggi stranieri	303
Paesi rappresentati in gara	38
Paese straniero più rappresentato	Germania
Partecipanti e persone al seguito	1600
Persone coinvolte nell'organizzazione	2000
Giornalisti e operatori accreditati	1600
Case automobilistiche delle vetture accettate	67
Comuni attraversati	230
Regioni attraversate (compreso San Marino)	9



→ scompone: corregge, riprende e accelera, mentre un bel ruggito esce dal cofano. Scavalchiamo l'Appennino, scendiamo a Rieti e poi filiamo veloci verso Roma per gustarci la magia dell'ingresso in città.

GIRO DI BOA E RITORNO

Tre ore di sonno non sono granché, ma è quel che ci è concesso prima di affrontare il tratto più duro: 620 chilometri. Ma sono anche i più belli: la Cassia, la scalata di Radicofani, le crete della Val d'Orcia e Siena. La Freccia Rossa tocca anche Pisa e Lucca, da dove torniamo a scavalcare l'Appennino. Non con la Futa, ma all'Abetone, dove ci ritroviamo tra i boschi circondati solo da auto d'epoca. La stanchezza, ora, c'è tutta: all'arrivo a Parma avremo passato oltre 13 ore in macchina, quasi ininterrotte. Chissà come devono sentirsi quelli che corrono sulle vetture anteguerra...

La domenica mattina ci aspetta la tappa che riserva più novità. E qualche sorpre- ➔



Nel tempio della velocità

Qui sopra, Silvia Marini e Saskia Stoeckelmann, su Porsche 356 1500 del 1953, hanno vinto la "Coppa delle Dame". In alto, la nostra 300 SL in attesa del via per le prove cronometrate sulla pista di Monza: quattro si sono svolte sull'anello di alta velocità, sulle curve sopraelevate appena restaurate, e l'ultima, di media, sul circuito del Gran Premio di Formula 1.



↓ **TRIBUTO ALL'EXPO**

LA PRIMA VOLTA A MONZA

Allo scopo di portare il proprio contributo a Expo Milano 2015, effettuando un controllo di passaggio alla Villa Reale di Monza che di Expo 2015 è sede di rappresentanza, Mille Miglia non poteva perdere l'occasione di portare le vetture in gara all'autodromo. Sul circuito Brianzolo i concorrenti hanno disputato alcune prove cronometrate e di media, misurandosi anche sul tracciato di alta velocità, recentemente restaurato: ai vincitori, Ezio Martino Salviato e Caterina Moglia su Bugatti Type 40 del 1928, è stato assegnato il Trofeo dell'Automobile Club Milano, intitolato ad Alberto Ascari che, proprio a Monza, perse la vita nel maggio del 1955. A Brescia il trofeo è stato consegnato dal presidente di Ac Milano, Ivan Capelli, e dal vice Geronimo La Russa; con loro c'erano la signora Corinna Ascari, nuora di Alberto, e la signora Veronica Ascari, nipote del grande pilota.

P.M.



↓ **I 100 ANNI DALLA GRANDE GUERRA**

L'ALTRA CORSA IN "DIVISA"

In occasione delle celebrazioni del centenario della Grande Guerra, l'Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia, sez. di Gallarate, ha reso omaggio alla grande storia d'Italia, partecipando alla rievocazione della Mille Miglia 2015 con vetture ed equipaggi che rappresentano tutte le Forze Armate italiane e i corpi militari dello Stato, che affrontarono e vinsero il primo vero conflitto della storia mondiale. La partecipazione ha preso spunto da quella delle vetture della categoria "militare" alla Mille Miglia del 1952. Come allora, alla guida dei veicoli c'erano esclusivamente appartenenti alle Forze Armate. La composizione degli equipaggi comprendeva elementi dell'Esercito - con i corpi di Fanteria, Artiglieria, Paracadutisti,



Trasporti e Materiali, Genio, Cavalleria, Bersaglieri e Alpini - dell'Aeronautica Militare e di altri corpi che presero parte al primo conflitto mondiale, tra cui il Regio Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza e la Croce Rossa. Condotte dall'Alfa Romeo



AR 51 (la "Matta") del Gen. Mario Righela, direttore sportivo dell'Unuci, e del Gen. C.A. Giuseppe Maggi, hanno preso il via otto vetture, tra le quali altre due "Matta", due "Campagnola", una Fiat 500 C e una 1100/103 TV Coupé Vignale.

P.M.

Il passaggio all'autodromo di Monza e le prove sulle curve sopraelevate hanno regalato momenti indimenticabili

Accolti dal baronetto

Il nostro arrivo a Brescia, accolti da Sir Stirling Moss, vincitore sessant'anni fa. In basso, in senso orario: Alfa Romeo 6C 2300 B MM Spider Touring del 1938 in piazza Paolo VI a Brescia; Kieft Sport 1500 a guida centrale; CarGem 508 C Sport del 1937 a Radicofani.



sa. Filiamo verso Piacenza e, prima di una serie di prove, notiamo del fumo uscire minaccioso dal cofano. Con il cuore in gola, accostiamo subito: per fortuna è solo acqua in eccesso nel radiatore, ma dobbiamo fermarci quasi mezz'ora per farla raffreddare. A recuperare ci pensa Karl, che tira fuori tutto il suo talento di pilota per farci arrivare giusto in tempo, con il fiato corto, al controllo orario di Monza. Che ci riserva il momento forse più bello di tutta la gara: l'autodromo e il parco sono pieni di gente, le prove sulle curve sopraelevate sono spettacolari. A Brescia manca ormai un centinaio di chilometri, che corrono via lisci. Ci stiamo già godendo la soddisfazione di essere giunti al traguardo, quando arriva l'ultima sorpresa: sul palco troviamo addirittura Stirling Moss, che ci sventola la bandiera a scacchi. Dopo aver guidato la sua 300 SLR nei tratti più belli, ha aspettato sul traguardo gli equipaggi del team Mercedes-Benz. Il suo abbraccio è il finale perfetto di una gara da ricordare. **R**

TRA STAR DELLA F.1 E VOLTI GLAMOUR

Come sempre, sono stati numerosissimi i visi noti alla Mille Miglia. Per celebrare la vittoria record del 1955, Mercedes-Benz ha varato un'operazione dai tratti romantici, portando a Brescia, fuori gara, le tre 300 SLR che dominarono la corsa di quell'anno. Al volante della "722", che indica l'ora di partenza, c'era il trionfatore di quell'edizione, Sir Stirling Moss (4). Sulla "704", proprio come nel 1955, c'era Hans Herrmann, mentre sulla "658", al posto del compianto Juan Manuel Fangio, sedeva Ralf Schumacher (3). Altro alfiere della Casa di Stoccarda è stato, come sempre, Jochen Mass (5). Altri ex piloti di F.1 in gara sono stati Derek Bell e Karl Wendlinger, in coppia con la nostra Laura Confalonieri. Tra i più acclamati dal pubblico c'era Joe Bastianich (6), il volto del più famoso talent sulla cucina, "Masterchef". Costretta presto al ritiro la Fiat 8V con Stefano Marzotto e Martina Stella, la più applaudita è stata la bellissima attrice polacca Kasia Smutniak (1), invitata dalla Lancia su un'Ardea. Sempre su una Lancia ufficiale, un'Aurelia GT, c'era pure Cesare Fiorio. La coppia più glamour è stata quella costituita dai britannici David Gandy, il modello degli spot di Dolce & Gabbana e Jodie Kidd, attrice e modella (2).

P.M.







SALOTTI BUONI

LA PRIMA VOLTA IN CASA DI GIULIETTA E ROMEO

Belle auto, ricambi, automobilia e la presenza ufficiale di cinque marchi. Ma anche un trofeo dedicato alle auto della Mille Miglia. Questi gli ingredienti del debutto della kermesse scaligera, che vuole proporsi come ponte ideale tra passato e presente

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

Alfa Romeo da "legend"
 La presenza di automobili di prestigio è stata una delle prerogative di questa prima edizione di Verona Legend Cars. Un'Alfa Romeo 8C 2900 A "Botticella" del 1936 (sotto).

Niente male per un debutto: si è chiusa infatti con un'affluenza di circa 20mila visitatori la prima edizione di Verona Legend Cars, mostrascambio internazionale per appassionati di auto storiche. Un numero magari lontano da quelli registrati da altre iniziative stracollaudate (lo scorso ottobre, ad Auto e Moto d'Epoca di Padova, è stata dichiarata la presenza di 80.000 persone), ma sufficiente a far dichiarare gli organizzatori, che poi sono gli stessi di Padova, di aver centrato l'obiettivo.

Buona la prima insomma. Con la volontà di replicare l'iniziativa affinché la manifestazione scaligera sia inserita nel calendario annuale delle mostre-scambio. In altre parole, Verona Legend Cars diventerà un appuntamento fisso. Perché si affermi come un punto di riferimento europeo.

GLI STRANIERI ARRIVERANNO

Le potenzialità ci sono tutte: la Fiera di Verona offre spazi molto ampi di esposizione e si può espandere ulteriormente rispetto ai cinque padiglioni occupati questa prima volta. La città è inoltre sulla direttrice del Brennero, da dove proviene la maggior parte degli appassionati del Nord Europa. Non solo: le strutture ricettive locali sono abbondanti e l'offerta turistica e culturale di prima scelta. Tutto, insomma, gioca a favore di Verona.

Presenze di pregio

A destra, un'infilata di Jaguar di diverse epoche portate dalla Scuderia Storica Jaguar. Qui sotto, da sinistra: Alfa Romeo 1900 TI Super Ghia, 1953; Fiat 1900 B Granluce, 1956; Maserati A6 1500 Pinin Farina, 1948.



Dolce vita a Ruoteclassiche
 Il nostro stand presentava un'iniziativa di cui parleremo presto e che potrete seguire sui nostri canali social con l'hashtag #dolcevitaestate: un viaggio che celebra i sessant'anni di due icone degli anni 50-60, Lancia Aurelia B24 e Giulietta Spider.



Non ultimo il periodo deciso per l'apertura: una settimana prima della Mille Miglia, capace di richiamare nella vicina Brescia e sul Lago di Garda frotte di enthusiast. Alla Mille Miglia è infatti stato dedicato il primo Trofeo Luciano Nicolis, a cui hanno partecipato un centinaio di vetture costruite fino al 1957: lo ha vinto la coppia Vesco-Guerini su Fiat-Siata 514 MM del 1930, che si sono aggiudicati l'ambito premio dell'iscrizione gratuita alla Freccia Rossa del 2016.

Affluenza a parte (era la prima volta e, proprio per questo gli stranieri, i tedeschi in particolare, non hanno potuto programmare per tempo le proprie ferie), l'offerta di auto, automobilia e ricambi è stata di prima qua- ➔



Ufficialmente storiche

Sopra, una Lancia Aprilia impegnata nel primo Trofeo Luciano Nicolis, che metteva in palio l'iscrizione gratuita per la Mille Miglia 2016. La Nissan-Datsun 240 Z (a sinistra) che ha partecipato al Rally di Montecarlo del 1972 con Rauno Aaltonen al volante e Jean Todt come navigatore. Più a sinistra, la 904 GT5 del 1964 esposta nello stand Porsche.



Da Mulhouse a Verona

Il museo francese di Mulhouse è stato presente a Verona con alcuni pezzi rarissimi. In primo piano l'unico esemplare di Type 252 del 1957, biposto da corsa rimasto allo stato di prototipo. Qui sotto, un'Alfa Romeo 8C 2900 A del 1936.



Mercato in stallo

Anche tra le auto in vendita la qualità dell'offerta è stata elevata, come dimostrano le immagini qui sotto. Spiccavano tra le altre una decina di Ferrari Testarossa, uno dei modelli oggi più in "fermento". I prezzi generalmente alti però sembra abbiano scoraggiato molti acquirenti.



lità. Così come i prezzi delle auto in vendita, tutti piuttosto alti a fronte di una domanda che, pare, attenda solo che si abbassino. Oltre 300 gli espositori e duemila, secondo gli organizzatori, le auto in vendita. Nessuno spazio vuoto, comunque, nei padiglioni interessati, a dimostrazione di un'aspettativa elevata anche da parte degli addetti ai lavori.

TRA RARITÀ E PEZZI UNICI

Quanto alle auto, la qualità è stata di livello piuttosto alto. Grazie anche all'Asi, che ha offerto a una trentina di club e registri di marca lo spazio di un intero padiglione per esporre le loro vetture più rappresentative. E grazie anche alle Case automobilistiche (Aston Martin, Infiniti, Porsche, Tesla e Volvo) che hanno partecipato ufficialmente e che hanno esposto pezzi storici di pregio a fianco delle loro ultime novità di mercato. La Volvo, in particolare, ha voluto marcare la sua presenza a Verona con

tre auto storiche, con l'anteprima italiana della nuova XC90 e con un raduno di possessori di sue vetture d'antan (vedi la pagina a lato).

Anche l'Aston Martin non ha voluto perdere l'occasione scaligera per esibire tre suoi grandi pezzi d'epoca come una DB2/4 MKI del 1955, una rarissima Ulster del 1935 e una DB4 del 1961 appartenuta originariamente a Casa Savoia.

E spettacolare anche la 904 Carrera GTS esibita nel proprio stand dalla Porsche, così come le Bugatti esposte nella mostra organizzata in collaborazione con il museo di Mulhouse, tra le quali l'unico prototipo esistente della Type 252, biposto del 1957, o la Type 45 con motore 16 cilindri del 1929. Non ultime anche la Lancia Aurelia B24 del 1955 e la Giulietta Spider del 1958 esposte nello stand di Ruoteclassiche, che saranno protagoniste del tour "Dolce Vita d'estate" di cui leggerete sul numero di agosto. **R**





L'“HERITAGE” DÀ AUTENTICITÀ AL MARCHIO

Tra i marchi presenti ufficialmente alla prima edizione di Verona Legend Cars, quello Volvo è stato sicuramente tra i più attivi. Non solo per la presenza nel proprio stand di tre vetture storiche rappresentative della produzione del passato (una PV 544 del 1965 utilizzata da Ivan Capelli in due edizioni della Winter Marathon; una P1800 del 1961 e una 1800 ES, icone dello stile della Casa svedese). Oppure per aver scelto la manifestazione scaligera per presentare in anteprima nazionale

l'ultima novità, la nuova XC90. La Casa svedese infatti ha voluto fare ancora di più: ha preso l'occasione di Verona Legend Cars per festeggiare i vent'anni del Registro Italiano Volvo d'Epoca. Come? Organizzando a Verona il grande raduno annuale del registro. Nato come sodalizio esterno, dal gennaio di quest'anno il suddetto registro è infatti diventato un dipartimento interno della Casa. E a questa struttura la filiale Volvo italiana ha delegato il compito di promuovere la storia

del proprio marchio oltre che di comunicare i valori dei prodotti moderni Volvo attraverso la partecipazione a diverse iniziative. Sabato 9 maggio, con ritrovo all'interno di Verona Legend Cars, si sono così date appuntamento una trentina di vetture storiche svedesi. Che successivamente si sono incolonnate lungo le strade che collegano la città con il Lago di Garda. Nel pomeriggio, a fine manifestazione, l'iniziativa si è conclusa con un'esposizione delle auto nel centro cittadino.



NEI PANNI DEL RESTAURATORE

PASSIONE SEGRETA

Quella per i pulmini Volkswagen, un ricordo di papà, e più in generale per le auto d'epoca. Perché l'attore romano quando scende dal palco indossa la tuta e s'infila in officina, dimostrando anche qui una certa competenza e abilità. E ci anticipa un nuovo progetto televisivo

Testo e foto di **Alessandro Barteletti**





FUBRONCININO

L51308 ROMA

“Sono sempre stato un po’ capace con le mani: me l’ha trasmessa mio padre questa passione, che per me sognava un posto fisso e ferie pagate”

Bulli & Bulloni

Enrico Brignano, 49 anni, spinge la scocca di un Samba: apparteneva a un convento di suore e, finito il restauro, diventerà il mezzo ufficiale della trasmissione Bulli & Bulloni. In basso, dettagli del T2 di proprietà dell'attore: la scritta "Furgoncino Nino", un omaggio al padre che si chiamava Nino, e la targa Roma di cui va particolarmente orgoglioso.



Impugna cacciaviti, maneggia chiavi a snodo, gira in officina disinvolto come su un palcoscenico. Enrico Brignano, attore, comico, regista e presentatore TV, "showman" per dirla in una parola sola che va di moda oggi, l'abbiamo sorpreso con le mani nel sacco, anzi nel grasso, alle prese con motori, lamiere e impianti elettrici.

Da circa otto mesi il suo tempo libero Brignano lo passa così. Qui. In quest'officina in via Lucca 11 a Firenze, dove i clienti lasciano l'auto e si scattano un selfie con lui. "Che ve credete, prima de fa' l'attore io studiavo da congegnatore meccanico", dice fiero con quella parlata romanesca che è un marchio di fabbrica. "Sono sempre stato un po' capace con le mani, me l'ha trasmessa mio padre questa passione, sognando un tornio per lui e un posto fisso con le ferie pagate per me. Lui poi il

tornio se l'è comprato e io... beh, sono diventato attore, ma a casa ho sempre avuto un'officina mia con tutti i ferri" (lui dice "feri", con una erre sola, ndr).

Frese e mandrini, dunque, non sono mai mancati nella vita di Enrico Brignano, anche quando si è popolata di copioni e tournée. Ma la vera passione, oggi, è per le auto d'epoca e per il più classico dei pulmini, il Volkswagen Bulli. Brignano con il Bulli ci va in giro, lo parcheggia davanti al bar e va a prendersi un caffè con gli amici. Ti ci viene a prendere alla stazione, per portarti in quell'officina e raccontarti della sua passione, come ha fatto con noi. Perché, a parte la simpatia, Brignano e il Bulli hanno in comune un vissuto, episodi di vita reale, momenti di normale quotidianità. Come quel giorno di trent'anni fa iniziato con un telefono che squilla alle otto di mattina, seguito da una voce. "Le grida di mia madre: 'Cori... Cori... a tu' padre j'ha preso foco er furgone'. Mio padre, dovete sapere, faceva il fruttivendolo. Io inve-

ce avevo diciott'anni, e dormivo. 'Vai!' strillava lei. E io: 'Vado, ma dove vado?'. Lei, imperterrita: 'Vai! Sbrigate!'. Mio padre per fortuna faceva una strada sola, sempre quella, andata e ritorno, quindi lo trovai lì, col furgone in fiamme, la frutta affumicata e un traffico bestiale dietro di lui. Sembrava la scena di un telefilm americano, andò a finire pure sul giornale. Papà era disperato perché quello era il suo unico mezzo di lavoro e il meccanico gli disse poi che non c'era niente da fare, che non si poteva sistemare, che bisognava comprarne uno nuovo".

Fine della storia: arriva il furgone nuovo, il successo come attore per Enrico e quell'episodio finisce tra i ricordi lontani. Finché quattro anni fa, nel 2011, il papà viene a mancare e nella mente di Enrico riaffiora l'immagine del furgone, tutto bruciato, che prende la strada del demolitore. "Non voleva essere una cosa commovente ma un ricordo tenero, così una sera mi sono messo a cercare su Internet. Sapevo che era un Volkswagen e mi ricordavo alcuni dettagli: era un T2 del 1973, il modello a frecce alte. Ne ho trovato uno in vendita, dello stesso colore verde, pure con la stessa targa Roma, Roma L, e l'ho comprato".

CIAK, SI RESTAURA

Come Brignano sia finito a indossare la tuta da lavoro nell'officina di Firenze di cui vi abbiamo raccontato è un'altra storia ancora. Tutto nasce da un incontro casuale, avve-









↳ nuto a settembre dell'anno scorso: Enrico è in tournée a Prato negli stessi giorni e nella stessa zona in cui si tiene un raduno di figli dei fiori. Tra i partecipanti ci sono anche Mauro Altamore e Giacomo Nucci, entrambi fiorentini e soprattutto appassionati di Bulli, vera icona della generazione hippie. Mauro è il responsabile della T1 Specialist, un'azienda che si occupa proprio della ricerca e

del restauro di Bulli e che si appoggia all'officina di Giacomo (la "nostra" di Firenze...). "Avevamo portato alcuni pulmini", racconta Mauro che, da buon toscano, aspira tutte le C. "Enrico li vide e si avvicinò raccontandoci che aveva anche lui questa passione qui. Sicché lo invitammo col suo T2 a Firenze, e lui venne". Per Brignano è l'occasione per risolvere tutte le magagne e rendere perfetto il suo Bulli ma non finisce lì, perché in quell'officina avviene anche un altro fatto: Enrico si innamora del restauro.

Enrico, Giacomo e Mauro oggi sono amici e "soci di passione", come dicono loro. "Tenere in vita questi mezzi - spiega l'attore - è continuare a essere un po' giovani anche noi. A raccontarci che il tempo passa ma noi non invecchiamo. Ci piace così tanto quest'idea che adesso c'è venuta voglia di fare una trasmissione televisiva". Si chiama Bulli & Bul-

loni e hanno già prodotto una puntata zero. "Il piano è questo: partiamo con un pulmino (un Samba attualmente in restauro, primo intestatario un convento di suore, ndr) e andiamo a caccia di persone che vorrebbero rimettere in sesto una vettura di quelle che hanno segnato la loro vita. Quelle più comuni: una 600 Multipla, una 500 Giardiniera, magari una 2 CV. Soprattutto vogliamo raccontare la storia di chi le ha avute".

Storie normali, insomma, come la sua con il T2. Guardiamo il Bulli con attenzione e notiamo una scritta sul muso, "Furgoncino". Come Furgoncino? C'è una sillaba, un "ni" di troppo. Pensiamo a un errore e lui se ne accorge: "Sì perché questo è un pulmino - ci spiega con un accenno di sorriso - mentre quello di mio padre era un furgone. Mio padre si chiamava Antonino, ma per tutti era Nino, allora l'ho chiamato così: FurgonciNino". **R**

Società di passione

Frequentando l'officina di Giacomo Nucci e seguendo le attività della T1 Specialist di Mauro Altamore, Brignano si sta specializzando lui stesso in lavori di carrozzeria e di meccanica. Non mancano poi momenti di convivialità, come il pranzo apparecchiato su un ponte sollevatore a base di fave, pizza bianca e pomodori freschi.





UN CAR DESIGNER COME REPORTER

OCCHIO CRITICO

Le 50 candidate alla Coppa d'Oro e al titolo di "Best of Show" viste con lo sguardo di un inviato d'eccezione: Paolo Martin. L'autore della Ferrari Modulo e di numerose altre vetture ha fatto da Cicerone per Ruoteclassiche nel tempio dell'eleganza automobilistica italiana. Ecco le sue impressioni. E i suoi ricordi. A volte al vetriolo

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





“**F**ra di noi le chiamavamo ‘Bertonate’. Era un modo di dire all’interno della Pininfarina quando Bertone presentava una concept estrema”. È con qualche pudore che Paolo Martin svela questo ricordo di “intimità” aziendale degli anni 70. Vorrebbe pentirsi subito dopo averlo svelato, ma ormai gli è scappato.

A rammentarglielo è la linea spigolosa e futuristica della Lamborghini Countach LP400 esposta nel giardino di Villa d’Este, a Cernobbio. “Una vettura che ha fatto storia, molto sfacciata e arrogante. Un po’ puttana, dove la mano di Gandini è riconoscibilissima” conclude senza giochi di parole il nostro inviato speciale. Per chi non lo rammentasse (ne abbiamo parlato su Ruoteclassiche n. 312, dicembre 2014) Paolo Martin è uno degli stilisti più originali della sua generazione, oltre che l’autore di una delle più famose e incredibili concept car: la Ferrari Modulo, disegnata alla fine del 1967, quando si trovava alle dipendenze della Pininfarina.

È con lui, ex designer di Michelotti, Bertone, Pininfarina e Ghia, che Ruoteclassiche ha deciso di assistere quest’anno al Concorso di Eleganza di Villa d’Este. Le domande che una simile opportunità avrebbero sollecitato, come è facile immaginare, sarebbero state molte.



Le Ferrari più eleganti

In grande, la Ferrari 166 MM Barchetta del 1950 ex Gianni Agnelli, l’unica bicolore delle 27 costruite dalla Touring. A Villa d’Este ha vinto la Coppa d’Oro e il Premio BMW Group Italia. Oltre che la coppa virtuale assegnata dal nostro inviato Paolo Martin. Qui a fianco la Ferrari 250 GT Spider California del 1958, la più elegante tra le 50 concorrenti secondo Aldo Brovarone.

“Oggi disegnare un’auto è molto più facile di un tempo, con i computer si risolve qualsiasi problema” è la sua prima considerazione. “Una volta invece non potevi nemmeno costruirti un faro: i fari erano quelli e con quelli dovevi adattarti. Stessa cosa con i vetri: erano dritti o cilindrici. Oggi invece non ci sono limiti”. Le limitazioni provocate soprattutto dall’impiego di fari e vetri di forma imposta si notano infatti nel primo gruppo di auto che incrociamo. Sono quelle radunate nella classe “Alta Sartoria: l’ultima stagione delle coupé artigianali”. Auto costruite dal ‘52 al ‘61, ancora molto vicine alla fine del periodo bellico nelle quali Martin nota forme dettate dalla voglia di ostentazione tipica dei periodi di rinascita economica. “C’è ancora molta manualità nelle loro carrozzerie, e forme che si rincorrono” spie-

ga. Tra le grandi, parliamo della Ferrari 212 Europa di Vignale del 1952 (“non ricordo se il disegno era di Michelotti. Ha i finestrini piccoli, come si usa oggi, per via della curvatura del padiglione che limitava la discesa dei vetri”) o della Ferrari 250 GT Europa (1954), sempre di Vignale; dell’Alfa Romeo 1900 SS Ghia (1954), della Jaguar XK 140 Zagato (1957) e della Osca 1600 GT Touring (1961).

L’alta sartoria è di casa a Villa d’Este, dove le vetture in concorso sono distribuite in nove classi (vedi box nella pagina a fianco). Che cosa rappresenti questo straordinario evento per un appassionato di auto storiche è infatti risaputo: uno scenario mozzafiato sul Lago di Como, le 50 vetture disposte nel giardino dell’hotel una accanto all’altra (lo spazio è ristretto), il rito della giuria di esperti che s’intrattiene ➔



Reunion con stile
Aldo Brovarone, a sinistra, e Paolo Martin, ex colleghi nei primi anni 70 al Centro Stile Pininfarina. Poco noti al grande pubblico, sono gli autori di auto indimenticabili. Di Brovarone sono la Dino 246 GT, la Ferrari Superfast, la Peugeot 504 e la Lancia Gamma Coupé.



Giallo carioca
Qui sopra la Pegaso Cupula del 1952, che si è aggiudicata il Young People's Award del pubblico under 16. "Più una stranezza che una novità stilistica" secondo Paolo Martin. A fianco, una BMW 507 del 1957. "All'epoca mi piaceva molto, esprimeva potenza ed eleganza" dice Martin, "oggi, osservandola in mezzo alle altre la sua forza un po' si smorza".



↓ COPPA D'ORO, "BEST OF SHOW" E...

TUTTE LE INCORONATE

Tradizione rispettata anche nelle divergenze tra i giudizi della giuria popolare e quella degli esperti. Mentre la prima ha assegnato sia la Coppa d'Oro, sia il premio BMW alla Ferrari 166 MM ex Gianni Agnelli, la giuria degli esperti, presieduta da Lorenzo Ramacciotti, ex direttore del Design Pininfarina ed ex capo del Design di Fiat Chrysler, ha assegnato il premio "Best of Show" a un'Alfa Romeo 8C 2300 Spider Zagato del 1932 (foto qui sotto). Ecco tutti i premiati classe per classe.

- Stravaganza in movimento** Mercedes-Benz 540 K Spezial Roadster, 1937
- Antidepressive** Alfa Romeo 8C 2300 Spider Zagato, 1932
- Phantom Story** Rolls-Royce Phantom III Drophead Coupé Vanvooren, 1937
- Alta sartoria** Ferrari 250 GT Europa Berlinetta Vignale, 1954
- Piloti gentlemen** Maserati A6G/2000 Berlinetta Zagato, 1956
- Hollywood sul lago** Lancia Aurelia B52 Spider Pinin Farina, 1953
- L'arrivo dello sportivo** Ferrari 365 GTS/4 Daytona, 1972
- Mai abbastanza veloci** Lamborghini Miura SV, 1971
- Due posti contro il cronometro** Maserati 60/61 Birdcage Allegretti, 1959



↓ A. LANGE & SÖHNE

L'ORA DEL VINCITORE

La tedesca A. Lange & Söhne, per la quarta volta sponsor del concorso, ha realizzato per l'occasione il prezioso Lange 1 Time Zone "Como Edition" (in oro bianco, con stemma dell'evento). È stato consegnato dal Ceo della maison Wilhelm Schmid al proprietario della vettura insignita del titolo di "Best of Show".



↓ BMW ART CAR

IN MOSTRA GLI ANNI 70

Come ogni anno, dal 2009, il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este è patrocinato dalla BMW. Che all'interno della manifestazione di Cernobbio organizza alcune iniziative collaterali come mostre a tema e la presentazione mondiale di una concept car (quest'anno è stata la volta della BMW 3.0 CSL Hommage). L'esposizione tematica è stata invece all'insegna degli anni 70. "Seventies-style, the Jetset is back!" era la parola d'ordine. Che BMW ha rispettato portando a Villa Erba (a fianco di Villa d'Este) quattro "art car" realizzate negli anni 70 da artisti come Andy Warhol, Roy Lichtenstein, Frank Stella e Alexander Calder. Più l'ultima della serie, quella realizzata da Jeff Koons nel 2011.





Scene da bordo lago

Qui a sinistra, la sfilata di una Rolls Royce Phantom II Continental del 1933. Sotto le "Due posti contro il cronometro", con in primo piano una Maserati Birdcage del 1959. A centro pagina il prototipo BMW E25 Turbo e la più vecchia tra le presenti: una Farman A6B del 1925 (la prima a destra).



Nasce il made in Italy

In queste immagini due versioni della Ferrari 250 GT realizzate a cinque anni di distanza l'una dall'altra: a sinistra la 250 GT LWB Competizione del 1957 e, a destra, la 250 GT SWB del 1962. "A parer mio è in questi anni che prende forma e si affina lo stile italiano" dice Martin.





Incontri possibili solo qui
Nella foto, Martin scambia quattro chiacchiere con il proprietario della Rolls Royce Camargue del 1979 che aveva disegnato. Sullo sfondo, la vettura.

➔ per qualche minuto con ogni singolo concorrente e la sfilata delle candidate tra due ali di folla seduta a bordo lago. A cambiare ogni anno è solo il parterre delle regine, la selezione delle auto. Rare, rarissime, se non uniche, anche se quest'anno, a detta di un habitué come Corrado Lopresto "La presenza di numerose auto sportive di epoca moderna ha un po' tolto il sapore di esclusività ed eleganza che questa manifestazione in genere esprime". Ed è in questo contesto di collezionisti di tutto il mondo e di auto di ogni epoca (la più vecchia è del 1925, una Ferman A6B; la più recente del 1980, una BMW M1) che si snoda il nostro girovagare con Martin.

L'incontro con Aldo Brovarone, un ex collega della Pininfarina con cui Martin ha lavorato quattro anni, è l'occasione per fare un salto tra i ricordi. Aldo Brovarone, 88 anni ben portati e ricordi ancora nitidi, per chi non lo conoscesse è l'autore di auto come la Dino 246 GT, la Ferrari Superfast, la Lancia Gamma Coupé e molte altre. I due ex colleghi si danno ancora del lei e davanti a una Ferrari Daytona Spider cercano di risalire al reale autore di quel modello. "Fioravanti? No" sostiene deciso Martin. "L'auto è stata costruita modificando la scocca di una Ferrari 365 GTB/4 del 1967 realizzata da Scaglietti.

Non crede ai suoi occhi invece il concorrente della Repubblica Ceca quando scopre che l'autore della sua Rolls-Royce Camargue del 1979 è la persona che ha di fronte. Non lo conosceva, non sapeva. E Martin con lui è prodigo di spiegazioni. "Il cruscotto è il mio, ma il volante non è quello originale" dice Martin. "È nata insieme alla 130 Coupé, sullo stesso tecnografo. Anche se con un lignaggio diverso. Io di

questa vettura ho disegnato tutto in tre mesi, dalle coppe agli strumenti. In Rolls-Royce volevano una linea italiana, ma non è stata molto apprezzata dai puristi di quel marchio. Ritengo che rispecchi un'epoca. Forse ai tempi è stata una forzatura, o forse ha sbagliato la Rolls-Royce a chiedere di rompere gli schemi in modo così evidente, ma era un'auto italiana. Oggi non farei niente di diverso. Rivista dopo tanto tempo a me piace ancora. È imponente, ma equilibrata". Il proprietario, in brodo di giuggiole, propone accanto alla vettura l'immancabile selfie: incontri improbabili, che diventano realtà solo qui a Villa d'Este.

Più severo invece Martin è con una AMX/3 della American Motor Corporation disegnata da Giotto Bizzarrini nel 1970: "La trovo infantile. Riprende stilemi visti e stravisti all'epoca, come il lunotto concavo tipo Dino, la fiancata della Pantera, il frontale stile Miura. Ha un po' di tutto. Non m'ispira". Dove invece Martin rimane sbalordito è davanti alle forme equilibrate ed eleganti della Ferrari 166 MM Barchetta appartenuta a Gianni Agnelli. "Mi piace molto" ha detto osservandola per la prima volta da vicino, "mi piacciono le sue proporzioni, il contrasto tra i vetri del parabrezza che riprendono la disposizione delle vecchie vetture e la linea elegante della Touring. Azzeccata anche la scelta del bicolore. Se all'epoca avessi avuto 25 anni e un sacco di soldi l'avrei sicuramente comprata". Martin l'ha premiata con la Coppa d'Oro virtuale qualche ora prima che lo facessero gli invitati della giornata di sabato e il pubblico del giorno dopo. È stata lei infatti la vincitrice del concorso, anche se "Best of Show" è stata eletta un'Alfa Romeo 8C 2300 del 1932. La classe non è acqua. **R**

➔ ASTA RM & SOTHEBY'S

CAVALLINI AL TOP

Auto spettacolari in un ambiente unico: è stata presentata così l'asta di RM-Sotheby's organizzata in occasione del concorso di Villa d'Este. Una sfida raccolta da una folla di interessati che ha premiato gli organizzatori acquistando 34 dei 39 lotti in catalogo (87%). Top price per una Ferrari 212 Export Barchetta del 1952 realizzata da Touring (foto in basso) battuta a 6,2 milioni di euro (con i diritti d'asta), una quotazione che ha bruciato il record precedente (2,3 milioni di euro). Inventuti invece i due lotti più prestigiosi della serata: una Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione del 1960 (rifiutata l'offerta di 9,1 milioni di euro) e una Ferrari 250 GT Spider California SWB del 1961 per la quale è stata respinta l'offerta di 10,25 milioni di euro. Vendute ai valori di stima una Ferrari 288 GTO del 1985 (1,904 milioni di euro) e record per una F40 del 1991, aggiudicata al prezzo di 1.008.000 euro.



CARISMA, FANTASIA E RIGORE TECNOLOGICO

L'UOMO CHE SEGNÒ L'ALFA

Cent'anni fa un ingegnere napoletano trapiantato a Milano acquista la Anonima Lombarda Fabbrica Automobili e getta le basi per la creazione di un mito automobilistico. Di lui si sa poco, gli storici quasi lo ignorano, ma il suo contributo per la fama dell'Alfa Romeo è fondamentale. Ecco chi era Romeo. E com'è diventato immortale

Testo di **Gilberto Milano** - foto **Alfa Romeo Automobilismo Storico-Centro Documentazione**

Curiosa la vita, a volte. Si cerca di pianificarla seguendo le proprie predisposizioni, si studia per raggiungere un obiettivo e poi basta un semplice fatto casuale, una metropolitana presa o non presa, un orecchino che cade in ascensore o un incontro fortuito per cambiare per sempre il destino di una persona.

Non sono cose che accadono solo nei film. Sono nati così grandi celebrità, grandi amori, grandi scoperte e grandi imperi industriali. Per Nicola Romeo il destino ha voluto che un determinato giorno salisse su un determinato treno Bruxelles-Liegi e che si sedesse in un determinato scompartimento. Uno a caso. Una chiacchierata con il vicino di posto e per lui è cambiata la vita. Senza quel fatto l'A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, ex Darracq) non sarebbe mai diventata Alfa Romeo. E invece di un geniale imprenditore, capace di dare fama universale a un marchio automobilistico, avremmo probabilmente avuto un bravo ma frustrato capostazione a Tivoli. Era quello infatti il lavoro che nel 1902 attendeva in Italia Nicola Romeo. Il giovane napoletano (era nato il 28 aprile 1876 a Sant'Antimo, paesino a 12 chilometri da Napoli) lo aveva accettato dopo aver cercato lavoro invano in Francia, Belgio e Germania. Certo, il caso ha condizionato la sua

vita, ma Nicola Romeo ci ha messo anche del suo perché ciò accadesse. Nato in una famiglia numerosa e di condizioni modeste (il padre era un maestro elementare), Nicola riesce con grandi disagi a diventare ingegnere civile nel 1899. E successivamente a prendere una seconda laurea in ingegneria elettrotecnica all'università di Liegi. Solo un giovane con un carattere forte e con un grande spirito di sacrificio (da studente copriva a piedi il percorso fino all'università e ritorno) sarebbe riuscito in quell'impresa. Nicola infatti è tosto, intelligente, brillante e le poche notizie che si hanno su di lui (una grave lacuna degli storici italiani) lo tratteggiano anche come ottimista, allegro, socievole. Daniela Maestri Romeo, una delle nipoti, lo descrive così in un'intervista rilasciata a Ruoteclassiche nel giugno 1989: "Era una persona amabilissima, gentile, con un carisma notevole. Una personalità composita: da un lato la generosità, la fantasia, la disponibilità, anche l'autoironia; dall'altro il rigore tecnologico, la volontà di studiare, di verificare, di puntualizzare".

La sua è una delle poche testimonianze umane su quest'uomo piccolo, precocemente calvo, con due folti baffi fuggenti e due occhi vispi e curiosi da uomo intelligente. Un uomo che ha saputo con le sue intuizioni rendere grande e famoso nel mondo il nome di un'azienda nata anche lei quasi per caso. Sono queste sue qualità umane, questa facilità di cucire rapporti con gli altri, questo la-





Un napoletano a Milano

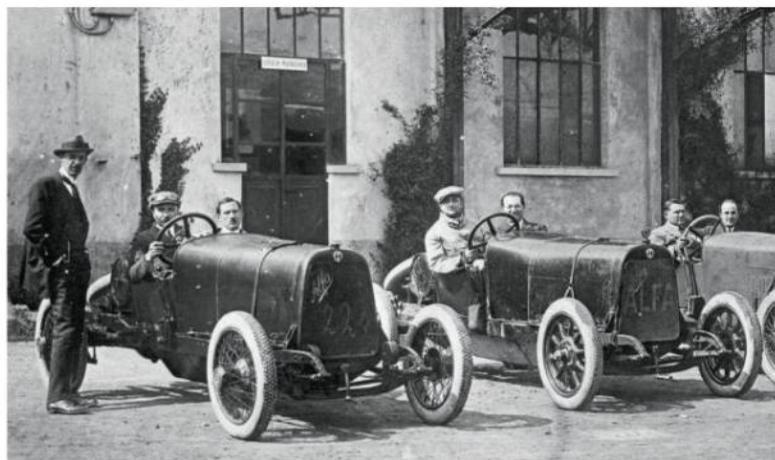
Coppola larga, due vistosi baffoni, occhi vispi e un sorriso furbo che illumina il viso; Nicola Romeo appare così in quasi tutte le immagini che lo ritraggono. Ma dietro quell'aria gioviale e schiva si nascondeva un imprenditore determinato, arguto, con una visione moderna e internazionale dell'impresa.

Qui sopra, una pubblicità dell'A.L.F.A. 24 HP del 1910.

Nicola Romeo intuisce che le auto e i successi sportivi ottenuti con le corse servono da traino per la vendita



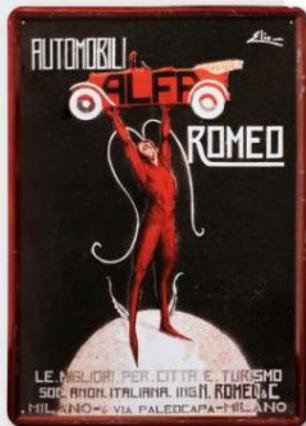
Imprenditore a tutto campo
Qui sopra, una A.L.F.A. Tipo Grand Prix del 1914; a destra Nicola Romeo negli anni 20. Qui sotto, Enzo Ferrari su A.L.F.A. 40-60 HP nel 1915; in basso, operai al lavoro al Portello. Dal 1915 al 1920 la produzione di auto sarà interrotta. Foto grande, la P2 dominatrice del G.P. d'Italia del 1924.

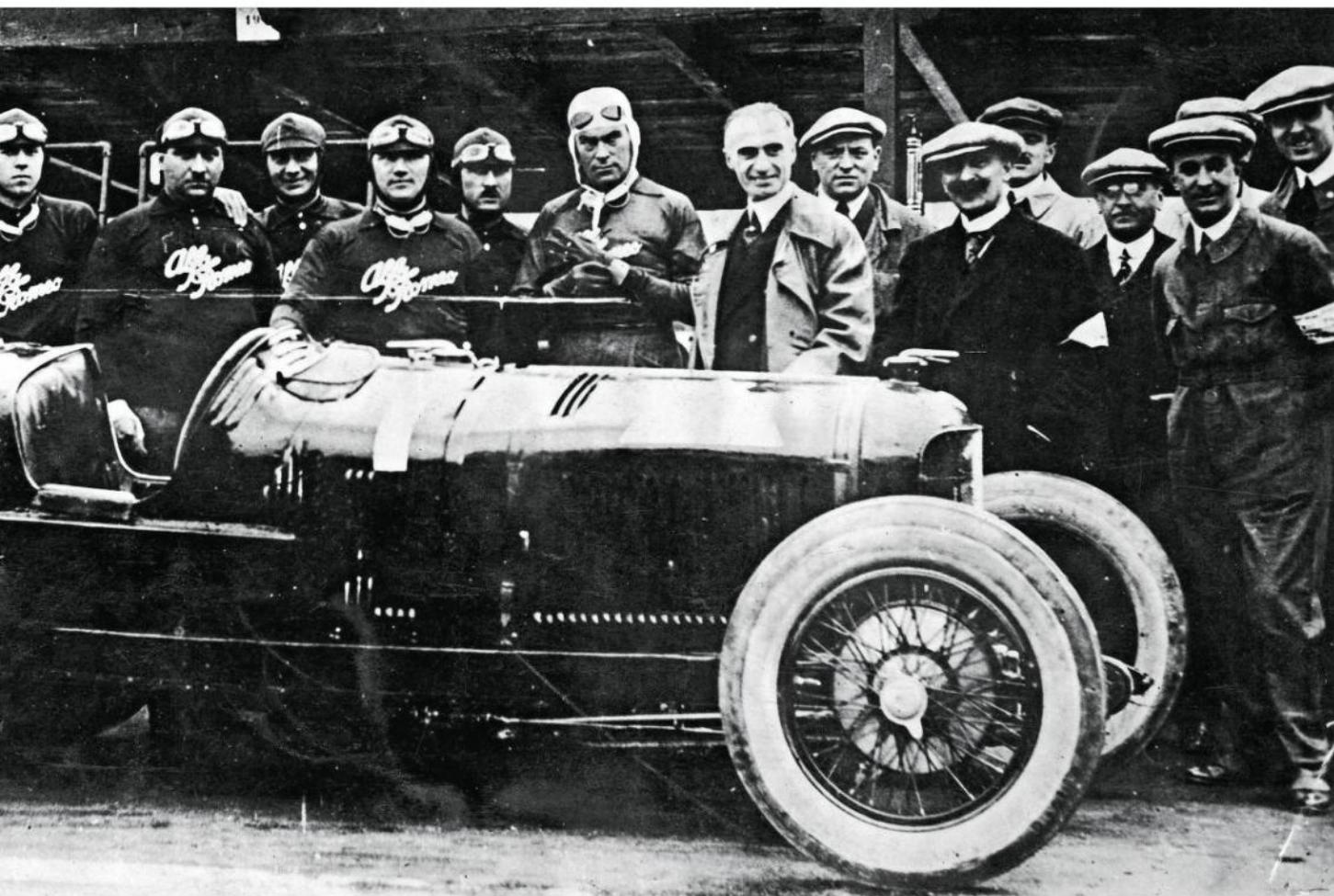


CON RUOTECLASSICHE

TARGA CENTENARIA

Con questo numero di Ruoteclassiche si arricchisce la nostra collezione di targhe d'antan (in edicola a 6,70 euro in più rispetto al prezzo della rivista). Quella che appare qui accanto è la riproduzione in metallo della stampa, realizzata nel 1919 da un artista che si firma semplicemente Elio, per pubblicizzare le "Automobili Alfa Romeo, le migliori per città e turismo". Storicamente è una piccola chicca, in quanto, per la prima volta associato al marchio Alfa compare il nome Romeo, in omaggio all'ingresso - esattamente cent'anni fa - dell'ingegnere napoletano nel controllo dell'azienda milanese, la quale il 3 febbraio 1918 confluisce appunto nella S.A. Italiana ing. Nicola Romeo & C.





↳ to “napoletano” del suo carattere, unito a una visione internazionale dell’industria e a un’ottima conoscenza dell’inglese, del tedesco e del francese che favoriscono su quel treno il contatto con un dirigente della Robert W. Blackwell & Co, azienda inglese specializzata nella fornitura di materiale ferroviario. Di lì a poco Romeo lo ritroviamo responsabile della filiale italiana della Blackwell. È l’inizio della sua carriera imprenditoriale. Nel 1904 fonda la Ing. Nicola Romeo & C., società per la costruzione e il commercio di macchine per l’industria mineraria. Nel 1906 diventa rappresentante per l’Italia della Hadfield (acciai speciali e materiale ferroviario); nel 1907 passa alla rappresentanza dell’americana Ingersoll-Rand (compressori) e nel 1909 apre a Milano un’officina di riparazione e montaggio dei macchinari importati dagli Usa. Un passaggio fondamentale.

È qui che la sua vita si incrocia con quella di Angelo Pogliani, amministratore di una banca locale che diventerà con Nicola Romeo gioie e dolori della sua avventura industriale. Romeo ha idee moderne, vincenti. E, soprattutto, ha il grande dono di saper sedurre gli interlocutori. Negli ambienti industriali vie-

ne infatti soprannominato “la sirena”. È bravo a stabilire rapporti politici e finanziari ed è grazie a questi che riesce a ottenere commesse importantissime. Nel 1914 ne ottiene una milionaria per la produzione di proiettili. La sua officina con 50 dipendenti non è però sufficiente a soddisfare le richieste dell’esercito. Il 2 dicembre 1915, su consiglio e con l’aiuto della banca di Pogliani assorbe l’A.L.F.A., società in liquidazione ma dotata di macchinari moderni e di strutture molto ampie. È in questo momento che A.L.F.A. e Nicola Romeo si incontrano. Solo nel 1918 però questa sarà incorporata nella Società Anonima Ing. Nicola Romeo & C. e sul logo Alfa comparirà il nome Romeo. Nella sua prima fase un matrimonio combinato non allo scopo di costruire automobili, bensì strumenti di guerra.

Romeo infatti dal 1915 abbandona la produzione di auto fino a quel momento portata avanti dall’A.L.F.A. (molto bassa, tanto da mandarla in liquidazione) e avvia quella di proiettili, granate, compressori d’aria, trattori, motori di aereo, lanciafiamme. Sarà questa l’attività principale dell’azienda fino al 1920, quando, finita la guerra, avvierà prima la produzione di prodotti per il trasporto ferrotran-

viario e aeronautico e, successivamente, di auto. Romeo intuisce infatti che l’automobile, e soprattutto i successi sportivi ottenuti con le corse, possono servire da traino per tutti gli altri prodotti. Pensa in grande. Si circonda dei migliori progettisti dell’epoca, dei piloti più bravi, e punta a sorprendere. Dal 1922 avvia la prima produzione in serie con la RL. Nel 1925 il tripudio: l’Alfa Romeo P2 vince il primo campionato del mondo della storia ed entra nella leggenda.

Le gioie però non cancellano i dolori. Nicola Romeo da anni è tormentato da problemi finanziari gravissimi, provocati dalla crisi economica del 1920 oltre che da una gestione industriale poco oculata. L’indebitamento diventa ingestibile e il 6 novembre 1926 l’Alfa Romeo passa sotto il controllo dello Stato. Il 28 maggio 1928 Romeo è costretto a lasciare ogni incarico aziendale. E anche se nel 1929 diventa senatore del Regno, la sua parabola imprenditoriale è finita. Morirà il 15 agosto 1938 a Magreglio (Como) dove si era ritirato con la moglie e i sette figli. Un destino triste. Nessuno però potrà mai cancellare la sua impresa più grande: aver portato il nome dell’Alfa Romeo in cima al mondo. Per sempre. **R**



UNA CONTROVERSA GRANTURISMO

MODERNARIATO TECNOLOGICO

Moto da intenditori, cara ed esclusiva. In Italia fu venduta in soli 201 esemplari.

Oggi molti collezionisti ancora la snobbano, perché troppo moderna.

La nostra protagonista, acquistata nel 2003 incompleta e radiata, ha trovato un appassionato milanese che sa apprezzarne il carattere contraddittorio

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Massimiliano Serra**



A

guardarla di sfuggita sembrerebbe una delle tante granturismo degli anni 80, dall'imponente e goffa carenatura, pesante e quindi per nulla sportiva. La tipica

livrea bianca, blu e rossa e i magnifici cerchi New Comstar anodizzati oro svelano però che si tratta di una Honda, sebbene su questo esemplare la marca non compaia né sul serbatoio né sulla carena.

Quelle che invece appaiono un po' dappertutto sono le scritte Turbo, quasi a rivendicare, in maniera ossessiva, una natura sportiva in contraddizione col suo aspetto. La Honda CX 650 Turbo, presentata nel 1983, deriva dalla CX 500 Turbo lanciata nel 1981 e come questa era frutto di un progetto decisamente ambizioso, che aveva visto la Casa di Tokyo realizzare per prima, forte della sua leadership tecnologica, una moto di serie sovralimentata con un turbocompressore.

Una soluzione decisamente di moda nei primi anni 80, adottata su larga scala dalle case automobilistiche per i propri modelli più spiccatamente sportivi. Il fatto è che di spiccatamente sportivo le Honda CX Turbo avevano ben poco; giusto una potenza per l'epoca notevole, in rapporto alla cilindrata: 82 CV per la 500 e 100 per la 650; non così rilevante però a fronte di un peso che era rispettivamente di 251 kg per la 500 e di 241 per la 650, avendo quest'ultima beneficiato di vari affinamenti costruttivi. D'altronde la meccanica di base era quella della pacifica Honda CX, con la trasmissione ad albero e con il com- ➔

Pieghe difficili

Impegnativa la guida sul misto stretto a causa del peso notevole, che ostacola i rapidi cambi di direzione. Si notino le ampie prese d'aria sulla carenatura per raffreddare il radiatore dell'acqua e il turbo, montato tra i cilindri.



↳ fatto bicilindrico a V stretto, che comunque si era prestato a meraviglia a un montaggio discreto del turbo. Le CX Turbo però vantavano l'esclusiva dell'iniezione elettronica gestita da una centralina molto evoluta per l'epoca, e di un controllo particolarmente sofisticato dell'accensione elettronica.

Le prime moto con turbocompressore di serie della storia non mancarono di destare l'interesse della clientela che voleva distinguersi con certe esclusive: in Italia la 500, nonostante un prezzo nel 1981 di quasi 9.500.000 lire, fu venduta in 306 esemplari, contro i 200 previsti dalla Casa; la 650, che nel 1983 costava oltre 11.000.000 lire, si fermò a 201. Pochi, certamente, in genere trattati bene e con parsimonia da proprietari forse timorosi di guasti che in verità non si manifestavano praticamente mai, e poi lasciati a dormire in garage per decenni. "La CX Turbo, la 650 soprattutto, è molto affidabile", conferma Maurizio Quaglia, 59 anni, di Milano, proprietario dell'esemplare del servizio, acquistato alla mostra-scambio di Lachiarella nel 2003. "D'altronde è una Honda e come tale vanta anche una componentistica di prim'ordine, finiture eccellenti e materiali di alta qualità. Basta guardare le plastiche della mia, che dopo 32 anni hanno subito solo deformazioni impercettibili. Quando l'ho vista, sapendo di che moto si trattava, non ho esitato a comprarla. All'epoca la Honda CX Turbo non era certo una moto da collezione e ancora oggi non è considerata tale, ma è comunque la testimonianza di un fenomeno, quello delle moto con turbocompressore, durato appena cinque anni e, in assoluto, uno dei migliori esempi di modernariato tecnologico. Questa moto sembrava in ordine, a parte le marmitte disintegrate e la gemma di una freccia anteriore mancante, ma era 'demolita', quindi senza targa; perciò l'ho pagata meno di 2500 euro". Quaglia, da anni collezionista di moto, pensava di aver fatto un

Scarichi condivisi

Le marmitte originali della CX 650 Turbo (a destra) sono introvabili. Questo esemplare monta quelle della CX 650, identiche, a eccezione dei paracalore. In alto, l'attuale proprietario, Maurizio Quaglia, 59 anni, di Milano.

L'estetica è decisamente datata, ma la rarità e la raffinatezza della meccanica conferiscono grande fascino a questa moto giapponese

ottimo affare, peccato che non si fosse accorto che mancava la centralina dell'iniezione elettronica, senza la quale la moto era ovviamente inutilizzabile. La centralina, le marmitte e la gemma delle frecce erano introvabili presso la rete di ricambi Honda. La gemma se l'è procurata comprando alla mostra-scambio di Norvego una CX 500 Turbo demolita, cannibalizzata e subito rivenduta a un amico. Come marmitte ha utilizzato quelle di una normale e ben più diffusa CX 650, rivettandoci le placche anticalore con la scritta Turbo delle sue originali.

La centralina, che negli anni 80 costava 3.500.000 lire, l'ha trovata presso un demolitore olandese, pagandola solo 700 euro. Il motore, il turbocompressore e il resto della meccanica erano in ottime condizioni, a dimostrazio-

ne del fatto che i 14.000 indicati dal contachilometri erano reali. "Tutto sommato mi è andata bene", riflette Quaglia, "perché per le moto degli anni 80, specie per quelle complesse e poco diffuse come le CX Turbo, il problema dei ricambi spesso può essere insolubile". Su strada la CX 650 Turbo si dimostra molto comoda, anche in due; è una moto veloce, grazie alla carenatura aerodinamica e protettiva, ma non può definirsi cattiva; d'altronde l'assetto turistico e il peso notevole non invitano alla guida aggressiva. L'effetto del turbo costringe a una guida riflessiva, d'anticipo, per contrastare il tipico ritardo del turbo, sia in rilascio che in accelerazione. "Basta farci l'abitudine e ci si può divertire, senza farsi male. Le moto pericolose sono altre". **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Bicilindrico a V raffreddato ad acqua
Cilindrata 673,55 cm³
Alésaggio 82,5 mm
Corsa 63 mm
Potenza 100 CV DIN a 8000 giri/min
Rapporto di compressione 7,8:1
Lubrificazione a carter umido, 3 litri
Iniezione elettronica Honda CFI
Accensione elettronica ad anticipo variabile.

Trasmissione Secondaria ad albero cardanico
Cambio in blocco a 5 marce
Frizione multidisco in bagno d'olio
Pneumatici, anteriore 100/90 V18,
posteriore 120/90 V17.

Ciclistica Telaio in tubi e lamiera stampata
Forcella oleopneumatica telescopica
Forcellone oscillante con sistema Pro-Link,
monoammortizzatore oleopneumatico
Freni ant. a doppio disco, post. a disco singolo
Capacità serbatoio 20 litri.

Dimensioni e peso Interasse 1535 mm
Lunghezza 2220 mm
Larghezza 730 mm
Altezza 1360 mm
Peso a secco 241 kg.

Prestazioni Velocità oltre 200 km/h.



L'età dell'oro

I cerchi (sopra) sono i New Comstar in lega leggera, con razze elastiche, esclusivi delle Honda anni 80.

La forcella monta il dispositivo antiaffondamento Trac. Specifica della Turbo l'iniezione elettronica (sopra, a sinistra). La strumentazione (a fianco) è di tipo automobilistico.

NUOVE PRETENDENTI IN GARA

TREMATE, LE DELTA SON TORNATE

A vincere è stata la Porsche 911 RS di Musti-Granata, ma questa edizione rimarrà impressa per aver visto schierata per la prima volta la moderna Lancia HF Integrale, vettura che segna un passaggio di generazione epocale. Niente sarà più come prima

Testo di **Alessandro Barteletti** - foto di **Max Bianchi/Race&Motion**

Esordio promettente

Al centro dell'attenzione la Lancia Delta, annoverate per la prima volta tra le storiche. Miglior piazzamento per "Pedro"-Baldaccini, quarti assoluti (nella foto).



Il francese Erik Comas, al volante di una velocissima Stratos, è giunto secondo con meno di 3 secondi di distacco

Rientro vittorioso

Nel suggestivo scenario del Sanremo Rally Storico (a destra), il passaggio della Porsche 911 RS di Matteo Musti e Francesco Granata, vincitori della trentesima edizione. Musti, ex campione di specialità, è rientrato proprio al "Sanremo" dopo un anno di fermo. Più in basso, da sinistra, la Skoda Felicia Super di Anttalainen-Rosberg (45° al traguardo); la Lancia 037 Rally di Covini-Brega (13°); la Fiat 127 Sport di Di Marco-Zambelli (43°); la Talbot Sunbeam Lotus di Ormezzano-Cavagnetto (14°).



La notizia più chiacchierata del Sanremo Rally Storico 2015, seconda prova del campionato italiano Rally, è stata la presenza della Lancia Delta Integrale. Non che fosse una cosa insolita vederla da queste parti: al "Sanremo" - quello "non" storico - la mitica vettura torinese ha infatti dominato ben sette edizioni consecutive, tra il 1986 e il 1992, con i successi di Alen, Biasion, Auriol e Aghini. Ma la novità è trovarla per la prima volta iscritta tra le storiche.

Quattro esemplari, per l'esattezza, nelle mani di Peter Zanchi (recordman di vittorie consecutive al Sanremo Rally Storico nel 1991-1992-1993), di "Lucky" (vincitore delle precedenti due edizioni), in coppia con Fa-

brizia Pons, di "Pedro" e del gentleman driver Carlo Falcone. "L'arrivo della Delta cambierà il volto di queste gare", ha commentato prima del via proprio Peter Zanchi. "È una vettura che segna il passaggio tra le auto storiche e quelle moderne: per questo spero che la sua partecipazione segni un punto d'arrivo e non di partenza. Il rischio? Perdere le peculiarità di questa specialità".

DOMINIO PORSCHE

Se la Delta ha animato il pre gara, protagonista della gara è stata invece la Porsche 911 RS di Matteo Musti e Francesco Granata con i colori della Island Motorsport. Il pilota lombardo, ex campione italiano di specialità, e il navigatore siciliano hanno conquistato la trentesima edizione del Sanremo Rally Storico balzando in cima alla classifica generale dopo la Mini Ronde notturna, quinta

delle undici prove speciali previste. Prima, fino a quel momento, la Porsche 911 RSR di Da Zanche-Mancuso, ostacolati da due forature. "Abbiamo avuto molta sfortuna", ha raccontato Da Zanche. "C'è stata quella in trasferimento tra la terza e la quarta prova speciale, che ci ha fatto pagare quattro minuti di ritardo al controllo orario. Poi, di nuovo, nella seconda tappa e lì ci siamo ritirati". Musti, rientrato dopo un anno di fermo proprio al "Sanremo", non ha nascosto l'emozione per la sua vittoria: "Abbiamo fatto una tappa tutta in rimonta. Vincere il rally di Sanremo, forse il più difficile del campionato, mi dà grande felicità".

L'unico a insidiare la Porsche di Musti-Granata nella seconda parte della gara è stato un nome che gli appassionati di Formula 1 dei primi anni Novanta ricorderanno, il pilota francese - ma con licenza ita-





liana - Erik Comas. Al volante di una velocissima Lancia Stratos, Comas e il suo navigatore Jano Vesperini hanno vinto le ultime quattro "speciali" chiudendo a meno di tre secondi di distacco dai primi. "È la seconda volta che arrivo secondo qui al 'Sanremo'", ha detto il pilota transalpino. "Due anni fa a sette secondi, quest'anno a poco più di due. La prossima sarà quella buona". Sul gradino più basso del podio ancora una Porsche, la 911 RSR degli svedesi Mats Myrsele ed Esko Junttila.

E a proposito di Delta, il miglior piazzamento l'ha ottenuto quella di "Pedro"-Baldaccini, nonostante una serie di forature nella prima parte della gara. "Sembrava impossibile farcela, con quei tre minuti persi", ha confessato dopo il traguardo "Pedro" che, in seguito a un'avvincente rimonta, ha ottenuto il quarto posto. **R**



Rimonta finale

Nella foto sopra, la Lancia Stratos HF dell'ex pilota di F1 Erik Comas e del navigatore Jano Vesperini, vincitori delle ultime quattro tappe e secondi in classifica assoluta. Ritirata la Delta di "Lucky" e Fabrizia Pons (a sinistra), 224 gare disputate da navigatrice, di cui 88 mondiali, e quattro titoli italiani femminili come pilota. Sotto, la Fiat 131 Rally Abarth del Team Bassano condotta dall'equipaggio svizzero Girardo Massimiliano-Girardo Giuseppe, giunta quindicesima al traguardo.



DALLE ORIGINI AL SUCCESSO PLANETARIO

THE AMERICAN DREAM

L'amicizia con Henry Ford, il rispetto per clienti e dipendenti, le vittorie in pista, le innovative idee di marketing e... quel "regalo" per tutti gli agricoltori d'America nel 1932. La storia di Harvey Firestone attraverso gli alti (e bassi) di un'azienda diventata il più grande produttore di pneumatici al mondo

Testo di **Roberto Sposini**



Erano indivisibili, fratelli di sangue si direbbe. E insieme hanno cambiata la storia dei trasporti. Li vedete qui sopra, immortalati in Florida nel 1931: Henry Ford (a sinistra), l'uomo che nel 1908 democratizzò l'auto con la sua Model T; Thomas Edison, proprio lui, l'inventore della lampadina a incandescenza; sulla destra, Harvey Samuel Firestone, l'uomo che, nel 1932, un trentennio dopo aver fondato la The Firestone Tire & Rubber Company, divenne un idolo fra i coltiva-

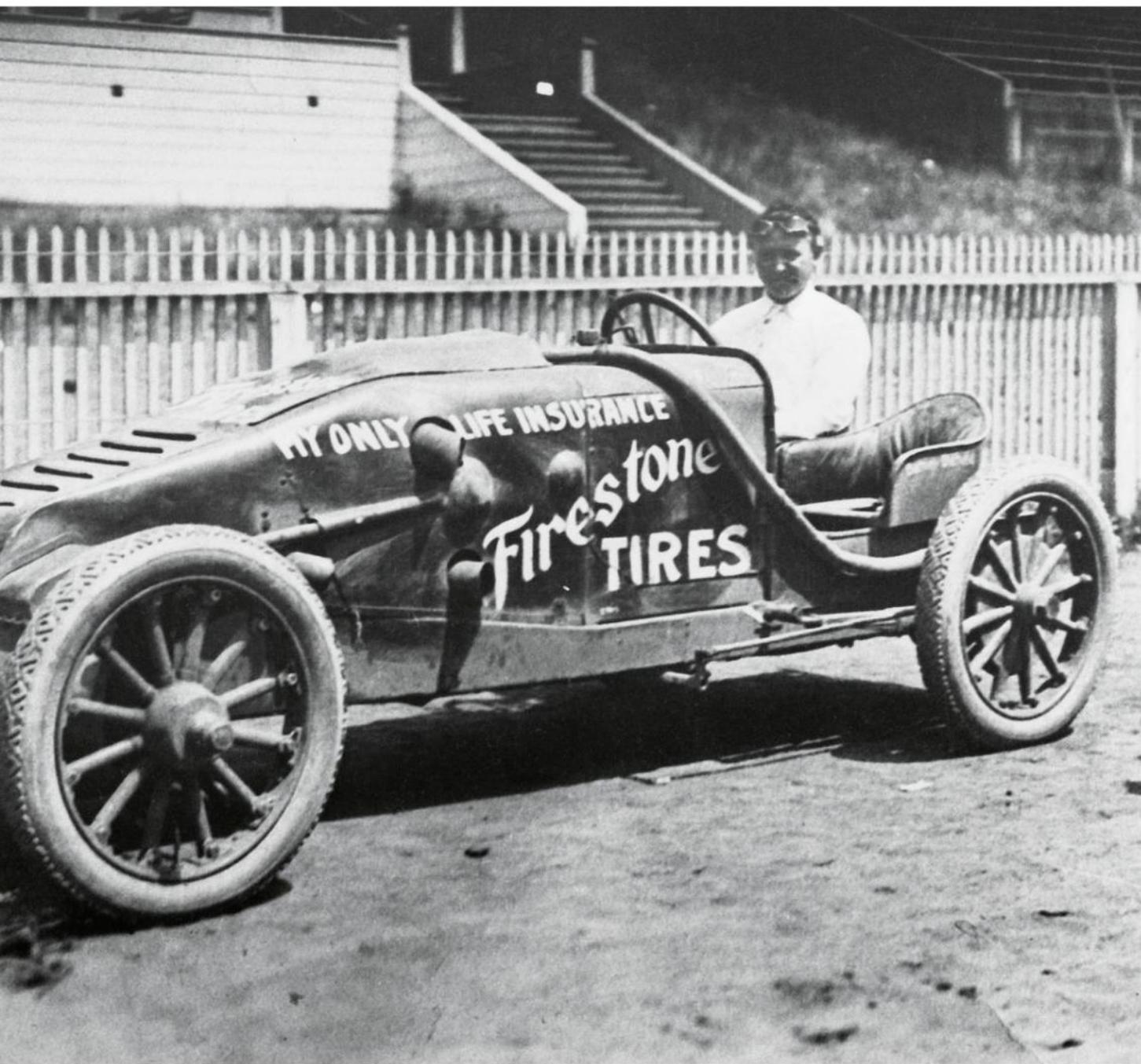
tori d'America inventando il pneumatico che mandò in pensione le ruote d'acciaio dei trattori. Insieme nel tempo libero, insieme negli affari, accomunati persino negli affetti (il nipote di Henry, William, sposò la nipote di Harvey, Martha). Insieme nell'esclusivissimo "The Millionaires' Club" dove, si narra, si facessero affari di milioni di dollari fra gentiluomini, semplicemente stringendosi la mano.

LA PRIMA COMMESSA MILIONARIA

Ma cominciamo da quel 20 dicembre del 1868, quando in una fattoria dell'Ohio nasceva Harvey S. Firestone. Non in mol-

ti avrebbero scommesso che il 3 agosto del 1900, ad Akron, Harvey a 32 anni sarebbe riuscito a fondare l'azienda destinata a diventare, seppur fra alti e bassi rocamboleschi, il più grande produttore di pneumatici al mondo. Ventimila dollari e altri trentamila in brevetti era il risicato capitale sociale. Tre anni dopo arriva il primo pneumatico, ma la svolta arriva nel 1906.

Il suo amico Henry Ford era alla ricerca di un pneumatico che di lì a un paio d'anni avrebbe equipaggiato la Model T. L'ordine, da vero record per l'industria di quegli anni, fu di 2000 treni di gomme. Un vero trampo-



lino di lancio e nel 1910 il fatturato della Firestone raggiunse il milione di dollari, dando il via a un'escalation di successi sportivi e industriali. Successi come la prima edizione della 500 Miglia di Indianapolis con Ray Harroun. E idee geniali come quella di costruire una ferrovia "privata" che unisse le piantagioni di gomma per spostare più facilmente le materie prime e i prodotti finiti. Fino all'attenzione che Harvey Firestone aveva per i suoi dipendenti: nel 1915 nasce il primo giornale dedicato ai dipendenti, l'anno dopo la Firestone Bank, per arrivare al 1918, quando ai lavoratori viene propo-

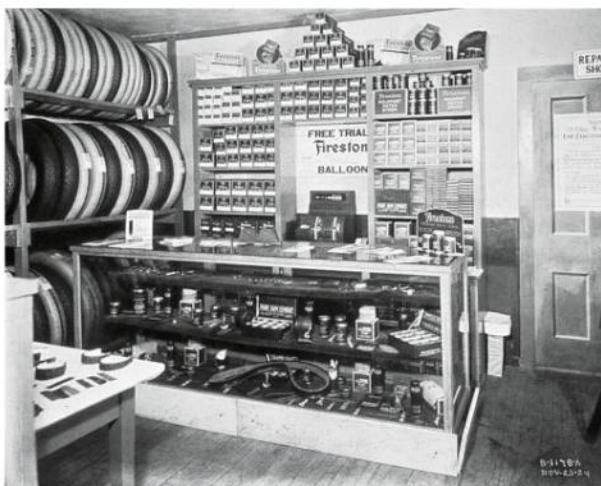
sta un'assicurazione gratuita sulla vita. Intanto l'escalation produttiva continua: nel 1920 si festeggiano i 5 milioni di pneumatici prodotti, nel '28 apre il primo stabilimento Oltreoceano, a Brentford, in Inghilterra.

E nel 1930 un altro colpo di genio: nasce "Voice of Firestone", il primo programma radiofonico sponsorizzato da un'azienda, una pietra miliare nella storia del marketing. Intanto l'evoluzione del prodotto procede spedita, sul fronte delle competizioni e con il lancio, nel '32, del primo pneumatico a bassa pressione per i trattori agricoli con la campagna "Put the Farm on Rubber". Il 

Come fratelli di sangue

Nella pagina accanto, seduti, Henry Ford (a sinistra), Thomas Edison e Harvey Samuel Firestone, fotografati a Fort Myers, Florida, nel marzo del 1931. I tre erano legati da profonda amicizia, ma anche da progetti industriali comuni. Edison, per esempio, aiutò Firestone negli studi sulla gomma sintetica.

Il pilota Barney Oldfield (in alto) a Indianapolis nel 1909: sul cofano la frase "La mia unica assicurazione sulla vita" divenne una delle migliori pubblicità per Firestone.



Il cliente prima di tutto

L'attenzione per il cliente è prioritaria per il marchio. Nel 1926 nascono negli Usa i primi Firestone Tire & Service Center dove, insieme ai pneumatici, sono in vendita anche articoli per la casa. Sopra a destra, il pneumatico che vinse la "Indy 500" nel 1941.

➔ 7 febbraio 1938 Harvey Samuel Firestone muore nel sonno nella sua casa di vacanza a Miami Beach. Ma la gestione rimarrà in famiglia ancora a lungo. Passata indenne attraverso la Grande depressione e il secondo conflitto mondiale, nel 1955 Firestone diventa il più grande produttore di gomma del mondo, con un milione di chili prodotti al giorno. E, nel 1959, gli stabilimenti sono 71 in 19 Paesi. Il resto è quasi storia recente.

Nel '68 Graham Hill trionfa in F1 e Firestone entra nelle prime 50 aziende americane, diversificando la produzione dai tessuti spalmati alle calzature. Ma deve anche vedersela con la crisi petrolifera. Comincia un periodo buio: l'uscita dalle competizioni nel 1975 e, pochi anni dopo, lo storico richiamo di 400.000 pneumatici radiali modello 500 per difettosità che di fatto mise fine alla lunghissima collaborazione con Ford. Non saranno anni facili. Fino al maggio 1988, quando Firestone, condividendo valori e innovazioni tecnologiche, ma anche beneficiando di nuovi capitali, si fonde con la giapponese Bridgestone dando vita al più grande costruttore di pneumatici al mondo.

Forse nemmeno Harvey 115 anni fa avrebbe sperato tanto... **R**

Un po' di italianità

Calzava pneumatici Firestone la Dino 206 GT Berlinetta nella versione del 1966 (a centro pagina). Il furgone Ford del Centro Ricerche Sviluppo Italiano di Firestone (a destra) impegnato nei test invernali insieme a una Fiat 125.





You should hear what Enzo Ferrari says about Firestone tyres!

“Abbiamo scelto le gomme Firestone per la nostra automobile dopo aver confrontato i risultati delle prove su strada. Le gomme Firestone hanno dimostrato la resa più alta.”

In English please Mr. Ferrari.

“We chose Firestone tyres for our automobiles after comparing the results of road tests that we made. These new tyres have shown themselves the best we tested.”

Thank you Signore.



F100 RADIAL

Don't worry if you don't happen to own a Ferrari. We're just as particular about all the tyres we make.

Firestone

Get the feel of Firestone on your car



Sul podio coi campioni

In alto, Graham Hill dopo la vittoria in F1 del 1968. Qui sopra, Mario Andretti; a sinistra, la sua Ferrari 312 B. Entrambi i piloti hanno vinto con pneumatici Firestone. Tanto che nel 1967 uscì la pubblicità che vide Enzo Ferrari (in alto a sinistra) come "testimonial" d'eccezione.

IL RILANCIO EUROPEO

RITORNO IN GRANDE STILE

Negli anni 30 per farsi pubblicità Harvey Firestone s'inventò il programma radiofonico "The Voice of Firestone". Oggi, per le stesse ragioni e per il ritorno da protagonista sul mercato europeo, Firestone riscopre il legame con la musica e lancia il Music Tour. Obiettivo dell'iniziativa, che prevede la sponsorizzazione dei più importanti festival di quest'estate in Spagna, Germania, Francia, Polonia, Italia e Regno Unito, è riaffermare le caratteristiche dinamiche e sportive del marchio. Ma anche festeggiare l'arrivo di nuovi prodotti, come il Multiseason (a destra), un M+S appena lanciato e che può essere montato anche su alcune storiche (le misure su www.firestone.it). Per gli appassionati di musica sarà possibile diventare l'inviato speciale di Firestone a "Rock In Roma", l'importante evento con oltre 22 concerti di artisti italiani e internazionali, dal 14 giugno al 6 settembre. Per candidarsi, fino al 16 giugno, www.music.tour.firestone.it



FIRESTONE PRESENTS

Firestone MUSIC TOUR

28.05 - 30.05 PRIMAVERA SOUND SPAIN	19.06 - 21.06 MUSICARE FESTIVAL GERMANY	01.07 - 04.07 OFFICIN FESTIVAL POLAND
03.07 - 05.07 MAIN SQUARE FRANCE	14.06 - 06.09 ROCK IN ROMA ITALY	28.08 - 30.08 READING UK

FORT WORTH (TEXAS)



LIQUIDATO IL SUPER GARAGE

Tutte vendute le 78 auto della collezione Andrews (padre e figlio), con il 46% dei lotti aggiudicato a prezzi anche molto più bassi della stima d'asta. Top price per una Ferrari 400 Superamerica SWB e quotazioni elevate per le americane. Nuovo record per una Mercedes 300 SL Roadster del 1959 (1.642.000 euro); quasi 70.000 euro (folia pura!) per una Fiat 500 Jolly Ghia

Testo di **Gilberto Milano**



1 **CHEVROLET CORVETTE**
CON MECCANICA A VISTA, 1965
Stima d'asta € 900.000 - 1.250.000
Venduta a € 641.000

Una Corvette Sting Ray trasformata dalla GM per mostrare gli organi meccanici della vettura. Aggiudicata per una somma molto inferiore alla stima d'asta.

2 **PACKARD TWELVE COUPÉ**
DIETRICH, 1934
Stima d'asta € 2.150.000 - 2.700.000
Venduta a € 3.747.200

Battuta a un prezzo molto più elevato di quello stimato (secondo nella top ten dell'asta). È la Packard più costosa di sempre, una delle cinque coupé Dietrich rimaste. Nel 2005 è stata Best in Class a Pebble Beach.



3 CADILLAC V-16 CONVERTIBLE MURPHY, 1930

Stima d'asta € 900.000 - 1.250.000
Venduta a € 1.725.700

Prezzo ben oltre la stima d'asta anche per questa Cadillac, la prima auto con motore 16 cilindri prodotta in serie negli Stati Uniti. Best in class a Pebble Beach nel 1997, ha un secondo parabrezza per i passeggeri dei sedili posteriori. Con lei, sono state 15 le auto aggiudicate a valori superiori al milione di euro.



3



4

4 FERRARI 400 SUPERAMERICA SPIDER SWB, 1962

Stima d'asta € 6.275.000 - 7.620.000
Venduta a € 6.853.400

Nuovo record per questo modello nonostante il prezzo finale compreso nella stima d'asta. Segno di come l'asticella delle richieste si sia ulteriormente alzata. Il 14 marzo 2015, ad Amelia Island, un modello simile è stato aggiudicato a circa 800.000 euro in meno.

5 CUNNINGHAM C3 VIGNALE, 1953

Stima d'asta € 805.000 - 1.075.000
Venduta a € 779.000

Sembra una Ferrari e invece è una vettura con un cuore americano (V8 Chrysler) che indossa un elegante vestito italiano. Rimasta allo stato di prototipo, è anche la prima vettura costruita dal carrozziere torinese per l'imprenditore e pilota d'Oltreoceano. Prezzo inferiore alla stima.



5



6

6 DUAL-GHIA CONVERTIBLE, 1957

Stima d'asta € 358.000 - 425.000
Venduta a € 384.600

Nata nel 1956 e chiusa nel 1958, la Dual-Ghia è il frutto del sogno di Eugene Casaroli di costruire una vettura elegante a prezzo accessibile. Il motore è un V8 Dodge, il vestito di Ghia. Solo 117 le vetture prodotte, di cui appena 33 quelle ancora esistenti.

7 ASTON MARTIN DB2/4 DROPHEAD COUPÉ, 1953

Stima d'asta € 1.255.000 - 1.615.000
Venduta a € 1.183.325

Allestita da Bertone e disegnata da Giovanni Michelotti. Restaurata a fine anni 70, da allora è rimasta perfettamente conservata. Come del resto tutte le vetture che fanno o che hanno fatto parte della collezione di Paul e Chris Andrew, padre e figlio.



7



8

8 LINCOLN "INDIANAPOLIS STUDY" BOANO, 1955

Stima d'asta € 1.120.000 - 1.435.000
Venduta a € 1.084.715

Rimasta nel dimenticatoio fino al 2001 quando fece la sua comparsa a Pebble Beach, questa concept car firmata Boano si distingue come una delle più stravaganti e affascinanti vetture prodotte dalla creatività italiana. Venduta a un prezzo elevato anche se sotto la stima d'asta.

9 **SHELBY GT 350 R, 1965**
 Stima d'asta € 760.000 - 895.000
 Vendita a € 690.273

Uno dei 36 esemplari prodotti, superlativo esemplio di sportiva americana adattata alle competizioni. Nel suo palmarès una vittoria di classe alla 12 Ore di Sebring del 1967 e due campionati Usa. Vendita a un prezzo inferiore ai valori di stima.



9

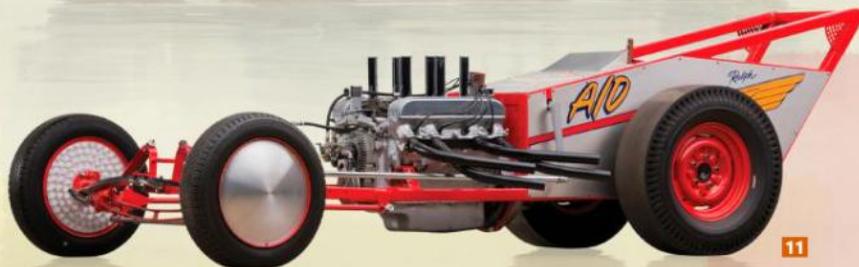


10

10 **SHELBY COBRA 289 COMPETIZIONE, 1962**

Stima d'asta € 1.970.000 - 2.330.000
 Vendita a € 1.775.000

Una cifra elevata, anche se poi risultata inferiore alla stima d'asta, per questa spettacolare Shelby Cobra 289 in condizioni da concorso. Fu la prima Cobra preparata per le corse venduta al pubblico. È anche stata per quarant'anni dello stesso proprietario.



11

11 **FLYING A GARAGE SPECIAL, 1958**

Stima d'asta € 22.500 - 36.000

Venduta a € 9.861
 Un pezzo di storia Usa al prezzo di un'utilitaria. Cose che capitano anche nelle aste. In realtà si tratta di una ricostruzione estremamente fedele di uno dei primi dragster apparsi all'epoca. A spingerlo è un motore V8 Buick riproposto con le specifiche di allora.

12 **FIAT 500 JOLLY GHIA, 1960**

Stima d'asta € 80.000 - 110.000
 Vendita a € 68.660

Le spiagge italiane sono sempre più richieste negli Usa e i loro prezzi in continua ascesa. Ma a tutto c'è un limite, pare. Di fatto l'esorbitante stima d'asta non è stata raggiunta. Anche se quasi 70.000 euro per una 500 Jolly Ghia sono sempre tantissimi.



12

13 **DUESENBERG MODEL SJ BOHMAN & SCHWARTZ, 1935**

Stima d'asta € 3.000.000 - 4.000.000
 Vendita a € 3.236.740

Progettata per l'attrice Mae West, è poi andata all'ereditiera dell'impero dolciario Mars. Monta un 8 cilindri di 7 litri sovralimentato capace di erogare 320 CV. Una delle Duesenberg più famose, citata in numerosissime pubblicazioni specializzate e non.



13

14 **LISTER CHEVROLET, 1959**
 Stima d'asta € 450.000 - 580.000
 Vendita a € 367.800

Un altro ibrido della Andrew Collection: carrozzeria e ingegneria sono inglesi, il motore è americano. Premiata in innumerevoli concorsi, perfettamente restaurata dagli esperti Lister, è considerata la più veloce sportiva del 1959 oggi disponibile.



14

15 **CHEVROLET CORVETTE GULF OIL, 1962**

Stima d'asta € 1.790.000 - 2.465.000
 Vendita a € 1.459.157

Una delle più significative Corvette da gara esistenti. Restaurata nel 2007 e acquistata da Andrew nel 2008, è pronta a cimentarsi in pista in qualsiasi momento. Un pezzo di storia della leggenda Corvette appartenuta a un prete luterano esperto di queste vetture.



15

ASTON MARTIN SUGLI SCUDI

Sedicesima asta monomarca di Bonhams in casa Aston Martin e nuovo record di vendita. Su un totale di cinquanta lotti sono tre le vetture che hanno superato il milione di euro di quotazione e 17 le invendute (34%). Da notare anche che il 25% delle auto era con guida a sinistra. Complessivamente i pezzi più pregiati non hanno trovato difficoltà a passare di mano, molti anche a quotazioni superiori alle stime d'asta. Soprattutto tra le convertibili. Il marchio inglese è infatti molto in auge in questo momento. E non solo tra i sudditi di sua Maestà.

1 ASTON MARTIN DB2 DROPHEAD COUPÉ, 1952

Stima d'asta € **340.000 - 410.000**
Venduta a € **309.752**

Solo 98 Drophead Coupé prodotte su 411 DB2 complessive. Questo modello vanta inoltre una quota di nobiltà per essere appartenuta per decenni al principe Bertil di Svezia. Restaurata nel 1990, ha la guida a destra ma il tachimetro in km/h.



1



2

2 ASTON MARTIN DB5 CONVERTIBLE, 1966

Stima d'asta € **1.500.000 - 1.700.000**
Venduta a € **2.118.816**

Il prezzo più alto della seduta è il suo: una delle sole 39 DB5 convertibili con guida a sinistra costruite e con numerosi aggiornamenti effettuati dall'ultimo proprietario, compreso il motore ripristinato secondo le specifiche Vantage.



4



3

3 ASTON MARTIN DB4 SERIES IV VANTAGE CONVERTIBLE, 1962

Stima d'asta € **1.300.000 - 1.400.000**
Venduta a € **2.078.983**

Dalla sua il fatto di essere stata l'auto dell'attore e regista Peter Ustinov oltre che una delle nove convertibili DB4 Series IV prodotte.

4 ASTON MARTIN DB4 SERIES IV CONVERTIBLE, 1962

Stima d'asta € **1.100.000 - 1.300.000**
Venduta a € **1.153.418**

Uno dei compromessi più riusciti tra prestazioni elevate, sontuosità degli interni, peso contenuto e linea elegante (firmata Touring). Solo 70 gli esemplari costruiti.

CALENDARIO ASTE

GIUGNO

6 HISTORICS AT BROOKLANDS CARS & MOTORCYCLES (GB)
A Weybridge, nel Surrey, a Sud-Ovest di Londra. www.historics.co.uk

13 OLDTIMER GALERIE INTERNATIONAL CLASSIC CAR AUCTION (CH)
Alla pista di pattinaggio di Zurigo. www.oldtimergalerie.ch

14 COYS ATHENS AUCTION (GR)
All'Astair Palace Resort di Atene. www.coys.co.uk/coys-cars.php

20 BONHAMS SUMMER CLASSIC SALE (GB)
A Oxford. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

20 H&H CLASSIC BURGHLEY HOUSE (GB)
Nel pressi di Stamford, nel Lincolnshire. www.classic-auctions.com

22 ARTCURIAL AUTOMOBILES SUR LE CHAMPS-ÉLYSÉES (F)
A Parigi. www.artcurial.com/en/departments/classic_and_racing_cars/

26 BONHAMS GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED (GB)
A Chichester. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

LUGLIO

5 ARTCURIAL - LE MANS CLASSIC LE MANS CLASSIC (F)
A Parigi, sugli Champs Élysées. www.artcurial.com/en/departments/classic_and_racing_cars/

11 H&H CLASSIC - CHATEAU IMPNEY (GB) CHATEAU IMPNEY (GB)
A Droitwich Spa, nel Worcestershire, poco a Sud di Birmingham. www.classic-auctions.com

12 COYS - BLENHEIM PALACE AUCTION (GB) BLENHEIM PALACE AUCTION (GB)
Nell'Oxfordshire, nei pressi di Woodstock. www.coys.co.uk

17 AUCTIONS AMERICA CALIFORNIA (USA)
Al Barker Hangar di Santa Monica. www.auctionsamerica.com

25 RM AUCTIONS & SOTHEBY'S ST. JOHNS' (USA)
In occasione del Concours d'Elegance of America. www@rmauctions.com

29 H&H CLASSIC THE PAVILLION GARDENS (GB)
A Buxton, 50 km a Sud di Manchester. www.classic-auctions.com

VENTISETTESIMO RADUNO NAZIONALE

Cuore Bugatti e vento nei capelli

Tanta passione (e 18 vetture) per la prima uscita stagionale, nell'Oltrepò pavese



FOTO DI MARINELLA TERZIOTTI

“Vive la Marque!” Il tradizionale saluto dei bugattisti è risuonato nell'Oltrepò pavese. Erano 18, in rappresentanza di nove modelli, le vetture della Casa di Molsheim che si sono trovate al castello di Cervesina. Scopo, aprire la stagione con una sgambata in pista al vicino Autodromo Tazio Nuvolari e qualche giro enogastronomico sui colli. Al raduno, il ventisettesimo organizzato dal Bugatti Club Italia, hanno partecipato solo biposto a ruote scoperte. Quasi tutte nelle varie interpretazioni del blu Francia, ovviamente, ma un paio rompevano con la tradizione cromatica. Molte erano conservate o mostravano restauri datati e tanti segni d'uso, a sottolineare lo spirito dei bugattisti: le vetture

devono essere vissute e utilizzate, indipendentemente dalla lunghezza del viaggio e dal meteo, e non tirate a lucido e lasciate in garage. Una, sui cofani segnati dal sole e dai chilometri, riportava una ventina di firme dei piloti e tecnici motoristici più famosi degli ultimi quarant'anni, da Mauro Forghieri a Jean Alesi. Gran parte degli equipaggi era italiana, ma il partecipante “più lontano” arrivava addirittura dalla Florida; la sua auto portava la storica targa “Horseless carriage” su fondo rosso. Ma il fatto più notevole della sua partecipazione non era la distanza quanto l'età: 91 anni, accompagnati da tanta voglia di guidare e, se necessario, riparare la sua vettura anche a bordo strada. Chiuso il raduno

annuale italiano, l'appuntamento è stato in Alsazia dal 27 al 31 maggio per On the Route of Ettore e sarà in Giappone dall'8 al 20 ottobre per l'International Bugatti Meeting. www.bugatticlubitalia.it, info@bugatticlubitalia.it

Massimo Condolo

Curve d'altri tempi

Diciotto Bugatti si sono ritrovate nell'Oltrepò pavese per una “sgambatella” in collina e sulla pista dell'Autodromo Tazio Nuvolari.



↓ GRAN PREMIO DI BARI

50 MILA PER LA RIEVOCAZIONE

Ben 47 i bolidi provenienti da ogni parte d'Italia che hanno animato, domenica 3 maggio, la 4ª edizione della rievocazione del Gran Premio di Bari, organizzata da Old Cars Club con la formula della regolarità classica. La vittoria è andata a Giuseppe Fasciolo, di Francavilla Bisio (AL), su Fiat-Ortolani del '49; secondo il leccese Francesco D'Agostino, su Stanguellini Sport del '49; terzo Roberto Pompili, di Cisterna Latina, su Singer Le Mans Sport del '34. Tra le curiosità del 2015, la presenza di un pilota di 83 anni - il romano Giorgio Marzolla, su Citalia D46 del '46 - che ha terminato al 35° posto, e quella di Tazio Taraschi (su Giaur 750 Record, 1955), figlio di Bernardo Taraschi (1915-1997), che ha corso le edizioni storiche del G.P. a cavallo tra gli anni 40 e 50. La gara, che si è snodata lungo il borgo antico davanti a 50 mila persone, ha rinverdito i fasti del Gran Premio di Bari, di cui si sono disputate 9 edizioni dal '47 al '56. La prima vittoria di Achille Varzi (foto), davanti a Consalvo Sanesi, entrambi su Alfa Romeo 158.



↓ OUVERTURE DI PRIMAVERA

LA CARICA DEI 102

Addirittura 102 le Citroën DS che hanno animato il maxi raduno denominato Ouverture di Primavera, che si è tenuto il 18 e 19 aprile tra Montefiore Conca e Rimini per festeggiare i sessant'anni della più rivoluzionaria delle automobili. Complessivamente 250 gli appassionati presenti, arrivati anche da Svizzera, Olanda e Austria per la quinta edizione della reunion romagnola organizzata dall'IDéeSse Club. Di grande pregio il parco auto, con numerosi esemplari rari: su tutti spiccavano una cabriolet Caddy del 1959, una DS 19 del 1957, un'elegante DS bicolore del 1964 della Prefecture e una Break monofaro del 1967 equipaggiata con un singolare accessorio d'epoca: un seggiolino per bambini con integrato un piccolo volante. Ma al raduno sono comparsi anche parecchi altri modelli, come CX, Traction Avant, SM, 2 CV, Dyane, BX e Méhari.



↓ SPRING BREAK

L'AMERICA NELL'OLTREPÒ

Nel weekend del 18-19 aprile una ventina di equipaggi a "stelle strisce" hanno dato vita alla quarta edizione di Spring Break on the Road, gara auto-gastronomica riservata alle vetture di produzione statunitense organizzata nel Pavese dal Chevrolet North Owners Club of Italy. Il pomeriggio di sabato è stato dedicato alla visita di un salumificio tipico tra le colline di Varzi, con sosta per la notte a Broni. La domenica mattina si è tenuta la gara che ha visto le grandi berline americane sfidare le agili sportive lungo i 104 chilometri di un percorso tra le colline dell'Oltrepò pavese. Dopo tre tappe cronometrate, intervallate da controlli a sorpresa e divagazioni culinarie ed enologiche, i concorrenti sono giunti al Podere San Giorgio di Santa Gioletta (PV) dove la manifestazione si è conclusa. Lo Spring Break

si è confermato una delle poche (se non l'unica) prove di regolarità su strada riservata esclusivamente alle americane di tutte le epoche.
P.M.



↓ FIAT 500 CLUB ITALIA

"CINQUINI" PER LA SICUREZZA



Un'intera settimana dedicata alla sicurezza stradale; l'ha organizzata, tra il 4 e l'8 maggio, il Fiat 500 Club Italia di Garlenda (oltre 20.000 soci nel mondo). Obiettivo, far nascere tra i ragazzi una nuova sensibilità in tema di comportamenti virtuosi nella guida di un veicolo, coinvolgendo decine di studenti delle scuole elementari del circondario, convogliati in una delle piazze del paese per l'evento dal titolo "Crescere sicuri", che ha avuto come partner la Polizia Stradale, il Comune e la Pro Loco di Garlenda (c'era anche la Lamborghini Gallardo in dotazione alla Polizia). Nel pomeriggio si è tenuta la toccante conferenza degli ospiti d'onore della manifestazione: Stefano Guarnieri e Stefania Lorenzini, genitori di Lorenzo, scomparso a 17 anni e mezzo, nel 2010 a Firenze, per l'incoscienza di un utente della strada che guidava con un tasso alcolemico tre volte superiore il limite massimo consentito. I coniugi Guarnieri da anni si stanno battendo per l'introduzione nel nostro codice del reato di omicidio stradale.

RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

Giugno

1-2

TARGA PALAZZOLO (BS)
Regolarità classica Csaì a Palazzolo sull'Oglio, in memoria di Tullio Bordogna. Associazione Kronos. www.targapalazzolo.it

2-7

MODENA CENTO ORE CLASSIC
Regolarità Sport Csaì, Scuderia Tricolore. Tel. 0522-441632. www.modenacentoooreclassic.it

2

TROFEO MEMORIAL MORASCHI (PC)
Evento turistico Asi, Club Veicoli Storici Piacenza. Tel. 0523 380489.

4

AUTO, ELEGANZA E STILE DEL XX SECOLO (MI)
Finale del concorso d'eleganza in Largo Marinai d'Italia, a Milano. www.monzaautomotostoriche.it

4-7

GIRO DI SICILIA LA SICILIA DEI FLORIO (PA)
Regolarità Asi, Veteran Car Club Panormus. Tel. 091 522090. www.giroadisicilia.it

5

COPPA CITTÀ DI BASSANO (VI)
Regolarità Turistica Csaì, Bassano Rally Racing. www.bassanorally.it

5-7

COPPA BORZACCHINI (TR)
Regolarità Asi, Borzacchini Historic Club. Tel. 0744 420261. www.borzacchinihistoric.it

5-7

SULLE STRADE DELLA PUGLIESITÀ DOC-BITONTO CLASSIC MOTORS
Evento turistico Asi, Aste e Bilancierì Automotoclub Città di Bitonto. Tel. 080 3752170-347 3240678. www.asteebilancieri.com

5-7

RIEV. STORICA CIRCUITO DI COSSERIA PER AUTO E BICI ANTEGUERRA (SV)
Evento rievocativo, Club Ruote D'Epoca Valbormida. Tel. 019 5600027.

5-7

AUTOGIROVAGANDO... NEL PASSATO (FC)
Manifestazione turistica Asi, Collectors Historic Car Club di Cesena. Tel. 333 2823746. www.chccesena.it

5-7

LE MITICHE SPIDER A TAORMINA (ME)
Evento tematico Asi, Automotoclub del Minotauro. Tel. 0942 557726 - 340 0802881 www.automotoclubdelminotauro.it

6-7

MENDOLA/MENDEL HISTORY (BZ)
Gara Csaì di Campionato Italiano di Regolarità storica, Scuderia Dolomiti. www.scuderiadolomiti.com

6-7

GIRO NOTTURNO DELL'OLTREPÒ PAVESE (PV)
Regolarità Asi, Veteran Car Club Carducci. Tel. 0383 804123. www.veterancar.it

6-7

AUTOGIRO DELLA PROVINCIA DI PISA
Regolarità Asi, Kinzica. Tel. 050 950270. www.scuderiakinzica.it

6-7

MEMORIAL G.B. CALIGIURI (CS)
Regolarità Asi, Rende Auto Storiche. Tel. 347 6330183. www.rendeautostoriche.it

6-7

TROFEO MARIPERMAN (SP)
Evento turistico Asi, Circolo Automoto Storiche La Spezia. Tel. 0187 280123

6-7

ESCURSIONE NEL CILENTO (SA)
Manifestazione turistica Asi, Club Salerno Autostoriche. Tel. 089 771147. www.clubsalernoautostoriche.it

6-7

RIEVOCAZIONE DEL CRITERIUM DI ROMA (RM)
Circolo Romano La Manovella. Tel. 06 3213446. www.lamanovellaroma.it

6-7

CITTÀ DI FEDERICO II (AN)
Evento turistico Asi, Club Jesino Moto Auto d'Epoca. Tel. 0731 58030.

6-7

AUTORADUNO D'EPOCA (CT)
Manifestazione turistica Asi, Club La Manovella Acireale. Tel. 095 601030. www.lamanovellaacireale.it

6-7

AUTO D'EPOCA SULLE COLLINE TORTONESI (AL)
Raduno Asi, Monza Auto Moto Storiche. www.monzaautomotostoriche.it

6-7

RIEV. STORICA COPPA SILA SPORT E BARCHETTE (CS)
Evento rievocativo Asi, Scuderia Brutia Historic Cars. Tel. 333 9254420. www.scuderiabrutia.it

7

RALLY 4 REGIONI (PV)
Regolarità Classica Csaì, Automobile Club Pavia. acipavia@acipavia.it

7

CASTELL'ARQUATO-VERNASCA (PC)
Regolarità Asi, Club Piacentino Automoto Epoca. Tel. 0523 248930. www.cpae.it

7

GITA SOCIALE DEL CAMSC (MN)
Evento tematico Asi, Club Auto Moto Storiche Castiglione. Tel. 0376 631381. www.camsc.it

7

JAGUAR DAY (RE)
Raduno di marca, Scuderia San Martino. Tel. 0522 636133. www.museodellauto.it

11-14

SUMMER MARATHON (BS)
Superclassica di regolarità Csaì organizzata da Autoconsult. www.summermarathon.it

12-14

RADUNO INTERNAZIONALE ZAGATO CAR CLUB (PG)
Raduno a Spoleto, Zagato Car Club. Tel. 346 7494400. www.zagatocarclub.it

13

COPPA PEDAVENA (VI)
Regolarità Turistica Csaì, Rally Club 70. Tel. 333 6841160. www.rallyclub70.com

13

MEETING INTERNAZIONALE OPEL STORICHE (VR)
Opel Fans Italy a Garda. Il raduno è aperto a tutte le Manta, Rekord, Monza e Senator A, oltre a tutti i modelli a trazione posteriore ante 1985. Tel. 3683180377. mantafans.it@tiscali.it

13-14

MIGLIA DI GUARCINO-CAMPOCATINO (FR)
Regolarità Asi, Circolo Pontino della Manovella. Tel. 0773 660039. www.cpdm.it

13-14

AOSTA - GRAN SAN BERNARDO (AO)
Regolarità Asi, Club Auto Moto Epoca Valle D' Aosta. Tel. 0165 364561 - 347 9739141. www.cameva.it

13-14

BOLOGNA-PASSO DELLA RATICOSA
Gara di Regolarità Asi, Club Auto Moto Epoca Bologna. Tel. 051 368635. www.camebo.com

13-14

RIEVOCAZIONE STORICA MONTE ERICE
Regolarità Asi, Club Auto Moto Epoca F. Sartarelli (TP). Tel. 0923 548508. www.cametp.it

13-14

COPPA CITTÀ DI CATANZARO
Evento tematico Asi, Catanzaro Corse Club Due Mari. Tel. 0961751608 - 3996251802. www.catanzarocorse.it

13-14

RIEV. STORICA SETTIMANA MOTORISTICA CITTÀ DI SENIGALLIA (AN)
Manifestazione Asi, Club Motori d'Epoca Senigallia. Tel. 071 7927060.

13-14

RADUNO GIROVAGANDO

18-21 giugno
Le Mitiche Sport a Bassano, uno degli appuntamenti più blasonati dell'estate.



NEL TERRITORIO SENESE (SI)

Evento turistico Asi, Automotoclub Ruote Antiche. Tel. 0577 596363 - 338 6034464, www.arasiena.it

13-14

BRESCIA-EDOLO-PONTE DI LEGNO TROFEO VALCAMONICA

Evento turistico Asi, Musical Watch Veteran Car Club di Brescia. Tel. 030 3367781, www.mwvcc.it

14-16

ANELLO DEL PARADISO ANTE 1945 (VI)

Manifestazione Asi per vetture e moto ante 1945, Historic Club Schio. Tel. 0445 526758, www.historic.it

14

RIEV. STORICA STALLAVENA-BOSCO (VR)

Manifestazione Asi, Veteran Car Club Enrico Bernardi. Tel. 045 6302323, www.stallavenabosco.it

14

VISITA AL MARCHESE DEL GRILLO (PU - AN)

Evento turistico Asi, Club Le Veterane Automotoveicoli Epoca. Tel. 0721 714836, www.leveterane.it

14

VINTAGE DAY (SI)

Meeting statico di auto, moto, scooter, bici e oggettistica d'epoca diffuso per le vie del piccolo borgo di Campiglia d'Orcia. www.vintageday.it

17-21

RADUNO DANNUNZIANO (PE)

Evento turistico Asi, Old Motors Club di Montesilvano. Tel. 085 4681055, www.oldmotorsclubabruzzo.it

18-21

LE MITICHE SPORT A BASSANO (VI)

Regolarità Asi, riservata alle barchette e alle Sport in genere. Tel. 0424 512057, www.cvae1961.it

19-21

VERNASCA SILVER FLAG (PC)

Concorso dinamico per vetture storiche da competizione organizzato dal Club Piacentino Automoto Epoca.

Tel. 0523 248930, www.vernascasilverflag.it

19-21

ANNIVERSARIO DELLA TORINO-ASTI-TORINO 1895

Evento turistico Asi, Registro Ancetre Club Italia. Tel. 011 9243762.

19-21

COSTA D'AMALFI-TROFEO MARIA AMALIA PALLANTE (SA)

Evento turistico Asi, Club Automoto Epoca Campano di S. Maria Capua Vetere (CE). Tel. 0823 849511 - 392 9121212, www.camec.org

19-21

COPPA TINDARI (ME)

Evento turistico Asi, Associazione Messinese Veicoli Storici. Tel. 090 344279.

19-21

LANA STORICO (BI)

Gara Csaì di Regolarità Sport, Veglio 4x4. www.rallylanastorico.it

20-21

ALLA SCOPERTA DEL COLLIO -PORSCHE 911 E 912 (GO)

Raduno di modello del Registro Porsche 911 e 912 in Friuli. www.registraitalianoporsche911e912.it

20-21

TROFEO SCARFIOTTI (MC)

Regolarità Asi, Circolo Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano L. Scarfiotti di San Severino Marche (MC). Tel. 0733 598576, www.caemscarfiotti.it

20-21

RIEV. STORICA CIRCUITO DELLE CALDAIE (AP)

Regolarità Asi, Club Auto Moto Storiche Picenum. Tel. 0736 812822, www.amspicenum.it

20-21

LE VETERANE SULLE STRADE DEI VINI-CIRCUITO BORDINO (AL)

Evento turistico Asi, Veteran Car Club Pietro Bordino. Tel. 0131 254509, www.pbordino.com

20-21

MEMORIAL GIANFRANCO CARBINI-TROFEO AUTO

EPOCA (BR)

Evento turistico Asi, Club Auto Moto Epoca Brindisi. Tel. 0831 514051 - 342 5989956.

20-21

TARGA A.C. BOLOGNA (BO)

Gara Csaì di Campionato Italiano di Regolarità storica, AC Bologna. ufficio.sportivo@acibologna.com

21

DA CASTELLO A CASTELLO (PD)

Gara di regolarità Asi con strumentazione classica organizzata dal Circolo Ruote Classiche Rodigino. Tel. 0425 460382 - 333 1913316, <http://digilander.iol.it/crcr/>

21

C'ERA UNA VOLTA L'AUTOMOBILE... (AV)

Evento turistico Asi, Club Veicoli Storici di Ariano Irpino. Tel. 0825 871567, www.clubveicolistorici.com

21

RADUNO NAZIONALE ALFA ROMEO-ALFA GUBBIO (PG)

Raduno di marca, Associazione Auto Moto Storiche Gubbio Motori. Tel. 075 9274601, www.gubbiumotori.it

21

MARE D'AMARE IN AUTO D'EPOCA (LE)

Evento turistico Asi, Sitam di Porto Cesareo. Tel. 0832 925314, www.scuderiailtacco.it

21

ANNIVERSARIO AUTOSTRADA DEI LAGHI LAINATE-COMO (MI-CO)

Evento turistico Asi, Club Gallarate Auto Moto Storiche. Tel. 368 753443.

21

TROFEO VALLI BRESCIANE MEMORIAL CIRILLO GNUTTI (BS)

Regolarità Classica, Emmebi 70 di Lumezzane. clubemmebi70@gmail.com

21

TOUR TRA LANGA E MONFERRATO (AT)

Regolarità turistica Csaì, Club Autostoriche Lancia Fulvia & Co. Tel. 0141 856386.

25-28

RADUNO ITINERANTE RENAULT AVANTIME (PG)

Raduno per la youngtimer di Renault sul Lago Trasimeno. www.avantimeitalia.forumattivo.it

26

RADUNO NOTTURNO (MI)

Raduno a Pero (MI), Team Pian Piano Arriviamo. www.pianpianoarriviamo.altervista.org

26-28

CIRCUITO DI AVEZZANO (PE)

Regolarità Asi, Jaguar Drivers Club Italy Registro Jaguar. Tel. 085 60756, www.jaguardrivers.it

26-28

CONCORSO D'ELEGANZA PARCO DEL VALENTINO (TO)

Organizzato a Torino direttamente dalla Commissione Nazionale Manifestazioni dell'Asi. Tel. 011 8399537, www.asifed.it

26-28

RADUNO NAZIONALE LANCIA THEMA (RSM)

Raduno di modello a San Marino, Lancia Thema Club Italia (318) di Roma. Fax 06 8860417.

26-28

NEL NIDO DELL'AIRONE (AL)

Raduno di modello, Topolino Autoclub Italia di Bologna. Tel. 339 711714.

26-28

RADUNO KARMANN GHIA CLUB ITALIA

Raduno nelle Langhe, Karmann Ghia Club Italia. Tel. 02 76013860, www.karmannghia.it

26-28

LA LANCIA E LE STRADE CONSOLARI: L'AURELIA-AD ROMAM (RM)

Raduno tra Tarquinia - S. Severa - Cerveteri, Club Umbro Automoto Epoca. Tel. 0744 283157 - 331 8065424 - 339 3820601.

27-28

COPPA DEI TRE LAGHI-VARESE-CAMPO DEI FIORI

Regolarità Asi, Club Auto Moto Storiche Varese. Tel. 0332 242524, www.vareseautostoriche.it

27 - 28

SENTIERI FRANCESCANI (PG)
Evento turistico Asi ad Assisi, Automotoclub Storico Assisano. Tel. 075 8043880, www.asaclubbassisi.com

27 - 28

SPORT CITTÀ DI MODENA
Regolarità Sport Csaì, Prosevent Srl. www.prosevent.com

28

STRADA REALE (CN)
Evento turistico Asi sul percorso Cuneo-Nizza, Scuderia Veltro. Tel. 338 6262815, www.scuderiaveltro.it

28

REVIVAL COUNTRY RAID CORTONESE (AR)
Regolarità Turistica Csaì, Club Cortona Classic Cars. countryraidcortonese@gmail.com

28

RADUNO VECCHI BULLONI (VA)
Raduno organizzato a Castronno dall'Associazione Vecchi Bulloni. www.vecchibulloni.com

28

TROFEO DEL SALAME FELINO (PR)
Gara di Regolarità, Scuderia Parma Auto Storiche. Tel. 0521 773911, www.parmapoggiodiberceto.it

Luglio

3 - 5

ETNA SPRINT-MEMORIAL NINO BARBAGALLO (CT)
Regolarità Asi, C.V.S. Titani di Trinacria. Tel. 095 2161542 - 348 6001578, www.titaniditrinacria.it

4

VIA COL VENTO (PG)
Evento turistico Asi, Club Auto Moto Epoca Perugino. Tel. 075 36000 - 333 9998777, www.camep.it

4

PITTURAUTO (TR)
Evento tematico Asi, Club Auto-Moto-Veicoli E Trattori d'Epoca Umbro. Tel. 075 5093484 - 392 8107049, www.cateu.it

4 - 5

I PERCORSI DELLA MITOLOGIA (SA)
Evento turistico Asi, Auto Revival Club. Tel. 0974 67041 - 334 7088996, www.autorevivalclub.it

4 - 5

RADUNO INTERCLUB (BL)
Evento turistico Asi a Cortina d'Ampezzo, Club Serenissima Storico Auto Moto. Tel. 0438 35617, www.clubserenissimastorico.com

4 - 5

VALLI DEL SAURO CALANCHI COPPA ORO CRITONIO (PZ)
Regolarità Asi, Lucania Ancient Motors Club. Tel. 0971 275958, www.lucaniaancientmc.it

4 - 5

RIEV. STORICA GIRO NOTTURNO DEL LARIO (CO)
Regolarità Asi, Veteran Car Club Como. Tel. 031 763395 - 348.3832894, www.veterancarclubcomo.it

4 - 5

LA MILLECURVE (AV)
Gara Csaì di Campionato Italiano di Regolarità storica, Millecurve Club Auto Storiche Avellino. Tel. 082 534132.

5

TROFEO MONTI SIMBRUINI
Regolarità Asi in Alto Lazio, Auto Moto Storiche Officine Romane. Tel. 06 30316961, www.astorclubroma.it

5

CIRCUITO DEL LACENO (AV)
Regolarità Formula Asi, Scuderia Auto Storiche Green Racing Club. Tel. 0825 71925 - 339 6058963, www.greenracingclub.it

5

SULLE ORME DEI TEMPLARI IN VALBORMIDA (SV)
Evento tematico Asi, Club Ruote d'Epoca Valbormida. Tel. 019 5600027.

5

ACHILLE VARZI DAY (NO)
Raduno per auto e moto di particolare interesse storico, Registro Storico Quattro Anelli. www.registrostoricoquattroanelli.it

5

TROFEO DELLA SILA FRANCO SCAGLIONE
Evento turistico Asi, Carrozze Automoto Ep. Calabria e Simpatizzanti. Tel. 0984 462658 - 368 558268, www.camecs.it

8 - 11

RALLY CITTÀ DI CORFÙ (GR)
Manifestazioni turistica Asi, Salento Club Auto Storiche. Tel. 329 0730133 - 347 6572726.

10 - 12

RIEV. STORICA STELLA ALPINA (TN)
Regolarità Asi, Scuderia Trentina Storica. Tel. 0461 090515, www.scuderiarentinastorica.it

11 - 12

RIEV. STORICA CIRCUITO DI PESCARA
Evento Asi, Old Motors Club d'Abruzzo. Tel. 085 4681055, www.oldmotorsclubabruzzo.it

12

RADUNO AD AMATRICE (RI)
Raduno, Scuderia Marche Club Motori Storici di Macerata. Tel.: 0761 780811. www.scuderiamarche.it

17 - 18

REVIVAL SAN MARTINO-RALLYE DEL MITO (TN)
Regolarità Turistica Csaì, Scuderia San Martino. Tel. 392 9288918, francesco.stochino@gmail.com

GARE CLASSICHE

Giugno

5 - 6

PERONI RACE WEEKEND 5-MUGELLO (FI)
Campionato Italiano Csaì velocità in circuito. www.gruppoperonirace.it

6 - 7

RALLY 4 REGIONI (PV)
Rally storico, Automobile Club Pavia. acipavia@acipavia.it

6 - 7

BOLOGNA-RATICOSA (BO)
Cronoscalata valida per il

18 - 19

PIANCAVALLO REVIVAL (PN)
Regolarità Asi, Ruote del Passato. Tel. 0434 573083 - 347 0120503 (Segr.) - 333 967550 (Info), www.ruotedelpassato.org

18 - 19

MODA E MOTORI D'ALTRI TEMPI (AP)
Evento turistico Asi, Club Auto Moto d'Epoca Piceno. Tel. 347 4377870, <http://clubcampe.blogspot.com/>

21 - 26

GRAN PREMIO DELLE DOLOMITI (BZ)
Regolarità Asi, Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veteran.it

23 - 26

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI (BL)
Grande Evento Csaì, Meet Comunicazione. www.coppadorodelledolomiti.it

24 - 25

DUE VALLI CLASSIC (VR)
Gara Csaì di Regolarità Sport, Automobile Club Verona: è abbinata al Rally Due Valli Historic. www.verona.aci.it

24 - 26

CACCIA AL TESORO TRA PARCO E DUNE COSTIERE (BR)
Gita Sociale organizzata dal Club Auto Moto Epoca Brindisi. Tel. 0831 514051 - 342 5989956.

Campionato Italiano, Scuderia Bologna Squadra Corse. www.velocitaraticosa.it

13 - 14

PERONI RACE WEEKEND 4-MISANO (RN)
Campionato Italiano Csaì velocità in circuito. www.gruppoperonirace.it

13 - 14

CHALLENGE FORMULE STORICHE-MISANO (RN)
Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte, organizzato da GPS Classic. www.gpsclassic.com

challengeformulestoriche.it

13-14 ALFA REVIVAL CUP 2-MISANO (RN)

Campionato riservato alle vetture di Arese, GPS Classic.
www.alfarevivalcup.it

14 HISTORIC SAN MARINO RALLY (RSM)

Rally storico valido per il Campionato Europeo, Federazione Auto Motoristica Sammarinese.
www.rallysanmarino.com

19-21 RALLY LANA STORICO (BI)

Rally storico valido per il Campionato Italiano, Veglio 4x4.
www.rallylanastorico.it

19-21 LAGO-MONTEFIASCONE (VT)

Cronoscalata valida per il Campionato Italiano, AC Viterbo.- Est! Est!! Est!!! 500,
www.viterbo.aci.it

19-21 COPPA INTEREUROPA STORICA (MB)

Il classico, fantastico, appuntamento all'Autodromo di Monza. www.monzanet.it

20-21 TERMINI-CACCAMO 2013 (PA)

Cronoscalata Csai AC Palermo - Aci Sport Mediterranea.
www.palermoaci.it

27-28 HISTORIC CITTÀ DI MODENA

Rally storico organizzato da Prosevent. www.rallycittadimodena.it

Luglio

4-5 TRENTO-BONDONE (TN)

Cronoscalata a calendario internazionale, Scuderia Trentina - ACI Trento,
www.scuderiatrentina.it.

5-6 COPPA ARENA HISTORIC (VR)

Rally storico, Scuderia Car Racing

di Caprino Veronese.
www.scuderiacar.it

10-12 CESANA-SESTRIERE (TO)

Cronoscalata Csai valida per i Campionati Europeo e Italiano, Automobile Club Torino.
www.acitorino.it

10-12 MONZA HISTORIC

Velocità in pista per auto storiche all'Autodromo di Monza, con vari eventi organizzati dai francesi di Peter Auto. http://peterauto.peter.fr

10-12 ALFA REVIVAL CUP 3-MONZA

Campionato riservato alle vetture di Arese, GPS Classic.
www.alfarevivalcup.it

11-12 CIRCUITO DI CREMONA (CR)

Rally storico valido per il Campionato Italiano, Club Cremona.
www.circuitodicremona.it

25-26 RALLY DUE VALLI HISTORIC (VR)

Rally storico valido per il Campionato Italiano AC Verona. www.verona.aci.it

Agosto

1-2 ALPE DEL NEVEGAL (BL)

Cronoscalata, Tre Cime Promotor.
www.trecimepromotor.it

7-8 RALLY STORICO PIANCAVALLO (PN)

Rally storico valido per il Campionato Italiano, Automobile Club Pordenone.
www.rallypiancavallo.it

21-23 TROFEO LUIGI FAGIOLI -GUBBIO-MADONNA DELLA CIMA (PG)

Cronoscalata Csai, Comitato Eugubino Corse.
www.trofeofagioli.it

CALENDARIO SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

Giugno

6-7 TOSCANA AUTO COLLECTION (LU)

Mostra-scambio al mercato coperto di Marlia, frazione di Capannori.
Tel. 0572 478059, 331 2098756;
studiopinocchio@2006alice.it

6-7 MOSTRA-SCAMBIO LIGURE (SV)

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



14 MOSTRA-SCAMBIO ESTIVA DELLA RIVIERA ROMAGNOLA (RM)

Al Museo Nazionale del Motociclo di Rimini. Tel.: 0541731096, 3471844267.
www.museomotociclo.it

19-21 BORGO VIRGILIO (MN)

Mostra-scambio per auto, moto, ciclo e ricambi presso il Centro Sportivo. Tel. 340 2562789 - 347 4575496 lucianobertocco@live.it

20-21 MILLENNIUM AVEZZANO (AQ)

Mostra-mercato di ricambi per auto e moto e accessori d'epoca ad Avezzano. www.millenniumeventi.it

21 NOVEGRO (MI)

Borsa-scambio di giocattoli, modellismo e bambole d'epoca al Parco Esposizioni di Novogro.
www.parcoesposizioninovegro.it

28 SANTHIÀ (VC)

Mostra-scambio auto e moto classiche e d'epoca in piazza Aldo

Moro. www.alpimotoclub.com

Luglio

10-12 MOSTRA-SCAMBIO DUEVILLE (VI)

Auto, moto e accessori d'epoca: organizzata dal Moto Club Dueville.
www.motoclubdueville.com

19 VOGHENZA (FE)

Mostra-scambio, frazione di Voghiera, Club Vecchi Veicoli Voghena. vecchiveicolivoghenza@gmail.com. Tel. 349 0646430.

26 MOSTRA-SCAMBIO SANTHIÀ (VC)

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

Agosto

1-2 MOSTRA-SCAMBIO BAURA (FE)

Con raduno motociclistico presso il campo sportivo. Tel. 338 9699105.

29-30 MOTORI E SAPORI CASTELFRANCO EMILIA (MO)

Mostra-scambio con motoraduno d'epoca, raduno nazionale Vespa, raduno Fiat 500, raduno supercar costruite tra Modena e Bologna.
Tel. 349 0833593,
mail@marcoleonardi.org.

30 PASSIGNANO SUL TRASIMENO D'EPOCA (PG)

Mostra-scambio per auto, moto, bici d'epoca, ricambi e accessori.
Tel. 346 3309385.

Settembre

6 NOVEGRO (MI)

Borsa-scambio di giocattoli, modellismo e bambole d'epoca al Parco Esposizioni di Novogro.
www.parcoesposizioninovegro.it



PARCO VALENTINO SALONE & GRAN PREMIO



IL SALONE DELL'AUTO ALL'APERTO
TORINO, 11-14 GIUGNO 2015

INGRESSO GRATUITO DALLE 10 ALLE 24

www.parcovaleentino.com



TORINO2015
CAPITALE EUROPEA DELLO SPORT



REGIONE
PIEMONTE



AUTOMOBILE
CLUB TORINO

#La Venaria Reale



BMW SERIE 3

Cabriolet, Touring e soprattutto “iS”

Il brand BMW non è mai stato tra i primi attori per il mercato delle auto da collezione in Italia, a differenza di quanto avviene nel suo Paese d'origine, la Germania, dove gli appassionati del marchio dell'Elica sono decisamente più numerosi. Questo si riflette sulle quotazioni di mercato, che in Italia ristagnano su livelli medio-bassi: in genere inferiori di almeno la metà rispetto a quelle in vigore in Germania. Tranne, ovviamente, le rare eccezioni, ovvero quei modelli che hanno ormai raggiunto un valore internazionale, come le 328 d'anteguerra, le 507 Roadster, le 2002 Turbo, le M1 e alcune versioni della gamma Motorsport.

Da qualche anno, comunque, anche la popolare Serie 02 di fine anni Sessanta - inizio anni Settanta sta riscuotendo un certo interesse sul nostro mercato, con quotazioni in crescita soprattutto per le più sportive 2002 Tii. Per chi è alla caccia di una BMW che possa offrire una buona rivalutazione in futuro, pur garantendo prezzi attuali limitati entro la soglia dei 5000 euro, Ruoteclassiche consiglia di puntare sulle Serie 3, in particolare la prima, conosciuta dagli appassionati con la sigla di progetto E21, e la seconda, la E30. Trascurando, per ovvi motivi di budget, le sportive M3 della generazione E30, le versioni su cui puntare a colpo sicuro sono quelle con le motorizzazioni più potenti. Dunque la 323i fra le E21, disponibile come berlina a due porte o, ben più rara, Cabriolet Baur. Si possono acquistare entrambe attorno ai 5000 euro, senza differenza tra le due tipologie di carrozzeria, anche se la cabriolet sarà quella che, in prospettiva, offrirà probabilmente i migliori margini di rivalutazione.

Tra le E30 sarebbe invece opportuno puntare sulle Cabriolet, sia quelle con capote ad apertura totale, prodotte direttamente da BMW (più diffuse), sia le Baur con carrozzeria di tipo Targa (nettamente più difficili da reperire): quotazioni per entrambe attorno ai 4000 euro. La motorizzazione da scegliere è senz'altro la sei cilindri 2300 o la successiva

2500. Con identico motore 2,5 litri è possibile trovare anche le Touring, cioè le giardinette sportive, che attualmente hanno quotazioni attorno ai 2500 euro, magari con trazione integrale “X”, importanti dal punto di vista storico perché sono state le prime 4x4 di serie della Casa bavarese.

Ma la regina della generazione E30 è una versione studiata appositamente per il mercato italiano: la 320 iS, con il motore della M3 ridotto di cilindrata sotto la soglia dei 2 litri (all'epoca le auto che superavano questo limite erano sottoposte a un regime fiscale più

gravoso nel nostro Paese). Contraddistinta da una caratterizzazione sportiva meno vistosa rispetto a quella della M3 (nel caso della versione a 4 porte addirittura quasi impercettibile), la 320 iS è quotata tra i 4500 e i 6000 euro (quest'ultimo valore si riferisce alla 4 porte). In Germania, per fare un paragone utile a capire quale potrebbe essere la percentuale di rivalutazione futura, vale almeno il doppio. Il consiglio di Ruoteclassiche è di scegliere, se possibile, una due porte, che avrà un incremento dei prezzi sicuramente superiore.

Marco di Pietro**Buone le prime**

La 323i della serie E21 (nella foto) è stata prodotta fra il 1977 e il 1982: vale 5500 euro. La 320 iS a due porte (serie E30) è stata invece costruita fra il 1988 e il 1991: 4500 euro.



10 gradi di valore

↑ 150% (QUOTAZIONE MASSIMA) *Vetture completamente restaurate professionalmente e in modo conforme all'originale, con documentazione fiscale e fotografica che attesta il ripristino. Le condizioni possono essere assimilate a "pari al nuovo".*

120% *Vetture parzialmente restaurate nella meccanica, nella carrozzeria e/o negli interni, in modo eccellente e comunque rispettando i criteri dell'originalità. Lo stato di conservazione delle parti non ripristinate deve essere eccellente.*

100% (QUOTAZIONE DI RIFERIMENTO) *Vettura conservata, originale e di buon livello o con restauro di antica data. Con lievi difetti che, nel medio-lungo periodo, occorre riprendere. Auto omologate o omologabili Asi, oppure iscritte ai registri di marca 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", sondaggi presso i principali commercianti di settore e i club di riferimento e, in misura minore, sui prezzi battuti nelle aste internazionali: sono elaborati seguendo lo stesso metodo usato da Quattroruote. Le variazioni di valore in crescita sono evidenziate in rosso, quelle in discesa in blu.

I prezzi sono in euro, anche per le vetture americane (per queste ultime si riferiscono a esemplari importati comprese le spese di trasporto, sdoganamento e immatricolazione), raggruppate in "famiglie" di modelli con caratteristiche e quotazioni analoghe.

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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 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
695SSASSETTO CORSA	690	1965-71	18,0	35,0	50,0
750 BERLINA	747	1955-61	10,0	20,0	30,0
750 COUPE ZAGATO	747	1955-57	25,0	50,0	75,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	35,0	70,0	100,0
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	40,0	80,0	120,0
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	35,0	70,0	100,0
850 TC BERLINA	847	1961-65	15,0	30,0	45,0
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-66	20,0	40,0	60,0
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	30,0	60,0	90,0
MONDRIAN SCORPIONE/GT	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 1100 COUPE	982	1964-68	10,0	20,0	30,0
OT 1300/24	1280	1966-69	10,0	20,0	30,0
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	13,0	25,0	35,0
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	50,0	100,0	150,0
OT 1100 COUPE BERTRONE	982	1965-67	13,0	25,0	35,0
OT 1100 COUPE	982	1964-68	15,0	27,0	40,0
1000 BERLINA	982	1962-67	15,0	30,0	45,0
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	18,0	35,0	50,0
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	18,0	35,0	50,0
1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	20,0	40,0	60,0
2200 COUPE 2+2 ALLEMANO	2140	1959-60	15,0	30,0	45,0
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2140	1959-60	18,0	35,0	50,0
2400 COUPE ELLENA	2525	1961-63	15,0	30,0	45,0
2400 COUPE ALLEMANO	2525	1963-65	15,0	30,0	45,0
1300 BERLINA TIA SIMCA	1280	1962-64	50,0	100,0	150,0
2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	65,0	130,0	200,0

ALCANTARA GRAN BRETAGNA

2LITRI 500 OLINDRI	1991	1947-55	13,0	25,0	35,0
2LITRI 500 OLINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	15,0	30,0	40,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			↑	□	↓
ACE (MOTORE AC) (FORD)	1991-2533	1954-63	30,0	60,0	90,0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	45,0	90,0	130,0
ACEA (MOTORE AC) COUPE	1991	1954-60	23,0	45,0	65,0
ACEA (MOTORE FORD) COUPE	2533	1961-63	25,0	50,0	75,0
ACEA (MOTORE BRISTOL) COUPE	1971	1954-63	33,0	65,0	100,0
COBRA 260	4261	1962-63	180,0	350,0	500,0
COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	300,0	600,0	800,0
COBRA 427	6997	1964-68	250,0	500,0	750,0
COBRA MK IV	4942	1983-97	60,0	120,0	180,0
COBRA ZTC V8 / MK IV CR5	3506-4942	1999-00	60,0	120,0	180,0
428 FIAJIA COUPE SPIDER	6989	1967-73	20,0	40,0	60,0
3000 ME	2994	1979-84	8,0	15,0	22,0
SUPERHERCULES (COBRA)	3506-4942	1997-04	60,0	120,0	180,0

ACM ITALIA

101 ENDURO (OFF-ROAD)	1588-1995	1988-93	0,5	1,0	1,5
-----------------------	-----------	---------	-----	-----	-----

ACMA FRANCIA

VESPA 400	393	1958-64	4,5	9,0	13,5
-----------	-----	---------	-----	-----	------

ALFA ROMEO ITALIA

RLN'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
RMN/SU	1944-1996	1923-26	50,0	100,0	150,0
6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	60,0	120,0	180,0
6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	250,0	500,0	750,0
6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	200,0	400,0	600,0
6C 1750 SPORT	1752	1929-33	150,0	300,0	450,0
6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	75,0	150,0	225,0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	150,0	300,0	450,0
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	250,0	500,0	750,0
8C 2300	2336	1932-34	1.250,0	2.500,0	3.500,0
6C 2300 TURISMO (LUNGO)	2309	1934-39	75,0	150,0	220,0
6C 2300 GRAN TURISMO (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	1956	1.250,0	2.500,0	3.500,0
8C 2908	2905	1957-39	1.750,0	3.500,0	5.000,0
6C 2500 TURISMO 5 POSTI/7 POSTI	2445	1939-50	60,0	120,0	180,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			↑	□	↓
6C 2500 SPORT	2445	1939-51	45,0	90,0	135,0
6C 2500 SPORT COUPE	2445	1939-50	140,0	280,0	420,0
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2445	1939-51	120,0	240,0	360,0
6C 2500 SPORT GT	2445	1950-53	50,0	100,0	150,0
6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO	2445	1947-51	75,0	150,0	220,0
6C 2500 SS COUPE	2445	1939-51	175,0	350,0	525,0
6C 2500 SS CABRIOLET	2445	1939-51	175,0	350,0	500,0
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2445	1949-51	225,0	450,0	650,0
6C 2500 COLONIALE	2445	1941-42	60,0	120,0	180,0
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 SPINTE I SERIE	1884	1951-53	75,0	150,0	225,0
1900 SPINTE 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 «MATH»	1884	1951-53	12,5	25,0	35,0
DAUPHNE	845	1960-64	1,8	3,5	5,0
GULIETTA I SERIE	1290	1955-59	7,0	14,0	20,0
GULIETTA II SERIE	1290	1959-61	6,5	13,0	20,0
GULIETTA III SERIE	1290	1961-65	6,0	12,0	18,0
GULIETTA IV SERIE	1290	1957-59	8,0	16,0	24,0
GULIETTA V SERIE	1290	1959-61	7,5	15,0	22,0
GULIETTA VI SERIE	1290	1961-65	7,0	14,0	21,0
GULIETTA SPINTE I SERIE	1290	1954-58	21,0	42,0	63,0
GULIETTA SPINTE II SERIE	1290	1958-59	18,5	37,0	55,0
GULIETTA SPINTE III SERIE	1290	1959-62	17,5	35,0	50,0
GULIETTA SPINTE VELOCE I SERIE	1290	1956-58	30,0	60,0	90,0
GULIETTA SV I SERIE «CONFORTE»	1290	1958	27,5	55,0	80,0
GULIETTA SPINTE VELOCE II SERIE	1290	1958-62	25,0	50,0	75,0
1300 SPINTE	1290	1963-65	16,0	32,0	48,0
GULIETTA SPINTE SPECIALE	1290	1957-62	37,5	75,0	112,5
GULIETTA SZ	1290	1958-61	100,0	200,0	300,0
GULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	140,0	280,0	420,0
GULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	30,0	60,0	90,0
GULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	27,5	55,0	80,0
GULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	25,0	50,0	75,0
GULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35,0	70,0	100,0
GULIETTA 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	600	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	1962-65	25.0	45.0	65.0	
GIULIETTA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30.0	60.0	90.0	
GIULIETTA Z	1570	1965-65	200.0	4000.0	600.0	
GIULIETTA ZZ	1570	1964-65	500.0	10000.0	1500.0	
GIULIETTA (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	6.0	12.0	18.0	
GIULIETTA (FRENI 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	3.3	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	1780	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 L3	1290	1971-76	5.0	10.0	15.0	
GIULIETTA GT JUNIOR L6	1570	1971-76	6.0	12.0	18.0	
GIULIETTA GT JUNIOR ZAGATO L6	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	60.0	120.0	180.0	
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	
2000	2584	1962-69	7.5	15.0	22.0	
2000 DE LUXE (OS)	2584	1965-67	10.0	20.0	30.0	
2000 SPRINT	1975	1960-62	11.0	22.0	33.0	
2000 SPRINT	2584	1962-66	15.0	30.0	45.0	
2000 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	
35 STRADALE	1995	1967-69	600.0	1200.0	1800.0	
1750	1779	1968-72	4.0	8.0	12.0	
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	12.5	25.0	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 L3	1290	1972-77	5.0	10.0	15.0	
SPIDER JUNIOR L6	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	
MONTREAL	2597	1970-77	17.5	35.0	50.0	
ALFA I (TUTTI I MODELLI)	1186	1490	1972-84	1.3	2.5	3.5
ALFA I 11	1186	1490	1973-84	2.0	4.0	6.0
ALFA I 11 QV	1490	1982-84	2.3	4.5	6.5	
ALFA I 11 SUPER	1186	1975-77	1.5	3.0	4.5	
ALFA I 11 SPRINT 1315 VELOCE	1286	1351	1976-82	2.0	4.0	6.0
ALFA I 11 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	1972	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 LAMERCA	1962	1981	3.3	6.5	10.0	
ALFETTA 1618	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	11.5	
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	4.0	8.0	12.0	
ALFETTA GTV TURBODIESEL	1962	1979-80	13.0	25.0	35.0	
ALFETTA GTV 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 PRINX	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 1316/18/20	1351	1962	1977-85	1.5	3.0	4.5
GIULIETTA 20 SUPER TI	1962	1980-84	2.0	4.0	6.0	
GIULIETTA TURBODIESEL	1962	1982-84	7.5	15.0	22.0	
GIULIETTA 20 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	
ARNALSI L71	1186	1490	1984-86	0.5	1.0	1.5
33 1315/1515-4X4 (TUTTI I M.)	1351	1490	1983-89	0.8	1.5	2.0
33 Q.VERDE	1490	1984-86	1.3	2.5	3.5	
33 15 GIARDINETTA	1490	1985-87	0.8	1.5	2.3	
33-4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	1.0	2.0	3.0	
33 1717 IE	1712	1986-89	0.8	1.5	2.3	
33 17 QV	1712	1986-90	1.3	2.5	3.5	
33 15 S17 SPORT WAGON	1351	1712	1987-89	0.5	1.0	1.5
33 15 L71 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 GIARDINETTA	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 1315	1351	1490	1990-94	0.5	1.0	1.5
NUOVA 33 13 SPORT WAGON	1351	1990-94	0.5	1.0	1.5	
NUOVA 33 18 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	0.4	0.8	1.5	
NUOVA 33 18 TD INTERCOOLERS W.	1779	1990-94	0.4	0.8	1.5	
NUOVA 33 17 IE	1712	1990-94	0.5	1.0	1.5	
NUOVA 33 17 IE SPORT WAGON	1712	1990-94	0.5	1.0	1.5	
NUOVA 33 17 IE 4X4	1712	1990-94	0.8	1.5	2.3	
NUOVA 33 13 IE SPORT W. 4X4	1351	1992-94	0.8	1.5	2.3	
NUOVA 33 17 IE SPORT W. 4X4	1712	1990-94	0.8	1.5	2.3	
NUOVA 33 17 IE PERMANENT 4WD	1712	1991-94	1.0	2.0	3.0	
NUOVA 33 17 IE PERM. 4 SW. 4X4 SW.	1712	1991-94	1.3	2.5	3.5	
NUOVA 33 17 IE 16V QV	1712	1990-94	1.0	2.0	3.0	
NUOVA 33 17 IE 16V QV S.W.	1712	1990-94	1.0	2.0	3.0	
NUOVA 33 13 IE IMOLA	1351	1992-94	0.8	1.5	2.3	
ALFA 75 1.6 I.E.TA.B.I.E	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 I.BNDY	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 25 V6 QV	2492	1985-92	4.0	8.0	12.0	
ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	5.0	10.0	15.0	
ALFA 75 TURBO TURBO AMERICA	1779	1986-90	5.0	10.0	15.0	
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	5.0	10.0	15.0	
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	7.5	15.0	22.5	
ALFA 75 20 TURBODIESEL	1995	1985-92	1.3	2.5	3.8	
ALFA 75 24 TD	2393	1988-92	1.3	2.5	3.8	
ALFA 90 1.8 2020 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	2959	1987-95	1.0	2.0	3.0	
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-94	1.3	2.5	3.5	
164 TURBO	1995	1987-90	0.8	1.5	2.3	
164 2.0 V6 TURBO	1996	1991-93	0.8	1.5	2.5	
164 3.0 V6 24V SUPER	2959	1992-98	1.0	2.0	3.0	
164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996	1992-98	1.0	2.0	3.0	
164 3.0 V6 24V Q4	2959	1993-98	1.7	3.5	5.2	
164 TD TD SUPER	2500	1987-95	0.5	1.0	1.5	
SZ (ES 30)	2959	1989-93	20.0	40.0	60.0	
RZ	2959	1992-94	22.5	45.0	67.5	
155 1.7 I.18/2.0	1748	1995	1992-95	0.5	1.0	1.5
155 2.0 16V TWIN SPARK	1970	1995	0.7	1.5	2.2	
155 2.5 V6	2492	1992-97	0.8	1.5	2.5	
155 2.0 TURBO 16V Q4	1995	1992-97	1.7	3.5	5.2	
155 1.9 5 TD	1929	2499	1993-95	0.5	1.0	1.5
GTV 1.8 20 TWIN SPARK	1747	1970	1994-02	1.0	2.0	3.0
GTV 2.0 V6 TURBO 0 V6 V6 24V	1996	2959	1995-02	1.3	2.5	3.5
GTV II SERIE 2.0 TS	1970	2003-04	1.3	2.5	3.5	
GTV II SERIE 2.0 JTS	1970	2003-04	1.5	3.0	4.5	
GTV II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2.0	4.0	6.0	
SPIDER 1800 TWIN SPARK	1747	1970	1994-02	1.5	3.0	4.5
SPIDER 20 V6 TURBO (5.0 V6 V6 24V)	1996	2959	1995-02	1.8	3.5	5.0
SPIDER ISERIE 20 TS	1970	2003-04	1.8	3.5	5.0	
SPIDER ISERIE 20 JTS	1970	2003-04	2.0	4.0	6.0	
SPIDER ISERIE 32 V6 24V	3179	2003-04	2.5	5.0	7.5	
145 1.3 I.16	1351	1596	1994-95	0.5	1.0	1.5
145 1.7 16V	1712	1994-95	0.8	1.5	2.3	
145 QUADRIFOGLIO 20 T SPARK	1970	1995-01	1.3	2.5	3.5	
145 1.9 TD	1929	1994-95	0.5	1.0	1.5	
146 1.3 I.16	1351	1596	1994-95	0.5	1.0	1.5
146 1.7 16						

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
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	1929-32	35,0	70,0	100,0	

ARMSTRONG SIDDELEY

GRAN BRETAGNA						
Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
30	4960	1919-32	17,5	35,0	50,0	
18/18 MK II	2318/2872	1921-27	15,0	30,0	45,0	
4/14/4/14 MK II	1852	1923-29	10,0	20,0	30,0	
15	1900	1928-30	10,0	20,0	30,0	
20/LONG/20/SHORT	2872	1927-32	12,5	25,0	35,0	
12	1236/1434	1928-31	9,0	18,0	27,0	
NEW 20	3190	1932	12,5	25,0	35,0	
SPECIAL	4940	1932-39	20,0	40,0	60,0	
17/SHORT/STD/LONG	2394	1934	10,0	20,0	30,0	
12/14	1666	1936-37	9,0	18,0	27,0	
20/25	3670	1937	12,5	25,0	35,0	
16/SK	1990	1939	10,0	20,0	30,0	
20	2783	1939	12,5	25,0	35,0	
16/LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	7,5	15,0	20,0	
16/HURRICANE	1991	1945-49	10,0	20,0	30,0	
18/WHITLEY/TYPHOON	2309	1949-53	8,5	17,0	25,0	
18/HURRICANE	2309	1949-53	11,0	22,0	33,0	
18/LIMOUSINE	2309	1950-51	8,5	17,0	25,0	
SAPPHIRE 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 OHIC	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	
ULKSTER	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	300,0	
DB4 CABRIOLET	3670	1958-63	125,0	250,0	375,0	
DB4 GT	3670	1959-61	175,0	350,0	525,0	
DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	1500,0	3000,0	4500,0	
DB5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	150,0	300,0	450,0	
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	175,0	350,0	500,0	
DB6 COUPE/VANTAGE	3995	1965-69	90,0	180,0	270,0	
DB6 MK2 COUPE	3995	1969-70	80,0	160,0	240,0	
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	125,0	250,0	375,0	
DBS	3995	1967-72	20,0	40,0	60,0	
DBS VANTAGE	3995	1968-71	22,5	45,0	67,0	
DBS V8	5340	1969-72	22,5	45,0	67,0	
LAGONDA V8	5340	1974-76	25,0	50,0	75,0	
V8	5340	1973-82	22,5	45,0	67,0	
V8	5340	1983-89	25,0	50,0	75,0	
V8 VANTAGE	5340	1974-82	30,0	60,0	90,0	
V8 VANTAGE	5340	1983-90	32,5	65,0	100,0	
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	50,0	100,0	150,0	
V8 VOLANTE	5340	1976-90	37,5	75,0	110,0	
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-89	45,0	90,0	135,0	
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	60,0	120,0	180,0	
VIRAGE	5340	1988-93	18,0	36,0	54,0	
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-97	22,5	45,0	67,0	
VOLANTE 2+2	5340	1991-99	22,5	45,0	67,0	
V8 VOLANTE	5340	1997-99	23,5	47,0	70,0	
VANTAGE	5340	1993-00	20,0	40,0	60,0	
VANTAGE 600	5340	1998-99	22,5	45,0	67,0	
VANTAGE LE MANS	5341	1999	25,0	50,0	75,0	
LAGONDA	5340	1976-87	13,5	27,0	40,0	
LAGONDA	5340	1987-90	16,0	32,0	48,0	
DB7	3239	1994-99	11,0	22,0	33,0	
DB7 VOLANTE	3239	1996-99	13,0	26,0	40,0	
DB7 VANTAGE	3955	1999-03	15,0	30,0	45,0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
ATS ITALIA						
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 (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 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	0,8	1,5	2,3	
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	0,5	1,0	1,5	
80 GTE/GLE I SERIE	1588	1976-81	1,0	2,0	3,0	
80/80 Q/90/101S (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	0,5	1,0	1,5	
80 D80 TD II SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	0,5	1,0	1,5	
80/80 QUATTRO I V SERIE	1595-1984	1986-90	0,5	1,0	1,5	
80/80 QUATTRO I V IV SERIE	1984	1990	0,5	1,0	1,5	
80 DTD IV SERIE	1588/1896	1986-90	0,5	1,0	1,5	
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	0,5	1,0	1,5	
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	0,5	1,0	1,5	
100/100 S/100LS	1760	1968-71	1,3	2,5	3,8	
100 COUPES	1871	1970-73	2,0	4,0	6,0	
1001 SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	1,0	2,0	3,0	
1001 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	0,8	1,5	2,3	
1001 SD II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	0,5	1,0	1,5	
100/100 QUATTRO III SERIE	1781-2309	1982-90	0,5	1,0	1,5	
100 TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	0,8	1,5	2,3	
100 DTD/DTDI II SERIE	1986/2461	1982-90	0,5	1,0	1,5	
100 AVANT/VARIANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	0,8	1,5	2,3	
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	1,0	2,0	3,0	
100 AVANT DTD/DTDI	1986/2461	1983-91	0,5	1,0	1,5	
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2309	1990-94	0,5	1,0	1,5	
100 2.5TDI V SERIE	2461	1991-94	0,5	1,0	1,5	
100 AVANT/VARIANT QUATTRO IIS.	1984-2309	1991-94	0,8	1,5	2,3	
100 AVANT TDI IIS.	2461	1991-94	0,5	1,0	1,5	
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	0,8	1,5	2,3	
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	1,0	2,0	3,0	
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	1,0	2,0	3,0	
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,0	2,0	3,0	
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,3	2,5	3,8	
COUPE/COUPE GT	1781-2226	1981-87	1,0	2,0	3,0	
COUPE QUATTRO	2144-2226	1983-88	1,5	3,0	4,5	
QUATTRO	2144	1980-86	12,5	25,0	35,0	
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	9,0	18,0	27,0	
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	9,0	18,0	27,0	
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	65,0	130,0	180,0	
COUPE 2.0 E	1994	1989-95	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	2309	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 2003 V SERIE	1984-2309	1991-94	0,5	1,0	1,5	
80 2003 AVANT	1984-2309	1992-95	0,8	1,5	2,3	
80 19 TD V SERIE	1896	1991-94	0,5	1,0	1,5	
80 19 TD AVANT	1896	1992-95	0,7	1,5	2,2	
80 26 - 28 E V6 QUATTRO V SERIE	2598-2771	1991-94	0,8	1,5	2,3	
80 26 E V6/28 E V6 AVANT	2598-2771	1992-95	1,0	2,0	3,0	
S22 220V TURBO QUATTRO	2226	1993-95	1,5	3,0	4,5	
SAVANT	2226</					

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	6
A70 HERFORD/ESTATE	2199	1950-54	2.5	5.0	7.5	
A70 HERFORD/DHC	2199	1950-54	3.3	6.5	10.0	
A80	948/1098	1958-68	1.8	3.5	5.5	
A125 SHEERLINE	3993	1947-53	5.0	10.0	15.0	
A135 PRINCESS(TUTTI I MOD.)	3993	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	
GIPI	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	
BMCMINI 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	1.5	2.5	4.0	
1100/1500 COUNTRYMAN	1098/1275	1966-74	1.5	3.0	4.5	
1300/1500 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	
F10 TAXI	2178/2520	1958-81	2.3	4.5	7.0	
CARBODESTAVI	2286/2664	1982-97	1.8	3.5	5.5	
MAX (TUTTI I MODELLI)	1485/1748	1970-82	0.5	1.0	1.5	
ALLEGRO (TUTTI I MODELLI)	1098/1748	1973-82	0.5	1.0	1.5	
PRINCESS 1800HL	1798	1974-80	0.5	1.0	1.5	
MINIMINIEMINIHELEMYFAIRDOTY	998	1981-90	1.5	3.0	4.5	
LEYLAND MINI MOKE (P)	998	1980-90	4.0	8.0	12.0	
CAGNA MINI MOKE (I)	998	1991-93	4.0	8.0	12.0	
MINI CLUBMAN	998	1971-75	1.5	3.0	4.5	
MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	1.8	3.5	5.0	
MINI CLUBMAN ESTATE	998/1098	1974-82	1.8	3.5	5.0	
METRO 1.0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	0.5	1.0	1.5	
METRO 1.3/1.5/1.8/2.0/2.5/3.0/3.5/4.0/5.0/6.0/7.0/8.0/9.0/10.0/11.0/12.0/13.0/14.0/15.0/16.0/17.0/18.0/19.0/20.0/21.0/22.0/23.0/24.0/25.0/26.0/27.0/28.0/29.0/30.0/31.0/32.0/33.0/34.0/35.0/36.0/37.0/38.0/39.0/40.0/41.0/42.0/43.0/44.0/45.0/46.0/47.0/48.0/49.0/50.0/51.0/52.0/53.0/54.0/55.0/56.0/57.0/58.0/59.0/60.0/61.0/62.0/63.0/64.0/65.0/66.0/67.0/68.0/69.0/70.0/71.0/72.0/73.0/74.0/75.0/76.0/77.0/78.0/79.0/80.0/81.0/82.0/83.0/84.0/85.0/86.0/87.0/88.0/89.0/90.0/91.0/92.0/93.0/94.0/95.0/96.0/97.0/98.0/99.0/100.0/101.0/102.0/103.0/104.0/105.0/106.0/107.0/108.0/109.0/110.0/111.0/112.0/113.0/114.0/115.0/116.0/117.0/118.0/119.0/120.0/121.0/122.0/123.0/124.0/125.0/126.0/127.0/128.0/129.0/130.0/131.0/132.0/133.0/134.0/135.0/136.0/137.0/138.0/139.0/140.0/141.0/142.0/143.0/144.0/145.0/146.0/147.0/148.0/149.0/150.0/151.0/152.0/153.0/154.0/155.0/156.0/157.0/158.0/159.0/160.0/161.0/162.0/163.0/164.0/165.0/166.0/167.0/168.0/169.0/170.0/171.0/172.0/173.0/174.0/175.0/176.0/177.0/178.0/179.0/180.0/181.0/182.0/183.0/184.0/185.0/186.0/187.0/188.0/189.0/190.0/191.0/192.0/193.0/194.0/195.0/196.0/197.0/198.0/199.0/200.0/201.0/202.0/203.0/204.0/205.0/206.0/207.0/208.0/209.0/210.0/211.0/212.0/213.0/214.0/215.0/216.0/217.0/218.0/219.0/220.0/221.0/222.0/223.0/224.0/225.0/226.0/227.0/228.0/229.0/230.0/231.0/232.0/233.0/234.0/235.0/236.0/237.0/238.0/239.0/240.0/241.0/242.0/243.0/244.0/245.0/246.0/247.0/248.0/249.0/250.0/251.0/252.0/253.0/254.0/255.0/256.0/257.0/258.0/259.0/260.0/261.0/262.0/263.0/264.0/265.0/266.0/267.0/268.0/269.0/270.0/271.0/272.0/273.0/274.0/275.0/276.0/277.0/278.0/279.0/280.0/281.0/282.0/283.0/284.0/285.0/286.0/287.0/288.0/289.0/290.0/291.0/292.0/293.0/294.0/295.0/296.0/297.0/298.0/299.0/300.0/301.0/302.0/303.0/304.0/305.0/306.0/307.0/308.0/309.0/310.0/311.0/312.0/313.0/314.0/315.0/316.0/317.0/318.0/319.0/320.0/321.0/322.0/323.0/324.0/325.0/326.0/327.0/328.0/329.0/330.0/331.0/332.0/333.0/334.0/335.0/336.0/337.0/338.0/339.0/340.0/341.0/342.0/343.0/344.0/345.0/346.0/347.0/348.0/349.0/350.0/351.0/352.0/353.0/354.0/355.0/356.0/357.0/358.0/359.0/360.0/361.0/362.0/363.0/364.0/365.0/366.0/367.0/368.0/369.0/370.0/371.0/372.0/373.0/374.0/375.0/376.0/377.0/378.0/379.0/380.0/381.0/382.0/383.0/384.0/385.0/386.0/387.0/388.0/389.0/390.0/391.0/392.0/393.0/394.0/395.0/396.0/397.0/398.0/399.0/400.0/401.0/402.0/403.0/404.0/405.0/406.0/407.0/408.0/409.0/410.0/411.0/412.0/413.0/414.0/415.0/416.0/417.0/418.0/419.0/420.0/421.0/422.0/423.0/424.0/425.0/426.0/427.0/428.0/429.0/430.0/431.0/432.0/433.0/434.0/435.0/436.0/437.0/438.0/439.0/440.0/441.0/442.0/443.0/444.0/445.0/446.0/447.0/448.0/449.0/450.0/451.0/452.0/453.0/454.0/455.0/456.0/457.0/458.0/459.0/460.0/461.0/462.0/463.0/464.0/465.0/466.0/467.0/468.0/469.0/470.0/471.0/472.0/473.0/474.0/475.0/476.0/477.0/478.0/479.0/480.0/481.0/482.0/483.0/484.0/485.0/486.0/487.0/488.0/489.0/490.0/491.0/492.0/493.0/494.0/495.0/496.0/497.0/498.0/499.0/500.0/501.0/502.0/503.0/504.0/505.0/506.0/507.0/508.0/509.0/510.0/511.0/512.0/513.0/514.0/515.0/516.0/517.0/518.0/519.0/520.0/521.0/522.0/523.0/524.0/525.0/526.0/527.0/528.0/529.0/530.0/531.0/532.0/533.0/534.0/535.0/536.0/537.0/538.0/539.0/540.0/541.0/542.0/543.0/544.0/545.0/546.0/547.0/548.0/549.0/550.0/551.0/552.0/553.0/554.0/555.0/556.0/557.0/558.0/559.0/560.0/561.0/562.0/563.0/564.0/565.0/566.0/567.0/568.0/569.0/570.0/571.0/572.0/573.0/574.0/575.0/576.0/577.0/578.0/579.0/580.0/581.0/582.0/583.0/584.0/585.0/586.0/587.0/588.0/589.0/590.0/591.0/592.0/593.0/594.0/595.0/596.0/597.0/598.0/599.0/600.0/601.0/602.0/603.0/604.0/605.0/606.0/607.0/608.0/609.0/610.0/611.0/612.0/613.0/614.0/615.0/616.0/617.0/618.0/619.0/620.0/621.0/622.0/623.0/624.0/625.0/626.0/627.0/628.0/629.0/630.0/631.0/632.0/633.0/634.0/635.0/636.0/637.0/638.0/639.0/640.0/641.0/642.0/643.0/644.0/645.0/646.0/647.0/648.0/649.0/650.0/651.0/652.0/653.0/654.0/655.0/656.0/657.0/658.0/659.0/660.0/661.0/662.0/663.0/664.0/665.0/666.0/667.0/668.0/669.0/670.0/671.0/672.0/673.0/674.0/675.0/676.0/677.0/678.0/679.0/680.0/681.0/682.0/683.0/684.0/685.0/686.0/687.0/688.0/689.0/690.0/691.0/692.0/693.0/694.0/695.0/696.0/697.0/698.0/699.0/700.0/701.0/702.0/703.0/704.0/705.0/706.0/707.0/708.0/709.0/710.0/711.0/712.0/713.0/714.0/715.0/716.0/717.0/718.0/719.0/720.0/721.0/722.0/723.0/724.0/725.0/726.0/727.0/728.0/729.0/730.0/731.0/732.0/733.0/734.0/735.0/736.0/737.0/738.0/739.0/740.0/741.0/742.0/743.0/744.0/745.0/746.0/747.0/748.0/749.0/750.0/751.0/752.0/753.0/754.0/755.0/756.0/757.0/758.0/759.0/760.0/761.0/762.0/763.0/764.0/765.0/766.0/767.0/768.0/769.0/770.0/771.0/772.0/773.0/774.0/775.0/776.0/777.0/778.0/779.0/780.0/781.0/782.0/783.0/784.0/785.0/786.0/787.0/788.0/789.0/790.0/791.0/792.0/793.0/794.0/795.0/796.0/797.0/798.0/799.0/800.0/801.0/802.0/803.0/804.0/805.0/806.0/807.0/808.0/809.0/810.0/811.0/812.0/813.0/814.0/815.0/816.0/817.0/818.0/819.0/820.0/821.0/822.0/823.0/824.0/825.0/826.0/827.0/828.0/829.0/830.0/831.0/832.0/833.0/834.0/835.0/836.0/837.0/838.0/839.0/840.0/841.0/842.0/843.0/844.0/845.0/846.0/847.0/848.0/849.0/850.0/851.0/852.0/853.0/854.0/855.0/856.0/857.0/858.0/859.0/860.0/861.0/862.0/863.0/864.0/865.0/866.0/867.0/868.0/869.0/870.0/871.0/872.0/873.0/874.0/875.0/876.0/877.0/878.0/879.0/880.0/881.0/882.0/883.0/884.0/885.0/886.0/887.0/888.0/889.0/890.0/891.0/892.0/893.0/894.0/895.0/896.0/897.0/898.0/899.0/900.0/901.0/902.0/903.0/904.0/905.0/906.0/907.0/908.0/909.0/910.0/911.0/912.0/913.0/914.0/915.0/916.0/917.0/918.0/919.0/920.0/921.0/922.0/923.0/924.0/925.0/926.0/927.0/928.0/929.0/930.0/931.0/932.0/933.0/934.0/935.0/936.0/937.0/938.0/939.0/940.0/941.0/942.0/943.0/944.0/945.0/946.0/947.0/948.0/949.0/950.0/951.0/952.0/953.0/954.0/955.0/956.0/957.0/958.0/959.0/960.0/961.0/962.0/963.0/964.0/965.0/966.0/967.0/968.0/969.0/970.0/971.0/972.0/973.0/974.0/975.0/976.0/977.0/978.0/979.0/980.0/981.0/982.0/983.0/984.0/985.0/986.0/987.0/988.0/989.0/990.0/991.0/992.0/993.0/994.0/995.0/996.0/997.0/998.0/999.0/1000.0/1001.0/1002.0/1003.0/1004.0/1005.0/1006.0/1007.0/1008.0/1009.0/1010.0/1011.0/1012.0/1013.0/1014.0/1015.0/1016.0/1017.0/1018.0/1019.0/1020.0/1021.0/1022.0/1023.0/1024.0/1025.0/1026.0/1027.0/1028.0/1029.0/1030.0/1031.0/1032.0/1033.0/1034.0/1035.0/1036.0/1037.0/1038.0/1039.0/1040.0/1041.0/1042.0/1043.0/1044.0/1045.0/1046.0/1047.0/1048.0/1049.0/1050.0/1051.0/1052.0/1053.0/1054.0/1055.0/1056.0/1057.0/1058.0/1059.0/1060.0/1061.0/1062.0/1063.0/1064.0/1065.0/1066.0/1067.0/1068.0/1069.0/1070.0/1071.0/1072.0/1073.0/1074.0/1075.0/1076.0/1077.0/1078.0/1079.0/1080.0/1081.0/1082.0/1083.0/1084.0/1085.0/1086.0/1087.0/1088.0/1089.0/1090.0/1091.0/1092.0/1093.0/1094.0/1095.0/1096.0/1097.0/1098.0/1099.0/1100.0/1101.0/1102.0/1103.0/1104.0/1105.0/1106.0/1107.0/1108.0/1109.0/1110.0/1111.0/1112.0/1113.0/1114.0/1115.0/1116.0/1117.0/1118.0/1119.0/1120.0/1121.0/1122.0/1123.0/1124.0/1125.0/1126.0/1127.0/1128.0/1129.0/1130.0/1131.0/1132.0/1133.0/1134.0/1135.0/1136.0/1137.0/1138.0/1139.0/1140.0/1141.0/1142.0/1143.0/1144.0/1145.0/1146.0/1147.0/1148.0/1149.0/1150.0/1151.0/1152.0/1153.0/1154.0/1155.0/1156.0/1157.0/1158.0/1159.0/1160.0/1161.0/1162.0/1163.0/1164.0/1165.0/1166.0/1167.0/1168.0/1169.0/1170.0/1171.0/1172.0/1173.0/1174.0/1175.0/1176.0/1177.0/1178.0/1179.0/1180.0/1181.0/1182.0/1183.0/1184.0/1185.0/1186.0/1187.0/1188.0/1189.0/1190.0/1191.0/1192.0/1193.0/1194.0/1195.0/1196.0/1197.0/1198.0/1199.0/1200.0/1201.0/1202.0/1203.0/1204.0/1205.0/1206.0/1207.0/1208.0/1209.0/1210.0/1211.0/1212.0/1213.0/1214.0/1215.0/1216.0/1217.0/1218.0/1219.0/1220.0/1221.0/1222.0/1223.0/1224.0/1225.0/1226.0/1227.0/1228.0/1229.0/1230.0/1231.0/1232.0/1233.0/1234.0/1235.0/1236.0/1237.0/1238.0/1239.0/1240.0/1241.0/1242.0/1243.0/1244.0/1245.0/1246.0/1247.0/1248.0/1249.0/1250.0/1251.0/1252.0/1253.0/1254.0/1255.0/1256.0/1257.0/1258.0/1259.0/1260.0/1261.0/1262.0/1263.0/1264.0/1265.0/1266.0/1267.0/1268.0/1269.0/1270.0/1271.0/1272.0/1273.0/1274.0/1275.0/1276.0/1277.0/1278.0/1279.0/1280.0/1281.0/1282.0/1283.0/1284.0/1285.0/1286.0/1287.0/1288.0/1289.0/1290.0/1291.0/1292.0/1293.0/1294.0/1295.0/1296.0/1297.0/1298.0/1299.0/1300.0/1301.0/1302.0/1303.0/1304.0/1305.0/1306.0/1307.0/1308.0/1309.0/1310.0/1311.0/1312.0/1313.0/1314.0/1315.0/1316.0/1317.0/1318.0/1319.0/1320.0/1321.0/1322.0/1323.0/1324.0/1325.0/1326.0/1327.0/1328.0/1329.0/1330.0/1331.0/1332.0/1333.0/1334.0/1335.0/1336.0/1337.0/1338.0/1339.0/1340.0/1341.0/1342.0/1343.0/1344.0/1345.0/1346.0/1347.0/1348.0/1349.0/1350.0/1351.0/1352.0/1353.0/1354.0/1355.0/1356.0/1357.0/1358.0/1359.0/1360.0/1361.0/1362.0/1363.0/1364.0/1365.0/1366.0/1367.0/1368.0/1369.0/1370.0/1371.0/1372.0/1373.0/1374.0/1375.0/1376.0/1377.0/1378.0/1379.0/1380.0/1381.0/1382.0/1383.0/1384.0/1385.0/1386.0/1387.0/1388.0/1389.0/1390.0/1391.0/1392.0/1393.0/1394.0/1395.0/1396.0/1397.0/1398.0/1399.0/1400.0/1401.0/1402.0/1403.0/1404.0/1405.0/1406.0/1407.0/1408.0/1409.0/1410.0/1411.0/1412.0/1413.0/1414.0/1415.0/1416.0/1417.0/1418.0/1419.0/1420.0/1421.0/1422.0/1423.0/1424.0/1425.0/1426.0/1427.0/1428.0/1429.0/1430.0/1431.0/1432.0/1433.0/1434.0/1435.0/1436.0/1437.0/1438.0/1439.0/1440.0/1441.0/1442.0/1443.0/1444.0/1445.0/1446.0/1447.0/1448.0/1449.0/1450.0/1451.0/1452.0/1453.0/1454.0/1455.0/1456.0/1457.0/1458.0/1459.0/1460.0/1461.0/1462.0/1463.0/1464.0/1465.0/1466.0/1467.0/1468.0/1469.0/1470.0/1471.0/1472.0/1473.0/1474.0/1475.0/1476.0/1477.0/1478.0/1479.0/1480.0/1481.0/1482.0/1483.0/1484.0/1485.0/1486.0/1487.0/1488.0/1489.0/1490.0/1491.0/1492.0/1493.0/1494.0/1495.0/1496.0/1497.0/1498.0/1499.0/1500.0/1501.0/1502.0/1503.0/1504.0/1505.0/1506.0/1507.0/1508.0/1509.0/1510.0/1511.0/1512.0/1513.0/1514.0/1515.0/1516.0/1517.0/1518.0/1519.0/1520.0/1521.0/1522.0/1523.0/1524.0/1525.0/1526.0/1527.0/1528.0/1529.0/1530.0/1531.0/1532.0/1533.0/1534.0/1535.0/1536.0/1537.0/1538.0/1539.0/1540.0/154						

M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000		
			4	5	6
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 (S201) 24V CABR. (E36)	2494/2793	1993-00	2.5	5.0	7.5
MG CABRIOLET (E36)	2930	1994-95	4.0	8.0	12.0
MG 52 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	5.0	10.0	15.0
316 11/318 11 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
518/520/520I (E12)	1766/1990	1972-81	0.8	1.5	2.3
520 (E12) CILINDRO	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
MS39I (E12)	3453	1980-81	2.0	4.0	6.0
518/518I (S201) (E28)	1766/1991	1981-87	0.5	1.0	1.5
525I (S201) (E28)	2494/2788	1981-87	0.5	1.0	1.5
524 DTD (E28)	2443	1983-87	0.5	1.0	1.5
533I (E28)	3430	1985-87	1.0	2.0	3.0
MS39I (E28)	3430	1984-87	1.8	3.5	5.0
MG (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 TD/524 (E34)	2443/2503	1988-95	0.5	1.0	1.5
524 TD/525 TD/524 TOURING (E34)	2443/2503	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
MS TOURING (E34)	3795	1992-95	3.3	6.5	10.0
540I V8/525I (S201) 24V (E39)	2777/2793	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
524/528/530I 24V TOURING (E39)	2494/2979	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 CS/630I CS/635I CS (E24)	2788/3210	1976-82	2.3	4.5	7.0
635I CS (E24)	3453	1978-82	2.5	5.0	7.5
635I CS (E24)	3453	1982-89	3.0	6.0	9.0
628I CS/635I CS (E24)	2788/3210	1982-88	2.5	5.0	7.5
635I CS (E24)	3453	1984-89	10.0	20.0	30.0
728I/728I/730I/730I/733I (E25)	2788/3210	1977-82	1.0	2.0	3.0
728I/732I (E25)	2788/3210	1982-86	1.0	2.0	3.0
733I (E25)	3430	1979-82	1.3	2.5	3.8
733I (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/735I (E32)	2986/3430	1986-92	1.5	3.0	4.5
735I (E32)	3430	1988-92	1.8	3.5	5.3
730I/730I/740I V8 (E32)	2986/3982	1992-94	1.8	3.5	5.0
750I/1.1L (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)	2995	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/1L (E38)	5379	1994-01	2.0	4.0	6.0
MS (E39)	4941	1998-02	2.5	5.0	7.5
Mi	3430	1979-81	100.0	200.0	300.0
ZI	2494	1988-92	15.0	30.0	45.0
840I (V8) 32V (E 31)	3982/4398	1993-00	4.5	9.0	13.5
850I (V8) 0 V12 (E 31)	4988/5379	1989-00	5.5	11.0	16.5
850I CS V12 (E 31)	5576	1992-96	8.0	16.0	24.0
Z3 181L 9/2002	1796/2171	1995-02	4.0	8.0	12.0
Z3 25/228/50/24V	2494/2979	1996-02	4.5	9.0	13.5
Z3 ROADSTER	3201	1997-02	9.0	18.0	27.0
Z3 28I/50 COUPE	2795/2979	1998-02	4.5	9.0	13.5
Z3 M COUPE	3201	1998-02	7.5	15.0	22.0
24.22	2171	2003-04	5.5	11.0	16.5
24.25	2494	2003-04	6.0	12.0	18.0
24.30	2979	2003-04	6.5	13.0	20.0
X5 3.0	2979	1999-04	2.3	4.5	6.5
X5 4.4	4398	1999-04	2.5	5.0	7.5
X5 4.8	4799	2004	3.3	6.5	9.5
323I/325I (S201) 30I 24V (E46)	2494/2979	1998-04	1.5	3.0	4.5
323I/325I (S201) 30I 24V TOURING (E46)	2494/2979	1999-04	1.8	3.5	5.0
316I/518I COUPE (E46)	1895/1995	1999-04	1.8	3.5	5.0
320I 24V COUPE (E46)	1997-2171	1999-04	2.0	4.0	6.0
323I/325I (S201) 30I 24V CPÉ (E46)	2494/2979	1999-04	2.5	5.0	7.5
318I/520I CABRIOLET (E46)	1995-2171	2000-04	2.5	5.0	7.5
325I/330I CABRIOLET (E46)	2494/2979	2000-04	3.0	6.0	9.0
MS COUPE (E46)	3246	2001-04	5.5	11.0	16.5
MS CABRIOLET (E46)	3246	2001-04	6.5	13.0	19.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000		
			4	5	6
Z8 ROADSTER	4941	2000-03	50.0	100.0	150.0
730I/735I (E 65)	2979/3600	2001-04	1.8	3.5	5.0
745I (E 65)	4398	2001-04	2.3	4.5	6.5
760I/1L (E 65)	5972	2002-04	2.8	5.5	8.0
730I/740I D (E 65)	2993/3901	2001-04	2.0	4.0	6.0
530I (E 60)	2979	2003-04	2.5	5.0	7.5
545I (E60)	4398	2004	3.0	6.0	9.0
530I TOURING (E60)	2979	2004	3.0	6.0	9.0
545I TOURING (E60)	4398	2004	3.5	7.0	10.0
MS V10 (E60)	4999	2004	6.0	12.0	18.0
630I	2979	2004	4.0	8.0	12.0
645I	4398	2003-04	4.5	9.0	13.5
630I CABRIOLET	2979	2004	5.0	10.0	15.0
645I CABRIOLET	4398	2004	5.5	11.0	16.5
X5 Z5/50	2494/2979	2003-04	2.5	5.0	7.5

BORGWARD GERMANIA

HANSA 1500	1498	1949-52	5.0	10.0	15.0
HANSA 1500 CABRIOLET HEBMÜLLER	1498	1950-52	6.0	12.0	18.0
HANSA 1500 SPORT CABRIOLET Z2	1498	1950-53	7.5	15.0	22.5
HANSA 1500 KOMBI	1498	1950-52	5.0	10.0	15.0
HANSA 1800	1758	1952-54	4.0	8.0	12.0
HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBI	1758	1953-54	3.5	7.0	10.0
HANSA 1800 CABRIOLET HEBMÜLLER	1758	1952-54	7.5	15.0	22.5
HANSA 1800 KOMBI	1758	1952-54	4.0	8.0	12.0
HANSA 1800 SPORT CABRIOLET Z2	1758	1953-54	7.0	14.0	21.0
HANSA 2400	2337	1952-55	5.0	10.0	15.0
HANSA 2400 PULLMAN	2240/2337	1953-58	5.0	10.0	15.0
Z3 LITER (P100)	2240	1960-61	4.0	8.0	12.0
ISABELLA	1493	1954-58	6.5	13.0	20.0
ISABELLA TSIT SIDE LUXE	1493	1955-58	7.5	15.0	22.5
ISABELLA TSIT DE LUXE	1493	1959-61	7.5	15.0	22.5
ISABELLA COUPE DE LUXE	1493	1955-57	11.0	22.0	33.0
ISABELLA CABRIOLETTIS CABRIOLET	1493	1955-58	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COMBI	1493	1955-58	5.0	10.0	15.0
ISABELLA COMBI	1493	1959-61	4.0	8.0	12.0
ISABELLA	1493	1959-61	6.0	12.0	18.0
ISABELLA TSCABRIOLET	1493	1959-61	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COUPE	1493	1957-61	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COUPE HECKFLOSSE	1493	1959-60	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COUPE CABRIOLET	1493	1958-61	12.5	25.0	38.0

BRISTOL GRAN BRETAGNA

400	1971	1947-51	12.5	25.0	38.0
401	1971	1949-52	12.5	25.0	38.0
402 CABRIOLET	1971	1952-53	15.0	30.0	45.0
403	1971	1953-57	12.5	25.0	38.0
404	1971	1954-57	15.0	30.0	45.0
405	1971	1955-60	13.5	27.0	40.0
406	2216	1958-61	12.5	25.0	38.0
407	5130	1961-63	12.5	25.0	38.0
408	5130	1963-65	13.5	27.0	40.0
409	5211	1965-67	12.5	25.0	38.0
410	5211	1967-69	12.5	25.0	38.0
411 (TUTTI I MODELLI)	5211/6556	1968-75	11.5	23.0	35.0
412 (TUTTI I MODELLI)	5898/6556	1974-82	12.5	25.0	38.0
603 (TUTTI I MODELLI)	5211/5898	1976-82	11.5	23.0	35.0
BRITANNIA	5898	1982-94	13.5	27.0	40.0
BRIGAND	5898	1982-94	13.5	27.0	40.0
BEAUFORT	5898	1984-90	14.0	28.0	42.0
BLENHHEIM/BLÉN 2/BLÉN 3	5898	1993-04	14.0	28.0	42.0
BEAUFIGHTER	5898	1982-94	14.0	28.0	42.0

BUGATTI FRANCIA

TYPE 13	1327/1368	1918-20	90.0	180.0	270.0
TYPE 22	1453	1919-26	90.0	180.0	270.0
TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	100.0	200.0	300.0
TYPE 23	1453	1919-26	90.0	180.0	270.0
TYPE 23 BRESCIA	1496	1921-26	100.0	200.0	300.0
TYPE 30	1991	1922-26	75.0	150.0	225.0
TYPE 35	1991	1924-31	300.0	600.0	900.0
TYPE 35A	1991	1924-31	300.0	600.0	900.0
TYPE 35T	2261	1926-30	400.0	800.0	1200.0
TYPE 35T/CB	2261	1927-31	400.0	800.0	1200.0
TYPE 35C	1991	1928-31	500.0	1000.0	1500.0
TYPE 37	1496	1925-30	200.0	400.0	600.0
TYPE 38	1991	1926-27	100.0	200.0	300.0
TYPE 38A	1991	1927	125.0	250.0	375.0
TYPE 40	1496	1926-30	100.0	200.0	300.0
TYPE 40A	1628	1930	125.0	250.0	375.0
TYPE 41 "ROYALE"	12763	1926-33	4000.0	8000.0	12000.0
TYPE 43/43A GRAND SPORT	2261	1927-31	150.0	300.0	450.0
TYPE 44	2992	1927-30	125.0	250.0	375.0
TYPE 46/46S	5960	1929-36	225.0	450.0	675.0
TYPE 47 GRAND SPORT	2996	1929-30	150.0	300.0	450.0
TYPE 49	3257	1930-34	125.0	250.0	375.0
TYPE 50	4972	1930-34	300.0	600.0	900.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000		
			4	5	6
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 STIEUJ	3257	1933-39	275.0	55	

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	1958-45	10,0	20,0	30,0		
15 SX	2867	1946-56	9,0	18,0	27,0		
11 B NORMALE	1911	1946-57	5,0	10,0	15,0		
11 BL LÉGERE	1911	1948-57	5,5	11,0	16,5		
2CV	375-425	1948-60	6,0	12,0	18,0		
2CV SAHARA (BIMOTORE-425CZ)	850	1958-66	10,0	20,0	30,0		
2CV	425-602	1967-70	3,0	6,0	9,0		
AM6	602	1961-69	2,0	4,0	6,0		
AM6 BREAK	602	1964-69	1,8	3,5	5,0		
AM8	602	1969-78	1,5	3,0	4,5		
AM8 BREAK	602	1969-79	1,5	3,0	4,5		
MEHARI	602	1968-87	3,5	7,0	10,0		
MEHARI 4X4	602	1979-86	6,0	12,0	18,0		
DS 19	1911	1955-62	10,0	20,0	30,0		
DS 19	1911	1963-67	9,0	18,0	27,0		
DS 19	1985	1967-68	7,5	15,0	22,0		
DS 20	1911	1985	1968-74	6,0	12,0	18,0	
DS 20 PALLAS	1985	1970-74	7,0	14,0	21,0		
DS 21	2175	1965-72	6,5	13,0	20,0		
DS 21 PALLAS	2175	1965-72	7,5	15,0	22,0		
DS 21 IE	2175	1969-72	7,5	15,0	22,0		
DS 21 IE 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 IE	2341	1972-75	9,0	18,0	27,0		
DS 23 IE 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 SPECIAL/D SUPER	1911-1985	1969-74	5,0	10,0	15,0		
ID CABRIOLET	1911-1985	1960-65	3,0	6,0	9,0		
DS CABRIOLET	1911-2175	1960-71	40,0	80,0	120,0		
SH CARBURATORI/INIEZIONE	2670	1970-75	9,0	18,0	27,0		
2CV4	455	1970-78	2,3	4,5	6,5		
2CV4 CLUB	602	1970-90	2,5	5,0	7,5		
2CV6 SPECIAL	602	1976-90	2,5	5,0	7,5		
2CV SPOT	455	1976	3,0	6,0	9,0		
2CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	2,8	5,5	8,0		
DIANE	425	1967-68	2,0	4,0	6,0		
DIANE 416	435-602	1968-84	1,8	3,5	5,0		
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	1,3	2,5	3,5		
GS BREAK	1015-1222	1971-79	1,0	2,0	3,0		
GS BERLINA	1130-1301	1979-86	1,0	2,0	3,0		
GS BREAK	1130-1301	1979-86	0,8	1,5	2,3		
LINNA	652-1124	1976-86	0,5	1,0	1,5		
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	0,5	1,0	1,5		
VISA DECAPOTABILE	1124	1983-85	1,0	2,0	3,0		
VISA SUPER (4/6/7/8/9)	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		
ANEL/OLIO	652-1299	1981-90	0,4	0,8	1,2		
AK (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1986-95	0,5	1,0	1,5		
AK SPORT	1294	1987-93	1,0	2,0	3,0		
AK G/671	1360	1987-95	0,8	1,5	2,3		
AK 14 4X4	1360	1991-95	0,5	1,0	1,5		
AK 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 1700 (GT/2ZD 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 1700 (GT/2ZD TURBO BREAK)	1768	1988-92	0,5	1,0	1,5		
BK G/671	1905	1983-92	0,8	1,5	2,3		
BK 19GT/116V	1905	1987-92	0,8	1,5	2,3		
BK 4 1C	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		
OX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	2,0	4,0	6,0		
OX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	2,0	4,0	6,0		
OX 2400 GTI	2347	1977-82	3,0	6,0	9,0		
OX 24 BREAK EVASION	2347	1982-94	2,0	4,0	6,0		
OX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	3,8	7,5	11,0		

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
OX 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1,0	2,0	3,0	
OX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1,0	2,0	3,0	
OX D LIMOUSINE	2500	1979-83	1,5	3,0	4,5	
OX 25 GTI	2500	1983-85	3,5	7,0	10,0	
OX 20Z2	1995-2165	1986-89	1,8	3,5	5,0	
OX BREAK (TUTTI I MOD.)	1995-2500	1986-90	2,5	5,0	7,5	
OX 25 RIGIT	2500	1986-89	3,5	7,0	10,0	
OX 25 GTI TURBO	2500	1985-89	3,8	7,5	11,0	
OX 25 GTI TURBO 2/PRESTIGE	2500	1986-89	5,0	10,0	15,0	
OX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5,5	11,0	16,0	
OX 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1,0	2,0	3,0	
OX 25 BREAK RD/TRD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1,0	2,0	3,0	
OX LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2,0	4,0	6,0	
XM 3.0i V6/16 24V	2946-2975	1989-00	0,5	1,0	1,5	
XM 3.0i V6/16 24V BREAK	2946-2975	1991-00	0,8	1,5	2,3	
XM 2.0i INIEZIONE/2.0 TURBO/CT	1998	1989-95	0,5	1,0	1,5	
XM DI2/TURBO DI2/25 TD	2088-2446	1989-95	0,5	1,0	1,5	
XM 2.0i ZD TURBO/CT BREAK	1998	1991-95	0,5	1,0	1,5	
XM DI2/TURBO DI2/25 TD BREAK	2088-2446	1991-95	0,5	1,0	1,5	
SALO 1.6 VISI SERIE	1587	1996-02	0,8	1,5	2,3	
ZX (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 B/20	1580-1998	1993-95	0,5	1,0	1,5	
XANTIA 1.6i B/20 BREAK	1580-1998	1995	0,7	1,5	2,2	
XANTIA 1.9 D/1.9 TD	1905	1993-95	0,5	1,0	1,5	
XANTIA 1.9 D/1.9 TD BREAK	1905	1995	0,7	1,5	2,2	
XANTIA 3.0i V6	2946	1996-00	0,5	1,0	1,5	
XANTIA 3.0i V6 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	
CZ VIS	1587	2004	0,8	1,5	2,3	
CZ 2.0 16V (177 CV) COUPE	1997	2004	0,8	1,5	2,3	

CIZETA ITALIA

V16T	5995	1993-94	100,0	2000	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/PSO DAFFODIL	590-746	1958-68	1,8	3,5	5,0	
33	746	1968-70	1,3	2,5	3,5	
41	844	1966-70	0,8	1,5	2,3	
55	1108	1967-70	0,8	1,5	2,3	
55 COUPE	1108	1968-70	1,0	2,0	3,0	

DAIHATSU GIAPPONE

WFT F10	958	1975-78	2,3	4,5	6,5	
WFT F20	1587	1976-84	1,5	3,0	4,5	
ROCKY/D10	1998-2765	1984-00	1,0	2,0	3,0	
FERRAZ	1590	1988-99	1,0	2,0	3,0	
CHARADE 1.0 TURBO GTI	993	1992-93	0,5	1,0	1,5	
CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	0,5	1,0	1,5	

DAIMLER GRAN BRETAGNA

DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	60,0	120,0	180,0	
DB18 (2.12 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 CONSORT 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 JX LIMOUSINE	4617	1954-58	7,5	15,0	22,0	
DF JX REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	5,0	10,0	15,0	
DF JX SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	4,5	9,0	13,5	
DF 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	5961	1960-68	11,5	23,0	35,0	
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	12,5	25,0	37,0	
SP 250 DAHAT	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	9,0	
SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	4,0	8,0	12,0	
DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	1			

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
				+	-	+
TYPE 108/108 N	2460	1928-33	17,5	35,0		22,0
TYPE 109	1496	1929-31	7,5	15,0		22,0
TYPE 110	2178	1950-51	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 SUPER LUKE	1800	1934-36	10,0	20,0		30,0
TYPE 134 SUPER LUKE 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 M5M5M COMPETITION	3557	1938-52	60,0	120,0		180,0
TYPE 138 SUPER LUKE 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	25,0	50,0		75,0
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 V.L.R.	1995	1950-53	4,0	8,0		12,0

DELTA FILIPPINE

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

DIATTO ITALIA

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

DINO ITALIA

206 GT	1986	1967-69	75,0	150,0		220,0
246GT	2488	1969-73	85,0	170,0		250,0
246GT S	2488	1972-74	100,0	200,0		300,0
208 GT4	1991	1975-80	6,0	12,0		18,0
208 GT4	2926	1973-77	8,0	16,0		24,0

DKW GERMANIA

MEISTERKLASSE F 89 P (2 CIL)	684	1950-54	2,0	4,0		6,0
MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	2,8	5,5		8,0
MEISTERKLASSE CABR. 2P HEIMÜLLER	684	1951-52	3,0	6,0		9,0
MEISTERKLASSE COUPE 2P HEIMÜLLER	684	1951-52	2,5	5,0		7,5
MEISTERKLASSE UNIVERSAL	684	1951-54	2,3	4,5		7,0
SONDERKLASSE F91 (3 CIL)	896	1953-55	2,0	4,0		6,0
SONDERKLASSE LUXUS COUPE 4P	896	1953-55	2,3	4,5		7,0
SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	2,5	5,0		7,5
SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	2,8	5,5		8,0
SONDERKLASSE COUPE 2P KARMANN	896	1953-55	2,3	4,5		7,0
SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	2,3	4,5		7,0
3-6 (F 93 F 94)	996	1955-59	2,3	4,5		7,0
3-6 LUXUS COUPE 4P	996	1955-59	2,8	5,5		8,0
3-6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	3,3	6,5		10,0
3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	3,5	7,0		10,0
3-6 UNIVERSAL	996	1957-59	2,5	5,0		7,5
3-6 MONZA	980-996	1956-58	6,0	12,0		18,0
JUNIOR	741	1959-62	1,5	3,0		4,5
JUNIOR DE LUKE	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	3680-7210	1974-80	3,0	6,0		9,0
RAMCHARGER (II SERIE)	5210-5898	1981-93	2,5	5,0		7,5
VIPER	7990	1992-96	17,5	35,0		50,0
VIPER (II SERIE) / R1710	7990	1996-04	20,0	40,0		60,0
VIPER GT S	7990	1996-02	25,0	50,0		75,0

FACEL VEGA FRANCIA

FV5 COUPE	4520-5407	1955-58	50,0	100,0		150,0
FV5 CABRIOLET	4520-5407	1955-58	60,0	120,0		180,0
HK500	5907-6276	1959-61	35,0	70,0		100,0
EXCELLENCE	6276	1959-61	50,0	100,0		150,0
FACEL IIA/FACEL IIA F2	1646	1960-63	15,0	30,0		45,0
FACEL II	6276/6767	1962-64	40,0	80,0		120,0
FACEL III	1089	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
340S/425TS AMERICA	4101-4523	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 SUPERFAST	4961	1964-67	1.250,0	2.500,0		3.750,0
250 GT PF. BOANO/ELLENA	2953	1956-58	300,0	600,0		900,0
250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	150,0	300,0		450,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	200,0	400,0		600,0
250 GT 2+2/350 GT 2+2	2953/3967	1960-64	100,0	200,0		300,0
250 GT L	2953	1963-64	250,0	500,0		750,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (DMB)	2953	1958-60	4.000,0	8.000,0		10.000,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SMB)	2953	1960-62	5.000,0	10.000,0		15.000,0
250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	2.500,0	5.000,0		7.500,0
250 GT SMB	2953	1960-62	3.500,0	7.000,0		9.000,0
250 GT SMB COMPETIZIONE	2953	1960-62	4.000,0	8.000,0		10.000,0
250 GTO/GTO 64	2953	1961-64	10.000,0	20.000,0		30.000,0
250 LE MANS	2953/3285	1964-66	4.000,0	8.000,0		12.000,0
275 GTB	3285	1964-66	400,0	800,0		1.200,0
275 GTB 4	3285	1966-68	500,0	1.000,0		1.500,0
275 GT S	3285	1964-66	250,0	500,0		750,0
300 GT 2+2 (III SERIE)	3967	1964-67	100,0	200,0		300,0
330 GT C	3967	1966-68	150,0	300,0		450,0
330 GT S	3967	1966-68	250,0	500,0		750,0
365 GT 2+2	4930	1967-72	40,0	80,0		120,0
365 GT C	4930	1969-71	150,0	300,0		450,0
365 GT S	4930	1969-70	250,0	500,0		750,0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967/4930	1966-68	500,0	1.000,0		1.500,0
365 GTB DAYTONA	4930	1968-73	175,0	350,0		525,0
365 GTB DAYTONA SPIDER	4930	1970-73	400,0	800,0		1.200,0
208 GTB	1991	1980-82	10,0	20,0		30,0
208 GT S	1991	1980-82	12,5	25,0		37,0
208 GTB TURBO	1991	1982-85	12,5	25,0		37,0
208 GT S TURBO	1991	1982-85	15,0	30,0		45,0
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	15,0	30,0		45,0
(208) GT S 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 GT S	2926	1977-81	15,0	30,0		45,0
308 GTB I	2926	1981-82	15,0	30,0		45,0
308 GT S I	2926	1981-82	15,0	30,0		45,0
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	35,0		50,0
308 GT S QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	35,0		50,0
308 GTB	3185	1985-89	20,0	40,0		60,0
328 GT S	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 C 4	4930	1971-72	60,0	120,0		180,0
365 GT 4 2+2	4930	1972-76	16,0	32,0		48,0
400 GT	4823	1976-79	12,5	25,0		37,5
400 I	4823	1979-84	13,5	27,0		40,5
412	4942	1985-90	15,0	30,0		45,0
365 GT 4 BB	4930	1973-76	75,0	150,0		225,0
512 BB	4942	1976-81	75,0	150,0		225,0
512 BB I	4942	1981-84	75,0	150,0		225,0
TESTAROSSA	4942	1984-85	25,0	50,0		75,0
TESTAROSSA	4942	1986-91	22,5	45,0		67,5
512 TR	4942	1992-94	27,5	55,0		82,5
F512M	4942	1994-96	30,0	60,0		90,0
F40	2996	1987-92	200,0	400,0		600,0
466 GT/GTA	5474	1993-99	15,0	30,0		45,0
F355 BERLINETTA	3496	1994-98	17,5	35,0		50,0
F355 GT S	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				

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
1100/103 H 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 SCORREVOLI)	653	1955-57	5,0	10,0	15,0	
600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)	653	1956-57	5,5	11,0	16,5	
600	653	1957-60	4,0	8,0	12,0	
600 TRASFORMABILE	653	1957-60	4,3	8,5	12,0	
600 D	767	1960-69	2,3	4,5	6,5	
600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	2,5	5,0	7,5	
600 MULTIPLA	653	1956-60	7,0	14,0	21,0	
600 D MULTIPLA	767	1960-67	6,0	12,0	18,0	
NUOVA 500	479	1957-59	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 LUSO	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 LUSO	2279	1963-68	3,8	7,5	11,0	
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	4,5	9,0	13,5	
2300 LUSO FAMILIARE	2279	1963-68	4,3	8,5	12,0	
2300 COUPE	2279	1961-65	6,5	13,0	20,0	
2300 COUPE S	2279	1961-69	7,5	15,0	22,0	
1300	1295	1961-66	1,8	3,5	5,0	
1300 FAMILIARE	1295	1961-66	2,0	4,0	6,0	
1500/1500 C	1481	1961-67	1,8	3,5	5,0	
1500 FAMILIARE	1481	1961-67	2,0	4,0	6,0	
1500 L	1481	1962-68	2,5	5,0	7,5	
1500 CABRIOLET (COSA)	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 COUPE	1568	1963-66	7,5	15,0	22,0	
850 NORMALE SUPER	843	1964-68	1,3	2,5	3,8	
850 IDROMATIC	843	1966-68	1,5	3,0	4,5	
850 SPECIAL	843	1968-71	1,3	2,5	3,8	
850 FAMILIARE	843/903	1965-76	1,0	2,0	3,0	
850 COUPE	843	1965-68	3,0	6,0	9,0	
850 SPORT COUPE	903	1968-71	2,5	5,0	7,5	
850 SPIDER	843	1965-68	5,5	11,0	16,5	
850 SPORT SPIDER	903	1968-72	5,0	10,0	15,0	
124	1197	1966-70	1,3	2,5	3,8	
124 (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 (T11600)	1438/1592	1970-74	1,5	3,0	4,5	
124 SPORT COUPE	1438	1967-69	2,8	5,5	8,0	
124 SPORT COUPE	1608	1969-72	2,5	5,0	7,5	
124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	6,5	13,0	20,0	
124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	6,5	13,0	20,0	
124 SPORT COUPE 1.6/1.8	1592/1756	1972-74	2,0	4,0	6,0	
124 SPORT SPIDER 1.6/1.8	1592/1756	1972-75	6,0	12,0	18,0	
124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	17,5	35,0	52,5	
SPIDER SPIDER	1995	1979-82	5,0	10,0	15,0	
SPIDER EURO PA PININFARINA	1995	1982-85	6,0	12,0	18,0	
SPIDER EURO PA 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	1967	1967-69	8,5	17,0	25,0	
DINO 2400 COUPE	2488	1969-72	7,5	15,0	22,0	
DINO SPIDER	1967	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	1116/1290	1972-76	0,8	1,5	2,3	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
128 (II SERIE)	1116/1290	1976-85	0,5	1,0	1,5	
128 FAMILIARE (II SERIE)	1116/1290	1972-80	0,5	1,0	1,5	
128 RALLY	1290	1971-74	1,8	3,5	5,0	
128 SPORT COUPE S/S/L	1116/1290	1971-75	1,8	3,5	5,0	
128 SP	1116/1290	1975-80	1,3	2,5	3,8	
X1/9	1290	1972-78	3,3	6,5	10,0	
X1/9 FIVE SPEED IN BERTONE	1498	1978-83	2,8	5,5	8,0	
X1/9 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 3200	3235	1971-77	4,0	8,0	12,0	
130 COUPE	3235	1971-77	5,0	10,0	15,0	
126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	0,8	1,5	2,3	
126/126 SUP	652-704	1983-95	0,5	1,0	1,5	
127 (I SERIE)	903	1971-77	1,0	2,0	3,0	
127 (II SERIE)	903/1049	1977-81	0,5	1,0	1,5	
127 (III SERIE) UNIFICATA	903/1049	1981-86	0,5	1,0	1,5	
127 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 SPORI	1049	1978-81	1,8	3,5	5,0	
127 SPORI 5 MARCE	1301	1981-83	1,5	3,0	4,5	
147 DIESEL	1301	1983-86	0,3	0,5	0,8	
131 (I) (II SERIE) BERLINA	1301/1585	1974-83	0,8	1,5	2,3	
131 (I) (II SERIE) PANORAMA	1301/1585	1974-84	0,8	1,5	2,3	
131 SUPERMIRAFIOR BERLINA	1301/1995	1978-83	0,5	1,0	1,5	
131 MIRAFIORI SUPER D	1995/2445	1978-83	0,5	1,0	1,5	
131 SUPERMIRAFIOR PANORAMA	1301/1995	1978-84	0,5	1,0	1,5	
131 PANORAMA D	1995/2445	1978-84	0,5	1,0	1,5	
131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	20,0	40,0	60,0	
131 RACING	1995	1978-81	1,3	2,5	3,5	
131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	3,0	6,0	9,0	
131 VOLUME TRICA 4 PORTE	1995	1981-83	2,5	5,0	7,5	
132 (TUTTI I MODELLI)	1582/1995	1972-81	0,8	1,5	2,3	
132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1995/2445	1978-81	0,5	1,0	1,5	
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ CORIA	1995	1974-87	2,3	4,5	6,5	
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ LUNGA	1995	1974-87	2,0	4,0	6,0	
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL CORIA	2445	1978-87	1,8	3,5	5,0	
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	1,5	3,0	4,5	
ARGENTIA (TUTTI I MODELLI)	1585/1995	1981-85	0,5	1,0	1,5	
ARGENTIA DIESEL	2445	1981-85	0,5	1,0	1,5	
ARGENTIA VOLUMEX	1995	1983-85	0,8	1,5	2,3	
ARGENTIA TURBO DIESEL	2445	1983-85	0,5	1,0	1,5	
PANDA 30	662	1980-85	1,0	2,0	3,0	
PANDA 45/45S	903	1980-85	1,0	2,0	3,0	
PANDA 750/1000	770/999	1986-95	0,5	1,0	1,5	
PANDA 4x4	965	1983-85	1,3	2,5	3,8	
PANDA 4x4 (TUTTI I MODELLI)	999/1108	1986-95	1,3	2,5	3,8	
PANDA SELECTA	999/1108	1991-95	0,5	1,0	1,5	
PANDA DIESEL	1302	1986-90	0,5	1,0	1,5	
UNO (TUTTI I MODELLI)	903/1498	1983-89	0,5	1,0	1,5	
UNO SELECTA	1116	1988-89	0,5	1,0	1,5	
UNO DIDS	1301	1983-89	0,5	1,0	1,5	
UNO 60/0/0 S	1698	1986-89	0,5	1,0	1,5	
UNO TURBO D	1367	1986-89	0,5	1,0	1,5	
UNO TURBO LE JANTISKID	1301	1985-89	1,8	3,5	5,0	
UNO I SERIE (TUTTI I MOD.)	903/1499	1989-95	0,5	1,0	1,5	
UNO SELECTA SELECTA HEVIS	1116/1499	1989-94	0,5	1,0	1,5	
UNO 13 DIDS II SERIE	1302	1989-93	0,5	1,0	1,5	
UNO 17/19 DIDS II SERIE	1698/1929	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 HQ/RACING	1372	1989-93	1,3	2,5	3,5	
RITMO (RITMO SUPER R) (I SERIE)	1116/1498	1978-82	0,5	1,0	1,5	
RITMO D (I SERIE)	1714	1980-83	0,5	1,0	1,5	
RITMO 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 TC (I SERIE)	1585	1981-83	1,3	2,5	3,8	
RITMO 125 TC	1995	1981-83	3,0	6,0	9,0	
RITMO (II SERIE)	1116/1498	1982-85	0,5	1,0	1,5	
RITMO D (II SERIE)	1714	1983-85	0,5	1,0	1,5	
RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	1,0	2,0	3,0	
RITMO 130 TC	1995	1983-88	2,5	5,0	7,5	
RITMO (II SERIE)	1116/1585	1985-87	0,5	1,0	1,5	
RITMO D (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)	1301/1585	1983-90	0,5	1,0	1,5	
REGATA D (TURBO DS) (TUTTI I M.)	1698/1929	1983-90	0,5	1,0	1,5	
REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1301/1585	1984-90	0,5	1,0	1,5	
REGATA W.D. TURBO DS (TUTTI I M.)	1698/1929	1984-90	0,5	1,0	1,5	
DUNA	1116/1301	1987-90	0,3	0,5	0,8	
DUNA WEEKEND	1116/1301	1987-90	0,4	0,8	1,2	
DUNA DS	1698	1987-90	0,3	0,5	0,8	
DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	0,4	0,8	1,2	
TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108/1195	1988-95	0,5	1,0	1,5	
TIPO DS TURBO DS	1697/1929	1988-95	0,5	1,0	1,5	
TIPO 2000 16V	1995	1990-96	0,8	1,5	2,3	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
TIPO 16V	1756	1989-93	0,5	1,0	1,5	
TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1572/1995	1990-95	0,5	1,0	1,5	
TEMPRA DS TURBO DS	1929	1990-95	0,5			

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
17MPTA (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	1.5	30	4.5	
17MPTA TURNER	1498-1998	1967-68	1.5	30	4.5	
20MPTA (TUTTI I MOD.)	1998-2295	1967-68	1.5	30	4.5	
20MPTA TURNER	1998	1967-68	1.5	30	4.5	
20MPTA CABRIOLET	1998	1967-68	2.3	45	6.0	
OSI 20M1 SCOLPE	1998-2295	1967-68	3.5	70	11.0	
17MPTB (TUTTI I MOD.)	1498-2295	1968-71	1.5	30	4.5	
17MPTB TURNER	1498-2295	1968-71	1.5	30	4.5	
17MPTB CABRIOLET	1699-2295	1968-71	2.3	45	7.0	
20MPTB (TUTTI I MOD.)	1998-2550	1968-71	1.5	30	4.5	
20MPTB TURNER	1998-2550	1968-71	1.5	30	4.5	
28MPTB (TUTTI I MOD.)	2550	1969-71	1.8	35	5.0	
TAUNUS BERLINA (VII SERIE)	1295-1995	1971-82	0.8	15	2.3	
TAUNUS SW (VIII SERIE)	1297-1995	1971-82	0.8	15	2.3	
ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	0.8	15	2.3	
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	5.0	100	15.0	
ESCORT RS1600	1601	1971-75	6.0	120	18.0	
ESCORT RS1800	1855	1975-77	6.0	120	18.0	
ESCORT RS2000	1995	1974-77	7.0	140	21.0	
ESCORT RS2000	1995	1977-80	4.3	85	13.0	
ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	0.5	10	1.5	
ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1117-1597	1983-90	0.5	10	1.5	
ESCORT III SERIE D	1608-1753	1983-90	0.5	10	1.5	
ESCORT III SERIE CABRIOLET	1392-1597	1983-90	1.0	20	3.0	
ESCORT XRS XRSI	1597	1980-90	1.0	20	3.0	
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	1.3	25	4.0	
ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-95	0.5	10	1.5	
ESCORT IV SERIE D	1753	1990-95	0.5	10	1.5	
ESCORT IV SERIE XRSI	1796	1990-95	0.8	15	2.3	
ESCORT IV SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-95	0.5	10	1.5	
ESCORT IV SERIE SWD	1753	1990-95	0.5	10	1.5	
ESCORT RS2000 (IV SERIE)	1998	1991-95	0.8	15	2.3	
ESCORT RS2000 4X4 (IV SERIE)	1998	1995-97	1.0	20	3.0	
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1995	1992-95	4.0	80	12.0	
ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392-1796	1990-96	1.0	20	3.0	
ORION III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	0.5	10	1.5	
ORION III SERIE D	1608-1753	1983-90	0.5	10	1.5	
ORION III SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	0.5	10	1.5	
ORION III SERIE D	1753	1990-93	0.5	10	1.5	
CAPRI I SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2295	1969-73	1.8	35	5.0	
CAPRI II SERIE (TUTTI I MOD.)	1295-2994	1974-78	1.3	25	3.8	
CAPRI IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1298-2994	1978-87	1.0	20	3.0	
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	12.5	250	37.0	
CAPRI 2800 RS TURBO	2792	1981-83	3.5	70	10.0	
CONSUL GRANADA BERL I SERIE	1699-2994	1972-77	0.8	15	2.3	
CONSUL GRANADA SW I SERIE	1699-2994	1972-77	0.8	15	2.3	
GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	0.5	10	1.5	
GRANADA D II SERIE	1948-2499	1977-85	0.5	10	1.5	
GRANADA SW II SERIE	1699-2792	1977-85	0.5	10	1.5	
GRANADA D SW II SERIE	1948-2499	1978-85	0.5	10	1.5	
FESTIA II SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1976-88	0.5	10	1.5	
FESTIA II SERIE D	1608	1983-88	0.5	10	1.5	
FESTIA XR 2	1598	1981-88	0.8	15	2.3	
FESTIA XR 2i	1598-1796	1989-95	0.5	10	1.5	
FESTIA TURBO	1597	1990-93	1.0	20	3.0	
FESTIA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1796	1989-95	0.5	10	1.5	
FESTIA III SERIE D	1753	1989-95	0.5	10	1.5	
SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2955	1982-92	0.5	10	1.5	
SIERRAS X (TUTTI I MODELLI)	1595-2294	1982-92	0.5	10	1.5	
SIERRA DIESEL TD (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	0.5	10	1.5	
SIERRA D TD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	0.5	10	1.5	
SIERRA XR 4i	2792	1982-85	0.8	15	2.3	
SIERRA XR 4i 4X4 2B 4X4	2792-2955	1985-92	0.8	15	2.3	
SIERRA 2B 4X4 SW	2792	1986-89	0.8	15	2.3	
SIERRA 2 9i 4X4	2955	1988-92	0.8	15	2.3	
SIERRA 2 9i 4X4 SW	2955	1988-92	0.8	15	2.3	
SIERRAS COSWORTH	1995	1986-87	7.5	150	22.0	
SIERRAS 500 COSWORTH	1995	1987	10.0	200	30.0	
SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1995	1988-93	5.0	100	15.0	
RS 200	1805	1985-86	37.5	750	110.0	
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2955	1985-94	0.5	10	1.5	
SCORPIO DTD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	0.5	10	1.5	
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2955	1991-94	0.5	10	1.5	
SCORPIO TD SW	2498	1991-94	0.5	10	1.5	
SCORPIO 2B 4X4	2792-2955	1986-94	0.5	10	1.5	
SCORPIO 2 9i 4X4	2955	1991-94	0.8	15	2.3	
SCORPIO 2 9i 4X4 SW	2955	1991-94	0.8	15	2.3	
SCORPIO 2 9i 4X4 SW (II S.)	1998	1994-95	0.5	10	1.5	
SCORPIO 2 9i 4X4 SW (II S.)	1998	1994-95	0.5	10	1.5	
SCORPIO TD (II S.)	2500	1994-95	0.5	10	1.5	
SCORPIO TD SW (II S.)	2500	1994-95	0.5	10	1.5	
SCORPIO 2 9i 4X4 SW (II S.)	2955	1994-98	0.8	15	2.3	
SCORPIO 2 9i 4X4 SW (II S.)	2955	1994-98	0.8	15	2.3	
MONDEO 4 1P5 P (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993-95	0.5	10	1.5	
MONDEO 2.5 V6 24V/ST 200	2544	1994-99	0.5	10	1.5	
MONDEO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993-95	0.5	10	1.5	
MONDEO 2.5 V6 24V/ST 200	2544	1994-99	0.8	15	2.3	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
MONDEO TD 4P5P	1753	1993-95	0.5	10	1.5	
MONDEO TD SW	1753	1993-95	0.5	10	1.5	
GALAXY 2016V	1998	1995	0.7	15	2.2	
GALAXY TD	1896	1995	0.7	15	2.2	
GALAXY 28 V16/II SERIE	2792	1995-04	1.3	25	3.5	
PLUMA	1388-1679	1997-01	0.8	15	2.3	
COUGAR 20 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1999-01	0.8	15	2.3	
MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-04	0.5	10	1.5	
MONDEO 2.5 V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-04	0.8	15	2.3	
MONDEO 3.0 V6 STZ20 (II SERIE)	2967	2002-04	1.3	25	3.5	
SPORT KA	1597	2003-04	1.0	20	3.0	
STREET KA	1597	2003-04	1.5	30	4.5	
FOCUS ST170ST 170SW	1988	2002-04	1.5	30	4.5	
FOCUS RS ZIS	1988	2003-04	2.5	50	7.5	

FORD GRAN BRETAGNA

PREFECT E93A E495A	1172	1958-53	3.0	60	9.0	
POPULAR 103 E	1172	1953-59	2.5	50	7.5	
PREFECT 107 E	997	1959-61	2.0	40	6.0	
ANGLIA E94AE 4P4A	993	1959-53	2.5	50	7.5	
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	2.0	40	6.0	
ANGLIA ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	2.0	40	6.0	
ANGLIA SUPER SUPER ESTATE 125 E	1198	1962-65	2.0	40	6.0	
CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1951-56	1.8	35	5.0	
CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1705	1956-62	2.0	40	6.0	
CONSUL CONVERTIBILE	1508	1952-56	2.3	45	7.0	
CONSUL CONVERTIBILE MK2	1705	1956-62	3.0	60	9.0	
CONSUL SIS	1340-1498	1961-63	1.8	35	5.0	
CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	2.3	45	7.0	
CORSAR (TUTTI I MODELLI)	1498-1996	1964-70	1.5	30	4.5	
CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1998-1500	1962-66	1.3	25	4.0	
CORTINA MK2 (TUTTI I MOD.)	12981-599	1967-70	0.8	15	2.3	
CORTINA LOTUS MK3	1558	1964-66	16.0	320	48.0	
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	10.0	200	30.0	
ZEPHYR SX	2262	1951-56	2.0	40	6.0	
ZEPHYR CONVERTIBILE	2262	1952-56	2.8	55	8.0	
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	2.0	40	6.0	
ZEPHYR MK2	2553	1956-62	2.3	45	7.0	
ZEPHYR MK2 CONVERTIBILE	2553	1956-62	3.0	60	9.0	
ZODIAC MK2	2553	1956-62	2.3	45	7.0	
ZODIAC MK2 CONVERTIBILE	2553	1956-62	3.0	60	9.0	
ZEPHYR 4 MK3	1705	1962-66	1.8	35	5.0	
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	2.0	40	6.0	
ZODIAC MK3	2553	1962-66	2.0	40	6.0	
ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	1.3	25	4.0	
ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	1.5	30	4.5	
ZODIAC MK4	2994	1966-72	1.8	35	5.0	

FORD STATI UNITI

GPW	2199	1941-45	12.5	250	37.5	
MUTT M TSIAJAZ	2319	1959-88	5.0	100	15.0	
BRONCO	2788-4946	1966-75	3.0	60	9.0	
BRONCO	4918-5766	1976-96	2.5	50	7.5	
BRONCO II	2347-2930	1983-86	2.0	40	6.0	
NAVERICK Z7 TD	2663	1992-96	1.5	30	4.5	
EXPLORER	3958	1990-94	2.0	40	6.0	
EXPLORER	3958-4942	1995-04	2.5	50	7.5	
THUNDERBIRD	3950	2001-04	5.0	100	15.0	
GT	5409	2004	110.0	2200	330.0	

GAZ RUSSIA

69 N1AM	2430	1953-73	1.8	35	5.0	
---------	------	---------	-----	----	-----	--

GIANNINI ITALIA

750 TV	797	1962-64	7.5	150	22.5	
850 GT/900 GT	848-901	1963-64	8.5	170	25.5	
500 GT	586	1963-65	6.5	130	19.5	
500 TV TV S	498	1963-65	7.5	150	22.5	
500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	6.0	120	18.0	
500 TV R500 GT R	594-694	1973-75	6.5	130	19.5	
590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	9.0	180	27.0	
590 CORSA REPLICCA	652	1993	4.0	80	12.0	
650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	4.5	90	13.5	
1300 S/1500 GL	12951-481	1963-67	2.8	55	8.0	
850/950/1000 (TUTTI I MODELLI)	845-980	1964-71	5.0	100	15.0	
850/950/1000 COUPE	845-980	1965-72	7.0	140	21.0	
850/950/1000 SPIDER	845-980	1965-72	7.5	150	22.5	
850/950 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	845-930	1964-68	5.0	100	15.0	
850/1000 GRAND PRINX F. LOMBARDI	845-994	1968-71	9.0	180	27.0	
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	2.0	40	6.0	
128 (TUTTI I MODELLI)	1168-1580	1970-80	2.0	40	6.0	
X19 SPECIAL	1290	1973-78	4.0	80	12.0	
126 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	1.3	25	4.0	
127 NP (TUTTI I MODELLI)	903-1049	1971-81	2.0	40	6.0	
132 2000	1996	1972-78	1.8	35	5.0	
PANDA (TUTTI I MODELLI)	652-903	1981-85	1.3	25	4.0	
RITMO (TUTTI I MODELLI)	1116-1301	1979-85	1.8	35	5.0	
RITMO TURBO DIESEL	1774	1982-85	0.5	10	1.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
---------	-----------------	------	------------	---	---	---

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	6
N60(N400)N600	354-599	1969-74	1.8	3.5	5.0	
CMV (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	0.5	1.0	1.5	
CMV CRX	1590	1984-91	1.8	3.5	5.0	
CMV (TUTTI I MODELLI)	1545-1595	1991-95	0.5	1.0	1.5	
CRX	1495-1595	1992-99	2.0	4.0	6.0	
CITY/JAZZ	1230-1296	1986-95	0.5	1.0	1.5	
PRELUDE 2.0/2.0/16-4WS	1958	1987-90	1.0	2.0	3.0	
PRELUDE 2.0 16V/2.0/16V 4WS	1996-2259	1991-96	1.3	2.5	3.5	
PRELUDE 2.0 16V/2.0/16V	1996-2259	1996-02	1.3	2.5	3.5	
LEGENDS 2.0V6 24V COUPE	2675	1988-90	1.0	2.0	3.0	
LEGENDS 2.0V6 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	
HR-V 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 I MODELLI)	1850-2675	1995	0.5	1.0	1.5	
SHUTTLE	2156	1994-95	0.7	1.5	2.2	

HOTCHKISS FRANCIA

886	3485	1936-50	6.0	12.0	18.0
864	2312	1938-50	4.0	8.0	12.0
13.50 ANJOU	2312	1950-54	5.0	10.0	15.0
20.50 ANJOU	3485	1950-54	6.0	12.0	18.0

HUMBER GRAN BRETAGNA

SNPE 80	3498	1932-35	12.5	25.0	37.5
SNPE	4086	1955-57	13.5	27.0	40.0
SNPE	3180	1957-59	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	1958-60	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/V/VI/VB	4139	1952-57	6.0	12.0	18.0
SUPER SNPE SER II/III/IV/V	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/III/IV/V/VI	1944-2267	1948-57	3.5	7.0	10.0
HAWK SERIES (IA/II/III/IV/VA)	2267	1957-67	2.8	5.5	8.0
NEW IMPERIAL	2965	1964-67	4.0	8.0	12.0
SCYPIRE	1592	1963-65	2.5	5.0	7.5
SCYPIRE MK II	1725	1965-67	2.3	4.5	7.0
SCYPIRE MK III	1725	1967-76	1.5	3.0	4.5
15.96	2815	1919-28	6.5	13.0	20.0
105	1595	1919-23	5.0	10.0	15.0
108	1743	1921	5.0	10.0	15.0
114	1743	1922-25	6.0	12.0	18.0
818	985	1922-25	4.5	9.0	13.5
9120	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
2085	3075	1927-28	12.5	25.0	37.5
2085	3075	1929-30	12.5	25.0	37.5
9128	1056	1929-30	5.0	10.0	15.0
650	210	1929	6.0	12.0	18.0
1650	210	1928-32	9.0	18.0	27.0
1660	228	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	2578	1937-39	7.5	15.0	22.5
2570 SNPE	3498	1950-55	12.5	25.0	37.5

HUMMER STATI UNITI

H2	5967	2003-04	6.0	12.0	18.0
----	------	---------	-----	------	------

HYUNDAI COREA DEL SUD

PONY I SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1975-82	0.4	0.8	1.2
PONY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1982-90	0.3	0.5	0.8
PONY III SERIE (TUTTI I 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
SCOUPE (VII SERIE)	1600-1975	1996-01	0.5	1.0	1.5
LANTIRA (TUTTI I MOD.)	1468-1856	1990-95	0.3	0.5	0.8
SONATA (TUTTI I 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 I MOD.)	1541-1495	1994-95	0.3	0.5	0.8

IATO ITALIA

16L 9 TDZ0GHT	1580-1995	1991-93	0.5	1.0	1.5
---------------	-----------	---------	-----	-----	-----

INNOCENTI ITALIA

A40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	1.5	3.0	4.5
-----------------------	-----	---------	-----	-----	-----

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	6
A40S	1098	1963-67	1.8	3.5	5.0	
950 SPIDER	948	1960-63	3.5	7.0	10.0	
1100 SPIDER	1098	1963-68	3.5	7.0	10.0	
1100 C COUPE	1098	1967-69	3.0	6.0	9.0	
IN6/IN6S	1098	1963-70	2.0	4.0	6.0	
JL/JL45/JL5	1098	1964-75	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	
MINIT MK2 LEGNO	848	1966-68	2.8	5.5	8.0	
MINIT MK2 LEGNO	848	1968-70	2.5	5.0	7.5	
MINIT MK2 METALLICA	848	1968-70	1.8	3.5	5.0	
MINIT MK3 LEGNO	848	1970-72	2.3	4.5	7.0	
MINIT MK3 METALLICA	848	1970-72	1.8	3.5	5.0	
MINI1000/1001/EXPORT	998	1972-75	1.5	3.0	4.5	
MINICOOPER 1300/EXPORT	1225	1972-76	3.8	7.5	11.5	
MINIMATIC 1000	998	1972-74	1.8	3.5	5.0	
MINIT 1000	998	1972-74	1.8	3.5	5.0	
REGENT	1275-1405	1974-76	0.5	1.0	1.5	
MINI1907/20 (TUTTI I MOD.)	998-1275	1974-82	0.8	1.5	2.3	
MINIDE TOMASO	1275	1976-85	1.8	3.5	5.0	
MINIDE TOMASO TURBO	993	1985-90	1.5	3.0	4.5	
3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	993	1982-87	0.5	1.0	1.5	
35 DIESEL/MINIDIESEL	993	1985-87	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	669	1991-92	0.5	1.0	1.5	
SMALL 990	993	1991-92	0.5	1.0	1.5	
ELBA 15 S P5P	1498	1992-95	0.4	0.8	1.2	
ELBA 17 D5 PORT E	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	3203-5653	1976-82	2.5	5.0	7.5

ISO ITALIA

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

ISO RIVOLTA ITALIA

GT 3000/R 300	5359	1962-70	35.0	70.0	105.0
GT 3400/R 340	5359	1962-70	37.5	75.0	112.5
45 (4 SPORT ELLIPI) FIDAR 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 I/R	5762	1972-74	22.5	45.0	67.5
LELE SPORT «MARBORD»	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 I/R	5762	1971-74	100.0	200.0	300.0
GRIFO I/R 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	1.000.0
TIPO 8AS	7370	1924-30	350.0	700.0	1.000.0
TIPO 8ASS	7370	1928-32	375.0	750.0	1.100.0

ISUZU GIAPPONE

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

ITALIA ITALIA

TIPO 50 - 25/35 HP	2815	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	1955	75.0	150.0	220.0
SS100 ROADSTER	2663-3485	1956-61	200.0	400.0	600.0
112 LITRE BERLINA	1776	1935-40	20.0	40.0	60.0
112 LITRE BERLINA	1776	1945-49	20.0	40.0	60.0
112 LITRE BERLINA	1776	1935-40	30.0	60.0	90.0
212 LITRE BERLINA	2663	1935-40	20.0	40.0	60.0
212 LITRE BERLINA	2663	1945-49	20.0	40.0	60.0
212 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	30.0	60.0	90.0
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	20.0	40.0	60.0
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	20.0	40.0	60.0
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	30.0	60.0	90.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	6
31/2 LITRE DROP HEAD COUPE	3485	1945-49	27.5	55.0	80.0	
XK120015 (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	75.0	150.0	220.0	
XK120015 (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	50.0	100.0	150.0	
XK1200 FIXED HEAD COUPE	3442	1951-54	27.5	55.0	80.0	
XK1200 DROP HEAD COUPE	3442	1953-54	40.0	80.0	120.0	
XK1400 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	40.0	80.0	120.0	
XK1400 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	22.5	45.0	67.5	
XK1400 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	32.5	65.0	100.0	
XK1500 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	30.0	60.0	90.0	
XK1500S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	32.5	65.0	100.0	
XK1500S FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	20.0	40.0	60.0	
XK1500S DROPTOP COUPE	3442-3781	1958-61	22.5	45.0	70.0	
XK1500 DROPTOP HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	25.0	50.0	75.0	
XK1500S DROPTOP HEAD COUPE						

M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
KR100 CONVERTIBILE	3996	2001	10,0	20,0	30,0	
S TYPE 2.5 I 0 V6	2497/2967	1998-04	1,8	3,5	5,0	
S TYPE 4.0 I 4 V8	3996/4196	1998-04	2,3	4,5	6,5	
S TYPE 4.2 I 4 R	4196	2002-04	3,0	6,0	9,0	
XJR 15	5993	1991	150,0	300,0	450,0	
X TYPE 2.0 V6 24V ESTATE	2099	2002-04	1,3	2,5	3,5	
X TYPE V6 2.5 4X4 ESTATE	2495	2001-04	1,5	3,0	4,5	
X TYPE V6 3.0 4X4 ESTATE	2968	2001-04	1,8	3,5	5,0	
X16 3.0 V6 (X 350)	2967	2002-04	4,0	8,0	12,0	
X18 3.5 V8 (X 350)	3555	2002-04	4,5	9,0	13,5	
X18 4.2 V8 (X 350)	4196	2002-04	5,0	10,0	15,0	
X18 4.2 V8 S/C (X 350)	4196	2002-04	6,0	12,0	18,0	
X18 4.2 V8 SUPER S/C (X 350)	4196	2003-04	7,0	14,0	21,0	
X18 V8 (X 350)	4196	2004	7,0	14,0	21,0	

JEEP STATI UNITI

MBGPW	2199	1941-45	12,5	25,0	35,0	
GPA	2199	1942-43	11,0	22,0	33,0	
M38	2199	1950-52	9,0	18,0	27,0	
M38 AI	2199	1952-68	7,0	14,0	21,0	
STATION WAGON	2199-3703	1946-62	7,5	15,0	22,0	
M42 NIGHT MYITE	1775	1959-72	4,0	8,0	12,0	
CJ 2A/2B	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)	2429-3964	1996-04	5,0	10,0	15,0	
JEEPSTER	2199-2638	1947-51	5,0	10,0	15,0	
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	4,0	8,0	12,0	
WAGONEER	3777-5359	1962-73	4,0	8,0	12,0	
WAGONEER	4235-5896	1974-83	3,5	7,0	10,0	
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	3,0	6,0	9,0	
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	2,5	5,0	7,5	
CHEROKEE TD	2008-2500	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	2000-01	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 (ISERIE)	2429-3700	2001-04	2,3	4,5	6,5	
CHEROKEE TD (ISERIE)	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	
5415 4 R/541 S	3993/3554	1953-63	20,0	40,0	60,0	
CVB	596-6276	1962-66	17,5	35,0	50,0	
INTERCEPTOR I/II/III SERIE	6276-7212	1966-76	19,0	38,0	62,0	
FFI/II/III SERIE	6276-7212	1967-72	22,5	45,0	65,0	
INTERCEPTOR I/II/III 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	
SVB	4601	1998-02	10,0	20,0	30,0	
CVB COUPE	4601	2000-02	10,0	20,0	30,0	

JOWETT GRAN BRETAGNA

7117	907	1921-36	3,5	7,0	10,0	
8	946	1937	4,0	8,0	12,0	
10	1166	1936-39	4,0	8,0	12,0	
JAVE UN PA/PB/PC/POPE	1486	1947-54	5,0	10,0	15,0	
JUPITER I/II A	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	
SPIRANGE	1998	1993-95	0,5	1,0	1,5	
SPORANGE DIESEL	2184	1993-95	0,5	1,0	1,5	

LADA RUSSIA

NIVA	1568	1976-81	0,5	1,0	1,5	
------	------	---------	-----	-----	-----	--

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
NIVA	1568/1905	1982-95	0,8	1,5	2,3	
NIVAMASTER	1568/1690	1995	1,0	2,0	3,0	
2107 BERLINA	1198/1690	1992-95	0,3	0,5	0,8	
2104/5/2105 SW/NOWA 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	
T10	1500	1995	0,2	0,5	0,7	

LAFER BRASILE

MP SPIDER	1584	1974-90	4,0	8,0	12,0	
-----------	------	---------	-----	-----	------	--

LAGONDA GRAN BRETAGNA

11.912/24	1420	1920-25	7,5	15,0	22,5	
2 LITRE	1954	1926-33	8,5	17,0	25,0	
3 LITRE (TUTTI I MOD.)	2951-3181	1929-33	12,5	25,0	38,0	
16/65	2400/2692	1926-28	12,5	25,0	38,0	
16/80	1991	1933	12,5	25,0	38,0	
M45 RAPIDE M45	4453	1933-34	25,0	50,0	75,0	
16/45	3689-4453	1935-36	27,5	55,0	80,0	
16/6	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 MURIA	3929	1966-68	300,0	600,0	900,0	
P400 MURAS	3929	1968-71	350,0	700,0	1.000,0	
P400 MURAS V	3929	1971-75	400,0	800,0	1.200,0	
ESPADNA	3929	1968-78	35,0	70,0	105,0	
ISLERO/ISLERO S	3929	1968-70	50,0	100,0	150,0	
JARAMA/DARAMA	3929	1970-76	25,0	50,0	75,0	
P 250 5.2 I URRACO	2462	1970-75	15,0	30,0	45,0	
URRACO P200	1994	1974-79	12,5	25,0	38,0	
URRACO P250	2462	1976-79	15,0	30,0	45,0	
URRACO P500	2996	1974-79	17,5	35,0	50,0	
SILHOUETTE	2996	1977-79	35,0	70,0	105,0	
JALPA P350 GTS	3485	1985-88	20,0	40,0	60,0	
COUNTACH LP400	3929	1973-78	80,0	160,0	240,0	
COUNTACH LP400S	3929	1978-82	70,0	140,0	210,0	
COUNTACH LP5000S	4754	1982-84	65,0	130,0	200,0	
COUNTACH QUATTROVIALE	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 GTZ	5707	1991-00	32,5	65,0	100,0	
DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	36,0	72,0	110,0	
DIABLO GT/IGTR	5992	1999-01	45,0	90,0	135,0	
DIABLO 40	5992	2000-01	28,0	56,0	84,0	
DIABLO 6.0 SE	5992	2001	30,0	60,0	90,0	
GALLARDO	4961	2003-04	35,0	70,0	100,0	
MURCIELAGO	6892	2002-04	50,0	100,0	150,0	
MURCIELAGO ROADSTER	6892	2004	65,0	130,0	200,0	

LANCHESTER GRAN BRETAGNA

40	678	1919-28	22,5	45,0	70,0	
21	3100-3327	1923-31	15,0	30,0	45,0	
30	4437	1928-33	20,0	40,0	60,0	
40	6880	1928-31	20,0	40,0	60,0	
10	1205	1932-35	5,0	10,0	15,0	
18	2504	1933-34	9,0	18,0	27,0	
LIGHT 6	1578	1933-37	6,0	12,0	18,0	
E 18	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	
14 LEIDA	1948	1950-54	3,5	7,0	10,0	

LANCIA ITALIA

LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-23	100,0	200,0	300,0	
LAMBDA II/III/IV/VI/VIIS TORPEDO	2120	1923-26	50,0	100,0	150,0	
LAMBDA MI SERIE TORPEDO	2370	1927	50,0	100,0	150,0	
LAMBDA VII/III SERIE TORPEDO	2560	1928-31	50,0	100,0	150,0	
DILAMBDA I/II SERIE BERLINA	3910	1928-32	60,0	120,0	180,0	
ASTURA I/II/III SERIE BERL	2604-2972	1931-39	40,0	80,0	120,0	
ARINA BERLINA	1925	1931-34	17,5	35,0	50,0	
AUGUSTA BERLINA	1196	1933-36	12,5	25,0	35,0	
APRILIA BERLINA	1351	1937-39	17,5	35,0	50,0	
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	16,0	32,0	48,0	
APRILIA 1500	1485	1945-49	15,0	30,0	45,0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
ARDEA I/II SERIE BERLINA	905	1939-48	7,0	14,0	21,0	
ARDEA III 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	1991	1952-53	11,0	22,0	33,0	
AURELIA B21	1991	1951-52	11,0	22,0	33,0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	7
BEA 16Z0 III SERIE	1585/1995	1979-82	0.8	1.5	2.3	
BEA COUPE 16i (II) SERIE	1592/1756	1973-75	1.8	3.5	5.0	
BEA COUPE 1.3i (I) (II) SERIE	1297/1995	1975-81	1.5	3.0	4.5	
BEA COUPE 1.3i (I) (II) SERIE	1366/1995	1981-84	1.8	3.5	5.0	
BEA COUPE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2.5	5.0	7.5	
BEA HP 16i (II) SERIE	1592/1756	1975	1.8	3.5	5.0	
BEA HP 16Z0 III SERIE	1585/1995	1975-81	1.5	3.0	4.5	
BEA HP EXECUTIVE 16Z0 I	1585/1995	1981-84	1.8	3.5	5.0	
BEA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2.5	5.0	7.5	
BEA SPIDER 16i (II) SERIE	1585/1995	1974-82	3.5	7.0	10.0	
BEA MONTECARLOS PDRER COUPE	1995	1975-79	4.5	9.0	13.5	
MONTECARLO SPDRER COUPE	1995	1980-84	5.0	10.0	15.0	
BEA TREVI 6	1585	1980-84	0.5	1.0	1.5	
BEA TREVI 2.0Z0 I	1995	1980-84	0.5	1.0	1.5	
BEA TREVI 2.0Z0 I	1995	1982-84	1.3	2.5	4.0	
STRATOS HF	248	1973-78	100.0	200.0	300.0	
DELIA (TUTTI I MODELLI)	1501/1498	1979-92	0.5	1.0	1.5	
DELIA GT 1600 GT I	1585	1982-93	1.0	2.0	3.0	
DELIA HF TURBO	1585	1983-86	2.0	4.0	6.0	
DELIA HF TURBO LE	1585	1986-93	2.3	4.5	6.5	
DELIA HF 4WD	1995	1986-87	4.0	8.0	12.0	
DELIA HF INTEGRALE	1995	1987-89	6.0	12.0	18.0	
DELIA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	9.0	18.0	27.0	
DELIA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	12.5	25.0	35.0	
DELIA S4	1759	1985-87	50.0	100.0	150.0	
DELIA TURBO DS	1929	1986-91	0.5	1.0	1.5	
GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999/2484	1976-79	1.5	3.0	4.5	
GAMMA 2000 I SERIE	1999	1980-84	1.8	3.5	5.0	
GAMMA 2500/2500 I SERIE	2484	1980-84	2.0	4.0	6.0	
GAMMA 2000 COUPE I SERIE	1999	1976-79	2.5	5.0	7.5	
GAMMA 2500 COUPE I SERIE	2484	1976-79	2.8	5.5	8.0	
GAMMA 2000 COUPE I SERIE	1999	1980-84	3.0	6.0	9.0	
GAMMA 2500 I SERIE	2484	1980-84	3.3	6.5	10.0	
OST RALLY	1995	1982-84	75.0	150.0	220.0	
PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302/1585	1982-89	0.5	1.0	1.5	
PRISMA 4WD INTEGRALE	1995	1987-89	0.8	1.5	2.3	
PRISMA DIESEL TURBO DIESEL	1929	1984-89	0.5	1.0	1.5	
THEMA I	1995	1984-88	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 I TURBO	1995	1984-88	2.3	4.5	6.5	
THEMA V6	2849	1984-88	2.0	4.0	6.0	
THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1.3	2.5	3.5	
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	5.0	10.0	15.0	
THEMA B.32	2927	1986-87	6.0	12.0	18.0	
THEMA 2.0 I TURBO SW	1995	1986-88	2.3	4.5	6.5	
THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1.3	2.5	3.5	
THEMA I E 16V II SERIE	1995	1988-92	1.0	2.0	3.0	
THEMA 2.0 I TURBO II SERIE	1995	1988-92	2.0	4.0	6.0	
THEMA V6 II SERIE	2849	1988-92	1.8	3.5	5.0	
THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1988-92	1.3	2.5	3.5	
THEMA B.32 II SERIE	2927	1988-92	6.0	12.0	18.0	
THEMA I E 16V SW II SERIE	1995	1988-92	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 I TURBO II SERIE	1995	1992-94	1.0	2.0	3.0	
THEMA 2.0 I TURBO II SERIE	1995	1992-94	2.0	4.0	6.0	
THEMA 3.0 V6 II SERIE	2959	1992-94	2.0	4.0	6.0	
THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1992-94	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 I TURBO II SERIE	1995	1992-94	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 I TURBO II SERIE	1995	1992-94	2.3	4.5	6.5	
THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1992-94	2.3	4.5	6.5	
THEMA TURBO DS II SERIE SW	2500	1992-94	1.3	2.5	3.5	
DEDRA (TUTTI I MODELLI)	1581/1995	1989-95	0.5	1.0	1.5	
DEDRA SW (TUTTI I MODELLI)	1581/1995	1994-95	0.7	1.5	2.2	
DEDRA SW INTEGRALE	1995	1994-95	1.0	2.0	3.0	
DEDRA TURBO DS	1929	1989-95	0.5	1.0	1.5	
DEDRA SW TURBO DS	1929	1994-95	0.7	1.5	2.2	
DEDRA 2.0 I TURBO HF	1995	1992-94	1.0	2.0	3.0	
DEDRA 2.0 I TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.0	2.0	3.0	
K20 20V/24 20V	1998/2446	1994-95	0.5	1.0	1.5	
K20 TURBO 16V	1995	1994-95	0.8	1.5	2.3	
K24 TD	2387	1994-95	0.5	1.0	1.5	
K20 20V TURBO	1998	1998-01	0.8	1.5	2.3	
K3.0 V6 24V	2959	1994-01	0.8	1.5	2.3	
K3.0 V6 24V SW	2959	1996-01	0.8	1.5	2.3	
K COUPE 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1.0	2.0	3.0	
K COUPE 3.0 V6 24V	2959	1996-01	1.0	2.0	3.0	
K COUPE 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	0.8	1.5	2.3	
K COUPE 2.4 20V	2446	1996-01	0.8	1.5	2.3	
THE S2.0 TURBO 20V	1998	2001-04	1.3	2.5	3.5	
THE S2.4 20V	2446	2001-04	1.0	2.0	3.0	
THE S3.0 V6	2959	2001-04	1.5	3.0	4.5	
THE S3.2 V6	3179	2003-04	1.8	3.5	5.0	
DELIA 16i (II) SERIE	1581/1756	1993-95	0.5	1.0	1.5	
DELIA 2.0 16V II SERIE	1995	1993-95	0.8	1.5	2.3	
DELIA 2.0 TURBO 16V II (HS)	1995	1993-94	1.0	2.0	3.0	
DELIA HP 2.0 16V TURBO	1995	1995-99	1.0	2.0	3.0	
DELIA 19 TD	1929	1994-95	0.5	1.0	1.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	7
Z2.0 TURBO	1998	1994-95	0.8	1.5	2.3	
PHEDRIA 29 V6	2946	2002-04	1.3	2.5	3.5	

LAND ROVER GRAN BRETAGNA

80 (SERIE I)	1595/1997	1948-54	10.0	20.0	30.0	
86 (SERIE I)	1997	1954-56	7.5	15.0	22.5	
88 (SERIE I)	1997	1957-58	6.0	12.0	18.0	
88 D (SERIE I)	2052	1957-58	5.0	10.0	15.0	
107 (SERIE I)	1997	1955-58	6.0	12.0	18.0	
109 (SERIE 1)	1997	1957-58	5.5	11.0	16.5	
109 D (SERIE 1)	2052	1957-58	4.5	9.0	13.5	
88 (SERIE 2)	2286	1958-61	4.0	8.0	12.0	
88 D (SERIE 2)	2052	1958-61	3.5	7.0	10.0	
109 (SERIE 2)	2286	1958-61	4.0	8.0	12.0	
109 D (SERIE 2)	2052	1958-61	3.5	7.0	10.0	
88 (SERIE 2A)	2286	1962-71	3.3	6.5	10.0	
88 D (SERIE 2A)	2052/2286	1962-71	2.8	5.5	8.0	
109 (SERIE 2A)	2286/2625	1962-71	3.3	6.5	10.0	
109 D (SERIE 2A)	2052/2286	1962-71	2.8	5.5	8.0	
88 HALF TON	2286	1968-78	4.0	8.0	12.0	
88 HALF TON	2286	1979-84	4.0	8.0	12.0	
1011 TON FWC	3528	1975-78	3.5	7.0	10.0	
109 FWC	2286	1963-66	3.5	7.0	10.0	
110 FWC	2286/2625	1967-72	3.5	7.0	10.0	
88 (SERIE 3)	2286/2625	1972-84	2.8	5.5	8.0	
88 D (SERIE 3)	2286	1972-84	2.3	4.5	7.0	
109 (SERIE 3)	2286/2625	1972-85	2.8	5.5	8.0	
109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	2.3	4.5	7.0	
109 V8	3528	1979-85	3.8	7.5	11.0	
90	2286/3528	1984-89	2.5	5.0	7.5	
90 D	2494	1985-90	3.0	6.0	9.0	
90 TD	2495	1986-89	3.5	7.0	10.0	
110	2286/3528	1985-88	2.5	5.0	7.5	
110 D	2286/2494	1985-90	3.0	6.0	9.0	
110 TD	2494	1986-89	3.5	7.0	10.0	
DEFENDER 90	3528/3947	1990-02	4.0	8.0	12.0	
DEFENDER 90 TD	2494/2495	1990-04	3.5	7.0	10.0	
DEFENDER 110	3528/3947	1990-02	4.0	8.0	12.0	
DEFENDER 110 TD	2494/2495	1990-04	3.5	7.0	10.0	
DISCOVERY 2.5 TD	2495	1989-98	1.5	3.0	4.5	
DISCOVERY 2.5 TD (II) S	2496	1994-04	2.0	4.0	6.0	
DISCOVERY 2.0 16V (II) S (V8)	3947	1998-04	2.0	4.0	6.0	
DISCOVERY 3 V8 (II) S	4994	2004	3.0	6.0	9.0	
DISCOVERY 3.2 TD V6	2720	2004	2.5	5.0	7.5	
RANGE ROVER	3528	1970-76	3.5	7.0	10.0	
RANGE ROVER	3528	1976-85	2.5	5.0	7.5	
RANGE ROVER 4P	3528	1981-88	2.5	5.0	7.5	
RANGE ROVER TD	2993	1986-88	2.0	4.0	6.0	
RANGE ROVER 4P	3947/4278	1989-96	3.0	6.0	9.0	
RANGE ROVER TD	2495/2499	1989-94	2.0	4.0	6.0	
RANGE ROVER 4P II S	3947/4552	1994-01	2.5	5.0	7.5	
RANGE ROVER 2.5 DTI S	2497	1994-01	1.5	3.0	4.5	
RANGE ROVER 4.4 V8 (II) S	4398	2002-04	3.5	7.0	10.0	
RANGE ROVER 2.9 TD (II) S	2926	2002-04	2.3	4.5	6.5	
FREELANDER SOFTBACK	1795/2497	1997-04	1.0	2.0	3.0	
FREELANDER WAGON	1795/2497	1997-04	1.3	2.5	3.5	
FREELANDER SOFTBACK TD	1950/1994	1997-04	1.3	2.5	3.5	
FREELANDER WAGON TD	1950/1994	1997-04	1.8	3.5	5.0	

LEXUS GIAPPONE

GS300 (GS400)	2997/4293	2000-04	1.5	3.0	4.5	
LS430	4293	2000-04	1.5	3.0	4.5	
SC430	4293	2001-04	3.5	7.0	10.0	
RX300/ES300	2994/3302	2001-04	2.0	4.0	6.0	

LLOYD GERMANIA

LP600	596	1955-61	1.8	3.5	5.0	
ALEXANDER	596	1957-61	1.8	3.5	5.0	
ARABELLA	897	1959-63	2.0	4.0	6.0	

LOTUS GRAN BRETAGNA

SEVEN I S (MOT AUSTIN/FORD)	948/1172	1957-62	15.0	30.0	45.0	
SEVEN II SERIE	1498	1962-65	13.5	27.0	40.0	
SEVEN III SERIE	1558	1965-67	12.5	25.0	37.0	
SEVEN	1599	1971-75	13.0	26.0	40.0	
ELITE	1216	1957-64	17.5	35.0	50.0	
ELAN COUPE	1558	1962-75	12.5	25.0	38.0	
ELAN SPDRER	1558	1962-75	14.0	28.0	42.0	
ELAN -2130S COUPE	1558	1971-74	11.0	22.0	33.0	
EUROPA	1563	1971-75	10.0	20.0	30.0	
ESPRIT S2S S6S TURBO	1975/2174	1975-87	11.0	22.0	33.0	
ESPRIT S2E TURBO	2174	1988-93	10.0	20.0	30.0	
ESPRIT S4S4S	2174	1993-96	14.0	28.0	42.0	
ESPRIT GT S2.0	1994	1996-99	15.0	30.0	45.0	
ESPRIT V6 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	17.5	35.0	50.0	
ECLAIR EXCEL	1975/2174	1976-92	5.0	10.0	15.0	
ELITE	1975/2174	1976-83	5.0	10.0	15.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	7
ELAN 16i	1588	1989-92	5.0	10.0	15.0	
ELAN 16i TURBO ELAN S2	1588	1989-95	6.5	13.0	20.0	
ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-04	8.0	16.0	24.0	
ELISE III/III S	1795	2002-04	9.0	18.0	27.0	
ELISE III R	1795					

M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
KARIF	2790	1988-93	10,0	20,0	30,0	
SHAMAL	3217	1991-96	16,5	33,0	49,5	
RACING	1996	1991-93	6,5	13,0	20,0	
GHBUL	1996-2790	1992-95	4,3	10,0	12,5	
GHBULGT	1996	1995-98	5,5	11,0	16,5	
GHBULCLIP	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)	3217	1996-98	4,0	8,0	12,0	
QUATTROPORTE IV V6 EVOLUZIONE	2790	1998-01	3,0	6,0	9,0	
QUATTROPORTE IV V8 EVOLUZIONE	3217	1998-01	5,0	10,0	15,0	
3000GT/STA	3217	1998-02	9,0	18,0	27,0	
300GT ASSETTO CORSA	3217	2001-02	12,5	25,0	37,5	
SPYDERGT	4236	2001-04	13,0	26,0	40,0	
SPYDERGT (CAMBIO CORSA)	4236	2001-04	14,0	28,0	42,0	
COUPE	4236	2002-04	11,0	22,0	33,0	
COUPE CAMBIO CORSA	4236	2002-04	12,0	24,0	36,0	
QUATTROPORTE	4244	2003-04	10,0	20,0	30,0	
MC 125 STRADALE	5998	2004	350,0	700,0	1.050,0	

MATRA FRANCIA

D.JET 5	1108	1965-69	4,0	8,0	12,0	
D.JET 6	1255	1966-68	4,5	9,0	13,5	
M530LV5X	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 2200	2155	1980-84	2,3	4,5	6,5	

MAYBACH GERMANIA

57	5513	2002-04	40,0	80,0	120,0	
62	5513	2002-04	50,0	100,0	150,0	

MAZDA GIAPPONE

R02 (WANKEL 573X2)	1146	1971-73	1,5	3,0	4,5	
R07 COUPE (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	2,5	5,0	7,5	
R07 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	3,0	6,0	9,0	
R07 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	4,0	8,0	12,0	
R07 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1992-97	6,0	12,0	18,0	
R07 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	7,0	14,0	21,0	
R07 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	4,5	9,0	13,5	
R07 CABRIOLET (WANKEL 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	
323 TURBO 16V 4WD	1840	1990-94	1,0	2,0	3,0	
MK5 (MIATA)	1597-1899	1990-97	2,5	5,0	7,5	
MK5 (MIATA) II SERIE	1597-1991	1997-04	3,0	6,0	9,0	
I21	1524-1498	1990-95	0,5	1,0	1,5	
MK3	1598-1845	1991-95	0,8	1,5	2,3	
R08 (WANKEL 654X2)	1308	2002-04	5,0	10,0	15,0	
XEDOS 6	1995	1993-95	0,5	1,0	1,5	
323 LANTIS	1524-1995	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	1988-2981	1929-36	15,0	30,0	45,0	
MANHHEIMBERLINA	3663	1929-34	17,5	35,0	55,0	
NÜRNBERG BERLINA	4672-4978	1928-39	22,5	45,0	70,0	
770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	40,0	80,0	1.200,0	
1700Z00BERLINA	1692-1949	1931-36	15,0	30,0	45,0	
1700Z00 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	27,5	55,0	80,0	
170V BERLINA	1697	1936-44	11,5	23,0	35,0	
290 LIMOUSINE	2867	1933-37	17,5	35,0	55,0	
230 BERLINA	2229	1937-41	10,0	20,0	30,0	
500K CABRIOLET	5019	1934-36	750,0	1.500,0	2.250,0	
540K CABRIOLET	5401	1935-39	2.000,0	4.000,0	6.000,0	
540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1935-39	3.000,0	6.000,0	9.000,0	
170V	1697	1947-53	10,0	20,0	30,0	
170D DIESEL	1767	1949-53	7,5	15,0	22,5	
170V SV	1767	1949-55	9,0	18,0	27,0	
170DS DIESEL	1767	1949-53	6,5	13,0	20,0	
180	1767-1897	1953-62	3,5	7,0	10,0	
180 D190D	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 D190 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	
220	2195	1959-65	4,5	9,0	13,5	
219	2195	1956-59	5,0	10,0	15,0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
220S	2195	1956-59	7,0	14,0	21,0	
220S	2195	1959-65	4,8	9,5	14,0	
220S COUPE	2195	1956-59	17,5	35,0	50,0	
220S CABRIOLET	2195	1956-59	22,5	45,0	70,0	
220S	2195	1959-65	5,0	10,0	15,0	
220S COUPE	2195	1958-60	20,0	40,0	60,0	
220S CABRIOLET	2195	1958-60	25,0	50,0	75,0	
300 ABRAC	2996	1951-57	25,0	50,0	75,0	
300 D	2996	1957-62	17,5	35,0	55,0	
300 ABRAC 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 DI GABRIANO	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 PORTE	6330	1963-81	45,0	90,0	130,0	
600 LINDAUER	6330	1963-81	75,0	150,0	220,0	
280	2292	1965-68	3,0	6,0	9,0	
280S	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	
250 S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	3,5	7,0	10,0	
280 S/280 SE BERLINA	2778	1968-72	3,8	7,5	11,0	
280 SEL	2778	1968-72	4,0	8,0	12,0	
280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499	1970-72	5,0	10,0	15,0	
300 SEL 280 BERLINA	2778	1968-69	6,0	12,0	18,0	
300 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 4.5 AMERICA	4510	1969-71	9,0	18,0	27,0	
220 SE/250 SE COUPE	2195-2496	1961-67	15,0	30,0	45,0	
220 SE/250 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	
280 SE 35 COUPE	3499	1969-71	20,0	40,0	60,0	
280 SE 35 CABRIOLET	3499	1969-71	30,0	60,0	90,0	
230 SL + AMG/GDA	2496	1963-66	19,0	38,0	57,0	
250 SL + AMG/GDA	2496	1966-68	17,5	35,0	50,0	
280 SL + AMG/GDA	2778	1968-71	20,0	40,0	60,0	
200/220 (W115)	1998-2197	1968-73	1,8	3,5	5,0	
230 6/250 (W114)	2292-2496	1968-73	2,0	4,0	6,0	
200 D/220 D (W115)	1998-2197	1968-76	1,0	2,0	3,0	
200 D/LANG (W115)	2197	1968-73	1,0	2,0	3,0	
230 250 (W114)	2496	1968-73	3,0	6,0	9,0	
190/190 E/230 E (W201)	1797-2299	1982-93	0,8	1,5	2,3	
190 DID 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)	2599	1985-93	1,0	2,0	3,0	
200 200/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496	1973-76	1,5	3,0	4,5	
280/280 E (W114)	2746	1972-76	2,3	4,5	6,5	
240 D/240 D 3.0 (W115)	2404-3005	1973-76	1,0	2,0	3,0	
240 D/LANG (W115)	2404	1973-76	1,0	2,0	3,0	
280 C (W114)	2746	1972-77	3,3	6,5	10,0	
280 CE (W114)	2746	1972-77	3,5	7,0	10,0	
200/230/230 E/250 (W123)	1997-2525	1976-79	0,8	1,5	2,3	
200/230 E/250 (W123)	1997-2525	1980-84	1,0	2,0	3,0	
280/280 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	
240 D/LANG (W123)	2404	1977-85	0,5	1,0	1,5	
200 D/300 D (W123)	2998-3005	1976-85	0,8	1,5	2,3	
230 C/230 CE (W123)	2299	1977-84	2,3	4,5	6,5	
280 C/280 CE (W123)	2746	1977-84	2,8	5,5	8,0	
200 T/230 T/250 T/280 TE (W123)	1997-2746	1977-84	1,3	2,5	3,5	
240 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	
230 G CORTEO TELONATO	2299	1979-82	2,0	4,0	6,0	
230 G CORTEO SW	2299	1979-82	2,3	4,5	6,5	
230 G LUNGO SW	2299	1979-82	2,0	4,0	6,0	
230 GE CORTEO TELONATO	2299	1982-89	2,3	4,5	6,5	
230 GE CORTEO SW	2299	1982-89	2,5	5,0	7,5	
230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	2,3	4,5	6,5	
280 GE CORTEO TELONATO	2746	1979-89	2,5	5,0	7,5	
280 GE CORTEO SW	2746	1979-89	3,0	6,0	9,0	
280 GELLUNGO SW	2746	1979-89	3,0	6,0	9,0	
240 GD CORTEO TELONATO	2399	1979-88	2,0	4,0	6,0	
240 GD CORTEO SW	2399	1979-88	2,3	4,5	6,5	
240 GD LUNGO SW	2399	1979-88	2,0	4,0	6,0	
300 GD CORTEO TELONATO	2998	1979-94	2,0	4,0	6,0	
300 GD CORTEO SW	2998	1979-94	2,3	4,5	6,5	
300 GD LUNGO SW	2998	1979-94	2,0	4,0	6,0	
200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599	1984-93	0,8	1,5	2,3	
E 200/E 220 (W124)	1998-2199	1993-95	0,8	1,5	2,3	
280 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-93	1,0	2,0	3,0	
280 E (W124)	2799	1993-95	1,0	2,0	3,0	
200 D/250 D/250 D TURBO (W124)	1997-2497	1985-95	0,5	1,0	1,5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	6
280 SL/280 24 (R129)	2799	1993-98	6.0	120	18.0	
300 SL/245L 300 24 (R129)	2940	1989-93	5.0	100	15.0	
SL 320/SL 320 24 (R129)	3199	1993-98	6.5	130	20.0	
SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	7.5	150	22.5	
500 SL (R129)	4973	1989-98	7.0	140	21.0	
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	8.0	160	24.0	
600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	8.5	170	25.0	
60 AMG (R129)	5956	1997-00	10.0	200	30.0	
300 GE CORDO TELONATO/SW	2940	1990-94	3.5	7.0	10.0	
300 GE LUNGO/SW	2940	1990-94	4.0	8.0	12.0	
320 GE CORDO 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 G6/300 TD CORTO TEL/SW	3449	1991-97	3.0	6.0	9.0	
350 G6/300 TD LUNGO/SW	3449	1991-97	3.5	7.0	10.0	
500 GE V8	4973	1993-94	5.5	110	16.5	
G36 AMG	3606	1995-97	5.5	110	16.5	
C 180(C124)/C 220 (W202)	1799-2199	1993-95	0.8	1.5	2.3	
C 200(D220)/C 250(D W202)	1997-2497	1993-95	0.5	1.0	1.5	
C 240 V6 (W202)	2398	1997-00	1.0	2.0	3.0	
C 280 (W202)	2799	1993-97	1.3	2.5	3.5	
C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	1.3	2.5	3.5	
C 250 COMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	1.3	2.5	3.5	
C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	4.0	8.0	12.0	
C 45 AMG (W202)	4266	1997-00	4.0	8.0	12.0	
C 230 T COMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	1.5	3.0	4.5	
C 240 T V6 (W202)	2398	1997-00	1.5	3.0	4.5	
C 280 T (W202)	2799	1996-97	1.5	3.0	4.5	
C 280 T V6 (W202)	2799	1997-00	1.5	3.0	4.5	
C 45 T AMG (W202)	4266	1997-00	4.5	8.5	12.5	
E 320 (W210)	3199	1995-97	1.3	2.5	3.5	
E 200/230/280 (W210)	1998-2799	1995	1.0	2.0	3.0	
E 420 (W 210)	4196	1995-97	1.8	3.5	5.0	
E 450 V8 (W210)	4266	1997-01	2.0	4.0	6.0	
E 280 V6/E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	1.5	3.0	4.5	
E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	1.8	3.5	5.0	
E 50 AMG (W 210)	4973	1995-97	4.0	8.0	12.0	
E 55 AMG (W210)	5489	1997-01	5.0	10.0	15.0	
E 220/D 290 TD/300 D (W 210)	2155-2996	1995	1.0	2.0	3.0	
E 320 T (W 210)	3199	1996-97	1.5	3.0	4.5	
E 280 T V6/E 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	2.0	4.0	6.0	
E 320 T 4 MATIC (W210)	3199	1997-01	2.3	4.5	6.5	
E 420 T (W 210)	4196	1996-97	2.3	4.5	6.5	
E 450 T V8 (W210)	4266	1997-01	2.5	5.0	7.5	
CLK 200/200K/230K (C208)	1998-2295	1997-01	2.0	4.0	6.0	
CLK 320 (C208)	3199	1997-01	2.5	5.0	7.5	
CLK 430 (C208)	4266	1997-01	3.0	6.0	9.0	
CLK 200/200K/230K CABRIO (A208)	1998-2295	1998-01	3.5	7.0	10.0	
CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	1998-01	4.0	8.0	12.0	
CLK 55 AMG (C208)	5489	1999-01	5.5	11.0	16.5	
SLK 200/200K/230K	1998-2295	1996-03	3.0	6.0	9.0	
SLK 320 V6	3199	2000-03	4.0	8.0	12.0	
SLK 32 AMG	3199	2001-03	5.0	10.0	15.0	
ML 230	2295	1997-01	2.0	4.0	6.0	
ML 270 CDI	2688	2000-04	2.0	4.0	6.0	
ML 320 CDI	3199-3724	1997-04	2.5	5.0	7.5	
ML 400 CDI	2001	2001-04	2.5	5.0	7.5	
ML 430	4266	1997-01	3.0	6.0	9.0	
ML 500	5489	2001-04	3.5	7.0	10.0	
ML 55 AMG	5489	2000-04	5.0	10.0	15.0	
S 280/S 320 (W220)	2799-3199	1998-03	1.5	3.0	4.5	
S 350/S 430/S 500 (W220)	4266-4966	1998-04	2.0	4.0	6.0	
S 600 (W220)	5786	1999-04	2.5	5.0	7.5	
S 320 CDI (W220)	3222	1999-04	1.5	3.0	4.5	
S 400 CDI (W220)	3996	2000-04	1.5	3.0	4.5	
S 55 AMG (W220)	5489	2002-04	7.0	14.0	21.0	
S 65 AMG (W220)	5980	2003-04	7.5	15.0	22.5	
CLK GT R	6898	1998-00	150.0	300.0	450.0	
G 290 TD CORTO TEL/SW	2874	2000-01	3.5	7.0	10.0	
G 290 TD LUNGO/SW	2874	2000-01	4.0	8.0	12.0	
G 300 TD CORTO TEL/SW	2996	1996-00	3.0	6.0	9.0	
G 300 TD LUNGO/SW	2996	1996-00	3.5	7.0	10.0	
G 270 CDI CORTO TEL/SW	2688	2000-04	3.5	7.0	10.0	
G 270 CDI LUNGO/SW	2688	2000-04	4.0	8.0	12.0	
G 400 CDI CORTO TEL/SW	3996	2000-04	4.5	9.0	13.5	
G 400 CDI LUNGO/SW	3996	2000-04	5.0	10.0	15.0	
G 500 V8 CORTO TEL/SW	4966	1998-04	6.0	12.0	18.0	
G 500 V8 LUNGO/SW	4966	1998-04	6.5	13.0	19.5	
G 55 AMG	5489	1998-04	7.5	15.0	22.5	
G 55 AMG COMPRESSOR	5489	2004	10.0	20.0	30.0	
CL 500 (C 215)	4966	1999-04	4.5	9.0	13.5	
CL 600 (C 215)	5786	1999-04	5.0	10.0	15.0	
CL 55 AMG (C 215)	5489	1999-04	5.5	11.0	16.5	
CL 65 AMG (C 215)	5980	2003-04	6.0	12.0	18.0	
C 240 V6 (W 203)	2597	2000-04	1.3	2.5	3.5	
C 320 V6 (W 203)	3199	2000-04	1.5	3.0	4.5	
C 32 AMG (W 203)	3199	2000-04	5.0	10.0	15.0	
C 30 CDI AMG (W 203)	2950	2002-04	3.5	7.0	10.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	6
C 240 T V6 (W 203)	2597	2000-04	1.8	3.5	5.0	
C 320 T V6 (W 203)	3199	2000-04	2.0	4.0	6.0	
C 30 CDI AMG (W 203)	2950	2002-04	3.5	7.0	10.0	
A 190/210	1897-2084	2000-04	1.0	2.0	3.0	
A 190/210 L	1897-2084	2001-04	1.3	2.5	3.5	
SL 350 (R 230)	3724	2003-04	8.0	16.0	24.0	
SL 500 (R 230)	4966	2001-04	9.0	18.0	27.0	
SL 600 (R 230)	5913	2001-04	10.0	20.0	30.0	
SL 55 AMG (R 230)	5439	2001-04	10.0	20.0	30.0	
CLK 200 K (200 CGI (C 209)	1796	2002-04	2.5	5.0	7.5	
CLK 240 (C 209)	2597	2002-04	3.0	6.0	9.0	
CLK 320 (C 209)	3199	2002-04	3.5	7.0	10.0	
CLK 500 (C 209)	4966	2002-04	4.5	9.0	13.5	
CLK 55 AMG (C 209)	5439	2002-04	6.0	12.0	18.0	
CLK 200 K (200 CGI CABRIOLET (C 209)	1796	2003-04	3.0	6.0	9.0	
CLK 240 CABRIOLET (C 209)	2597	2003-04	3.5	7.0	10.0	
CLK 320 CABRIOLET (C 209)	3199	2003-04	4.0	8.0	12.0	
CLK 500 CABRIOLET (C 209)	4966	2003-04	5.0	10.0	15.0	
CLK 55 AMG CABRIOLET (C 209)	5439	2003-04	6.5	13.0	20.0	
E 320 (W 211)	3199	2002-04	2.0	4.0	6.0	
E 500 (W 211)	4966	2002-04	3.5	7.0	10.0	
E 55 KAMG (W 211)	5439	2002-04	4.5	9.0	13.5	
E 320 (W 211)	3199	2003-04	2.5	5.0	7.5	
E 500 T (W 211)	4966	2003-04	4.0	8.0	12.0	
E 55 KAMG T (W 211)	5439	2003-04	5.0	10.0	15.0	
C 230 K SPORT COUPE	1796	2000-04	1.3	2.5	3.5	
C 320 SPORT COUPE	3199	2000-04	1.8	3.5	5.0	
C 32 AMG SPORT COUPE	3199	2000-04	3.0	6.0	9.0	
C 30 CDI SPORT COUPE	2950	2000-04	1.3	2.5	3.5	
SLK 200 K (ISERIE)	1796	2004	4.5	9.0	13.5	
SLK 350 (ISERIE)	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	
A 200 TURBO (IS)	2034	2004	1.8	3.5	5.0	
S L R MC LAREN	5439	2004	100.0	200.0	300.0	

MG GRAN BRETAGNA

J1/J2/J3 MIDGE T	846-947	1952-55	15.0	30.0	45.0		
L1/L2/MAGNA	1087	1953-54	16.0	32.0	48.0		
NA MAGNETTE	1087-1271	1954-56	17.5	35.0	50.0		
MIDGE T/PB ROADSTER	847-959	1954-56	15.0	30.0	45.0		
SADROHEAD COUPE	2288-2322	1957-59	17.5	35.0	50.0		
WADROHEAD COUPE	1548	1957-59	16.0	32.0	48.0		
WADROHEAD COUPE	2561	1958-59	20.0	40.0	60.0		
WADROHEAD COUPE	1292	1956-59	16.0	32.0	48.0		
TB ROADSTER	1200	1959	16.0	32.0	48.0		
TC	1250	1945-49	15.0	30.0	45.0		
TD	1250	1949-53	14.0	28.0	42.0		
TD ARNOLD	1250	1951-53	14.0	28.0	42.0		
TF	1250	1953-54	14.0	28.0	42.0		
TF 1500	1466	1954-55	15.0	30.0	45.0		
YAMB	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		
A 1600 ROADSTER	1588	1959-61	13.5	27.0	40.0		
A 1600 COUPE	1588	1959-61	10.0	20.0	30.0		
A 1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	14.0	28.0	42.0		
A 1600 MK2 COUPE	1622	1961-62	10.0	20.0	30.0		
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/DB	1489	1953-59	2.5	5.0	7.5		
MAGNET TEMINI/MKIV	1489-1622	1959-68	2.3	4.5	7.0		
MIDGE T MKI	948-1098	1961-64	4.5	9.0	13.5		
MIDGE T MKII	1098	1964-66	4.0	8.0	12.0		
MIDGE T MKIII	1275	1966-69	4.0	8.0	12.0		
MIDGE T MKIV	1275	1969-74	3.5	7.0	11.0		
MIDGE T MKIV 1500	1493	1974-79	3.5	7.0	10.0		
1100	1098	1962-68	1.5	3.0	4.5		
1300/1300 MK2	1275	1967-71	1.8	3.5	5.0		
RVB	3947	1927-95	7.5	15.0	22.5		
FE VIC	1588	1796	1995-01	2.5	5.0	7.5	
TF	1588	1796	2000-04	3.0	6.0	9.0	
ZR105/200/80	1997	1796	2002-04	0.8	1.5	2.3	
ZS 120/180	1796	2497	2002-04	1.0	2.0	3.0	
ZT 160/180/190	1795	2497	2002-04	1.8	3.5	5.0	
ZFT 160/180/190	1795						

M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	2	3	4
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 PFARNA (BERL E TRAV)	1622	1960-70	2.3	4.5	7.0	
MINIMINOR	848	1959-64	5.0	10.0	15.0	
MINIMINOR	848	1964-67	3.0	6.0	9.0	
MINITRAVELLER LEGNO	848	1961-70	4.0	8.0	12.0	
MINITRAVELLER 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 MIC	998	1968-69	7.5	15.0	22.5	
MINICOOPER S/MIC/MIC3	1275	1968-70	9.0	18.0	27.0	
MINIMINOR (ALIS)	998	1966-69	5.0	10.0	15.0	
1100	1098	1964-67	1.3	2.5	4.0	
1100M2	1098	1967-74	1.3	2.5	4.0	
1100/1300 COUNTRYMAN	1098/1275	1966-74	1.5	3.0	4.5	
1800	1798	1968-68	1.0	2.0	3.0	
1800 M12	1798	1968-74	1.0	2.0	3.0	

MOSKVITCH RUSSIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	2	3	4
Z138(Z140)	1357-1479	1974-90	0.5	1.0	1.5	
Z136(Z137)	1357-1479	1974-87	0.4	0.8	1.2	
Z141(ALEKO)	1479-1890	1987-91	0.3	0.5	0.8	
15H-Z126	1479	1987-91	0.3	0.5	0.8	

NISSAN GIAPPONE

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	2	3	4
DATSUN 240Z(ZG)	2393	1969-75	7.0	14.0	21.0	
DATSUN 260/280(TUTTE)	2565-2753	1975-78	5.0	10.0	15.0	
DATSUN 280 ZK/ZK2-Z	2753	1978-81	4.0	8.0	12.0	
PATROL	2753-3956	1980-95	1.5	3.0	4.5	
PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	1.5	3.0	4.5	
SAFARI PATROL GR	4169	1988-97	1.8	3.5	5.0	
SAFARI PATROL GR	4479	1997-99	2.3	4.5	6.5	
SAFARI PATROL GR	4479	1999-04	3.0	6.0	9.0	
SAFARI PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	1.8	3.5	5.0	
SAFARI PATROL GR TD	2826-4169	1997-99	2.3	4.5	6.5	
SAFARI PATROL GR TD	2826-4169	1999-04	3.0	6.0	9.0	
200Z(40 SX)	1809-2388	1989-95	1.0	2.0	3.0	
300ZX	2940	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	2389-2940	1992-02	1.5	3.0	4.5	
TERRANO II TD	2664-2953	1992-04	1.5	3.0	4.5	
PATHFINDER	3275-3498	1997-04	2.0	4.0	6.0	
PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	2.0	4.0	6.0	
MICRA	997-1275	1992-95	0.5	1.0	1.5	
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	1.0	2.0	3.0	
SKYLINE GTS-I	1998	1989-91	1.5	3.0	4.5	
SKYLINE GTR	2568	1989-91	2.5	5.0	7.5	
PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-95	0.5	1.0	1.5	
PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1998	1990-95	0.5	1.0	1.5	
PRIMERA SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-95	0.5	1.0	1.5	
PRIMERA 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	
PIRIARIE	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 QX (TUTTI I MODELLI)	1995-2998	1995	0.7	1.5	2.2	

NSU GERMANIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	2	3	4
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 4/4L	598	1961-73	2.5	5.0	7.5	
PRINZ 1000 /5JC	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	
RD 80 (WANKEL 497XZ)	994	1967-77	4.0	8.0	12.0	

OM ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	2	3	4
465 (TUTTI I MODELLI)	1496-1622	1922-34	12.5	25.0	38.0	
665 (SUPERBA) (TUTTI I MOD.)	1997-2200	1923-34	50.0	100.0	150.0	

OPEL GERMANIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	2	3	4
ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1958-59	6.0	12.0	18.0	
KAPITAN ANTEGUERRA	2473	1958-40	4.0	8.0	12.0	
KAPITAN	2473	1948-50	2.5	5.0	7.5	
KAPITAN	2473	1951-53	2.3	4.5	6.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	2	3	4
KAPITAN	2473	1954-55	2.0	4.0	6.0	
KAPITAN	2473	1955-57	2.0	4.0	6.0	
KAPITAN	2473	1958-59	2.3	4.5	6.5	
KAPITAN	2586-2605	1959-63	2.0	4.0	6.0	
OLYMPIA	1288	1955-57	3.5	7.0	10.0	
OLYMPIA (CL 38)	1488	1958-60	3.5	7.0	10.0	
OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	2.8	5.5	8.0	
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	3.3	6.5	10.0	
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	2.0	4.0	6.0	
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	2.0	4.0	6.0	
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	2.8	5.5	8.0	
OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	2.0	4.0	6.0	
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	2.8	5.5	8.0	
1200	1196	1959-62	1.8	3.5	5.0	
REKORD	1488-1680	1960-65	2.0	4.0	6.0	
REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	2.8	5.5	8.0	
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	1.8	3.5	5.0	
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	1.5	3.0	4.5	
REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	2.3	4.5	7.0	
REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	1.3	2.5	4.0	
REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	2.0	4.0	6.0	
KADETT	1074	1936-37	4.0	8.0	12.0	
KADETT KADETT SPEZIAL	1074	1958-60	3.5	7.0	10.0	
KADETT KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	1.8	3.5	5.0	
KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	1.0	2.0	3.0	
KADETT E (TUTTI I MOD.)	995-1196	1973-79	0.8	1.5	2.3	
KADETT 1900/2000 G1/E	1897-1979	1976-79	5.0	10.0	15.0	
KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1584	1979-84	0.5	1.0	1.5	
KADETT DD/EE/LL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	0.5	1.0	1.5	
KADETT G1/E	1796	1983-84	0.8	1.5	2.3	
KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	0.5	1.0	1.5	
KADETT ED/TURBOD. (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	0.5	1.0	1.5	
KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	1.0	2.0	3.0	
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	1.3	2.5	3.5	
KADETT 13 CABRIOLET CABRIOLE	1297-1598	1987-93	0.8	1.5	2.3	
KADETT 20 GSI CABRIOLET CABRIOLE	1998	1985-93	1.0	2.0	3.0	
OLYMPIA (1100/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	1.0	2.0	3.0	
GT	1078-1897	1968-73	4.0	8.0	12.0	
KAPITAN	2605-2784	1964-68	1.8	3.5	5.0	
KAPITAN VB	4638	1965-68	3.0	6.0	9.0	
ADMIRAL	2605-2784	1964-68	1.8	3.5	5.0	
ADMIRAL VB	4638	1965-68	2.0	4.0	6.0	
DIPLOMAT VB/16V COUPE	4638-5354	1964-68	2.5	5.0	7.5	
KAPITAN	2784	1968-70	1.8	3.5	5.0	
ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	2.0	4.0	6.0	
DIPLOMAT VB	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 GSI COUPE	2784	1972-77	2.5	5.0	7.5	
ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1970-75	0.8	1.5	2.3	
ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1979	1975-80	0.5	1.0	1.5	
ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1998	1981-88	0.5	1.0	1.5	
ASCONA III SERIE DIESEL	1598	1981-88	0.5	1.0	1.5	
ASCONA 400	2410	1980-82	5.0	10.0	15.0	
MANIA I/SERIE	1196-1897	1970-75	1.5	3.0	4.5	
MANIA II/SERIE	1297-1979	1975-88	1.5	3.0	4.5	
MANIA 400	2410	1980-85	6.0	12.0	18.0	
REKORD DBERLINA	1698-1897	1972-77	0.8	1.5	2.3	
REKORD DBERLINA DIESEL	2048	1975-77	0.5	1.0	1.5	
REKORD EE Z BERLINA	1698-2197	1977-86	0.5	1.0	1.5	
REKORD E DIESEL/EZ TURBOD.	1998-2260	1977-86	0.5	1.0	1.5	
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	0.8	1.5	2.3	
REKORD D CARAVAN DIESEL	2048	1972-77	0.5	1.0	1.5	
REKORD EE Z CARAVAN	1698-2197	1977-86	0.5	1.0	1.5	
REKORD E DIESEL CARAVAN	1998-2260	1977-85	0.5	1.0	1.5	
REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	0.5	1.0	1.5	
VECTRA 2.0 TURBOD. 16V 4X4	1998	1992-94	0.8	1.5	2.3	
VECTRA 4X4	1796-1998	1988-95	0.5	1.0	1.5	
VECTRA 2000 16V	1998	1989-95	0.5	1.0	1.5	
VECTRA 2.5 V6	2498	1993-99	0.5	1.0	1.5	
VECTRA 1500	2498	1999	0.8	1.5	2.3	
VECTRA (TUTTI I MODELLI)	1389-1998	1988-95	0.5	1.0	1.5	
VECTRA D/TD	1488-1700	1988-95	0.5	1.0	1.5	
CALIBRA 2.0 16V 4X4	1998	1989-97	1.0	2.0	3.0	
CALIBRA 2.0 16V 4X4	1998	1989-97	1.3	2.5	3.5	
CALIBRA 2.0 TURBOD. 16V 4X4	1998	1991-97	2.0	4.0	6.0	
CALIBRA 2.5 V6	2498	1993-97	1.5	3.0	4.5	
OMEGA 1.8 D	1796-1998	1986-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA 1.8 D CARAVAN	1796-1998	1986-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA CD 2.4	2410	1988-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA CARAVAN 2.4	2410	1988-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA GL 2.4 V6	2594	1990-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA GL 2.4 V6 CARAVAN	2594	1990-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA 3000						

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
24C COUPE	848	1963-67	5.0	10.0	15.0	
24C COUPE TIGRE	848	1963-67	6.0	12.0	18.0	
CD/RALLYE	848	1963-65	17.5	35.0	50.0	

PANTHER GRAN BRETAGNA

KALLISTA	1598/2792	1982-94	5.0	10.0	15.0	
----------	-----------	---------	-----	------	------	--

PEGASO SPAGNA

Z102	2472/3178	1951-58	125.0	250.0	350.0	
Z102/SPIDER	2472/3178	1951-58	175.0	350.0	500.0	

PEKING CINA

BI 212	2445	1971-82	1.0	2.0	3.0	
--------	------	---------	-----	-----	-----	--

PEUGEOT FRANCIA

5CV (1/2) (TUTTI MODELLI)	667/950	1922-29	7.5	15.0	22.5	
201 (TUTTI MODELLI)	1122/1465	1929-37	8.0	16.0	24.0	
301 (TUTTI MODELLI)	1465	1932-36	7.0	14.0	21.0	
401 (TUTTI MODELLI)	1720	1934-35	8.0	16.0	24.0	
601 BERLINA/LIMOUSINE	2148	1934-35	9.0	18.0	27.0	
402 LIMOUSINE	1991/2142	1935-40	8.0	16.0	24.0	
402 BERLINA/LEGGERE	1991/2142	1937-40	7.0	14.0	21.0	
202 BERLINA	1153	1938-49	5.0	10.0	15.0	
302 BERLINA	1758	1936-38	6.0	12.0	18.0	
205	1290	1948-60	3.5	7.0	10.0	
205 DECAPPOTABILE	1290	1948-54	10.0	20.0	30.0	
205 FAMILIALE	1290	1948-60	4.5	9.0	13.5	
205 COUPE	1290	1952-60	10.0	20.0	30.0	
205 CABRIOLET	1290	1951-60	22.5	45.0	65.0	
405	1290/1468	1955-66	4.5	9.0	13.5	
405 DIESEL	1816	1960-66	2.0	4.0	6.0	
405 FAMILIALE	1290/1468	1957-62	2.5	5.0	7.5	
405 FAMILIALE D	1816	1960-62	2.3	4.5	6.5	
405 CABRIOLET	1468	1957-67	22.5	45.0	60.0	
404	1618	1960-75	2.5	5.0	7.5	
404 SUPER LUSO INIEZIONE	1618	1964-68	2.5	5.0	7.5	
404 DIESEL	1948	1964-76	1.5	3.0	4.5	
404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	2.5	5.0	7.5	
404 FAMILIALE/COMMERCIALE D	1816/1948	1963-72	1.5	3.0	4.5	
404 COUPE CABRINIEZ	1618	1962-68	6.0	12.0	18.0	
404 CABRIOLET CABRINIEZ	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	1791	1971-83	1.3	2.5	3.5	
504 BREAK/FAMILIALE D	1948/2304	1972-84	1.0	2.0	3.0	
504 COUPE	1796/1971	1969-74	4.0	8.0	12.0	
504 CABRIOLET	1796/1971	1969-74	7.5	15.0	22.5	
504 COUPE 2000	1971	1978-83	4.0	8.0	12.0	
504 COUPE V6	2664	1975-83	6.0	12.0	18.0	
504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	7.5	15.0	22.5	
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	12.5	25.0	35.0	
104 BERLINA	954/1219	1972-88	0.8	1.5	2.3	
104 ZEU/ZR	954/1124	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)	1769/1905	1983-95	0.5	1.0	1.5	
205 RALLYE	1294	1988-92	2.5	5.0	7.5	
205 GTI (105 CV) GTI (115 CV)	1580	1984-92	2.5	5.0	7.5	
205 GTI 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	45.0	90.0	130.0	
106 (TUTTI MODELLI)	954/1360	1991-95	0.5	1.0	1.5	
106 D (TUTTI MODELLI)	1561/1527	1992-95	0.5	1.0	1.5	
106 RALLYE	1294	1994-96	1.0	2.0	3.0	
106 RALLYE II SERIE	1587	1996-98	1.0	2.0	3.0	
106 XSI	1587	1994-95	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	
309 DT TURBO (TUTTI MODELLI)	1769/1905	1986-92	0.5	1.0	1.5	
309 GTI/16	1905	1987-92	1.5	3.0	4.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
405 (TUTTI MODELLI)	1360/1998	1987-95	0.5	1.0	1.5	
405 DIESEL/TURBO D	1769/1905	1988-95	0.5	1.0	1.5	
405 BREAK (TUTTI MOD)	1360/1998	1988-95	0.5	1.0	1.5	
405 BREAK DT TURBO D	1769/1905	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 DT TURBO (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 S/115/117/119	2664/2849	1975-86	2.5	5.0	7.5	
604 GDS/D TURBO/GTD TURBO	2304/2498	1979-86	0.8	1.5	2.3	
605 (TUTTI MODELLI)	1998	1989-95	0.5	1.0	1.5	
605 DTD (TUTTI MODELLI)	2088/2446	1989-95	0.5	1.0	1.5	
605 3.0/5V/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	2946	1996-03	0.8	1.5	2.3	
406 COUPE 202/216V	1998/2230	1996-04	2.0	4.0	6.0	
406 COUPE 30 V6 24V	2946	1996-04	3.0	6.0	9.0	
607 2.9 V6 24V	2946	1999-04	1.0	2.0	3.0	
206 GTI/16	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	
206 2.0/20 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 345.8 V6	3350/3791	1992-95	2.5	5.0	7.5	
FIREBIRD 345.8 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 1300 (44 CV)	1286	1951-54	27.5	55.0	80.0	
356 1500 S (60 CV)	1290	1953-55	35.0	70.0	100.0	
356 1500 (60 CV)	1488	1951-52	32.5	65.0	100.0	
356 1500 (55 CV)	1488	1952-55	30.0	60.0	90.0	
356 1500 SUPER (70 CV)	1488	1952-55	32.5	65.0	100.0	
356 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	22.5	45.0	70.0	
356 A 1300 (44 CV)	1286	1955-57	22.5	45.0	70.0	
356 A 1300 S (60 CV)	1286	1954-55	23.5	47.0	70.0	
356 A 1300 S (60 CV)	1286	1955-57	23.5	47.0	70.0	
356 A 1600 (60 CV)	1582	1955-59	24.0	48.0	72.0	
356 A 1600 S (75 CV)	1582	1955-59	25.0	50.0	75.0	
356 1500 GS CARRERA	1498	1955	75.0	150.0	225.0	
356 A 1500 GS CARRERA	1498	1955-57	75.0	150.0	225.0	
356 A 1500 GT CARRERA	1498	1956-57	85.0	170.0	255.0	
356 A 1600 GS CARRERA	1587	1958-59	75.0	150.0	225.0	
356 A 1600 GT CARRERA	1587	1958-59	75.0	150.0	225.0	
356 B 1600 (60 CV)	1582	1959-63	20.0	40.0	60.0	
356 B 1600 S (75 CV)	1582	1959-63	21.0	42.0	63.0	
356 B 1600 S (90 CV)	1582	1960-63	22.5	45.0	67.5	
356 B 1600 GS CARRERA	1587	1960-61	65.0	130.0	200.0	
356 B 1600 GT CARRERA	1587	1960-61	70.0	140.0	210.0	
356 B 2000 GS CARRERA	1966	1961-63	75.0	150.0	225.0	

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	11,5	230	35,0	
911 GT1	3164	1997-98	175,0	350,0	525,0	
911 GTS (996)	3600	1999-01	30,0	60,0	90,0	
911 GTS (996)	3600	2003-04	32,5	65,0	100,0	
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-04	14,0	28,0	42,0	
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-04	11,0	22,0	33,0	
911 CARRERA 4.3 (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	
CAVENNE 3.2 V6	3189	2003-04	4,0	8,0	12,0	
CAVENNE 3.5 V8	4511	2003-04	5,0	10,0	15,0	
CAVENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003-04	7,5	15,0	22,5	
CARRERA GT	5753	2004	150,0	300,0	450,0	

RAYTON FISSORE ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
MAGNUM 404	1995	1984-88	1,0	2,0	3,0	
MAGNUM 404 TD FIAT	2445	1984-90	1,0	2,0	3,0	
MAGNUM YIP V6	2494	1986-90	1,3	2,5	3,5	
MAGNUM TURBODIESEL VM	2395	2500	1991-93	1,0	2,0	3,0
24 TDBM (MAGNUM)	2443	1988-90	1,0	2,0	3,0	
3.5BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	1,5	3,0	4,5	

RELIANT GRAN BRETAGNA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
REGAL III (VIN/VVI)	747	1952-62	2,0	4,0	6,0	
REGAL SZ5	598	1962-68	1,5	3,0	4,5	
REGAL S30	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 RESTAURÉ	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 PARGI SE4	2553	1964-66	4,0	8,0	12,0	
SOMI PARGI SE4A/SE4B/SE4C	2495	2994	1966-70	3,5	7,0	11,0
SOMI PARGI SE5	2994	1968-75	3,0	6,0	9,0	
SOMI PARGI SE6	2792	2994	1975-86	2,5	5,0	7,5
SOMI PARGIC	2792	1980-86	3,0	6,0	9,0	
SOMI PARSII/III/IV/SABRE	1296	1994	1984-95	2,0	4,0	6,0

RENAULT FRANCIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
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	1299/1463	1932-35	5,0	10,0	15,0	
JUVAQUATRE	1003	1937-48	4,5	9,0	13,5	
4 CV/4 CV LUSO	780	1947-51	3,0	6,0	9,0	
4 CV GRAN LUSO CABRIOLET	747	1950-61	3,5	7,0	10,0	
4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	3,5	7,0	10,0	
FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	2,3	4,5	7,0	
COLORALE PRAIRES/SAVANE	1996-2383	1950-55	2,0	4,0	6,0	
DOMAINE MANDOR/BREAK	2141	1955-60	2,0	4,0	6,0	
JUVAQUADUPHINOS/BREAK	845-1003	1951-60	2,0	4,0	6,0	
DAUPHINE	845	1956-65	1,8	3,5	5,0	
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/5 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/5 CABR.	1108	1963-67	4,0	8,0	12,0	
8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	2,0	4,0	6,0	
8 GORDINI	1108-1255	1965-70	7,5	15,0	22,5	
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	1,0	2,0	3,0	
5	603	1961-64	2,3	4,5	6,5	
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	2,5	5,0	7,5	
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1967-74	2,3	4,5	7,0	
4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	1,8	3,5	5,0	
4 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-94	1,5	3,0	4,5	
5 (TUTTI I MODELLI)	845-1397	1972-84	0,8	1,5	2,3	
5 ALPINE	1397	1976-82	2,5	5,0	7,5	
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	3,0	6,0	9,0	
5 TURBO	1397	1980-82	25,0	50,0	75,0	
5 TURBO 2	1397	1983-85	20,0	40,0	60,0	
5 RODEO	1108	1981-87	1,8	3,5	5,0	
4 FROG	956	1987	3,0	6,0	9,0	
SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	956-1397	1984-95	0,5	1,0	1,5	
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	2,5	5,0	7,5	
SUPER 5 TD/GTD	1596	1985-95	0,5	1,0	1,5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
6 (TUTTI I MODELLI)	845-1108	1969-78	0,5	1,0	1,5	
9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-89	0,5	1,0	1,5	
9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	0,5	1,0	1,5	
9 TURBO	1397	1985-89	1,3	2,5	3,5	
11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	0,5	1,0	1,5	
11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	0,5	1,0	1,5	
11 TURBO	1397	1983-89	1,3	2,5	3,5	
12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	0,5	1,0	1,5	
12 GORDINI	1565	1971-74	6,0	12,0	18,0	
14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1540	1976-83	0,5	1,0	1,5	
15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	1,0	2,0	3,0	
17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	1,3	2,5	3,5	
16/LT/LYS	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 I 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 I MOD.)	1390-1794	1990-95	0,5	1,0	1,5	
19 CHAMADE DTD	1870	1990-95	0,5	1,0	1,5	
19 1.816V/76 S	1764	1990-95	0,8	1,5	2,3	
19 1.816V CABRIOLET	1764	1991-95	1,3	2,5	3,5	
20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2165	1975-84	0,5	1,0	1,5	
20 TD/GTD/TURBODIESEL	2048	1979-83	0,5	1,0	1,5	
21 (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	0,5	1,0	1,5	
21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	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 I 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	1397	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 I MODELLI)	1794-1995	1994-95	0,5	1,0	1,5	
LAGUNA 2.9 24V V6/S.O.V6	2946-2963	1994-00	0,8	1,5	2,3	
LAGUNA D (TUTTI I MODELLI)	2188	1994-95	0,5	1,0	1,5	
SAPRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-95	0,5	1,0	1,5	
SAPRANE TURBO (TUTTI I MOD.)	2048-2500	1992-95	0,5	1,0	1,5	
SAPRANE 2.9 24V V6/S.O.V6	2946-2963	1992-01	0,5	1,0	1,5	
SAPRANE BITURBO	2963	1993-95	1,3	2,5	3,5	
MEGANE COACH 2016V	1998	1995-02	0,8	1,5	2,3	
MEGANE CABRIOLET 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.O.V6 (HS.)	2946-2963	1996-02	0,5	1,0	1,5	
GRAND ESPACE 2.9 V6/S.O.V6 (HS.)	2946-2963	1997-02	0,5	1,0	1,5	
CLIO (TUTTI I MODELLI)	1108-1794	1990-95	0,5	1,0	1,5	
CLIO D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-95	0,5	1,0	1,5	
CLIO 1.816V	1764	1991-96	1,3	2,5	4,0	
CLIO 2.0i 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 (N/S.)	3498	2002-04	1,8	3,5	5,0	
GRAND ESPACE 3.5 V6 (N/S.)	3498	2002-04	1,8	3,5	5,0	
TWINGO	1259	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 SANTS 35 V6	3498	2002-04	0,8	1,5	2,3	

RENAULT SINPAR FRANCIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
R4 4X4	845-1108	1964-82	3,5	7,0	10,0	
R6 4X4	1108	1972-77	2,0	4,0	6,0	
R12 4X4	1269	1972-77	2,5	5,0	7,5	

RILEY GRAN BRETAGNA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
---------	-----------------	------	-------------	---	---	---

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	6
MINICOOPER	1275	1990-00	2.5	5.0	7.5	
MINICOOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	3.0	6.0	9.0	
MINICABRIOLET	1275	1991-96	4.0	8.0	12.0	
100(TUTTI I MODELLI)	1115-1396	1990-95	0.5	1.0	1.5	
100DIESEL	1561/1527	1993-95	0.3	0.8	1.1	
114 GTI/GTA	1396	1990-97	0.8	1.5	2.3	
1001.4 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	1542/1598	1984-89	0.4	0.8	1.2	
2000(SD)	1994	1982-86	0.5	1.0	1.5	
2300(2300S(SD))	2350	1977-86	0.5	1.0	1.5	
2600(2600S(SD))	2597	1977-86	0.8	1.5	2.3	
3500(SD1)	3528	1977-82	1.0	2.0	3.0	
3500 M85(SCE(SD))	3528	1978-82	1.0	2.0	3.0	
3500 WINDEN PLAS(VSD)	3528/3532	1980-86	1.3	2.5	3.5	
3500 WITESSE(SD)	3528/3532	1982-86	1.3	2.5	3.5	
2400 SD TURBO(SD1)	2393	1982-86	0.5	1.0	1.5	
820/825	1996/2494	1986-92	0.5	1.0	1.5	
827 SI(SI)STERLING/WITESSE	2675	1988-92	0.5	1.0	1.5	
827 FASTBACK WITESSE	2675	1988-92	0.8	1.5	2.3	
214 SI(SI)CSI 16V	1396	1989-95	0.5	1.0	1.5	
216 CSI/GI 16V	1590	1989-95	0.5	1.0	1.5	
216 GTI/220CSI 16V TWIN CAM	1590/1994	1991-94	0.8	1.5	2.3	
218 DIESEL(TURBO)	1769/1905	1993-95	0.5	1.0	1.5	
414/420 TOURER	1590/1994	1990-95	0.5	1.0	1.5	
418 TOURER DIESEL(TURBO)	1769/1905	1993-95	0.5	1.0	1.5	
216 16V COUPE/COUPE	1590/1795	1992-98	0.8	1.5	2.3	
220 TURBO 16V COUPE	1994	1992-96	1.0	2.0	3.0	
214/216 16V CABR/CABRIOLET	1396/1590	1992-98	1.0	2.0	3.0	
820 T(COUPE TURBO COUPE T. (KV6))	1994	1992-98	1.3	2.5	3.5	
827 V62.4V(COUPE (KV6))	2675	1992-96	1.0	2.0	3.0	
800 25 V6 24V(COUPE (KV6))	2497	1996-98	1.0	2.0	3.0	
825(COUPE TD(KV6))	2500	1992-97	1.0	2.0	3.0	
820 16V/16V TURBO (KV6)	1994	1992-95	0.5	1.0	1.5	
827 V62.4V(CV6)	2675	1992-96	1.0	2.0	3.0	
800 25 V6 24V(CV6)	2497	1996-98	0.5	1.0	1.5	
7525 V62.4V	2497	1998-03	0.8	1.5	2.3	
7525 V62.4V ESIAE	2497	2001-03	1.0	2.0	3.0	
7525 V6 (II SERIE)	4601	2004	2.5	5.0	7.5	
414 SI(SI) 16V	1396	1990-95	0.5	1.0	1.5	
416 CSI(GTI) 16V	1590	1990-95	0.5	1.0	1.5	
420 16V TWIN CAM	1994	1990-95	0.5	1.0	1.5	
418 DIESEL(TURBO)	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 TI	1994	1994-95	0.8	1.5	2.3	
620 TDI	1994	1994-95	0.5	1.0	1.5	
7525 V62.4V(II S)	2497	2004	1.0	2.0	3.0	
7525 V62.4V ESIAE(II S)	2497	2004	1.3	2.5	3.5	

SAAB SVEZIA

92	764	1950-52	4.0	8.0	12.0
92B	764	1953-56	3.0	6.0	9.0
95	748	1956-57	2.5	5.0	7.5
95B	748	1958-60	2.3	4.5	6.5
95 SW	841	1960-68	2.5	5.0	7.5
95 V4 SW	1498	1967-78	2.3	4.5	6.5
96	841	1960-68	2.0	4.0	6.0
96 V4	1498	1967-80	1.8	3.5	5.0
750 GRAN TURISMO	748	1958-59	4.0	8.0	12.0
SONETT II/IV	1498	1967-69	4.0	8.0	12.0
SONETT III	1698	1970-74	4.0	8.0	12.0
99(TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	0.8	1.5	2.3
99 EMS	1985	1976-80	1.0	2.0	3.0
99 TURBO	1985	1977-78	2.0	4.0	6.0
900(TUTTI I MODELLI)	1985-2119	1978-93	0.5	1.0	1.5
900 TURBO(TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	1.8	3.5	5.0
900 TURBO 16(TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	1.3	2.5	3.5
900 TURBO 16(CABRIOLET)	1985	1988-93	1.5	3.0	4.5
900 TURBO 16(CABRIOLET)	1985	1985-93	2.5	5.0	7.5
900 II SERIE(TUTTI I MODELLI)	1985/2498	1993-95	0.8	1.5	2.3
900 TURBO 16 II S(TUTTI I MODELLI)	1985/2498	1995-97	1.3	2.5	3.5
900 TURBO 16(CABRIOLET II S)	1985/2498	1994-97	2.5	5.0	7.5
9000 TURBO 16 VCDi S 0 V6	1985/2962	1985-97	0.5	1.0	1.5
9000 TURBO 16 V4 (4 PORTI E)	1985/2920	1988-96	0.5	1.0	1.5
9-53.0 V6 24V AERO	2962	1997-03	1.0	2.0	3.0
9-52.3 TURBO AERO	2290	1999-04	1.0	2.0	3.0
9-53.0 V6 24V WAGON AERO	2962	1998-03	1.3	2.5	3.5
9-52.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-04	1.3	2.5	3.5
9-33P TURBO AERO	1985	1998-02	0.5	1.0	1.5
9-32.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	1.0	2.0	3.0
9-3 CABRIOLET AERO	1985/2290	1998-02	2.0	4.0	6.0
9-3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	2.5	5.0	7.5
9-32.0 TURBO AERO (II S)	1998	2002-04	1.0	2.0	3.0
9-32.0 TURBO CABRIOLET (II S)	1998	2003-04	3.0	6.0	9.0

SAMAS ITALIA

VE11	843/903	1968-73	3.3	6.5	10.0
------	---------	---------	-----	-----	------

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	6
---------	-----------------	------	-------------	---	---	---

SEAT SPAGNA

MARBELLA	843/903	1982-95	0.5	1.0	1.5
FLORA	903/1438	1982-85	0.4	0.8	1.2
IBIZA(TUTTI I MODELLI)	903/1675	1984-93	0.5	1.0	1.5
IBIZA DIESEL	1774	1984-92	0.4	0.8	1.2
IBIZA II SERIE(TUTTI I MOD.)	1043/1994	1993-95	0.5	1.0	1.5
IBIZA II SERIE D(TUTTI I MOD.)	1896	1993-95	0.5	1.0	1.5
RONDA	1193/1995	1979-86	0.4	0.8	1.2
RONDA DIESEL	1774	1980-86	0.3	0.5	0.8
MALAGA	1193/1461	1985-91	0.3	0.5	0.8
MALAGA DIESEL	1774	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	1595/1994	1991-95	0.4	0.8	1.2
TOLEDO D(TD)	1896	1991-95	0.4	0.8	1.2
CORDOBA(TUTTI I MODELLI)	1391/1994	1993-95	0.5	1.0	1.5
CORDOBA D(TD)	1896	1993-95	0.5	1.0	1.5
LEON 1.8 TURBO(CUPRA) 28 V6	1781/2791	2000-04	1.0	2.0	3.0

SIATA ITALIA

ZOB 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
1800 TS COUPE MICHELOTTI	1587	1964-66	4.0	8.0	12.0
SPRING 850 SPIDER	845	1967-70	5.0	10.0	15.0

SIMCA/TALBOT FRANCIA

6 CV BERLINA	995	1955-57	6.0	12.0	18.0
6 CV CABRIOLET	995	1955-57	7.5	15.0	22.5
5 CV (V)	569	1936-48	4.0	8.0	12.0
8 (I) 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
VEDE TTE(TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	2.8	5.5	8.0
ARIANE(TUTTI I MODELLI)	1290/2351	1957-63	2.3	4.5	6.5
1000(TUTTI I MODELLI)	777/1118	1961-72	1.0	2.0	3.0
1000 COUPE BERTONE	944	1962-67	3.5	7.0	10.0
1200 S COUPE	1204	1967-71	4.0	8.0	12.0
1000(TUTTI I MODELLI)	997/1118	1973-78	0.8	1.5	2.3
1000 RALLYE	1118	1970-71	3.0	6.0	9.0
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.0	8.0	12.0
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	4.5	9.0	13.5
1300/1500	1290/1475	1963-66	1.0	2.0	3.0
1300/1500 CANADA BREAK	1290/1475	1965-66	1.3	2.5	3.5
1301/1501	1290/1475	1967-76	0.8	1.5	2.3
1301/1501 CANADA BREAK	1290/1475	1967-76	1.0	2.0	3.0
1100(TUTTI I MODELLI)	944/1294	1967-82	0.5	1.0	1.5
1100 BREAK(TUTTI I MOD.)	944/1294	1968-80	0.5	1.0	1.5
1100 TI	1294	1974-78	0.8	1.5	2.3
CHRYSLER 160/180(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(XE)	1905	1983-86	0.5	1.0	1.5
1307/1507(1309P/510)	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	1905	1984-86	0.5	1.0	1.5
1600(TUTTI I MODELLI)	2155/2849	1980-84	0.5	1.0	1.5
1600 DI	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
410/445	1089/1221	1958-61	2.3	4.5	7.0
FELICIA	1089/1221	1959-64	2.5	5.0	7.5
OCIAVA BERLINA(COMBI)	1089/1221	1959-71	1.8	3.5	6.0
1000 MB(MB)(MBX)	988	1964-69	0.8	1.5	2.3
1100 MB(MB)	1107	1967-69	0.8	1.5	2.3
100/110/120S/130RS	1046/1289	1969-80	0.5	1.0	1.5
105/120/150(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	1157/1289	1988-94	0.4	0.8	1.2
FORMAN	1289	1990-94	0.4	0.8	1.2
FELICIA	1157/1289	1994-95	0.5	1.0	1.5
4R	1944	1928-30	7.5	15.0	22.5
6R	2916	1929-30	10.0	20.0	30.0
422	1195	1930-32	4.0	8.0	12.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	6
---------	-----------------	------	-------------	---	---	---

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/VD	1961	1932-35	5.5	11.0	16.5
645	2492	1929-34	10.0	20.0	30.0
650	2704	1932-36	10.0	20.0	30.0
860	3880	1929-32	16.0	32.0	48.0
420 STANDARD	995	1933-34	3.5	7.0	11.0
420 RAPID	1195	1934-35	3.8	7.5	12.0
419/420 POPULAR	903/995	1934-38	3.5	7.0	11.0

M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
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 SALDON	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 SALDON	1944	1959-48	5,0	10,0	15,0	
TALBOT 2 LITRE TOURER/DHC	1944	1959-48	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/SERIES I	1390	1955-58	2,8	5,5	8,5	
RAPER/IV/INIA	1494-1592	1958-63	3,0	6,0	9,0	
RAPER/IV/INIA 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/(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 (M/V)	1592-1725	1960-68	6,0	12,0	18,0	
TIGER (Z60)	4261	1964-66	20,0	40,0	60,0	
TIGER (Z89)	4727	1967	16,0	32,0	48,0	
VEVEZIA	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

LIO JIMNI	359	1970-75	1,8	3,5	5,0
L50	539	1970-80	1,5	3,0	4,5
L80	797	1975-80	1,8	3,5	5,0
SI 410/435/MURAI	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 MOD.)	1590-2757	1998-04	1,5	3,0	4,5
JIMNI/JIMNY CABRIOLET	1298	1998-04	1,8	3,5	5,0
SWIFT CABRIOLET	1298	1992-94	0,8	1,5	2,5
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
T26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	27,5	55,0	85,0
T26 GS GRAND SPORT	4482	1953-55	30,0	60,0	90,0
T14 LS SPORT Z500	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/EJ44	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 SVL EJ40	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	4164-4477	1989-97	2,5	5,0	7,5
LAND CRUISER J3	2694-3378	1996-03	2,5	5,0	7,5
LAND CRUISER J9 TD	2982	1996-03	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER	2366-2958	1987-96	1,5	3,0	4,5
4 RUNNER TD	2446	1989-96	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER (II SERIE)	2694-3378	1996-03	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER TD (II SERIE)	2982	1996-03	2,5	5,0	7,5
RAV 4 3P/5P/CABRIO	1998	1994-00	1,0	2,0	3,0
CELICA IV SERIE	1587-1998	1985-89	0,8	1,5	2,5
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	2,5
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	2,5
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	1998-1994	1999-04	1,5	3,0	4,5
SUPRA 2.0/2.4V	1988	1988-91	0,8	1,5	2,5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	1,0	2,0	3,0	
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	1,5	3,0	4,5	
SUPRA 3.0 TURBO	2997	1993-01	2,0	4,0	6,0	
LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1998-04	3,0	6,0	9,0	
LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1998-04	2,0	4,0	6,0	
RAV 4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-04	1,5	3,0	4,5	
RAV 4 3P/5P TD II SERIE	1995	2002-04	1,3	2,5	3,5	
CELICA 1.8 1.6/1.8 VII SERIE	1796	1999-04	1,0	2,0	3,0	
CELICA 1.8 1.6/1.8 (CV) VII SERIE	1796	1999-04	1,3	2,5	3,5	
CARINA EDW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993-95	0,5	1,0	1,5	
CAMRY 2.0 V6 2.4/5V	2997	1993-95	0,8	1,5	2,3	
PREVIA	2438	1990-95	0,8	1,5	2,3	
PREVIA TD	2184	1992-95	0,5	1,0	1,5	
LAND CRUISER 300 3P/5P	2694-3356	2003-04	2,8	5,5	8,0	
LAND CRUISER 300 TD 3P/5P	2982	2003-04	2,0	4,0	6,0	
CELICA V SERIE (TUTTI I MODELLI)	1762-1998	1993-99	1,0	2,0	3,0	
CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1993-99	1,8	3,5	5,0	
CELICA 2.0 TURBO 16V GT FOUR 4WD VIS.	1998	1993-99	3,0	6,0	9,0	
PROLUS HYBRID	1496	2003-04	1,0	2,0	3,0	
PROSE	1496	1991-95	0,7	1,5	2,2	

TRIUMPH GRAN BRETAGNA

1020	1395	1923-25	5,0	10,0	15,0
1335	1875	1925-27	6,0	12,0	18,0
15	2170	1927-30	6,0	12,0	18,0
SUPER 7	747	1928-29	4,0	8,0	12,0
SUPER 8	852	1930	4,5	9,0	13,5
SUPER 9	1018	1931-32	5,0	10,0	15,0
SOUTHERN CROSS	1087-1252	1932	11,0	22,0	33,0
T20/6 SCORPION	1205	1931-33	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 (6-6/6) SALOON COUPE	1476-1991	1934-35	9,0	18,0	27,0
GLORIA SIX (6-6/6) TOURER/DHC	1476-1991	1934-35	15,0	30,0	45,0
DOLOMITE/VISSIE SALOON	1496-1991	1937-39	9,0	18,0	27,0
DOLOMITE 8 ROADSTER	1990	1934	50,0	100,0	150,0
DOLOMITE 1460 ROADSTER	1776	1936-38	20,0	40,0	60,0
DOLOMITE 16 ROADSTER	1991	1938-39	20,0	40,0	60,0
1800 SALDON	1776	1946-49	5,0	10,0	15,0
1800/2000 ROADSTER	1776-2088	1946-49	15,0	30,0	45,0
2000 SALDON (RENOVN)	2088	1949-51	5,0	10,0	15,0
RENOVN 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 CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	4,0	8,0	12,0
TR2	1991	1953-55	17,5	35,0	50,0
TR3	1991	1955-58	16,5	33,0	48,0
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/IC	1998	1963-77	2,0	4,0	6,0
Z500 MK2/IC	2498	1968-77	2,5	5,0	7,5
SPITFIRE 4	1147	1962-64	5,0	10,0	15,0
SPITFIRE MINI	1147	1964-67	4,0	8,0	12,0
SPITFIRE MIDII	1296	1967-70	4,5	9,0	11,5
SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	3,5	7,0	11,0
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	4,0	8,0	12,0
SIAG	2997	1970-77	7,5	15,0	22,5
G16 COUPE MK I	1998	1966-68	6,5	13,0	20,0
G16 COUPE MK II	1998	1968-70	4,5	9,0	13,5
G16 COUPE MK III	1998	1971-73	6,0	12,0	18,0
TOLEDO	1296-1493	1970-76	1,5	3,0	4,5
1300/1300 IC	1296	1966-70	1,3	2,5	4,0
1500/1500 IC	1493	1970-76	1,5	3,0	4,5
DOLOMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2,0	4,0	6,0
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	3,5	7,0	10,0
TR7 COUPE	1998	1976-81	2,8	5,5	8,0
TR7 SPIDER	1998	1980-82	3,5	7,0	10,0
ACCLAM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	0,4	0,8	1,2

TVR GRAN BRETAGNA

GRANTURA	1588-1798	1958-66	8,0	16,0	24,0
----------	-----------	---------	-----	------	------

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
TOP 166 SCHWIMMAGEN	1151	1942-44	16,0	320		48,0
MAGGIOLINO (LIN.DUE VETRINI)	1151	1946-53	10,0	200		30,0
MAGGIOLINO (LUNOTTO O VALE)	1192	1953-57	6,0	120		18,0
MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	4,0	80		12,0
MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	3,5	70		10,0
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	3,5	70		10,0
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	2,8	55		8,0
MAGGIOLINO CABR. HEBMULLER	1151	1949-53	25,0	500		75,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1151	1951-52	15,0	300		45,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	11,0	220		33,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	7,5	150		22,5
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	5,0	100		15,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	6,5	130		20,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	5,5	110		16,5
1500/1500 S	1493	1961-65	1,5	30		4,5
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	1,5	30		4,5
1600 LTL	1584	1965-73	1,8	35		5,5
411412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	0,8	15		2,3
KARMANN GHA COUPE	1192	1955-66	7,5	150		22,5
KARMANN GHA COUPE	1285-1584	1966-74	4,5	90		13,5
KARMANN GH151.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	4,0	80		12,0
KARMANN GHA CABRIOLET	1192	1957-66	12,5	250		35,0
KARMANN GHA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	9,0	180		27,0
MAGGIOLINO	1192	1968-78	2,5	50		7,5
MAGGIOLONE I 1302/1305	1192-1584	1970-75	2,0	40		6,0
MAGGIOLONE CABR. 1302/1305	1192-1584	1970-80	4,0	80		12,0
MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	1,8	35		5,0
PESCAZIA TYP 181	1493-1584	1969-79	2,5	50		7,5
K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	0,8	15		2,3
POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	0,5	10		1,5
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1981-90	0,5	10		1,5
POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	0,5	10		1,5
POLO COUPE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1982-90	0,5	10		1,5
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0,5	10		1,5
POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	0,5	10		1,5
POLO COUPE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0,5	10		1,5
POLO COUPE 640	1272	1985-94	1,0	20		3,0
POLO III SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1598	1994-95	0,5	10		1,5
POLO III SERIE DIESEL	1896	1994-95	0,5	10		1,5
DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	0,4	0,8		1,2
DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1981-88	0,3	0,5		0,8
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1095-1457	1974-81	0,8	1,5		2,3
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1095-1457	1981-83	0,5	1,0		1,5
GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	0,5	1,0		1,5
GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	1,3	2,5		3,5
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588	1976-78	3,0	60		9,0
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	2,5	50		7,5
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	2,3	45		6,5
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1093-1781	1979-87	1,3	2,5		4,0
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1987-93	1,3	2,5		4,0
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	0,5	10		1,5
GOLF I SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0,5	10		1,5
GOLF I SERIE DIESEL	1588	1983-91	0,5	10		1,5
GOLF I SERIE GTD	1588	1983-92	0,5	10		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	20		3,0
GOLF GTI 16V	1781	1985-89	1,5	30		4,5
GOLF GTI 16V MODEL YEAR 90	1781	1989-91	1,3	2,5		4,0
GOLF GTI 160	1781	1990-91	2,5	50		7,5
GOLF RALLYE	1781	1989-90	3,5	70		10,0
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	1,0	20		3,0
GOLF III (TUTTI I MOD.)	1391-1994	1991-95	0,5	10		1,5
GOLF III DTD	1896	1991-95	0,5	10		1,5
GOLF III VARIANT (TUTTI I MOD.)	1391-1994	1993-95	0,5	10		1,5
GOLF III VARIANT DTD	1896	1993-95	0,5	10		1,5
GOLF III GTI/GTI 16V	1994	1991-97	0,8	1,5		2,3
GOLF III 2.8 VR6/Syncro	2792-2861	1991-97	1,0	20		3,0
GOLF III CABRIO (TUTTI I MOD.)	1781-1994	1993-02	1,5	30		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 GU 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 GLI/GTX 16V	1781	1987-91	0,4	0,8		1,2
TYP 185 LITUS	1774	1979-82	3,5	70		11,0
SOROCED I SERIE	1095-1457	1974-81	0,8	1,5		2,3
SOROCED GTI I SERIE	1588	1977-81	2,0	40		6,0
SOROCED I SERIE	1272-1588	1981-90	0,8	1,5		2,3
SOROCED GU/GI/GTI 16V II SERIE	1588-1781	1981-91	1,5	30		4,5
PASSAT I SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1588	1973-81	0,8	1,5		2,3
PASSAT I SERIE DIESEL	1471	1978-81	0,5	10		1,5
PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0,5	10		1,5
PASSAT II SERIE DTD	1588	1981-88	0,5	10		1,5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
PASSAT II S. VAR. (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0,5	10		1,5
PASSAT II S. DTD VARIANT	1588	1981-88	0,5	10		1,5
PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1588-1896	1988-95	0,5	10		1,5
PASSAT II SERIE VAR. (TUTTI I MOD.)	1588-1896	1988-95	0,5	10		1,5
PASSAT II SERIE DTD VARIANT	1588-1896	1988-95	0,5	10		1,5
PASSAT II S. GAO SYNCRO GTI	1781	1989-93	0,8	1,5		2,3
PASSAT II S. GAO VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	0,8	1,5		2,3
PASSAT II SERIE 2.8 VR6	2792	1991-95	0,8	1,5		2,3
PASSAT II SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-95	0,8	1,5		2,3
CORRADO 1.8/2.0/1.6V	1781-1994	1988-95	0,8	1,5		2,3
CORRADO 1.8/1.6/1.0	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 CABR.	2792	1996-04	1,0	2,0		3,0
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	1,0	2,0		3,0
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	1,5	3,0		4,5
GOLF IV 2.3 V6	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	10		1,5
VENTO DTD	1896	1992-95	0,5	10		1,5
VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	0,5	10		1,5
NEWBEETLE	1390-1994	1998-04	1,3	2,5		3,5
NEWBEETLE 2.3 V6	2324	2000-04	1,8	3,5		5,0
NEWBEETLE RSI	3189	2000-02	5,0	10,0		15,0
LUPOGTI	1598	1999-04	0,8	1,5		2,3
BORA 2.3 V6	2324	1999-02	0,5	10		1,5
BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	0,8	1,5		2,3
PASSAT V S. 2.3 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	0,5	10		1,5
PASSAT V S. 2.8 V6 30V	2771	1996-04	0,8	1,5		2,3
PASSAT V S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	0,8	1,5		2,3
PASSAT V S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	0,8	1,5		2,3
PASSAT V SERIE 4.0 V8	3999	2001-04	1,5	3,0		4,5
PASSAT V SERIE 4.0 V8 VARIANT	3999	2001-04	1,5	3,0		4,5
PHAETON 3.2 V6	3189	2002-04	2,0	4,0		6,0
PHAETON 4.2 V8	4172	2003-04	2,5	5,0		7,5
PHAETON 6.0 W12	5998	2002-04	3,0	6,0		9,0
PHAETON 5.0 V10 TD	4921	2002-04	2,0	4,0		6,0
NEWBEETLE CABRIOLET 1.8/1.6	1390-1595	2003-04	2,0	4,0		6,0
NEWBEETLE CABRIOLET 1.8/1.6 TD	1781-1994	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

914A	1679	1969-72	6,0	120		18,0
914B	1991	1969-72	10,0	200		30,0
9141.8	1795	1973-75	5,0	100		15,0
9142.0	1971	1972-75	5,0	100		15,0

VOLVO SVEZIA

0V4	1944	1926-29	12,5	250		38,0
PV 4	1944	1927-29	12,5	250		38,0
PV 65(0165)65/2633/65/4/655	3010-3266	1929-34	7,5	150		22,5
PV 65(0657)65/30/65/9	3670	1935-37	7,5	150		22,5
PV 36-CAROLINA	3670	1935-38	7,5	150		22,5
PV 51(52)53/54/55/56	3670	1936-45	7,5	150		22,5
PV 60(61)	3670	1942-50	6,0	120		18,0
PV 444 (TUTTI I MODELLI)	1414-1583	1944-58	5,0	100		15,0
SPORT	1414	1956-57	12,5	250		38,0
PV 544	1583-1778	1958-65	4,0	80		12,0
TP 21	3650	1956-59	4,0	80		12,0
LAPLANDER	1778	1990	1959-76	5,0	100	15,0
SERIE 120 (AMAZON) (TUTTI I MOD.)	1583-1986	1956-70	2,5	50		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	1996	1961-71	5,5	110	16,5
1800 ES	1986	1971-73	6,0	120		18,0
66 (TUTTI I MOD. ANCHE DAF)	1108	1289	1972-79	0,5	10	1,5
3435-45	1397-1986	1976-81	0,5	10		1,5
340/360 (TUTTI I MODELLI)	1397-1986	1982-91	0,5	10		1,5
360 DIESEL	1596	1984-89	0,5	10		1,5
480 ES	1721-1998	1986-95	0,8	1,5		2,3
480 TURBO	1721	1988-95	1,0	2,0		3,0
440 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1988-95	0,5	10		1,5
440 TURBO	1721	1988-95	0,8	1,5		2,3
440 TD	1870	1993-95	0,5	10		1,5
460 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1989-95	0,5	10		1,5
460 TD	1870	1993-95	0,5	10		1,5
244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	1,3	2,5		4,0
244 GLD6	2383	1978-83	0,8	1,5		2,3
245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	1,3	2,5		4,0
245 GLD6	2383	1978-83	0,8	1,5		2,3
240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-91	1,0	2,0		3,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
---------	-----------------	------	-------------

AUTODROMO NAZIONALE MONZA

19-20-21
GIUGNO 2015



62^a

COPPA INTEREUROPA

Beta

Main Partner



DOVE LA STORIA INCONTRA LA STORIA



RUOTECLASSICHE **Wigo**

Media Partner



Partner

Ingresso 14 € - Libero accesso al paddock e parcheggio gratuito

www.coppaintereuropa.com



QUOTAZIONI VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni parte, in condizioni d'uso normali e dignitose e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza

dell'allestimento, motore non originale, necessità di profondo restauro) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgoni)

non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti

in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente cronologicamente più vicino.

Modello	cm ³	Anni	Euro
ALFA ROMEO ITALIA			
430	5816	1959-50	10.000
800	8725	1940-50	13.000
450/455	6350	1950-59	8.000
900/950	8725	1950-58	12.000
MILLE	11050	1958-65	6.000
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	6.000
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	5.000
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	2.500
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	2.000
A5/A19/A38	3017-3500	1967-75	1.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
ASTRA ITALIA			
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000
BM25	15950-17174	1972-80	1.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
AUTOBIANCHI ITALIA			
VISCONTEO/SCAUGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000
VISCONTEO/SCAUGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.600
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500

Modello	cm ³	Anni	Euro
BEDFORD GRAN BRETAGNA			
TM3300/4400	9508-12066	1975-80	1.500

Modello	cm ³	Anni	Euro
BIANCHI ITALIA			
MILES/CIVIS	4939-4847	1954-52	8.000
VISCONTEO/SCAUGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	3770-4156	1952-57	1.600
FILARETE	5319	1951-56	2.800
AUDAX	5319	1951-56	3.500

Modello	cm ³	Anni	Euro
CITROËN FRANCIA			
H/HY	1628-1911	1948-81	5.000
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	4.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
FIAT ITALIA			
18 BL/BLR	5650	1914-21	10.000
15 TER	4398	1913-22	10.000
614/618 AUTOCARRO	1458-1944	1950-57	6.000
614/618 FURGONE	1458-1944	1950-57	7.200
621	2516	1930-35	8.000
621/621N	4580	1934-39	10.000
652N/655N	5540	1931-37	12.000
654N/III SERIE	8310-8355	1931-39	15.000
626N	5750	1939-47	5.000
660N/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	1959-63	3.500
642T65	7298	1959-63	4.200
659N2/N3 (CIVILE)	6650-7298	1955-68	3.500
67N	6650	1952-55	7.800
67N2/N3	6650-7298	1955-63	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
C40/C50	4678	1958-60	2.000
682N4	11548	1970-84	2.000
682T4	11548	1970-84	2.400
690N/NT1/N2/4 ASSI	11548	1961-66	3.500
690N/NT1/N2/3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200
690N/3 ASSI	11548	1961-68	4.000
690N/3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800
690N4/T4	9819	1969-71	3.000
1100 T/TN	1098-1901	1956-66	2.000
616N/NI	2695	1965-67	1.300
616N2/N3	3455	1967-77	800
625N/NI/N2 AUTOCARRO	2695-3455	1965-72	900
625N/NI/N2 FURGONE	2695-3455	1965-72	1.500
645/65/66/62 I SERIE (N/NT)	4678	1960-68	1.000
645/65/66/62 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800

Modello	cm ³	Anni	Euro
643N/NT1-T/11	9161	1965-70	1.400
683N/NT - 619N/NT I SERIE	13798	1966-70	2.000
693N/NT	12883	1966-70	2.000
238	1197-1498	1969-75	500
684N/NT	9819	1970-75	1.200
691N/NT	13798	1970-75	2.200
619N/NT II SERIE	13798	1970-75	3.000
697N/NT	13798	1971-75	1.500
673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000
242	2498	1975-82	500

Modello	cm ³	Anni	Euro
FORD EUROPA			
TAUNUS TRANSIT	1498	1961-67	1.500
TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	1.800
TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800

Modello	cm ³	Anni	Euro
ISOTTA FRASCHINI ITALIA			
D65	5800	1937-46	8.000
D80	7300	1937-46	12.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
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	1975-82	1.000
140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100
180 NC/NT	13798	1974-76	2.000
170/190/26 NC/NT	13798	1975-80	1.500
170/190/33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800
190/35	17174	1980-84	1.500
190/38	17174	1980-84	1.800
190/38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800
190/26	13798	1980-84	2.500
190/33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500
190/42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000
190/48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000
190/48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000
300 PC	13298	1975-80	1.300
190/260/500 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800
330/26	17174	1980-84	1.500
330/35	17174	1980-84	1.600

Modello	cm ³	Anni	Euro
LANCIA ITALIA			
3R0 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	1908-1963	1950-61	4.000
JOLLY	1090	1959-63	4.000
ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500
ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1962-66	3.000
ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600
ESAGAMMA/ESAG. E 519 TR/4 ASSI	10521	1966-68	3.200
ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000
ESAGAMMA E 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600
ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000
ESADELTA C 402 TRATT/4 ASSI	9469	1967-75	2.400
SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	3.500

Modello	cm ³	Anni	Euro
MAGIRUS DEUTZ GERMANIA			
150 D14	9500	1960-73	1.000
230/232 D26	11310	1967-75	1.500
360 D18	19145	1975-80	1.800

Modello	cm ³	Anni	Euro
MAN GERMANIA			
F8 PONTON	11413	1956-69	1.000
F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900

Modello	cm ³	Anni	Euro
MERCEDES GERMANIA			
LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800
LPI SERIE (ECCETTO LP333)	4580-10810	1950-65	1.700
LP333	10810	1958-61	3.000
LP II SERIE	5765-15950	1970-74	1.500
L319	1767	1956-69	1.200
NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800
NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200

Modello	cm ³	Anni	Euro
OM ITALIA			
TITANO 137	11540	1937-45	35.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
TAURUS	5520	1939-47	7.000
TAURUS 340	5520	1949-51	4.000
SUPER TAURUS	5816	1951-57	5.000
ORIONE 400/ORIONE 400/B	10640	1946-52	10.000
SUPER ORIONE	11650	1952-60	9.000
TIGRE I SERIE	6870	1958-65	4.000
LEONCINO I SERIE	3770	1950-55	4.000
TIGROTTI I SERIE	4156	1953-57	3.700
LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200
TIGROTTI II SERIE E SUCCESSIVE	4561-4940	1963-70	800
LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000
LUPPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500
LUPPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000
TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000
TIGRE S	6870	1963-67	3.000
TITANO	11150	1961-67	3.000
TITANO S	11150	1961-67	3.500
100/120	7412	1967-70	1.500
150	8905	1967-70	1.800
DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
190/260	14886	1970-75	3.200

Modello	cm ³	Anni	Euro
OMT ITALIA			
MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500

Modello	cm ³	Anni	Euro
PEUGEOT FRANCIA			
J7/J9	1468-2304	1965-89	1.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
RENAULT FRANCIA			
ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.500

Modello	cm ³	Anni	Euro
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

Modello	cm ³	Anni	Euro
SPA ITALIA			
38R	4053	1936-	

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
JAVELIN		1968-70	12,5	25,0
AMX		1968-70	20,0	40,0
HORNET		1970-75	3,8	7,5
GREMLIN		1971-78	3,8	7,5
PACER		1975-80	3,8	7,5
EAGLE		1981-87	3,8	7,5

Modello	Note	Anni	Euro x 000	
			↓	↑
BUICK				
BERLINA 2/4 PORTE CONVERTIBILE		1946-54	10,0	20,0
STATION WAGON		1946-54	37,5	75,0
SKYLARK		1946-53	50,0	100,0
SKYLARK		1953	90,0	180,0
STATION WAGON		1954-74	10,0	20,0
SKYLARK		1954	65,0	130,0
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	7,5	15,0
BERLINA 2/4 PORTE CONVERTIBILE		1961-74	5,0	10,0
SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	3,8	7,5
SKYLARK CONVERTIBILE		1961-63	7,5	15,0
RIVIERA		1963-65	12,5	25,0
GS 350/400/455 COUPE		1965-73	12,5	25,0
GS 350/400/455 CONVERTIBILE		1965-72	20,0	40,0
RIVIERA		1966-73	10,0	20,0

Modello	Note	Anni	Euro x 000	
			↓	↑
CADILLAC				
BERLINA 4 PORTE		1946-52	12,5	25,0
LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	12,5	25,0
COUPE		1946-52	17,5	35,0
CONVERTIBILE		1946-58	55,0	110,0
BERLINA 4 PORTE		1953-58	12,5	25,0
LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	12,5	25,0
COUPE		1953-58	20,0	40,0
ELDORADO CONVERTIBILE		1953	150,0	300,0
ELDORADO CONVERTIBILE		1954-58	75,0	150,0
ELDORADO COUPE		1955-58	25,0	50,0
BERLINA 4 PORTE		1959-60	12,5	25,0
LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	12,5	25,0
COUPE		1959-60	20,0	40,0
ELDORADO CONVERTIBILE		1959	100,0	200,0
ELDORADO COUPE		1959	30,0	60,0
DE VILLE CONVERTIBILE		1959	60,0	120,0
CONVERTIBILE		1961-64	20,0	40,0
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7,5	15,0
LIMOUSINE		1961-74	10,0	20,0
CONVERTIBILE		1965-70	12,5	25,0
ELDORADO COUPE		1968-76	7,5	15,0
ELDORADO CONVERTIBILE		1971-76	12,5	25,0
BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	3,8	7,5
LIMOUSINE		1975-89	5,0	10,0
ALLANTÉ		1987-91	5,0	10,0
SEVILLE SLS/STS		1994-01	2,0	4,0
ELDORADO TC		1994-01	3,8	7,5

Modello	Note	Anni	Euro x 000	
			↓	↑
CHEVROLET				
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	6,0	12,0
STATION WAGON		1946-48	50,0	100,0
CONVERTIBILE		1946-54	25,0	50,0
STATION WAGON		1949-58	10,0	20,0
COUPE		1949-54	12,5	25,0
CORVETTE	(C1)	1953	150,0	300,0
CORVETTE	(C1)	1954-55	100,0	200,0
BERLINA 2/4 PORTE	6 CIL-20%	1955-60	10,0	20,0
COUPE	IN+50%/6C-20%	1955-57	20,0	40,0
CONVERTIBILE		1955-57	50,0	100,0
NOMAD		1955-57	37,5	75,0
CORVETTE	(C1) IN+50%	1956-60	60,0	120,0
COUPE	6 CIL-20%	1958-60	15,0	30,0
CONVERTIBILE		1958-60	25,0	50,0

Modello	Note	Anni	Euro x 000	
			↓	↑
CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	4,0	8,0
CORVAIR CONVERTIBILE		1960-65	8,0	16,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.	BIG BLOCK+20%	1961-74	6,0	12,0
COUPE	BIG BLOCK+20%	1961-66	10,0	20,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	22,5	45,0
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	50,0	100,0
CORVAIR TURBO	CONV+50%	1962-66	6,0	12,0
NOVA 2/4 PORTE	V8-20%	1962-74	5,0	10,0
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	60,0	120,0
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	60,0	120,0
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	7,5	15,0
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	7,5	15,0
CHEVELLE CONVERTIBILE		1966-72	17,5	35,0
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	15,0	30,0
CHEVELLE SS CONVERTIBILE		1966-72	27,5	55,0
COUPE	BIG BLOCK+20%	1967-74	10,0	20,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	12,5	25,0
CAMARO COUPE	6 CIL-30%	1967-75	7,5	15,0
CAMARO CONVERTIBILE	6 CIL-30%	1967-69	15,0	30,0
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	30,0	60,0
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-75	25,0	50,0
CORVETTE COUPE	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	20,0	40,0
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	30,0	60,0
CHEVELLE SS 454	LS 6+50%	1970-72	25,0	50,0
CAMARO COUPE	6 CIL-30%	1975-81	6,5	13,0
CORVETTE COUPE	(C3) 1975-82	10,0	20,0	
CAMARO COUPE	4/6 CIL-30%	1982-91	3,8	7,5
CORVETTE	(C4) 1983-84	5,0	10,0	
CORVETTE COUPE	(C4) 1985-91	7,5	15,0	
CORVETTE CONV.	(C4) 1986-91	12,5	25,0	
CORVETTE ZR1		1991-95	17,5	35,0
CORVETTE COUPE	(C4) 1992-96	8,8	17,5	
CORVETTE CONV.	(C4) 1992-96	12,5	25,0	
CORVETTE COUPE	(C5) 1997-03	10,0	20,0	
CORVETTE CONV.	(C5) 1998-03	10,0	20,0	
CORVETTE COUPE 50" ANNIV.	(C5) 2002-03	12,5	25,0	
CORVETTE CONV. 50" ANNIV.	(C5) 2002-03	15,0	30,0	

Modello	Note	Anni	Euro x 000	
			↓	↑
CHRYSLER				
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	7,5	15,0
CONVERTIBILE		1946-56	37,5	75,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1946-48	100,0	200,0
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	50,0	100,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1949	75,0	150,0
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	37,5	75,0
300 COUPE		1955-61	50,0	100,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15,0	30,0
COUPE		1957-61	17,5	35,0
CONVERTIBILE		1957-61	50,0	100,0
300 CONVERTIBILE		1957-61	100,0	200,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	5,0	10,0
COUPE		1962-74	7,5	15,0
CONVERTIBILE		1962-70	15,0	30,0
300 H/J/K/L		1962-65	17,5	35,0
300 H/K/L CONVERTIBILE		1962-65	20,0	40,0
300 HURST COUPE		1970	15,0	30,0
TOWN AND COUNTRY		1983-87	2,5	5,0

Modello	Note	Anni	Euro x 000	
			↓	↑
DE SOTO				
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	6,0	12,0
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	40,0	80,0
CONVERTIBILE		1946-56	32,5	65,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	10,0	20,0
COUPE		1957-60	17,5	35,0
CONVERTIBILE		1957-59	40,0	80,0
ADVENTURER COUPE		1957-59	37,5	75,0
ADVENTURER CONVERTIBILE		1957-59	75,0	150,0

Modello	Note	Anni	Euro x 000	
			↓	↑
DODGE				
BERLINA 2/4 PORTE/SW.		1946-56	7,5	15,0
STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	30,0	60,0
CONVERTIBILE		1946-56	25,0	50,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.	6 CIL-20%	1957-60	10,0	20,0
COUPE	D 500+20%	1957-60	17,5	35,0
CONVERTIBILE	D 500+20%	1957-60	50,0	100,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.		1961-74	7,5	15,0
COUPE		1961-74	7,5	15,0

Modello	Note	Anni	Euro x 000	
			↓	↑
CONVERTIBILE		1961-70	12,5	25,0
CORONET/RT/SUPER BEE	HEMI+50%	1965-71	25,0	50,0
CHARGER	1968-70+50%	1966-74	10,0	20,0
CHARGER RT	HEMI+50%	1968-71	50,0	100,0
CHARGER DAYTONA	HEMI+50%	1969	100,0	200,0
CHALLENGER COUPE		1970-74	10,0	20,0
CHALLENGER CONVERTIBILE	HEMI+150%	1970-72	12,5	25,0
CHALLENGER RT COUPE	440+30%	1970-71	25,0	50,0
CHALLENGER RT CONVERTIBILE	440+20%	1970	50,0	100,0

Modello	Note	Anni	Euro x 000	
			↓	↑
EDEL				
BERLINA 4 PORTE		1958	7,5	15,0
COUPE		1958	10,0	20,0
CONVERTIBILE		1958	30,0	60,0
STATION WAGON		1958	8,8	17,5
BERLINA 4 PORTE		1959-60	6,0	12,0
COUPE		1959-60	8,8	17,5
CONVERTIBILE		1959-60	20,0	40,0
STATION WAGON		1959	7,5	15,0

Modello	Note	Anni	Euro x 000	
			↓	↑
FORD				
T TOURING		1918-27	12,5	25,0
T SEDAN/COUPE		1918-27	10,0	20,0
A SEDAN/COUPE		1927-32	12,5	25,0
A PHAETON		1927-32	15,0	30,0
A ROADSTER		1927-32	20,0	40,0
V8 SEDAN/COUPE		1932-34	25,0	50,0
V8 PHAETON		1932-34	30,0	60,0
V8 ROADSTER		1932-34	50,0	100,0
V8 STATION WAGON		1934-42	50,0	100,0
V8 COUPE		1935-42	25,0	50,0
V8 ROADSTER/CONVERTIBILE		1935-42	42,5	85,0
BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	10,0	20,0
STATION WAGON		1946-51	45,0	90,0
COUPE		1946-51	12,5	25,0
CONVERTIBILE		1946-51	22,5	45,0
SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-48	100,0	200,0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-74	6,0	12,0
CONVERTIBILE		1952-59	25,0	50,0
HARDTOP		1952-59	10,0	20,0
SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	1	

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

Modello	Note	Anni	Euro x 000
---------	------	------	------------

ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	30,0 60,0 90,0
SUPERBIRD	HEMI+80%	1970	100,0 200,0 300,0
BARRACUDA COUPÉ		1970-71	17,5 35,0 50,0
BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	12,5 25,0 35,0
CUJA COUPÉ	440+50%/HEMI+150%	1970-71	30,0 60,0 90,0
CUJA 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



M QUOTAZIONI MOTO

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

Modello cm³ Anni Euro x 000

ACCOSSATO ITALIA

50 CR	49	1977-79	1.0	2.0	3.0
80 CR	79	1979-83	1.0	2.0	3.0
80 CR	79	1984-86	0.9	1.8	2.7
80 CE	79	1979-83	1.1	2.2	3.3
80 CE	79	1984-86	1.0	2.0	3.0
125 CR	123	1978-83	1.1	2.2	3.3
125 CR	123	1984-86	1.0	2.0	3.0
125 CE	123	1978-83	1.2	2.4	3.6
125 CE	123	1984-86	1.1	2.2	3.3

ADLER GERMANIA

M100	98	1950-56	0.5	1.0	1.5
M125	123	1950-56	0.5	1.0	1.5
M150	147	1951-55	0.6	1.2	1.8
M250	247	1953-54	1.0	2.0	3.0
M200	199	1954-56	0.7	1.5	2.2
FAVORIT	247	1957-58	1.2	2.5	3.7
SPRINTER	247	1957-58	1.2	2.5	3.7

AERMACCHI ITALIA

N CIGNO	123	1951-53	0.7	1.5	2.2
ZEFFIRO	123-148	1955-61	0.6	1.2	1.8
CHIMERA 175	172	1956-61	1.5	2.8	4.5
CHIMERA 250	246	1958-64	1.4	2.8	4.2
ALA BIANCA	172	1957-64	1.0	2.2	3.0
ALA AZZURRA	246	1959-67	1.3	2.7	4.0
ALA VERDE	246	1959-72	1.6	3.3	4.9
ALA ROSSA	172	1967-68	1.1	2.2	3.3
ALA D'ORO	246	1960-64	7.5	15.0	22.5
ALA BLU	246	1967-72	1.2	2.5	3.7
ALETTA TURISMO	123	1968-71	0.5	1.0	1.5
ALETTA SCRAMBLER	123	1968-71	0.6	1.3	1.9
ALETTA RC	123	1968-71	0.8	1.6	2.4
R/C 125	123	1971-73	0.8	1.6	2.4
GT 350	344	1970-72	1.6	3.2	4.8
TV 350	344	1971-72	2.1	4.2	6.3
SS125	123	1975-78	0.6	1.2	1.8
SS175	172	1975-78	0.6	1.3	1.9
SS350	344	1972-74	1.1	2.3	3.4
SST 250	246	1976-78	0.5	1.0	1.5
SX 350	344	1972-74	1.1	2.3	3.4
SX 250	246	1974-75	0.6	1.2	1.8
SKT 125	123	1975-78	0.5	1.0	1.5
SX 175	172	1975-78	0.5	1.0	1.5
BREZZA	148	1963-69	0.6	1.2	1.8

AEROCAPRONI ITALIA

CAPRIOLO 75	75	1951-59	1.2	2.5	3.7
CAPRIOLO 100	98	1954-59	1.4	2.8	4.2
CAPRIOLO 125	123	1956-59	1.3	2.6	3.9
CAPRIOLO 150	148	1953-58	1.5	3.0	4.5

AIM ITALIA

50 (SACHS)	49	1975-78	1.3	2.7	4.0
50 (MINARELLI)	49	1978-83	1.2	2.5	3.7
75 ELABORAZIONE FANI	75	1976-78	1.5	3.0	4.5
80 MINARELLI	79	1981-84	1.3	2.7	4.0
125 SACHS	123	1976-78	1.2	2.5	3.7

AJS GRAN BRETAGNA

16	348	1945-66	1.4	3.0	4.2
18	498	1945-66	2.0	4.0	6.0
20	498	1950-61	2.2	4.5	6.7
30	593	1956-58	2.2	4.5	6.7
14	249	1958-66	0.7	1.5	2.2
31	646	1958-66	2.5	5.0	7.5
33	745	1964-69	3.0	6.0	9.0
STORMER 250	250	1970-75	1.2	2.5	3.7
STORMER 360	360	1970-74	1.5	3.0	4.5
STORMER 400	400	1972-74	1.5	3.0	4.5

ALDBERT ITALIA

T	123	1952-56	0.7	1.5	2.2
T	158	1952-56	0.8	1.6	2.4
GS	172	1953-57	1.0	2.0	3.0
RAZZO	172	1954-57	2.0	4.0	6.0

Modello cm³ Anni Euro x 000

ALPINO ITALIA

100	98	1950-62	0.5	1.0	1.5
125	123	1950-62	0.6	1.2	1.8
ALPINO 2T	48	1953-57	0.5	1.0	1.5
ALPINO 4T	48	1958-60	0.7	1.5	2.2

ANCILLOTTI ITALIA

50 - BETA	49	1968-73	1.5	3.0	4.5
50 - MORINI RG	49	1973-79	0.9	1.8	2.7
50 - SACHS RG/SM	49	1970-79	1.7	3.5	5.2
50 - SACHS RG/6M	49	1972-74	1.6	3.2	4.8
SACHS CR/6M	49	1972-79	1.5	3.0	4.5
50 MINARELLI/6M	49	1980-82	1.0	2.0	3.0
80 MINARELLI	79	1981-85	1.2	2.5	3.7
100 - MORINI NEW CENTO	99	1967-69	1.9	3.8	5.7
125 SACHS	123	1971-73	2.0	4.0	6.0
125 - HRO	123	1977-81	1.3	2.7	4.0
125 - TAU	123	1982-85	1.4	2.8	4.2
125 TRIAL	123	1976-78	0.7	1.5	2.2
250 - HRO	247	1977-81	1.4	2.8	4.2
250 VILLA	247	1981-82	1.5	3.0	4.5

APRILIA ITALIA

COLIBRI	49	1970-76	0.5	1.0	1.5
A4 SCOOTER	48	1963-65	0.3	0.6	0.9
125 ST/125 STX	123	1982-84	0.6	1.2	1.8
AS 125 R	123	1985-87	0.7	1.4	2.1
125 AFI/SINTESI/FUTURA	123	1987-90	0.7	1.5	2.2
125 AFI FUTURA	123	1991-92	0.8	1.6	2.4
SCARABEO 50	49	1969-76	0.5	1.0	1.5
RG 50 MINARELLI	49	1976-82	0.6	1.2	1.8
RG 50 SACHS	49	1976-78	0.9	1.8	2.7
RC 125	123	1977-82	1.0	2.0	3.0
MX 125	123	1977-82	0.9	1.8	2.7
RC 250	244	1980-82	1.1	2.2	3.3
MX 250	244	1980-82	1.0	2.0	3.0
320 TRIAL	320	1980-84	0.8	1.6	2.4
ET/ETX/TUAREG 125	123-125	1984-96	0.6	1.2	1.8
ETX/TUAREG 350	349	1985-90	0.7	1.4	2.1
TUAREG/TUAREG WIND 600	562	1988-90	0.8	1.6	2.4
PEGASO 600	562	1990-92	0.8	1.6	2.4
RS 125	123	1992-94	0.8	1.6	2.4
RS 250	249	1994-97	0.8	1.6	2.4
MOTO 6.5	649	1995-99	0.9	1.8	2.7
RSV MILLE	998	1998-00	1.7	3.5	5.2

ARDEA ITALIA

Z50 T	247	1980-85	1.2	2.5	3.7
-------	-----	---------	-----	-----	-----

ARIEL GRAN BRETAGNA

SIDE VALVE 550	557	1930-35	3.0	6.0	9.0
SLOPER	497	1931-32	4.5	9.0	13.5
RED HUNTER 250	249	1933-39	3.5	7.0	10.5
RED HUNTER 350	346	1945-58	4.0	8.0	12.0
RED HUNTER 500	497	1933-39	4.5	9.0	13.5
RED HUNTER 500	497	1948-58	4.2	8.5	12.7
SIDE VALVE 600	598	1936-39	2.7	5.5	8.2
SIDE VALVE 600	598	1945-58	2.0	4.0	6.0
350 WING MILITARE	346	1940-45	1.7	3.5	5.2
500 W/VIA MILITARE	497	1940-45	1.7	3.5	5.2
4F 500 "SQUARE FOUR"	498	1931-32	7.0	14.0	21.0
4F 600 "SQUARE FOUR"	599	1952-57	5.5	11.0	16.5
4G 600 "SQUARE FOUR"	599	1937-39	5.0	10.0	15.0
4G 1000 "SQUARE FOUR"	995	1937-39	7.5	15.0	22.5
4G 1000 "SQUARE FOUR"	995	1945-49	6.5	13.0	19.5
4G 1000 MK1 "SQUARE FOUR"	995	1949-53	5.5	11.0	16.5
4G 1000 MK2 "SQUARE FOUR"	995	1953-58	7.0	14.0	21.0
650 TWIN	498-647	1954-58	3.0	6.0	9.0
HIT 3 TRIAL	346	1957-59	3.2	6.5	9.7
HIT 5 TRIAL	346	1957-59	3.2	6.5	9.7
COLT	199	1954-58	1.5	3.0	4.5
PIKIE 50	49	1962-65	0.5	1.0	1.5
LEADER	249	1958-65	2.0	4.0	6.0
ARROW 200	198	1958-65	1.9	3.8	5.7
ARROW 250	249	1960-65	1.9	3.8	5.7
ARROW SUPER SPORT	249	1961-65	2.5	5.0	7.5
ARIEL 5	49	1970	0.5	1.0	1.5

Modello cm³ Anni Euro x 000

ASPES ITALIA

CROSS/69/69S/71	49	1969-71	0.5	1.0	1.5
NAVAHO	49	1972-73	0.6	1.3	1.9
NAVAHO	49	1974-75	0.7	1.5	2.2
NAVAHO-CR	49	1972-75	0.6	1.2	1.8
NAVAHO-RG	49	1971-73	0.6	1.2	1.8
NAVAHO-RG	49	1974-80	0.5	1.0	1.5
NAVAHO GS/RC	49	1976-82	0.5	1.0	1.5
50 CR	49	1976-82	0.6	1.2	1.8
HOPH-CR	123	1971-73	1.2	2.4	3.6
HOPH-CR	123	1974-75	1.1	2.2	3.3
HOPH-RG	123	1971-73	1.2	2.5	3.7
HOPH-RG	123	1974-75	1.1	2.3	3.4
125 CR	123	1976-82	1.0	2.0	3.0
125 RG	123	1976-82	1.0	2.0	3.0
JUMA	124	1975-81	1.1	2.2	3.3
H20-CR	123	1980-82	0.7	1.5	2.2
125 TRIAL	123	1976-78	0.6	1.2	1.8

ASTRA ITALIA

TURISMO	175	1933-36	0.7	1.5	2.2
TURISMO	247	1954-56	1.0	2.0	3.0
TURISMO	494	1954-56	1.5	3.0	4.5

BARTALI ITALIA

125 2T	123	1953-60	0.5	1.0	1.5
GABBIANO	123	1953-60	0.5	1.0	1.5
SPORT	155	1953-60	1.1	2.2	3.3
MARZIANO	155	1953-60	1.5	3.0	4.5

BENELLI ITALIA

175 SPORT	175	1927-34	3.0	6.0	9.0
500 SPORT	498	1933-39	4.0	8.0	12.0
250 SPORT	245	1954-59	3.5	7.0	10.5
250 TURISMO	245	1947-51	3.0	6.0	9.0
500 TURISMO	498	1947-52	3.5	7.0	10.5
LETIZIA	98	1949-52	1.0	2.0	3.0
LEONESSA	247	1952-61	1.6	3.2	4.8
LEONCINO	124	1952-63	1.1	2.3	3.4
125 SPORT	123	1959-67	0.7	1.5	2.2
125 SPORT SCRAMBLER	123	1964-70	0.5	1.0	1.5
125 SPORT SPECIALE	123	1968-73	1.2	2.5	3.7
250 SPORT SPECIALE	247	1968-73	1.5	2.7	4.0
125 LEOCROSS	123	1967-71	0.6	1.2	1.8
50 TRIAL 4V	48	1966-71	0.4	0.9	1.3
MOTORELLA	49	1967-81	0.2	0.5	0.7
MAGNUM 5V	49	1975-79	0.4	0.8	1.2
TORNADO	645	1968-71	1.9	3.8	5.7
TORNADO S	645	1972-73	1.9	3.8	5.7
TORNADO S2	645	1973-74	1.7	3.5	5.2
50 MINICROSS	48	1971	0.6	1.2	1.8
CADDY	49	1975-82	0.4	0.8	1.2
50 CROSS 5V	48	1972-82	0.3	0.8	1.1
125 TURISMO	123	1973-81	0.5	1.0	1.5
125 CROSS	123	1972-81	0.4	0.9	1.3
125 2C	123	1972-87	0.7	1.5	2.2
250 2C	247	1972-87	0.8		

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
GS 125	123	1974-78	0.8	1.7	2.5
CR 250	247	1975-78	0.9	1.8	2.7
GS 250	247	1975-78	1.0	2.0	3.0
GS 350	348	1976-78	1.1	2.2	3.3
GS 420	418	1977-78	1.2	2.4	3.6
125 TRIAL	123	1981	0.6	1.2	1.8
240 TRIAL	240	1982-83	0.8	1.6	2.4
250 TR32	248	1984-86	1.0	2.0	3.0

BIANCHI ITALIA

FRECCIA ORO 175	174	1950-55	3.2	6.5	9.7	
FRECCIA AZZURRA	498	1952-59	4.5	9.0	13.5	
FRECCIA ORO 250	248	1955-59	3.5	7.0	10.5	
250 SPORT	247	1948-51	2.5	5.0	7.5	
BIANCHINA	123	1947-57	1.3	2.6	3.9	
STELVIO	247	1949-53	1.7	3.5	5.2	
FRECCIA CELESTE	123	1952-56	1.5	3.0	4.5	
SCUDO SUD	123	1952-58	1.5	3.0	4.5	
MENDOLA	123	1952-58	1.3	2.6	3.9	
AQUILOTTO	45	48	1952-54	0.6	1.3	1.9
CERVINO	173	1954-61	1.2	2.5	3.7	
PORDOI	173	1954-61	1.6	3.3	4.9	
OROPA	48	1954-56	0.3	0.6	0.9	
FALCO	48	1957-68	0.5	1.0	1.5	
RAPALLO	48	1954-56	0.3	0.6	0.9	
BERNINA	123	1956-62	1.3	2.6	3.9	
BERNINA	173	1956-62	1.3	2.7	4.0	
TURCHINO	54	1958-64	0.5	1.0	1.5	
GARDENA	73	1958-64	0.6	1.3	1.9	
ORSETTO	80	1960-65	0.5	1.0	1.5	
TONALE	173	1960-64	1.4	2.8	4.2	
SILA	173	1962-66	1.7	3.5	5.2	
SPORT	199	1963-69	1.6	3.2	4.8	
MT61 MILITARE	318	1961-63	1.6	3.3	4.9	

BIMOTA ITALIA

550 KB2	543	1981-84	3.5	7.0	10.5
550 KB2 TT	543	1981-84	4.5	9.0	13.5
1000 KBI	1015	1978-82	5.0	10.0	15.0
750 SB2	743	1977-79	6.0	12.0	18.0
750 SB2	743	1979-80	5.0	10.0	15.0
750 DB1	748	1985-87	6.0	12.0	18.0
750 DB1 SR	748	1987-88	7.0	14.0	21.0
900 HB2	901	1982-83	3.7	7.5	11.2
1100 HB5	1062	1983-85	4.0	8.0	12.0
1000 SB3	997	1979-82	3.7	7.5	11.2
1000 KB3	998	1983-84	3.7	7.5	11.2
1100 SB4	1075	1983-84	3.7	7.5	11.2
750 Y84 EI	749	1988-89	4.5	9.0	13.5
1200 Y85	1188	1987-88	3.2	6.5	9.7
1000 Y86/EXUP	989	1988-90	4.5	9.0	13.5
500 V-DIUE	499	1997-98	5.0	10.0	15.0
851 TESI 1D	851	1990-91	10.0	20.0	30.0
900 TESI 1D	904	1991-93	9.0	18.0	27.0
900 TESI 1D ES	904	1993	10.0	20.0	30.0
900 TESI 1D EF	904	1994	11.0	22.0	33.0
900 DB3 MANTRA	904	1995-98	3.0	6.0	9.0

BMW GERMANIA

R32	494	1923-26	22.5	45.0	67.5
R37	494	1925-26	25.0	50.0	75.0
R39	247	1926-27	14.0	28.0	42.0
R42	494	1926-28	7.5	15.0	22.5
R47	494	1927-28	14.0	28.0	42.0
R52	494	1928-29	8.0	16.0	24.0
R62	745	1928-29	7.5	15.0	22.5
R63	745	1928-29	8.0	16.0	24.0
R57	494	1928-30	14.0	28.0	42.0
R11	745	1930-34	6.5	13.0	19.5
R16	745	1930-34	7.5	15.0	22.5
R23	198	1950-40	2.0	4.0	6.0
R35	342	1950-40	2.5	5.0	7.5
R2	198	1951-56	2.2	4.5	6.7
R4	398	1952-57	2.7	5.5	8.2
R12	745	1955-62	4.0	8.0	12.0
R17	745	1955-57	6.0	12.0	18.0
R5	305	1956-57	2.5	5.0	7.5
R5	494	1956-57	4.0	8.0	12.0
R20	198	1957-58	2.2	4.5	6.7
R6	596	1957-58	3.5	7.0	10.5
R51	494	1958-60	3.0	6.0	9.0
R61	596	1958-61	3.5	7.0	10.5
R66	596	1958-61	3.7	7.5	11.2
R71	745	1958-61	3.5	7.0	10.5
R75 (MILITARE)	745	1941-44	10.0	20.0	30.0
R24	247	1948-50	2.2	4.5	6.7
R25	247	1950-51	2.2	4.5	6.7

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
R51/2	494	1950-51	3.0	6.0	9.0
R67	594	1951-52	3.5	7.0	10.5
R25/2	247	1951-53	2.2	4.5	6.7
R51/3	494	1951-54	3.0	6.0	9.0
R67/2	594	1952-54	3.5	7.0	10.5
R68	594	1952-54	4.5	9.0	13.5
R25/3	247	1953-56	2.2	4.5	6.7
RENNSPORT	494	1953-56	40.0	80.0	120.0
R67/3	594	1955-56	3.5	7.0	10.5
R50	494	1955-60	3.0	6.0	9.0
R69	594	1955-60	6.0	12.0	18.0
R26	247	1956-60	2.2	4.5	6.7
R60	594	1956-60	3.2	6.5	9.7
R27	247	1960-66	2.2	4.5	6.7
R50/5	494	1960-62	3.5	7.0	10.5
R50/2	494	1960-69	3.0	6.0	9.0
R60/2	594	1960-69	3.2	6.5	9.7
R69/3	594	1960-69	6.5	13.0	19.5
R50/5	494	1969-73	1.7	3.5	5.2
R60/5	594	1969-73	2.0	4.0	6.0
R75/5	745	1969-73	3.0	6.0	9.0
R60/6	594	1973-76	1.7	3.5	5.2
R75/6	745	1973-76	2.7	5.5	8.2
R90/6	898	1973-76	3.0	6.0	9.0
R90/5	898	1973-76	4.5	9.0	13.5
R75/7	745	1976-77	2.5	5.0	7.5
R100/7	980	1976-81	2.7	5.5	8.2
R45	475	1978-85	1.0	2.0	3.0
R65/R65 LS	649	1978-85	1.5	3.0	4.5
R100 S	980	1976-78	3.0	6.0	9.0
R100 CS	980	1980-84	3.0	6.0	9.0
R100 RT	980	1978-84	3.0	6.0	9.0
R100 RT	980	1987-96	1.7	3.5	5.2
R100	980	1980-84	1.5	3.0	4.5
R60/7	594	1976-80	1.7	3.5	5.2
R80/7	798	1977-78	2.0	4.0	6.0
R65	649	1985-93	1.0	2.0	3.0
R65 GS	649	1987-92	1.5	3.0	4.5
R80	798	1984-92	1.5	3.0	4.5
R80 R	798	1992-94	1.2	2.5	3.7
R80 GS	798	1980-87	2.5	5.0	7.5
R80 GS	798	1987-96	2.0	4.0	6.0
R80 ST	798	1982-84	1.7	3.5	5.2
R80 RT	798	1982-84	1.7	3.5	5.2
R80 RT	798	1984-95	1.5	3.0	4.5
R100 R	980	1991-96	1.5	3.0	4.5
R100 RS (RAGGI/TAMBURI)	980	1976-77	3.7	7.5	11.2
R100 RS (RAZZE/TAMBURI)	980	1977-78	3.2	6.5	9.7
R100 RS II (RAZZE/DISCHI)	980	1978-84	3.0	6.0	9.0
R100 RS	980	1986-92	1.7	3.5	5.2
R100 GS	980	1988-96	2.0	4.0	6.0
K75/K75 S	740	1985-95	0.7	1.5	2.2
K75 RT	740	1989-96	1.0	2.0	3.0
K100/K100 RS	987	1983-90	1.0	2.0	3.0
K100 4V	987	1989-92	1.1	2.2	3.3
K100 RT	987	1984-89	1.3	2.6	3.9
K100 RT	987	1990-96	1.4	2.8	4.2
K100 LT	987	1986-91	1.5	3.0	4.5
K1	987	1988-93	2.0	4.0	6.0
R1100 GS	1085	1994-99	2.2	4.5	6.7
K RS/LT	1092	1991-97	1.5	3.0	4.5
K RS 4V	1092	1993-97	1.6	3.2	4.8

BORGO ITALIA

500	498	1915-22	5.0	10.0	15.0
750	746	1919-24	6.0	12.0	18.0
1000	989	1915-20	6.5	13.0	19.5

BROUGH SUPERIOR GRAN BRETAGNA

SS/80	981	1923-40	25.0	50.0	75.0
SS/100	995	1924-40	35.0	70.0	105.0

BSA GRAN BRETAGNA

B24	348	1957-60	1.5	3.0	4.5
B25	348	1957-60	1.5	3.0	4.5
B26	348	1958-60	1.5	3.0	4.5
M19	348	1957-58	1.5	3.0	4.5
M20 MILITARE	499	1941-49	2.5	5.0	7.5
M20	499	1946-49	2.0	4.0	6.0
M20	499	1950-55	1.7	3.5	5.2
M22	499	1957-60	2.0	4.0	6.0
M25	499	1957-60	2.0	4.0	6.0
M24	499	1958-60	2.0	4.0	6.0
B51	348	1945-49	2.0	4.0	6.0
B51	348	1950-59	2.2	4.5	6.7
C10/11 MILITARE	249	1946-49	1.7	3.5	5.2
B50 MILITARE	348	1946-49	1.5	3.0	4.5
B54	499	1946-49	4.2	8.5	12.7

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
B54	499	1950-57	4.0	8.0	12.0
M33	499	1950-57	2.5	5.0	7.5
B33	499	1946-49	3.5	7.0	10.5
B33	499	1950-60	2.5	5.0	7.5
B52	348	1945-49	1.7	3.5	5.2
B52	348	1950-57	2.0	4.0	6.0
M21 500	499	1946-49	1.7	3.5	5.2
M21 600	596	1950-63	1.5	3.0	4.5
B52 GOLD STAR	348	1950-62	6.0	12.0	18.0
A10/A10 FLASH	654	1950-62	3.7	7.5	11.2
B54 GOLD STAR	499	1950-62	7.5	15.0	22.5
A10 ROCKET	654	1955-57	3.5	7.0	10.5
A10 SUPER ROCKET	654	1958-62	3.7	7.5	11.2
A10 ROCKET GOLD STAR	654	1962-63	7.0	14.0	21.0
A7 SHOOTING STAR	499	1950-62	2.5	5.0	7.5
B40	348	1960-65	1.7	3.5	5.2
SS/90	348	1962-65	1.7	3.5	5.2
A65 STAR	654	1962-65	2.2	4.5	6.7
A50 STAR	499	1962-69	2.0	4.0	6.0
A65 ROCKET	654	1963-65	3.0	6.0	9.0
A65 LIGHTNING	654	1963-70	3.0	6.0	9.0
A65 LIGHTNING	654	1971-72	2.0	4.0	6.0
A65 LIGHTNING CLUBMAN	654	1965	3.7	7.5	11.2
A70 LIGHTNING	740	1971	3.0	6.0	9.0
A65 THUNDERBOLT	654	1965-70	3.0	6.0	9.0
A65 THUNDERBOLT	654	1971-72	2.0	4.0	6.0
A65 SPITFIRE	654	1965-68	4.0	8.0	12.0
A65 HORNET	654	1965-68	3.0	6.0	9.0
B44 VICTOR	441	1965-67	3.2	6.5	9.7
B50 SS/VICTOR/MX	499	1971-73	2.5	5.0	7.5
A65 SPITFIRE SCRAMBLER	654	1957-62	4.2	8.5	12.7
A65 FIREBIRD SCRAMBLER	654	1966-70	3.0	6.0	9.0

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
KAJMAN X21	49	1979-84	0.7	1.4	2.1
125 ARIETE	124	1972-77	0.6	1.2	1.8
SCOOTERINO	48	1957-60	0.3	0.7	1.0
PINGUINO	48	1963-64	0.3	0.7	1.0
DENNY	48	1965-66	0.4	0.8	1.2
54	48	1965-71	0.3	0.6	0.9

CM ITALIA

125	123	1949-55	0.8	1.7	2.5
250 SS	247	1949-53	1.7	3.5	5.2
160-12 ORE	155	1950-53	2.5	5.0	7.5

COMET ITALIA

TURISMO/SPORT	175	1952-57	0.9	1.8	2.7
SPORT	247	1954-57	1.1	2.2	3.3

CZ REPUBBLICA CECA

125 SPORT	123	1971-78	0.4	0.8	1.2
175 SPORT	172	1971-79	0.4	0.9	1.3
90	90	1956	1.5	3.0	4.5
175	172	1956	1.6	3.2	4.8
250	146	1956	1.7	3.4	5.1
250 CROSS BITUBO	246	1965-68	3.5	7.0	10.5
360 CROSS BITUBO	360	1965-68	4.0	8.0	12.0
250 CROSS MONOTUBO	246	1968-70	2.5	5.0	7.5
250 CROSS MONOTUBO GIALLO	246	1971-73	2.0	4.0	6.0
250 CROSS	246	1974-77	1.2	2.5	3.7
360 CROSS MONOTUBO	360	1968-70	2.5	5.0	7.5
360 CROSS MONOTUBO GIALLO	360	1971-73	2.0	4.0	6.0
360 CROSS	360	1974-77	1.3	2.7	4.0
CEZETA	171	1956-64	0.8	1.7	2.5

DEI ITALIA

SACHS	173	1953-57	0.6	1.2	1.8
SAXONETTE	58	1946-50	0.4	0.9	1.3

DELLA FERRERA ITALIA

650	647	1919-24	3.0	6.0	9.0
800	799	1920-26	3.5	7.0	10.5
1000	984	1921-25	4.0	8.0	12.0
PIEMONTE	173	1931-34	1.2	2.5	3.7
350	348	1932-35	1.5	3.0	4.5
CENISIO	498	1955-58	2.5	5.0	7.5

DEMM ITALIA

POKER	174	1954-58	0.7	1.5	2.2
DK DIK ZT	49	1955-60	0.3	0.8	1.1
CROSS HF	49	1969-72	0.7	1.5	2.2

DEVIL ITALIA

125 4T	123	1954-58	0.7	1.5	2.2
160 2T	157	1954-58	0.9	1.8	2.7
175 4T	173	1954-58	1.0	2.0	3.0

DKW GERMANIA

LUXUS	498	1928-30	1.5	3.0	4.5
NZ 250	244	1958-60	1.3	2.7	4.0
NZ 350	348	1958-60	1.5	3.0	4.5
NZ 500	498	1958-60	2.0	4.0	6.0
125 RT	123	1950-53	1.0	2.0	3.0
200 RT	197	1951-53	1.1	2.2	3.3
250 RT	244	1953-56	1.2	2.5	3.7
175 RT	174	1954-57	1.1	2.2	3.3
50 GS	50	1975-76	1.5	3.0	4.5
100 GS	100	1975-76	1.3	2.7	4.0
125 GS	123	1975-76	1.4	2.8	4.2
175 GS	174	1975-76	1.5	3.0	4.5
250 GS	244	1975-79	1.6	3.2	4.8

DOUGLAS GRAN BRETAGNA

BIANTAM	147	1933-38	0.9	1.8	2.7
GOLD STAR	248	1933-38	1.1	2.2	3.3
ENDEAVOUR	494	1956-58	3.5	7.0	10.5
AERO	596	1956-61	4.0	8.0	12.0
350 T	348	1946-49	2.2	4.5	6.7
350 PLUS 90	348	1949-50	2.7	5.5	8.2

DUCATI ITALIA

65 TTS/S	63	1952-57	0.6	1.2	1.8
98N/TTS/TL	98	1952-63	0.7	1.5	2.2
CRUISER	175	1952-54	2.5	5.0	7.5
CADET	98	1967-69	0.4	0.8	1.2
GT/SS	203	1959-68	1.4	2.8	4.2
125 TS/SPORT	123	1957-65	0.9	1.8	2.7
ELITE	203	1959-63	1.5	3.0	4.5
175 T/SPORT	173	1956-64	1.0	2.0	3.0
SPORT	85	1959-61	0.6	1.3	1.9
BRIO 50	48	1964-65	0.4	0.8	1.2

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
BRIO 100	94	1965-66	0.5	1.0	1.5
AUREA	123	1961-66	0.6	1.3	1.9
SETTER	80	1962-68	0.6	1.2	1.8
MOUNTANEER	90	1964-68	0.6	1.3	1.9
DIANA	249	1962-68	1.2	2.5	3.7
GT	249	1964-66	1.2	2.5	3.7
MONZA	160	1964-67	1.0	2.0	3.0
250 (MARK I)	249	1962-67	1.7	3.5	5.2
250 MARK 3	249	1968-75	1.4	2.8	4.2
250 SCRAMBLER	249	1968-75	1.3	2.7	4.0
350 SCRAMBLER	340	1969-75	2.0	4.0	6.0
350 MARK 3	340	1969-75	2.0	4.0	6.0
450 SCRAMBLER	436	1970-75	2.2	4.5	6.7
450 MARK 3	436	1970-75	2.2	4.5	6.7
250 DESMO	249	1971-75	1.7	3.5	5.2
350 DESMO	340	1971-75	2.2	4.5	6.7
450 DESMO	436	1971-75	2.5	5.0	7.5
125 REGOLARITÀ	124	1976-77	0.7	1.5	2.2
125 SIX DAYS	124	1977-78	0.9	1.8	2.7
450 RT	436	1970-74	2.2	4.5	6.7
750 GT	748	1971-74	2.5	5.0	7.5
750 S	748	1972-74	4.0	8.0	12.0
750 SS (CARTER TONDO)	748	1973-74	8.0	16.0	24.0
750 SS (CARTER QUADRO)	748	1975-77	6.5	13.0	19.5
860 GT	860	1974-76	2.0	4.0	6.0
350 GTL	340	1975-76	0.6	1.2	1.8
500 GTL	496	1975-76	0.6	1.3	1.9
500 SPORT D	496	1976-81	0.6	1.3	1.9
600 TL	600	1982-84	1.1	2.2	3.3
900 SS	864	1975-82	5.0	10.0	15.0
860 GTS	860	1976-78	2.2	4.5	6.7
DARMAH SD	864	1977-82	2.7	5.5	8.2
PANTAH 350	349	1982-83	1.2	2.4	3.6
PANTAH 500	499	1978-80	2.0	4.0	6.0
PANTAH 600	600	1981-84	2.0	4.0	6.0
500 GTV	496	1979-82	0.7	1.5	2.2
350 GTV	340	1979-83	0.7	1.4	2.1
900 MHR	864	1979-84	7.5	15.0	22.5
1000 MHR	973	1984-86	8.0	16.0	24.0
DARMAH SSD	864	1978-81	3.0	6.0	9.0
900 S2	864	1982-83	2.2	4.5	6.7
900 SS	904	1988-98	1.4	2.8	4.2
750 SS	748	1991-97	1.2	2.5	3.7
750 FI	820	1985-87	4.0	8.0	12.0
PASO 750	748	1986-88	1.7	3.5	5.2
PASO 900	906	1988-89	1.5	3.0	4.5
851 S	851	1988-92	4.0	8.0	12.0
851 TRICOLORE	851	1988-89	4.5	9.0	13.5
750 INDIANA	748	1986-90	0.8	1.7	2.5
888	888	1990-92	4.2	8.5	12.7
907 IE	907	1989-92	1.5	3.0	4.5
916	916	1994-98	4.0	8.0	12.0
MONSTER 900	904	1993-98	1.5	3.0	4.5
MONSTER 600	585	1994-97	1.2	2.5	3.7

500	494	1931-36	2.5	5.0	7.5
-----	-----	---------	-----	-----	-----

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
G.D. ITALIA					
175	173	1930-35	1.4	2.8	4.2
250	248	1930-35	1.5	3.0	4.5
350	347	1930-35	1.7	3.5	5.2

GABOR ITALIA

75 GS	75	1976-77	1.7	3.5	5.2
75 GS	75	1978-79	1.6	3.2	4.8

GANNA ITALIA

125 SPORT	123	1954-56	0.9	1.8	2.7
175 SPORT	173	1954-56	1.0	2.0	3.0

GARELLI ITALIA

315	349	1931-34	2.5	5.0	7.5
316	349	1931-35	2.2	4.5	6.7
327	349	1952-57	2.0	4.0	6.0
328	349	1952-57	2.0	4.0	6.0
331	349	1953-58	2.2	4.5	6.7
MOSQUITO A	38	1946-52	0.5	1.0	1.5
MOSQUITO B	48	1953-60	0.4	0.8	1.2
COMO	49	1960-66	0.3	0.8	1.1
CAPRI 50	49	1963-68	0.4	0.8	1.2
CAPRI 70/80	70	1959-60	0.4	0.9	1.3
CAPRI 98	98	1961-63	0.5	1.0	1.5
CAPRI 125	125	1962-66	0.5	1.1	1.6
CAPRI 150	150	1963-66	0.6	1.2	1.8
GIULP	48	1967-78	0.2	0.5	0.7
REKORD	49	1963-78	0.5	1.0	1.5
TIGER CROSS	49	1970-72	0.5	1.0	1.5
EUREKA	49	1971-79	0.2	0.5	0.7
KATIA	49	1971-91	0.3	0.6	0.9
CICLONE	49	1976-91	0.3	0.7	1.0
MINIBAT	49	1969-73	0.4	0.9	1.3
MINICROSS	49	1969-72	0.5	1.0	1.5

GEROSA ITALIA

125 T	123	1954-56	0.6	1.3	1.9
160 T	155	1954-56	0.7	1.5	2.2
175 GS	173	1954-56	0.8	1.7	2.5
48	48	1955-58	0.3	0.6	0.9

GILERA ITALIA

T	499	1920-24	8.5	17.0	25.5
S 500	499	1923-28	8.0	16.0	24.0
S 350	348	1925-28	7.5	15.0	22.5
GRAN SPORT 350	348	1929-30	8.0	16.0	24.0
GRAN SPORT 500	499	1930-31	8.5		

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
50 4V/SUPER SV	49	1971-75	0.4 0.8 1.2
50 TRIAL SV	49	1971-74	0.5 1.1 1.6
50 5V ENDURO	49	1974-76	0.7 1.5 2.2
50 CR COMPETIZIONE	49	1973-74	1.4 2.8 4.2
50 6V COMPETIZIONE	49	1973-75	1.5 3.0 4.5
65 50/80	48-76	1962-68	0.4 0.8 1.2
200 T4 S	198	1977-85	0.3 0.6 0.9
50 CBI	49	1975-84	0.2 0.5 0.7
125 TGI	124	1977-82	0.3 0.6 0.9
125 GR1	124	1977-83	0.3 0.7 1.0
RV 125	124	1982-85	0.6 1.3 1.9
125 RX ARIZONA	124	1983-86	0.6 1.2 1.8
125 RC RALLY	124	1987-89	0.6 1.3 1.9
CX 125	124	1991-92	0.8 1.6 2.4
KZ/KK 125	124	1986-89	0.5 1.0 1.5
50 TRIAL GR2	49	1978-83	0.6 1.2 1.8
RV NGR 250	249	1985-87	0.7 1.5 2.2
DAKOTA	349-492	1985-88	0.7 1.5 2.2
SATURNO	492	1988-90	2.7 5.5 8.2
MX-1	124	1988-90	0.5 1.0 1.5
SP-01/02	124	1989-90	0.7 1.4 2.1
GFR 125	124	1992-95	0.6 1.3 1.9
600 RC	558	1989-92	0.9 1.8 2.7
NORDWEST 350	349	1991-93	0.7 1.4 2.1
NORDWEST 600	558	1991-93	0.7 1.5 2.2

GITAN ITALIA

ULIGRI	48	1960-64	0.2 0.5 0.7
LIBECIO	125	1954-56	0.7 1.4 2.1
GRILLO	48	1960-64	0.2 0.4 0.6
TURBINE	160	1954-56	1.0 2.0 3.0
TURBINE SPORT	175	1954-56	1.1 2.2 3.3

GORI ITALIA

50 RG	48	1971-79	1.5 3.0 4.5
50 CR	48	1971-74	1.5 3.0 4.5
125 SCRAMBLER	123	1973-78	0.8 1.7 2.5
125 CRUISER	123	1978-80	0.7 1.5 2.2
125 RG	123	1971-79	1.5 3.0 4.5
125 CR	123	1971-75	1.5 3.0 4.5
250 RG	248	1976-79	1.4 2.8 4.2
250 CR	248	1976-79	1.4 2.8 4.2
250 CAMPAGNOLA	248	1978-80	0.9 1.8 2.7
250 G81	248	1980-81	1.3 2.6 3.9
500 G81	498	1980-81	1.5 3.0 4.5

GREEVES GRAN BRETAGNA

175 PATHFINDER	169	1969-72	1.2 2.5 3.7
250 ANGLIAN	246	1966-67	1.4 2.8 4.2
250 GRIFFON	246	1969-71	2.0 4.0 6.0
380 GRIFFON	380	1969-71	2.2 4.5 6.7
380 QUAB	380	1971-76	2.2 4.5 6.7

GUAZZONI ITALIA

MENEGHINA 150	145	1954-57	0.8 1.7 2.5
MENEGHINA 175	175	1954-57	0.9 1.8 2.7
MATTA	50	1965-72	0.9 1.8 2.7
50 MATA CROSS	49	1967-75	1.1 2.3 3.4
125 RM	123	1972-77	1.0 2.0 3.0
125 CR KING	123	1976-77	1.0 2.0 3.0

HARLEY DAVIDSON STATI UNITI

E	987	1912-14	7.5 15.0 22.5
FJ11000	987	1914-22	7.5 15.0 22.5
SPORT	598	1917-22	4.0 8.0 12.0
C/D	598	1920-23	3.7 7.5 11.2
S	598	1920-23	3.2 6.5 9.7
FJ11200	1207	1922-29	8.5 17.0 25.5
A/B	345	1922-34	3.0 6.0 9.0
D	743	1925-29	4.0 8.0 12.0
C	498	1950-55	3.5 7.0 10.5
VNL	1207	1930-34	6.0 12.0 18.0
VLD SPORT	1240	1954-56	6.5 13.0 19.5
R/R	743	1932-36	3.5 7.0 10.5
RDL SPORT	743	1954-56	4.0 8.0 12.0
VLH	1358	1955-58	7.0 14.0 21.0
WLD SPORT	743	1937-42	5.0 10.0 15.0
UV/L	1240	1936-47	6.0 12.0 18.0
WLV/LA (CIVILE/MILITARE)	743	1937-45	6.5 13.0 19.5
EJEL	987	1937-49	5.0 10.0 15.0
ULH	1358	1938-42	7.5 15.0 22.5
FJFL	1240	1941-47	6.0 12.0 18.0
HYDRAGLIDE	1207	1949-58	6.5 13.0 19.5
K	748	1952-54	3.0 6.0 9.0
KH/KHK	883	1954-56	3.2 6.5 9.7
XL/XLC	883	1957-59	3.5 7.0 10.5
KLH/XLCH	883	1958-69	4.0 8.0 12.0
DUO GLIDE	1207	1959-65	6.0 12.0 18.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
ELECTRA GLIDE	1207	1966-70	6.5 13.0 19.5
ELECTRA GLIDE	1207	1970-79	5.0 10.0 15.0
XLH/XLCH	998	1973-79	3.5 7.0 10.5
XL CR CAFE RACER	998	1977-78	5.5 11.0 16.5
LOW RIDER	1207	1977-79	4.0 8.0 12.0
FAT BOY	1207	1978-79	4.2 8.5 12.7
STURGIS	1340	1981-82	3.7 7.5 11.2
XR	998	1983-85	4.0 8.0 12.0
SPORTSTER	885	1984-98	2.5 5.0 7.5

HERCULES GERMANIA

K 50 S	49	1966-69	1.5 3.0 4.5
K 50 S	49	1970-72	1.2 2.5 3.7
K 50 GS	49	1966-69	2.2 4.5 6.7
K 50 GS	49	1970-72	2.0 4.0 6.0
K 100 S/125 S	98-122	1966-69	1.5 3.0 4.5
K 100 S/125 S	98-122	1970-72	1.2 2.5 3.7
K 100 GS/125 GS	98-122	1966-69	2.5 5.0 7.5
K 100 GS/125 GS	98-122	1970-72	2.2 4.5 6.7
WANKEL 2000	288	1974-79	1.4 2.8 4.2
K 125 MILITARY	124	1980-85	0.7 1.5 2.2

HESKETH GRAN BRETAGNA

V 1000/VAMPIRE	992	1981-83	4.0 8.0 12.0
----------------	-----	---------	---------------------

HONDA GIAPPONE

CB 125 BICILINDRICA	123	1968-71	0.9 1.8 2.7
CB 125 ITALIA	124	1976-81	0.5 1.0 1.5
CB 350	347	1968-75	1.2 2.5 3.7
CB 450 "BLACK BOMBER"	444	1965-68	2.5 5.0 7.5
CB 450 "CONVERSION D"	444	1968-68	3.5 7.0 10.5
CB 450 K1	444	1968-69	1.7 3.5 5.2
CB 450 K2/K6	444	1969-75	1.2 2.5 3.7
CB 250	247	1968-76	1.1 2.3 3.4
CL 250	247	1968-76	2.2 4.5 6.7
CL 350	347	1969-75	2.5 5.0 7.5
CL 450	444	1970-72	3.0 6.0 9.0
CB 750	736	1969-70	5.0 10.0 15.0
CB 500 FOUR	499	1971-75	2.5 5.0 7.5
CB 500 FOUR K	499	1979-81	1.5 3.0 4.5
CB 750 FOUR K1	736	1971-72	3.7 7.5 11.2
CB 750 FOUR K2	736	1972-75	2.5 5.0 7.5
CB 750 FOUR SUPER SPORT	736	1975-78	1.7 3.5 5.2
CB 750 FOUR K6	736	1976-77	1.5 3.0 4.5
CB 750 FOUR K	736	1979-81	1.7 3.5 5.2
CB 350 FOUR	347	1972-75	2.0 4.0 6.0
CB 360/CL 360	355	1973-76	0.7 1.5 2.2
CB 500 TWIN	499	1973-76	1.0 2.0 3.0
CB 400 FOUR SUPER SPORT	394	1974-78	1.6 3.3 4.9
CB 550 FOUR	539	1975-78	1.5 3.0 4.5
GL 1000 GOLD WING	999	1975-79	3.7 7.5 11.2
CB 650	647	1978-80	1.2 2.5 3.7
CBX Z/A (6 CILINDRI)	1047	1978-80	3.7 7.5 11.2
CBX B/C (6 CILINDRI, PRO-LINK)	1046	1980-83	2.7 5.5 8.2
CB 250 N	250	1978-83	0.6 1.2 1.8
CB 400 N	395	1978-83	0.7 1.4 2.1
CX 500	497	1978-84	1.2 2.5 3.7
CX 500 TURBO	497	1981-82	2.5 5.0 7.5
CX 650 TURBO	675	1983-84	2.7 5.5 8.2
CB 750 F	748	1980-85	0.9 1.8 2.7
CB 900 F BOLD O'R	901	1979-83	1.4 2.8 4.2
CB 1100 R	1062	1981-84	1.5 3.0 4.5
CB 1100 F	1062	1983-84	0.9 1.8 2.7
CBR 1000 F	998	1987-90	1.7 3.5 5.2
CBR 1000 F	998	1990-98	1.7 3.5 5.2
XL 250 S	248	1978-81	0.7 1.5 2.2
XL 500 S/R	497	1979-82	1.1 2.2 3.3
VF 400-F	399	1982-86	1.0 2.0 3.0
VF 500-F	497	1984-87	1.1 2.2 3.3
VF 750-F	748	1983-87	1.3 2.6 3.9
VFR 750-F	748	1986-97	1.4 2.8 4.2
VFR 750-R (RC30)	748	1988-89	7.5 15.0 22.5
VF 1000-F	998	1984-87	1.5 3.0 4.5
VF 1000-R	998	1985-89	1.8 3.7 5.5
VTR 1000-F	998	1997-98	1.4 2.8 4.2
NSR 400	387	1985-86	1.3 2.7 4.0
XL 600 V TRANSALP	585	1988-98	0.7 1.5 2.2
XRV 650/750 AFRICA TWIN	647-742	1987-97	1.0 2.0 3.0
HORNET 600	599	1997-98	1.0 2.0 3.0
CBR 1100 XX	1062	1997-98	1.4 2.8 4.2
CBR 900 RR	901	1992-98	1.4 2.8 4.2

HOREX GERMANIA

REGINA 350	342	1951-56	2.0 4.0 6.0
REGINA 400	399	1954-56	2.0 4.0 6.0

HUSQVARNA SVEZIA

CR 125	124	1975-78	1.1 2.3 3.4
--------	-----	---------	--------------------

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
WR 175	175	1975-78	1.1 2.3 3.4
WR 250	244	1971-76	1.3 2.6 3.9
WR 350	345	1971-76	1.5 3.0 4.5
CR 250	244	1971-76	1.3 2.6 3.9
CR 350	345	1971-76	1.5 3.0 4.5
500 4T	499	1960-64	4.0 8.0 12.0

I.M.N. ITALIA

PAPERINO/SUPERPAPERINO	48	1952-58	0.6 1.2 1.8
------------------------	----	---------	--------------------

INDIAN STATI UNITI

SCOUT	596	1920-28	6.2 12.5 18.7
SCOUT 101 800	796	1928-51	6.0 12.0 18.0
CHIEF 1000	997	1922-28	8.5 17.0 25.5
SCOUT 101 750	744	1928-51	6.7 13.5 20.2
SCOUT 101 750	744	1952-57	6.2 12.5 18.7
SPORT SCOUT 750	744	1954-42	7.5 15.0 22.5
CHIEF 1200	1206	1923-48	9.0 18.0 27.0
HARROW	247	1950-51	2.0 4.0 6.0
SCOUT	497	1950-51	2.5 5.0 7.5
WARRIOR	596	1950-53	2.2 4.5 6.7
CHIEF IV	1307	1950-53	7.0 14.0 21.0
FOUR	1247	1927-42	11.0 22.0 33.0

INNOCENTI ITALIA

LAMBRETTA 125 M(A)	123	1947-48	2.7 5.5 8.2
LAMBRETTA 125 B	123	1948-50	2.0 4.0 6.0
LAMBRETTA 125 C/CL	124	1950-51	1.5 3.0 4.5
LAMBRETTA 125 D/LD	124	1951-55	1.0 2.0 3.0
LAMBRETTA 125 E	123	1953-54	0.8 1.7 2.5
LAMBRETTA 125 D/LD-2°	124	1956-58	0.7 1.5 2.2
LAMBRETTA 150 D/LD	148	1954-57	0.8 1.7 2.5
LAMBRETTA 125 F	123	1954-55	0.7 1.5 2.2
LAMBRETTA 150 D/LD-2°	147	1956-58	0.8 1.7 2.5
LAMBRETTA 175 TV	170	1957-58	2.0 4.0 6.0
LAMBRETTA 150 LI	148	1958-59	1.0 2.0 3.0
LAMBRETTA 175 TV II	175	1959-61	1.4 2.8 4.2
LAMBRETTA 125 LI	123	1958-59	1.0 2.0 3.0
LAMBRETTA 150 LI II	148	1959-61	0.9 1.8 2.7
LAMB			

M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
UNIM	48	1954-60	0.3	0.6	0.9
TOURIST	48	1954-60	0.3	0.7	1.0
ASTOR SUPER SPORT	49	1958-73	0.8	1.7	2.5

JAMES GRAN BRETAGNA

CAPTAIN	197	1950-59	0.9	1.8	2.7
COMET	98	1950-64	0.7	1.5	2.2
SWIFT	249	1962-65	0.8	1.7	2.5

JAWA REPUBBLICA CECA

250	248	1950-68	0.5	1.0	1.5
350	344	1950-68	0.6	1.2	1.8
250 CALIFORNIAN	249	1968-74	0.5	1.0	1.5
350 CALIFORNIAN	343	1968-74	0.6	1.2	1.8
350 TIPO 634	343	1974-83	0.5	1.0	1.5
RG 250	248	1968-79	2.7	5.5	8.2
RG 350	344	1968-79	3.2	6.5	9.7

KAWASAKI GIAPPONE

500 MACH III-HI (TAMBURO)	499	1969-70	4.2	8.5	12.7
500 MACH III-HIA (TAMBURO)	499	1971-72	4.0	8.0	12.0
750 MACH IVH2	748	1971-72	5.0	10.0	15.0
350 S2	338	1971-73	1.4	2.8	4.2
250 S1/KH250	247	1971-75	1.1	2.2	3.3
500 MACH III-HIB (DISCO)	499	1972-73	3.2	6.5	9.7
900 Z1 (TESTA NERA)	903	1972-73	4.2	8.5	12.7
750 MACH IVH2A	748	1973-74	4.2	8.5	12.7
750 MACH IVH2B	748	1974-75	3.2	6.5	9.7
Z750	748	1973-77	0.9	1.8	2.7
Z750	748	1979-82	0.8	1.6	2.4
500 MACH III-HID/E	499	1973-75	2.5	5.0	7.5
900 Z1A	903	1974-75	3.2	6.5	9.7
900 Z1/B	903	1975-76	2.7	5.5	8.2
Z1-R	998	1978-80	2.2	4.5	6.7
400 MACH II-S3	398	1975-76	1.3	2.7	4.0
KH400	398	1976-79	1.1	2.2	3.3
KH500	499	1974-75	1.2	2.4	3.6
KZ12 400	398	1975-81	0.6	1.2	1.8
Z500	498	1978-81	0.6	1.3	1.9
Z550	553	1981-82	0.6	1.3	1.9
Z650	648	1976-82	1.0	2.0	3.0
Z900	903	1976-77	2.0	4.0	6.0
Z1000	998	1977-81	2.0	4.0	6.0
Z1300	1275	1978-84	3.0	6.0	9.0
Z/R 1000	998	1982-83	1.0	2.0	3.0
GPZ 500 S	498	1986-90	1.1	2.2	3.3
GPZ 500 S	498	1990-97	0.8	1.7	2.5
GPZ 550	553	1982-85	1.1	2.2	3.3
GPZ 600 R	592	1985-89	1.0	2.0	3.0
GPZ 750/750 R	739	1983-88	1.0	2.0	3.0
GPZ 750 TURBO	739	1984-88	1.8	3.7	5.5
GPZ 900 R	908	1984-92	1.4	2.8	4.2
GPZ 1000 RX	997	1986-89	0.9	1.8	2.7
GPZ 1100	1089	1981-88	1.1	2.3	3.4
ZXR 750 STINGER	748	1989-90	1.2	2.5	3.7
ZXR 750 R	748	1992-98	1.2	2.5	3.7
Zx-6R NINJA	599	1994-98	1.0	2.0	3.0
Zx-9R NINJA	899	1993-98	1.2	2.4	3.6
Zx 1000 R	998	1991-98	1.4	2.8	4.2
W650	676	1998-99	1.1	2.3	3.4

KTM AUSTRIA

GS 100	98	1971-76	1.9	3.8	5.7
GS 125	123	1971-76	2.0	4.0	6.0
GS 175	171	1972-76	2.1	4.2	6.3
GS 250	247	1974-78	1.8	3.6	5.4
GS 350	354	1974-78	1.9	3.8	5.7
MX 125	123	1971-76	1.6	3.2	4.8
MX 250	247	1973-78	1.7	3.4	5.1
MX 350	354	1974-78	1.6	3.3	4.9

LAVERDA ITALIA

75 S	74	1950-54	0.8	1.7	2.5
100	99	1955-60	1.0	2.0	3.0
50 2M	49	1959-60	0.4	0.8	1.2
50 3M	49	1960-62	0.4	0.8	1.2
60 MINI	59	1960-65	0.4	0.9	1.3
200	199	1962-67	0.8	1.6	2.4
125	124	1966-69	0.7	1.5	2.2
125 TRIAL	124	1966-69	0.6	1.3	1.9
650	648	1968-69	2.5	5.0	7.5
750 GT	744	1968-69	2.7	5.5	8.2
750 S	744	1969-70	3.2	6.5	9.7
750 SF (TAMBURO)	744	1970-72	3.5	7.0	10.5
750 SFC/1	744	1971-73	9.0	18.0	27.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
750 SF/1 (TAMBURO)	744	1972-73	3.2	6.5	9.7
1000 3C/1 (TAMBURO)	981	1972-73	3.5	7.0	10.5
750 SF/2 (DISCHI ANT.)	744	1973-74	3.0	6.0	9.0
750 SF/3 (TRE DISCHI, CODINO)	744	1975-78	2.7	5.5	8.2
750 SFC/2	744	1974-75	8.0	16.0	24.0
1000 3C/2 (DISCHI ANT.)	981	1974-75	3.2	6.5	9.7
750 SFC/3	744	1975-76	7.5	15.0	22.5
1000 3C/3 (DISCHI, CODINO)	981	1976-77	2.7	5.5	8.2
1000 JOTA	981	1976-81	2.5	5.0	7.5
1000 JOTA (MANOV. 120°)	981	1982-83	2.5	5.0	7.5
1000 RGS	981	1982-86	2.2	4.5	6.7
1000 RGS EXEC/CORSA	981	1984-86	2.2	4.5	6.7
1000 RGA JOTA	981	1984-86	2.2	4.5	6.7
1000 SFC	996	1985-86	2.7	5.5	8.2
1200 T/TS	1116	1978-82	2.5	5.0	7.5
CHOTT	247	1974-76	1.1	2.3	3.4
250 2TR	247	1975-79	1.2	2.5	3.7
350	344	1977-81	0.8	1.6	2.4
500	497	1977-83	0.9	1.8	2.7
125 LB	124	1984-85	0.6	1.3	1.9
125 LESMO	124	1985-86	0.7	1.5	2.2
125 REGOLARITA	124	1975-79	1.3	2.7	4.0

LINTO ITALIA

500 GP	497	1967-70	11.5	23.0	34.5
--------	-----	---------	------	-------------	------

MAICO AUSTRIA

GS 125	123	1968-70	1.8	3.6	5.4
GS 125	123	1971-79	1.3	2.7	4.0
GS 250	247	1960-67	2.1	4.3	6.4
GS 250	247	1968-71	1.8	3.7	5.5
GS 250	247	1972-79	1.4	2.8	4.2
GS 400	398	1960-67	2.1	4.3	6.4
GS 400	398	1968-71	2.0	4.0	6.0
GS 400	398	1972-79	1.9	3.8	5.7
GS 440	440	1974-79	2.0	4.0	6.0
GS 501	501	1971-79	2.2	4.5	6.7
MC 125	123	1970-79	1.1	2.2	3.3
MC 250	247	1960-67	1.9	3.8	5.7
MC 250	247	1968-71	1.6	3.2	4.8
MC 250	247	1972-79	1.2	2.5	3.7
MC 400	398	1960-67	2.0	4.0	6.0
MC 400	398	1968-71	1.7	3.5	5.2
MC 400	398	1972-79	1.5	3.0	4.5
MC 440	440	1974-79	1.6	3.2	4.8
MC 501	501	1971-79	2.1	4.3	6.4
MOBIL 175	175	1952-53	2.4	4.8	7.2
MOBIL 200	198	1954-56	2.5	5.0	7.5
MAICOLETTA 175	175	1954-58	1.6	3.2	4.8
MAICOLETTA 200	198	1955-58	1.6	3.2	4.8
MAICOLETTA 275	274	1955-58	1.7	3.4	5.1

MALAGUTI ITALIA

EXPRESS	49	1958-61	0.2	0.5	0.7
EXPRESS SPORT	49	1958-61	0.3	0.6	0.9
SUPERSPORT/GRANDSPORT	48	1961-70	0.3	0.6	0.9
PRISMA	48	1970-74	0.2	0.5	0.7
FIFTY	50	1974-94	0.3	0.6	0.9
SCOOTERETTO	48	1962-68	0.2	0.5	0.7
GAUCHO	48	1966-67	0.3	0.7	1.0
RONCOBILACCIO/RONCO	49	1967-76	0.4	0.9	1.3
CAVALCONE	49	1971-75	0.5	1.0	1.5
CAVALCONE	50	1976-77	0.6	1.2	1.8

MALANCA ITALIA

COMPETIZIONE	49	1966-75	0.5	1.0	1.5
TESTAROSSA	49	1966-75	1.0	2.0	3.0
125 2CT/S	125	1974-85	0.8	1.7	2.5
150 2C	155	1974-79	0.7	1.5	2.2
VISPETTA	48	1962-63	0.4	0.9	1.3
SUPER VIS	48	1963-69	0.4	0.8	1.2

MAS ITALIA

175	175	1932-35	1.2	2.5	3.7
250	247	1934-37	1.4	2.8	4.2
350	347	1931-38	1.5	3.0	4.5
500 VT	497	1935-39	2.0	4.0	6.0
TURISMO	123	1950-55	0.7	1.5	2.2
600	596	1935-39	2.7	5.5	8.2
STELLA ALPINA	123	1947-51	1.1	2.2	3.3
STELLA ALPINA	123	1956-62	0.8	1.7	2.5

MASERATI ITALIA

ZT	123	1953-60	0.8	1.7	2.5
4T 160	158	1953-60	1.1	2.2	3.3
4T 250	250	1955-60	1.9	3.8	5.7

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
MATCHLESS GRAN BRETAGNA					
SILVER ARROW	393	1930-34	3.2	6.5	9.7
SILVER HAWK	593	1931-36	5.5	11.0	16.5
GS/GSL	348	1946-55	1		

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
125 UNITRACK	123	1985	4.0 8.0 12.0
125 UNITRACK	123	1986-87	3.0 6.0 9.0
125 MONO	123	1986-87	2.5 5.0 7.5
250 CANTILEVER	247	1981-82	4.5 9.0 13.5
250 UNITRACK	247	1983-85	3.5 7.0 10.5

MORINI ITALIA

TURISMO 125	123	1946-54	1.5 3.0 4.5
SPORT 125	123	1947-53	1.7 3.5 5.2
125 T/S	123	1954-58	0.8 1.6 2.4
TURISMO 175	172	1952-58	1.1 2.2 3.3
175 GT	172	1954-56	1.1 2.2 3.3
BRISCOLA	172	1956-61	1.3 2.7 4.0
SETTEBELLO 175	172	1954-69	2.7 5.5 8.2
SBARAZZINO	98	1956-62	0.7 1.4 2.1
TRESEITTE	172	1958-62	1.5 3.0 4.5
TRESEITTE SPRINT	172	1958-62	1.6 3.2 4.8
CORSARO	123	1959-65	1.0 2.0 3.0
CORSARO	123	1969-75	0.9 1.8 2.7
MONELLO	123	1962-68	0.8 1.6 2.4
SETTEBELLO 250	248	1966-69	1.0 2.0 3.0
CORSARO 160	155	1964-69	1.0 2.1 3.1
CORSARO 160	155	1970-72	1.0 2.1 3.1
CORSARO 125 SS	123	1970-75	0.7 1.5 2.2
CORSARO 125 REGOLARITÀ	123	1967-72	1.6 3.2 4.8
CORSARO 160 REGOLARITÀ	155	1969-72	1.7 3.4 5.1
CORSARINO V	49	1963-66	0.3 0.8 1.1
CORSARINO ZZ/ZT	49	1965-76	0.7 1.4 2.1
CORSARINO SCRAMBLER	49	1967-76	0.8 1.6 2.4
31/2 SPORT	344	1974-82	1.9 3.8 5.7
31/2 GT	344	1973-82	1.6 3.2 4.8
31/2 K2	344	1983-87	1.1 2.2 3.3
125 H	123	1975-82	0.5 1.0 1.5
500 GT/SPORT	478	1976-82	1.4 2.8 4.2
350 KANGURO	344	1982-89	0.7 1.4 2.1
350 EXCALIBUR	344	1985-92	0.6 1.3 1.9
350 DART	344	1988-91	0.7 1.5 2.2
350 NEW YORK	344	1989-91	0.8 1.6 2.4
350 COGUARO	344	1989-91	0.6 1.2 1.8
500 CAMEL	478	1981-89	1.5 3.0 4.5
501 EXCALIBUR	507	1985-90	0.8 1.6 2.4
501 NEW YORK	507	1989-90	0.9 1.9 2.8

MOTO GUZZI ITALIA

NORMALE	498	1921-23	10.0 20.0 30.0
SPORT	498	1924-28	9.0 18.0 27.0
GT/NORGE	498	1928-30	12.0 24.0 36.0
SPORT 14	498	1929-30	9.0 18.0 27.0
GT 16	498	1931-34	6.0 12.0 18.0
SPORT 15	498	1931-38	6.0 12.0 18.0
P 175	175	1952-57	2.0 4.0 6.0
GT 17 (MILITARE)	498	1932-38	5.5 11.0 16.5
250 PIPE	235	1954-58	2.0 4.0 6.0
250 PES	235	1958-59	2.2 4.5 6.7
GTS	498	1954-59	4.0 8.0 12.0
GTW	498	1954-59	5.5 11.0 16.5
V	498	1955-59	3.7 7.5 11.2
S	498	1955-59	3.2 6.5 9.7
GTV	498	1955-48	4.0 8.0 12.0
GTC	498	1957-59	6.2 12.5 18.7
PL ARDETTA	243	1939-40	2.2 4.5 6.7
PL EGRETTA	243	1939-40	2.2 4.5 6.7
ALCE (MILITARE)	498	1940-46	3.2 6.5 9.7
AIRONE	246	1959-56	3.2 6.5 9.7
GIUZZINO	64	1946-54	1.3 2.6 3.9
SUPER ALCE (MILITARE)	498	1946-57	2.7 5.5 8.2
ASTORE	498	1947-54	7.5 15.0 22.5
FALCONE	498	1953-66	4.2 8.5 12.7
FALCONE SPORT	498	1950-67	5.5 11.0 16.5
NUOVO FALCONE	498	1970-76	1.7 3.5 5.2
FALCONE SAHARA	498	1974-76	1.5 3.0 4.5
GALLETTO 160	160	1950-52	1.9 3.8 5.7
AIRONE SPORT	246	1950-56	3.7 7.5 11.2
GALLETTO 175	175	1952-54	1.7 3.5 5.2
ZIGOLO	98-110	1953-66	1.0 2.0 3.0
CARDELLINO	64-85	1954-66	1.1 2.2 3.3
GALLETTO 192	192	1954-62	1.5 3.0 4.5
LODOLA 175	174	1957-58	1.0 2.0 3.0
LODOLA 175 REGOLARITÀ	174	1959-60	2.2 4.5 6.7
LODOLA 235	235	1959-66	1.1 2.2 3.3
LODOLA 235 REGOLARITÀ	235	1960-61	2.4 4.8 7.2
STORNELLO 125	123	1960-74	0.8 1.6 2.4
STORNELLO 125 REGOLARITÀ	123	1966-69	1.2 2.4 3.6
STORNELLO 125 SCRAMBLER	123	1967-75	0.8 1.7 2.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
STORNELLO 160	153	1971-74	0.7 1.4 2.1
TROTTER	38-48	1966-75	0.3 0.6 0.9
V7	705	1967-69	3.2 6.5 9.7
V7 SPECIAL	757	1969-72	3.0 6.0 9.0
V7 SPORT (TELAIO ROSSO)	748	1971-72	8.0 16.0 24.0
V7 SPORT (TELAIO NERO)	748	1972-74	5.0 10.0 15.0
V7 CALIFORNIA	757	1971-72	3.5 7.0 10.5
850 CALIFORNIA	844	1972-75	3.0 6.0 9.0
850 CALIFORNIA TS	844	1976-81	1.9 3.8 5.7
1000 CALIFORNIA	948	1981-87	1.6 3.2 4.8
850 GT	844	1972-74	2.5 5.0 7.5
850 T/T3	844	1974-80	1.7 3.5 5.2
850 T4/T5	844	1980-89	1.4 2.8 4.2
750 S	748	1974-75	3.7 7.5 11.2
750 S3	748	1975-76	3.5 7.0 10.5
850 LE MANS	844	1976-78	3.5 7.0 10.5
850 LE MANS II	844	1978-80	2.5 5.0 7.5
850 LE MANS III	844	1981-84	2.0 4.0 6.0
1000 HYDRO CONVERT	948	1975-85	1.8 3.7 5.5
1000 GS	948	1978-85	1.1 2.2 3.3
1000 SP/SP II	948	1978-87	1.1 2.2 3.3
125 TURISMO	1974-1981	1974-81	0.5 1.0 1.5
250 TS	247	1974-82	0.6 1.2 1.8
250 4C	247	1977-81	0.7 1.4 2.1
350/400 GTS	347-394	1974-79	0.8 1.7 2.5
125 2C	123	1979-81	0.6 1.3 1.9
V35	346	1977-82	0.8 1.6 2.4
V35 IMOLA	346	1979-89	1.0 2.0 3.0
V50	490	1977-86	1.0 2.0 3.0
V50 MONZA	490	1980-84	1.1 2.3 3.4
V65	645	1981-87	0.9 1.8 2.7
V65 LARIO	645	1983-89	1.1 2.3 3.4
DINGO TURISMO/MM/3M	49	1964-74	0.3 0.6 0.9
DINGO SPORT	49	1964-65	0.4 0.9 1.3
DINGO GT/SUPER	49	1967-69	0.5 1.0 1.5
DINGO GT	49	1970-75	0.5 1.0 1.5
DINGO SS	49	1967-71	0.5 1.1 1.6
DINGO CROSS	49	1966-73	0.5 1.1 1.6
1000 LE MANS	948	1985-93	1.6 3.2 4.8
1000 S	948	1989-93	1.1 2.2 3.3
1100 CALIFORNIA	1064	1994-98	1.7 3.4 5.1
1000 DAYTONA	992	1990-98	1.7 3.4 5.1
750 NTX	748	1986-93	0.9 1.8 2.7

MOTO MÜLLER ITALIA

MORINI REGOLARITÀ	50	1969-72	1.3 2.7 4.0
ZUNDAPP REGOLARITÀ	50	1970-71	1.6 3.3 4.9
SACHS CROSS	50	1971-75	1.1 2.2 3.3
125 RG ZUNDAPP	123	1971-76	1.8 3.6 5.4
125 CR HIRO	123	1977-78	1.1 2.2 3.3

MOTO BECANE FRANCIA

MOBYLETTE	38	1948-50	0.3 0.6 0.9
MOBYLETTE (48)	48	1950-79	0.2 0.5 0.7
125 L/UT	125	1970-75	0.6 1.3 1.9
350 LT	349	1973-77	0.9 1.8 2.7
125 SC	123	1952-55	0.9 1.8 2.7
125 SB	123	1955-60	0.8 1.7 2.5
125 MOBY	123	1954-60	1.0 2.0 3.0

MOTOBICI ITALIA

100 B	98	1950-54	0.8 1.6 2.4
SPRING LASTING 200	196	1952-60	1.3 2.6 3.9
SPRING LASTING 250	247	1952-60	1.3 2.7 4.0
125 B	124	1953-58	0.8 1.7 2.5
ARDIZIO	124	1956-61	1.0 2.0 3.0
IMPERIALE	124	1956-65	0.9 1.9 2.8
SPRITE	124	1963-67	1.3 2.6 3.9
CATRIA	175	1959-62	1.1 2.2 3.3
PIC NIC 75	75	1959-62	0.8 1.6 2.4
PIC NIC 125	125	1963-65	0.9 1.8 2.7
TORNADO	645	1971-73	2.0 4.0 6.0
SPORT SPECIAL 125	123	1968-73	1.5 3.0 4.5
SPORT SPECIAL 250	247	1968-73	1.7 3.4 5.1
125 2C	123	1972-77	0.8 1.6 2.4
250 2C	247	1972-77	0.9 1.8 2.7

MOTOBICI ITALIA

ALPINO	48	1945-55	0.3 0.7 1.0
--------	----	---------	--------------------

MOTOM ITALIA

48 MOTOMIC	48	1947-48	2.5 5.0 7.5
48 12/A	48	1948-49	1.5 3.0 4.5
48 12/C	48	1949-50	1.3 2.6 3.9
48 12/D-E	48	1951-56	0.7 1.4 2.1

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
48 E/LU/GG/C/D	48	1954-70	0.5 1.0 1.5
48 SPORT	48	1955-57	1.2 2.4 3.6
48 SUPER SPORT	48	1957-62	0.9 1.8 2.7
48 JUNIOR	48	1962-70	0.7 1.4 2.1
48 CROSS	48	1964-69	0.7 1.5 2.2
51/51 L	51	1957-60	0.6 1.3 1.9
60 S	60	1960-69	0.7 1.4 2.1
98 TS	98	1955-60	1.4 2.8 4.2
DELFINO	160	1952-56	1.2 2.4 3.6
DAINA	49	1967-69	0.3 0.6 0.9

MOTOSACOCHE SVIZZERA

350 T	347	1930-34	1.5 3.0 4.5
500 T	497	1930-34	1.8 3.6 5.4
500 JUBILÉE	497	1931-37	2.2 4.5 6.7
GT 850	864	1952-57	2.5 5.0 7.5
GT 1000	987	1950-55	3.0 6.0 9.0

MV AGUSTA ITALIA

100	98	1946-49	1.4 2.8 4.2
250	247	1947-50	2.0 4.0 6.0
125	123	1948-49	1.4 2.8 4.2
A	123	1949-50	1.0 2.0 3.0
B	123	1949-50	0.9 1.8 2.7
CSL/DSL	123	1950-52	0.7 1.5 2.2
CGT 125	123	1950-52	0.7 1.5 2.2
CGT 150	150	1951-52	0.7 1.5 2.2
125 SPORT	123	1950-54	1.1 2.2 3.3
125 SPORT	123	1975-80	0.9 1.8 2.7
125 GT/GTL	123	1964-69	0.9 1.8 2.7
125 GT			

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
500 T	497	1949-54	2,7	5,5	8,2
500 7	497	1949-54	2,7	5,5	8,2
88 DOMINATOR	497	1952-63	3,2	6,5	9,7
19/S	596	1955-58	2,5	5,0	7,5
99 DOMINATOR	596	1956-62	3,2	6,5	9,7
50	349	1956-63	1,4	2,8	4,2
JUBILEE	249	1959-66	1,2	2,4	3,6
650 SS	646	1963-68	3,7	7,5	11,2
NAVIGATOR	349	1961-65	1,6	3,3	4,9
ATLAS	745	1962-68	3,8	7,7	11,5
ELECTA	383	1963-65	2,1	4,2	6,3
COMMANDO 750 FASTBACK	745	1968-73	5,0	10,0	15,0
650 MERCURY	646	1969-70	3,2	6,5	9,7
COMMANDO 750 S	745	1969-70	3,7	7,5	11,2
S/S/S (SCRAMBLER)	745	1970-72	4,5	9,0	13,5
COMMANDO 750 ROADSTER	745	1970-74	4,5	9,0	13,5
COMMANDO 750 P.R.	745	1971-73	10,0	20,0	30,0
COMMANDO 750 HI-RIDER	745	1971-74	3,0	6,0	9,0
COMMANDO 750 INTERSTATE	745	1972-74	4,2	8,5	12,7
COMMANDO 850 HI-RIDER	828	1973-75	3,0	6,0	9,0
COMMANDO 850 ROADSTER	828	1973-77	4,5	9,0	13,5
COMMANDO 850 INTERSTATE	828	1973-77	4,2	8,5	12,7
COMMANDO 850 JOHN PLAYER	828	1975-76	4,5	9,0	13,5
CLASSIC	588	1987	4,2	8,5	12,7
COMMANDER	588	1988-92	4,7	9,5	14,2
F1	588	1990-94	7,0	14,0	21,0

NSU GERMANIA

FOX 100	98	1950-54	0,9	1,8	2,7
LUX	198	1951-53	1,1	2,3	3,4
FOX 125	123	1951-54	1,1	2,3	3,4
QUICKLY	49	1953-60	0,5	1,0	1,5
SUPERLUX	198	1954-57	1,3	2,6	3,9
MAX SPECIAL	247	1954-55	1,6	3,2	4,8
SUPERFOX	123	1955-58	1,3	2,6	3,9
SUPERMAX	247	1956-63	2,1	4,2	6,3
PRISMA	148	1953-56	0,9	1,8	2,7
PRIMA 3 STELLE	148	1956-60	0,8	1,6	2,4
PRIMA 5 STELLE	148	1958-61	0,9	1,8	2,7

OMC ITALIA

CAB	48	1954-56	0,2	0,5	0,7
-----	----	---------	-----	------------	-----

OSSA SPAGNA

PHANTOM 125	123	1973-74	0,8	1,6	2,4
ENDURO 250	244	1967-73	1,2	2,4	3,6
TRIAL 250	244	1967-70	1,3	2,6	3,9
CROSS 250	244	1971-73	1,1	2,2	3,3
PHANTOM 250	250	1973-74	0,9	1,8	2,7
EXPLORER 250	244	1971-76	0,9	1,8	2,7
EXPLORER 350	348	1976-81	1,0	2,0	3,0
MAR 250	244	1971-76	1,3	2,7	4,0
MAR 350	348	1975-77	1,2	2,5	3,7
250 ORANGE	244	1980-82	1,1	2,2	3,3
350 YELLOW	348	1980-82	1,0	2,0	3,0

PALMIERI GULINELLI ITALIA

GIUZZO	147	1957-65	0,6	1,2	1,8
--------	-----	---------	-----	------------	-----

PARILLA ITALIA

250 MONDALBERO	247	1947-52	8,0	16,0	24,0
98 (2T)	98	1949-50	0,7	1,4	2,1
BOXER	247	1952-55	1,1	2,2	3,3
LEVRIERE 125	123	1952-59	1,2	2,4	3,6
LEVRIERE 150	150	1952-59	1,3	2,6	3,9
FOX	174	1953-56	1,2	2,5	3,7
SETTER	248	1953-54	1,1	2,2	3,3
VELTRO	348	1953-62	1,8	3,6	5,4
BRACCO 2T	147	1953-55	1,1	2,2	3,3
BRACCO 4T	174	1954-55	1,3	2,6	3,9
175 TS	174	1954-55	1,3	2,7	4,0
98 FAUNO (4T)	98	1955-56	0,8	1,6	2,4
125 REGOLARITÀ	124	1957-66	2,7	5,5	8,2
175 SPORT	174	1956-57	1,6	3,2	4,8
SLUGHI 4T	98	1958-63	0,9	1,8	2,7
SLUGHI 2T	115	1958-63	0,9	1,8	2,7
175 SPECIAL	174	1958-63	1,3	2,7	4,0
175 CR	174	1958-63	2,6	5,2	7,8
OLIMPIA 2T	115	1959-66	0,9	1,8	2,7
OLIMPIA 4T	98	1958-63	0,9	1,9	2,8
250 CR WILDCAT	249	1961-63	2,9	5,8	8,7

PATON ITALIA

250	249	1962-66	10,0	20,0	30,0
350	499	1966-71	11,0	22,0	33,0
500	499	1968-72	12,0	24,0	36,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		

PERIPOLI ITALIA

GIULIETTA	48	1957-72	0,2	0,5	0,7
-----------	----	---------	-----	------------	-----

PERUGINA ITALIA

150	148	1954-57	0,7	1,4	2,1
125	123	1954-58	0,7	1,4	2,1

PIAGGIO ITALIA

VESPA 98	98	1946	7,5	15,0	22,5
VESPA 98 II SERIE	98	1946	5,0	10,0	15,0
VESPA 98 III/IV SERIE	98	1947	4,0	8,0	12,0
VESPA 125 (BACCHETTA)	124	1948-50	2,7	5,5	8,2
VESPA 125 (CAVI)	124	1951-52	2,7	5,5	8,2
VESPA 125 (COFANO CHIUSO)	123	1953-57	2,5	5,0	7,5
VESPA SPORT	124	1950-51	4,2	8,5	12,7
VESPA SPORT	124	1953	3,7	7,5	11,2
VESPA 125 SEI GIORNI	124	1951-52	7,0	14,0	21,0
VESPA 125 U	124	1953-54	3,5	7,0	10,5
VESPA 150 "STRUZZO"	145	1954-57	2,5	5,0	7,5
VESPA 150 (MANUBRIO FUSO)	145	1957-58	2,2	4,5	6,7
VESPA 150 GS (CAVI INTERNI)	145	1956-61	2,5	5,0	7,5
VESPA 150 GS (CAVI ESTERNI)	145	1955-56	2,7	5,5	8,2
VESPA 125 (NUOVA SCOCIA)	123	1958-59	2,0	4,0	6,0
VESPA 125 (MIX 2%)	123	1960-66	1,7	3,5	5,2
VESPA 150 (MIX 2%)	145	1959-67	1,7	3,5	5,2
VESPA 150 GL	145	1963-65	2,0	4,0	6,0
VESPA 160 GS	158	1962-64	2,5	5,0	7,5
VESPA 90	88	1963-67	1,2	2,5	3,7
VESPA 90 SUPER SPRINT	88	1965-71	4,2	8,5	12,7
VESPA 50 N/S/L	49	1963-76	1,2	2,5	3,7
VESPA 50 R/SPECIAL/ELESTART	49	1969-76	1,0	2,0	3,0
VESPA 180 SUPER SPORT	181	1965-68	2,5	5,0	7,5
VESPA 50 SUPER SPRINT	49	1965-71	2,0	4,0	6,0
VESPA 150 SUPER	145	1965-76	1,5	3,0	4,5
VESPA 150 SPRINT/SPRINT VELOCE	145	1965-76	1,4	2,8	4,2
VESPA 125 SUPER	123	1965-69	1,5	3,0	4,5
VESPA 125 GT/GTR	123	1966-76	1,5	3,0	4,5
VESPA 90 SS/RACER	98	1966-74	1,7	3,5	5,2
VESPA 180 RALLY	180	1968-73	2,0	4,0	6,0
VESPA 125 "NUOVA"	121	1965-67	1,2	2,5	3,7
VESPA 125 PRIMAVERA	121	1967-77	1,4	2,8	4,2
VESPA 200 RALLY	198	1972-76	1,8	3,7	5,5
VESPA 125 TS	123	1975-76	1,1	2,2	3,3
VESPA 125 PRIMAVERA ET3	121	1976-83	1,6	3,2	4,8
VESPA P 125 X (SENZA FRECCIE)	123	1977-78	0,9	1,8	2,7
VESPA P 125 X (CON FRECCIE)	123	1978-81	0,7	1,4	2,1
VESPA PX 125 TS	123	1985-93	1,1	2,2	3,3
VESPA P 150 X (CON FRECCIE)	149	1978-81	0,7	1,5	2,2
VESPA P 200 E (SENZA FRECCIE)	198	1977-78	1,0	2,0	3,0
VESPA P 200 E (CON FRECCIE)	198	1978-81	0,8	1,6	2,4
QAO	49	1967-79	0,5	1,0	1,5
QAO P/PX	49	1979-02	0,3	0,6	0,9
BOXER	49	1970-79	0,3	0,6	0,9
BRAVO	49	1973-85	0,2	0,5	0,7
SI	49	1978-85	0,2	0,5	0,7

PIROTTA ITALIA

PIÈ VELOCE	48	1948-52	0,4	0,8	1,2
------------	----	---------	-----	------------	-----

PUCH AUSTRIA

MC 125 SM	123	1972-73	1,8	3,6	5,4
MC 175 SM	171	1972-73	1,9	3,8	5,7
MC 125 6M	123	1970	2,1	4,2	6,3
MC 125 6M	123	1971	1,9	3,8	5,7
MC 175 6M	171	1970	2,2	4,4	6,6
MC 175 6M	171	1971	2,0	4,0	6,0
FRIGERIO GS 50 IS 6M	49	1974	2,4	4,8	7,2
FRIGERIO GS 50 6M	49	1976	1,6	3,2	4,8
FRIGERIO GS 75 6M	75	1976-77	1,4	2,8	4,2
FRIGERIO GS 75 6M	75	1978-79	1,2	2,5	3,7
FRIGERIO GS 80 6M	79	1980-81	1,1	2,3	3,4
FRIGERIO GS 125 ROTAX F1	123	1976-77	1,3	2,6	3,9
FRIGERIO GS 125 ROTAX F2/F3	123	1978-82	1,2	2,4	3,6
FRIGERIO GS 175 ROTAX F1	171	1976-77	1,2	2,4	3,6
FRIGERIO GS 175 ROTAX F2/F3	171	1978-82	1,1	2,2	3,3

ROND ITALIA

CR/RG 50	49	1972-73	1,6	3,2	4,8
CR/RG 50	49	1973-74	1,5	3,0	4,5
CR/RG 50	49	1975-76	1,2	2,5	3,7
CR 100	98	1972-73	1,5	3,0	4,5
CR 100	98	1973-74	1,4	2,8	4,2
CR 100	98	1975-76	1,3	2,6	3,9
CR/RG 125	123	1972-73	1,3	2,7	4,0
CR/RG 125	123	1973-74	1,2	2,5	3,7

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		

ROYAL ENFIELD GRAN BRETAGNA

BULLET	346	1930-37	1,7	3,5	5,2
BULLET	346	1933-62	1,5	3,0	4,5
BULLET	499	1930-37	2,2	4,5	6,7
BULLET	499	1954-61	2,0	4,0	6,0
METEOR	695	1953-60	3,0	6,0	9,0
PRINCE	145	1954-60	0,9	1,8	2,7
TWIN	499	1954-61	1,9	3,8	5,7
ENSIGN	145	1954-61	0,9	1,8	2,7
CLIPPER	248	1954-59	1,0	2,0	3,0
CRUSADER	248	1956-61	1,0	2,0	3,0
CLIPPER	346	1956-62	1,2	2,4	3,6
CONSTELLATION	695	1958-64	3,2	6,5	9,7
METEOR	499	1958-65	2,2	4,5	6,7
INTERCEPTOR	756	1963-66	3,7	7,5	11,2

RUDGE GRAN BRETAGNA

STANDARD	348	1930-34	2,4	4,8	7,2
SPORT	493	1930-32	2,7	5,5	8,2
SPECIAL	493	1930-39	3,7	7,5	11,2

RUMI ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			■	■	■

S9	487	1949-58	4.0	8.0	12.0
----	-----	---------	-----	-----	------

SUZUKI GIAPPONE

GT 500	492	1969-76	1.2	2.5	3.7
GT 500	492	1976-78	1.3	2.7	4.0
500 TITAN	492	1968-75	2.0	4.0	6.0
RV 90	88	1971-76	0.6	1.2	1.8
GT 750 J (TAMBURO)	738	1972-73	2.5	5.0	7.5
GT 380 J (TAMBURO)	371	1972-73	1.7	3.5	5.2
GT 380 K (DISCO)	371	1973-74	1.5	3.0	4.5
GT 380 K (DISCO)	371	1975-80	1.2	2.5	3.7
GT 380 L-M	371	1974-76	1.2	2.5	3.7
GT 380 A-B	371	1976-78	1.1	2.3	3.4
GT 550	543	1972-77	1.5	3.0	4.5
RES WANDEL	497	1974-76	2.3	4.7	7.0
GT 750 K (DISCO)	738	1973-74	2.2	4.5	6.7
GT 750 L-M	738	1974-76	1.7	3.5	5.2
GT 750 A-B	738	1976-78	1.6	3.3	4.9
GS 400	398	1977-83	0.5	1.0	1.5
GS 450 E	448	1980-89	0.6	1.2	1.8
GS 500 E	492	1977-83	0.6	1.3	1.9
GS 550 E/EM	549	1978-83	0.8	1.7	2.5
GSX 550 ES/EF	549	1982-88	0.8	1.7	2.5
GS 650 G	673	1981-84	0.8	1.7	2.5
GS 750/750 E	748	1977-80	0.9	1.8	2.7
GSX 750 E	748	1980-82	0.9	1.8	2.7
GSX 750 ES/EF	748	1983-88	0.9	1.8	2.7
GSX-R 750	748	1984-90	1.5	3.0	4.5
GSX-R 750	748	1990-98	1.6	3.2	4.8
GS 850 G	843	1977-80	1.0	2.0	3.0
GS 1000 H	997	1977-80	1.2	2.4	3.6
GS 1000 S	997	1978-80	1.4	2.8	4.2
GSX 1100 E	1074	1980-84	1.2	2.5	3.7
GSX 1100 EF	1074	1984-87	1.1	2.3	3.4
GS 1100 G	1074	1986-88	1.1	2.3	3.4
GSX-R 1100	1074	1986-90	1.7	3.5	5.2
GSX-R 1100	1074	1990-98	1.8	3.7	5.5
GSX-S 750 KATANA	748	1980-84	1.5	3.0	4.5
GSX-S 1100 KATANA	1074	1980-84	1.7	3.5	5.2
TS 400	398	1973-80	1.1	2.2	3.3
XN 650 TURBO	673	1983-84	1.4	2.8	4.2
500 RG GAMMA	498	1984-89	2.5	5.0	7.5
RGV 250	249	1988-90	1.2	2.5	3.7
RGV 250 GAMMA	249	1988-95	1.9	3.8	5.7
GS 500	492	1989-90	0.6	1.2	1.8
GS 500 E	487	1990-98	0.7	1.4	2.1
GSF 400 BANDIT	399	1989-95	0.8	1.6	2.4
GSF 600 BANDIT	599	1990-98	0.9	1.8	2.7
DR 500 S	498	1982-84	0.8	1.7	2.5
DR 600	590	1984-90	0.9	1.8	2.7

SWM ITALIA

SIX DAYS	123	1971	2.2	4.5	6.7
SIX DAYS	123	1973-75	1.6	3.3	4.9
50 SILVER VASE	49	1976-78	1.4	2.8	4.2
100 SILVER VASE	97	1976-78	1.6	3.3	4.9
125 SILVER VASE 6V	123	1976-78	1.5	3.0	4.5
125 SILVER VASE 7V	123	1976-78	1.2	2.5	3.7
175 SIX DAYS 6V	173	1974-76	1.5	3.0	4.5
175 SIX DAYS 7V	173	1976	1.2	2.5	3.7
250 SILVER VASE	247	1976-78	1.6	3.2	4.8
255 SILVER VASE	255	1976-78	1.7	3.5	5.2
320 GUANACO	277	1978-80	1.2	2.5	3.7
125 RS/GS	124	1977-79	1.5	3.0	4.5
175 RS/GS	173	1977-78	1.5	3.0	4.5
250 RS/GS	247	1977-79	1.6	3.2	4.8
125 TFI	124	1979-81	1.4	2.8	4.2
175 TFI	173	1979-81	1.4	2.8	4.2
250 TFI	247	1979-81	1.5	3.0	4.5
347 TFI	348	1979-81	1.7	3.4	5.1
370 TFI	366	1979-81	1.7	3.5	5.2
440 TFI	399	1979-81	1.9	3.8	5.7

TAURUS ITALIA

175	173	1933-36	1.2	2.5	3.7
250	248	1936-42	1.4	2.8	4.2
350	348	1938-42	1.6	3.3	4.9
500	498	1938-42	1.9	3.8	5.7

TECNOMOTO ITALIA

SQUALO S	48	1969-71	0.9	1.8	2.7
SPORT SPECIAL	48-50	1968-75	0.7	1.5	2.2

TESTI ITALIA

CHAMPION	49	1969-78	0.6	1.3	1.9
----------	----	---------	-----	-----	-----

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			■	■	■

GRAND PRIX	49	1962-80	0.4	0.8	1.2
AMICO	48	1975-85	0.3	0.6	0.9
MILITAR/DESERT	49	1977-84	0.4	0.9	1.3
TRAIL KING	49	1965-74	0.4	0.8	1.2
CARABO	49	1969-75	0.6	1.2	1.8
MONOCROSS	49	1976-84	0.6	1.2	1.8

TGM ITALIA

50 SACHS CROSS	49	1974-76	1.1	2.2	3.3
125 SACHS CROSS	123	1974-76	1.2	2.4	3.6
125 HIRO CROSS	123	1977-81	1.1	2.3	3.4
125 HIRO REGOLARITÀ	123	1977-81	1.2	2.5	3.7
250 HIRO CROSS	247	1977-81	1.2	2.4	3.6
250 HIRO REGOLARITÀ	247	1977-81	1.3	2.6	3.9

TRIUMPH GRAN BRETAGNA

35/H	345	1937-39	2.2	4.4	6.6
55/H	497	1937-39	2.6	5.2	7.8
T80 TIGER	345	1936-40	2.8	5.7	8.5
T90 TIGER	497	1936-38	3.3	6.7	10.0
T100 TIGER	497	1938-39	6.0	12.0	18.0
65/H	594	1937-39	3.5	7.0	10.5
61	649	1934-37	3.7	7.5	11.2
3T	349	1946-49	2.4	4.8	7.2
3TA	349	1957-66	1.6	3.3	4.9
TR 5 TROPHY	497	1949-54	3.0	6.0	9.0
ST SPEED TWIN	497	1957-59	6.0	12.0	18.0
T20 TIGER CUB	199	1960-67	1.3	2.6	3.9
TR 20	199	1962-70	1.3	2.6	3.9
TR 25	249	1967-71	1.0	2.0	3.0
T120 BONNEVILLE	649	1959-62	6.5	13.0	19.5
T120 BONNEVILLE	649	1963-70	5.0	10.0	15.0
T120R BONNEVILLE	649	1971-75	2.7	5.5	8.2
T100	490	1961-74	1.9	3.8	5.7
TR 5 MX	490	1973-74	2.1	4.2	6.3
TR 6 TROPHY	649	1956-69	3.2	6.5	9.7
TR 6 TROPHY	649	1969-73	2.7	5.5	8.2
T150 TRIDENT	740	1969-70	5.5	11.0	16.5
T150 TRIDENT	740	1971-74	4.5	9.0	13.5
TR 7 TIGER	744	1973-79	2.5	5.0	7.5
TIGER	744	1979-83	2.2	4.5	6.7
T140 V/E BONNEVILLE	744	1973-80	2.7	5.5	8.2
T140 D BONNEVILLE SPECIAL	744	1979-80	3.0	6.0	9.0
T140 BONNEVILLE ELECTRO	744	1980-83	2.7	5.5	8.2
BONNEVILLE EXECUTIVE	744	1980-82	2.7	5.5	8.2
BONNEVILLE ROYAL WEDDING	744	1981	3.2	6.5	9.7
BONNEVILLE (LES HARRIS)	744	1985-88	2.2	4.5	6.7
T160 TRIDENT	740	1975-76	3.7	7.5	11.2
SPEED TWIN	497	1948-57	3.2	6.5	9.7
SPEED TWIN	497	1958-66	3.0	6.0	9.0
TIGER T90	349	1963-69	1.6	3.3	4.9
TIGER T100	497	1948-69	2.7	5.5	8.2
TIGER T110	649	1954-61	4.0	8.0	12.0
T100 TROPHY	497	1967-69	2.7	5.5	8.2
T100 TROPHY	490	1969-72	2.0	4.0	6.0
T100 DAYTONA	497	1967-69	3.0	6.0	9.0
500 DAYTONA	497	1969-75	2.6	5.2	7.8
THUNDERBIRD	649	1950-54	4.0	8.0	12.0
THUNDERBIRD	649	1955-62	3.7	7.5	11.2
THUNDERBIRD	649	1963-66	3.5	7.0	10.5
THUNDERBIRD	649	1981-83	2.5	5.0	7.5
T140 V SILVER JUBILEE	744	1977	3.2	6.5	9.7
750 TSS	744	1982-83	2.7	5.5	8.2
750 TSX	744	1982-85	2.7	5.5	8.2
X75 HURRICANE	740	1973	5.0	10.0	15.0
TRST	490	1972-73	2.4	4.8	7.2
TR 6 TIGER	649	1971-73	2.6	5.2	7.8
TIGER TRIAL	744	1980-82	2.0	4.0	6.0
TINA	100	1962-65	0.5	1.0	1.5
T10	100	1965-70	0.5	1.0	1.5
TIGRESS 175	173	1958-65	0.7	1.5	2.2
TIGRESS 250	249	1958-65	0.8	1.7	2.5
TRIDENT 750	748	1992-98	1.6	3.2	4.8
TRIDENT 900	885	1991-98	1.6	3.2	4.8
SPRINT 900	885	1995-97	1.5	3.0	4.5
DAYTONA 900	885	1993-96	1.5	3.0	4.5
DAYTONA 1000	998	1992	1.6	3.2	4.8
SPEED TRIPLE	885	1994-96	1.7	3.5	5.2
TIGER 900	885	1993-98	1.5	3.0	4.5

VELOCETTE GRAN BRETAGNA

M	248	1938-40	1.8	3.6	5.4
KSS	349	1938-41	4.5	9.0	13.5
MSS	499	1938-51	5.0	10.0	15.0
LE	149	1950-54	0.9	1.8	2.7

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			■	■	■

VIPER	349	1950-54	2.3	4.6	6.9
VENOM	499	1950-54	3.5	7.0	10.5
MAC	349	1956-58	2.3	4.6	6.9
MAC	349	1952-55	2.2	4.4	6.6
VALIANT	192	1956-60	1.1	2.2	3.3

VIBERTI ITALIA

VIV/VIV SCOOTER	48	1948-53	0.4	0.8	1.2
-----------------	----	---------	-----	-----	-----

VILLA ITALIA

125 MX	123	1976-81	1.1	2.3	3.4
125 REGOLARITÀ	123	1976-81	1.2	2.5	3.7
125 MC	123	1981-83	1.2	2.4	3.6
125 SM	123	1981-83	1.3	2.6	3.9
250 CR	246	1974-78	1.2	2.4	3.6
250 SIX DAYS	246	1976-80	1.3	2.6	3.9
250 MX	246	1979-83	1.3	2.6	3.9
250 SM	246	1981-83	1.4	2.8	4.2
360 FV	348	1976-81	1.4	2.8	4.2
350 SM	348	1981-83	1.5	3.0	4.5
480 MX	496	1979-83	1.6	3.3	4.9
495 MC	496	1983	1.7	3.5	5.2

VINCENT GRAN BRETAGNA

COMET	489	1934-54	4.5	9.0	13.5
RAPIDE A/B/C/D	998	1936-55	12.5	25.0	37.5
METEOR A/B	499	1934-50	3.5	7.0	10.5
BLACK SHADOW B/C/D	998	1948-55	16.5	33.0	49.5
METEOR C	499	1950-51	3.2	6.5	9.7
BLACK PRINCE	998	1955-56	14.0	28.0	42.0
BLACK KNIGHT	998	1955-56	14.0	28.0	42.0

YAMAHA GIAPPONE

RS/RS 350 (TAMBURO)	347	1970-73	1.3	2.7	4.0
RD 350</					

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

■ **156 GTA**, 2003, Argento, Auto di sicuro investimento collezionistico. Tagliandata, pochi lavori da eseguire, visibile a Cormano (MI), 11000 euro



335555594

■ **164 2.0 V6 TURBO SUPER**, 1994, Blu scuro metallizzato, Pari al nuovo, 115000 km, unico proprietario, tagliando completo con sost. cinghia distribuzione, fattura. Prezzo trattabile, visibile a Brescia, 2400 euro

3396593754

■ **2000 GTV**, 1972, Rosso, Vettura in ottime condizioni, pronta a essere guidata verso qualsiasi destinazione, Tratt. ris.

3932433623

■ **6C 1750 GRAN TURISMO**, 1932, Verde, Esempio unico Carrozzeria Castagna, restauro maniacale, omologata Asi Targa Oro, visibile a Alba, Tratt. ris.

3397122843

■ **ALFA 75 2.0 TWIN SPARK**, 1987, Canna di fucile, Conservata, tutta originale, meccanica eccellente, carrozzeria discreta. Iscritta Asi, visibile a Roma, 4200 euro

3351090706

■ **ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V**, 1990, Rosso doppio strato 130, Motore ottimo, tetto apribile, cerchi lega, tapp. Recaro. Oppure scambio con Giulietta berlina, visibile a Roma, 10000 euro

3403937715

■ **ALFASUD**, 1981, Nero, Ottime condizioni generali, senza ruggine, cerchi in lega Millerighe. Vera occasione, visibile a Bologna, 1500 euro

3387789693

■ **ALFETTA**, 1973, Rosso, Prima serie, targhe e documenti originali, Asi Targa Oro, perfetta in ogni dettaglio. Prezzo impegnativo, ma trattabile dopo visione. Tel. ore serali, visibile a Fermo, Tratt. ris.

3358091296

■ **ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO**, 1984, Oro metallizzato, vernice originale, 23000 km da nuova, motore ancora cerato, gomme di primo equipaggiamento, visibile a Caserta, 11000 euro

3683392600

■ **ALFETTA GT**, 1980, Beige, Motore 1600, interni in pelle nera, targa nera. Bloccetto avviamento, pompa benzina e gomme nuove, visibile a Strambino, 4500 euro

3333156101

■ **ALFETTA GTV 2000 L**, 1980, Bianco Capodimonte, Perfetta, restaurata in maniera maniacale nel 2006, con molti accessori. Vendo causa inutilizzo, visibile a Treviso, 9500 euro

3408434402

■ **GIULIA 1600 SPIDER**, 1963, Vettura di facile restauro, funzionante, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

■ **GIULIA GT 1300 JUNIOR**, 1969, Bianco, Scalino, interni neri, restauro conservativo, ottima, targa e documenti originali. Asi. Tel. anche 0375790025, www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674

■ **GIULIA GT 1300 JUNIOR**, 1968, Rosso, Scalino, cruscotto piatto. Revisionata, bollata e assicurata, gomme 100%, documenti ok, targhe FE nere, visibile a Modena, 20000 euro

3346936986

■ **GIULIA GT JUNIOR 1.3**, 1971, Faggio, Restauro 2012, ottima, motore ok, interno marrone, radio, targa nera, libretto 1994, Asi. Tel. anche 0375790025, www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674

■ **GIULIA GT JUNIOR 1.3**, 1970, Grigio metallizzato, Unico proprietario, conservata, bellissima, certificata Asi, targhe e libretto originali, visibile a Pesaro, 20000 euro

34770907037

■ **GIULIA GT JUNIOR 1.6**, 1975, Grigio, Motore 2000, camme e pistoni spec, carburatori 45, scarico GTA, differenziale autobloccante, assetto Koni, cerchi 7x15, visibile a Salerno, 16000 euro

3398069563

■ **GIULIA NUOVA SUPER 1.6**, 1974, Azzurro Le Mans, Esempio in condizioni pari al nuovo, assolutamente unico. Definito pazzesco nei forum del modello, visibile a Caserta, Tratt. ris.

3683392600

■ **GIULIA SPRINT GT**, 1965, Rosso, Scalino 1600, 5 marce, restaurata anni fa, ottima, interni neri, targa nera, doc. originale. Tel. anche 0375790025, www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674

■ **GIULIETTA 1.6**, 1981, Avorio, Auto perfetta, esente lavori, no ruggine, interni ottimi, visibile a Milano, 5000 euro



335355594

■ **GIULIETTA II SERIE**, 1961, Blu, Auto ottima, funzionante e conservata. Targhe nere e doc. in regola, visibile a Milano, 20000 euro



335355594

■ **GIULIETTA SPIDER I SERIE**, Prima serie a passo corto, di provenienza Usa, da restaurare, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

■ **GIULIETTA SPIDER II SERIE**, 1961, Nero, Due proprietari, motore e targhe originali, splendido esemplare, riservato a soli cultori del marchio, visibile a Roma, Tratt. ris.

3683392600

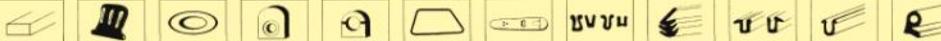
■ **GIULIETTA SPRINT III SERIE**, 1961, Bianco giada, Completamente restaurata di carrozzeria, motore, meccanica in genere, interni nuovi, cambio 5 marce, targhe nere. Solo veramente interessati, visibile a Firenze, 45000 euro

3358213702

■ **GIULIETTA TI III SERIE**, 1963, Bianco, Unica al mondo, tetto apribile fatto a mano, tipo visto su Quattroruote 6/60, dotata di pregiati accessori d'epoca, gran quantità di ricambi, interni nuovi originalissimi, splendida in ogni sua parte. Documentazione totale CSAI Regolarità, visibile a Milano, 28000 euro



3339058553



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



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.



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.



QUIBIKE E COVERCAR BY CONFEZIONI ANDREA srl • Via Friuli, 8 21100 Varese Italy • Tel 0332 261562 Fax 0332 810656 • info@covercar.com

SPIDER 2.0, 1992, Bianco, Serie speciale Pininfarina di colore bianco e blu, prodotta in 120 esemplari; questa è la n° 87. Motore 2000 a iniezione, servosterzo, vetri elettrici. Verniciatura buona, tappezzeria nuova in skai bianco. Eventuale permuta, visibile a Cisterna (LT), Tratt. ris.



3381467150

SPIDER 2.0 Q.V., 1988, Argento metallizzato, Modello export, iniezione, pelle, aria condizionata. Pari al nuovo, visibile a in Veneto, Tratt. ris.

336501258

SPIDER 2.0 Q.V., 1989, Rosso, Ottime condizioni, iscritta al R.I.A.R., 65500 km, interni in pelle nera, sempre in garage, visibile a Salice Terme, 10000 euro

335761572

ALPINE

■ **A 310**, 1987, Bianco, Auto completa e funzionante, da riverniciare. Guida a destra, targhe inglesi, visibile a Cormano (MI), 10000 euro



335555594

AUSTIN HEALEY

■ **3000 BN7**, 1961, Healey Blue, In restauro, lamierata e verniciata, motore rifatto, manca montaggio e interno. Tel. anche 0375790025, www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674

SPRITE MK I (FROG EYE), 1959, Rosso amaranto, Vettura in condizioni molto buone, con freni anteriori a disco e cinque ruote a raggi. Storica dal 1999, visibile a Torino, 14800 euro



335510377

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH (58 CV), 1972, Rosso-nero, Tutta originale, conservata, targhe nere, Asi Targa Oro, gomme nuove, visibile a in Veneto, 12500 euro

3467296850

BIANCHINA CABRIOLET, 1961, Rosso, Restauro pari al nuovo e dimostrabile, targhe originali, visibile a Cosenza, Tratt. ris.

3476552190

■ **GIARDINIERA**, 1967, Verde, Vettura funzionante, unico proprietario, documenti originali, revisionata, Tratt. ris.

3389369456

BMW

M3 (E30), 1987, Bianco-giallo, Vettura Gruppo N, scocca Matter, radiata, 28000 euro

035520843

Z1, 1990, Verde, Vettura con targa italiana, 60000 km, tettuccio nuovo, revisionata. Tel. anche 0736889339, visibile a Ascoli Piceno, 18500 euro

3274457311

Z3 1.8, 1996, Argento metallizzato, 145000 km, tagliandata, piccoli particolari da rivedere. Prezzo trattabile, visibile a Lago d'Iseo, 6500 euro

3332218309

CHEVROLET

MIDAS 208 MOTORHOME, 1980, Bianco, 5,7 automatico, omologato Asi, tutto originale 55800 km, splendido vendo o scambio, visibile a Cremona, 12500 euro

335261053

CITROËN

■ **DS 23 I.E. PALLAS**, 1973, Verde chiaro, Restaurata, interni in pelle, semiautomatica, iniezione elettronica. Molto bella, qualsiasi prova, visibile a Milano Nord, 29900 euro

3387258514

DATSUN

240 Z, 1976, Giallo-nero, Targa nera, gomme nuove, ammortizzatori nuovi. Vendesi causa inutilizzo, visibile a Genova, 21000 euro

3342895914

DODGE

■ **M 37**, 1956, Kaki, Veicolo ex militare totalmente restaurato museo vende per cessata attività, visibile a Cormano (MI), 27000 euro



335355594

FERRARI

250 GTE, 1962, Scambio con Lancia Aurelia B24 Spider America, visibile in Belgio, Tratt. ris.

003212230601

308 GTBI, 1981, Argento metallizzato, Auto di prima immatricolazione, 18000 km, pari al nuovo, Tratt. ris.

3391469345

360 MODENA SPIDER F1, 2001, Rosso, Modello 2001 come nuova, km 29000 circa, 2 proprietari, interni metallici Rosso Ferrari, radio Becker, frizione nuova, supertagliandata. Prezzo non trattabile, visibile a Viareggio (LU), 70000 euro



3662550944

MONDIAL 3.2, 1987, Vettura in ottimo stato, solo 30000 km, Asi, tagliandata, amatore vende, Tratt. ris.

360372850

FIAT

1100 D, 1965, Grigio topo, Documenti regolari, meccanica revisionata, carrozzeria da riverniciare, visibile a Ancona, 2250 euro

3490740351

1100 D, 1965, Bianco, In buono stato, marciante, conservata, targhe nere regolari, interni ottimi, visibile a Ravenna, 2500 euro

3332348087

1100/103 H, 1961, Bianco, Unica e originale in tutto, meccanica nuova, interni nuovi, carrozzeria nuova, visibile a Catania, 10000 euro

3462236333

125 SPECIAL, 1971, Crema, Restaurata in tutto, dotata di A.C., autoradio, cerchi Cromodora, gomme nuove, GPL. Da vedere. Registro Fiat Italiano, visibile a Cave (RM), 10000 euro

3477685260

127 (II SERIE), 1980, Bianco, Perfetta, omologata Asi, visibile a Ancona, 2100 euro

3490740351

128 RALLY, 1971, Verde acqua, Unico proprietario, 70000 km, in condizioni originali, visibile a Salerno, 7500 euro

3406409804

1800, 1960, Rosso, Vettura radiata, sana e completa, da restaurare o per ricambi. Motore e freni già rivisti, visibile a Lodi, 1800 euro

3331153194

■ **238 E AMBULANZA**, 1982, Bianco, Ex CRI, restauro totale di carrozzeria, freni e frizione nuovi, completa di interni, visibile a Milano, Tratt. ris.



335355594

■ **500 C**, 1951, Blu, Topolino perfettamente conservata e funzionante, visibile a Milano, 8000 euro



335555594

■ **500 C**, 1953, Grigio, Restaurata, perfetta, motore rifatto, interno grigio, targa nera, libretto nuovo. Tel. anche 0375790025, www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674

500 C, 1953, Verde, Completa, da restauro, con documenti originali regolari; cerchi fuoriserie, visibile a Ravenna, 2000 euro

054563448 o 3332548087

500 C BELVEDERE, 1953, Verde bicolore, Vettura restaurata, con Targa Asi, in condizioni perfette, visibile a Sarteano, 13000 euro

3388340546

■ **500 C GIARDINIERA LEGNO**, 1949, Verde, Ottimo restauro, legni originali. Auto rara, visibile a Cormano (MI), 15000 euro



335555594



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**



**FERRARI TESTAROSSA, 1988,
 KM 40.000 OTTIME CONDIZIONI**



**FERRARI 550 MARANELLO, 1997, KM 51.000
 TAGLIANDI FERRARI, OTTIME CONDIZIONI**



**FERRARI 308 VETRORESINA 1976, UNICO
 PROPRIETARIO, PRIMATARGA, KM 63.000**



**AGUAR E TYPE, 1962,
 OTTIME CONDIZIONI**



**PORSCHE 2.2 TARGA 1971,
 OTTIME CONDIZIONI**



**PORSCHE 2.4 T TARGA, 1973
 OTTIME CONDIZIONI**



**A.R. 2500 FRECCIA D'ORO, 1948
 PER MILLE MIGLIA**



**MG MIDJET, 1930, RARO ESEMPLARE
 DI VETTURA ANTEGUERRA**



**PORSCHE 356 B SUPER 90, 1960
 ASI, FIVA, OTTIME CONDIZIONI**



**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**



**ALFA ROMEO GT 2000 1973,
 DA CONCORSO**



**FORD THUNDERBIRD CONTINENTAL
 KIT, 1956**



**MASERATI 4 PORTE, 1966
 PERFETTE CONDIZIONI**



**ALFA ROMEO 2600 SPIDER, 1963
 OTTIME CONDIZIONI**

500 C GIARDINIERA LEGNO, 1952, Verde chiaro metallizzato n°52, Restauro totale professionale documentato, targhe originali, doc originali ok, collaudata, assicurata, visibile a Bosa, 19800 euro

3299692662

■ **500 D**, 1963, Blu, Restauro conservativo, riverniciata, interno biscotto, motore ok, targa nera. Tel. anche 0375790025, www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674

500 F, 1965, Arancio, Vettura appena restaurata, condizioni generali ottime, visibile a Codogno (LO), 6000 euro

3355727432

500 F MY CAR FRANCIS LOMBARDI, 1972, Rosso arancio, Vettura originale, libretto e targa VC, versione tetto rigido, come nuova. Solo intenditori, visibile a Torino, dopo visione

3334180153

500 LUSO, 1972, Bianco-nero, Auto elaborata, in perfette condizioni. Prezzo non trattabile, visibile a Udine, prezzo 10000 euro



3282196647

500 LUSO, 1972, Blu, Iscritta Asi, motore rifatto da circa 4 anni, revisionata, 3700 euro

3388777422

500 LUSO, 1970, Bianco, Stesso proprietario da sempre, targa e documenti originali, perfetta e originale in tutte le parti, visibile a Rimini, 4500 euro

3343306311 o 0541752270

■ **501 TORPEDO**, 1925, Verde, Auto stupendamente conservata e funzionante. Documenti francesi, visibile a Cormano (MI), 50000 euro



335355594

■ **508 «BALILLA» (3M) BERLINA**, 1933, Bordeaux, Modello 3 marce, perfetta, motore rifatto, interno beige rifatto, targa bianca VE. Tel anche 0375790025, www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674

■ **520 BERLINA**, 1928, Blu, Auto conservata e funzionante museo vende per cessata attività, visibile a Cormano (MI), 30000 euro



335355594

600 D, 1967, Celeste, Fanalona, in ottime condizioni, conservatissima, due motori rifatti, omologata Asi. Scambio con Fiat 850 Coupé prima serie, visibile a S. Severino M, Tratt. ris.

3388983627

600 VIGNALE, 1958, Verde oliva, Per pezzi di ricambio, visibile a Cuneo, 1500 euro

3297460041

BARCETTA 16V, 1999, Blu metallizzato, Vettura in perfette condizioni, 76000 km, meccanica ottima, iscritta R.F.I. Si valutano permuta, non alla pari, visibile a Caselle (TO), 5000 euro

3392249401

RITMO (II SERIE), 1985, Motore 1100, perfetta, Tratt. ris.

3409002208

■ **RITMO 70 ES**, 1986, Bianco, Auto sana, rara e ben funzionante, visibile a Cormano (MI), 2000 euro



335355594

UNO 60, 1990, Bianco-blu, Ex Polizia, con documenti per reimmatricolazione civile, funzionante, solo piccoli lavori di carrozzeria da fare. Cell. anche 3347862472, visibile a Matera, 1300 euro

3405519787

FORD GRAN BRETAGNA

ANGLIA 105E, 1961, Giallo-bianco, 15000 km, tagliandata, meccanica tutta rifatta, carrozzeria ok, interni originali, moltissimi ricambi, Asi, visibile a Lecce, 5000 euro

3485936916

GIANNINI

126 GP, 1986, Rosso amaranto, Originale, motore 21 kW, int. pannello grigio, Asi, 86000 km, mai riverniciata, perfetta di motore, carrozzeria e interni, no ruggine, sempre in box. Veramente molto bella, visibile a Roma, 5500 euro

3478048817

INNOCENTI

MINI COOPER 1300, 1973, Auto completa da restauro, ottima per preparazioni corsa + 2 serie di cerchi corsa, visibile a Alba Adriatica, Tratt. ris.

3396210929

MINI DE TOMASO, 1982, Grigio metallizzato, Cilindrata 1300, omologata Asi Targa Oro, gomme nuove, revisionata 2015, 80000 km, doppie chiavi, visibile a Mantova, Tratt. ris.

355315434

JAGUAR

MK2 3.8 LITRE, 1966, Opalescent Dark Blue, Restauro totale non recente, costato più della cifra richiesta, con book. Prezzo trattabile dopo visione e prova, visibile a Napoli, 36000 euro

3317676577

XJ6 4.2L II SERIE, 1979, Blu scuro, Vettura stupenda, conservata in maniera maniacale, interni in pelle Connolly, radica come nuova, aria condizionata funzionante, da uso quotidiano. Vendo causa perdita garage, visibile a Firenze, 10000 euro



3357607755

XJS 3.6, 1990, Blu, 39000 km, originale in tutto, pari al nuovo, automatica, visibile a Padova, 35000 euro

049654713

XJS CONVERTIBLE, 1994, Verde Old BRG, Asi, motore 4.0, automatica, pelle Cream, capote nera, uniproprietario, 5100 km. Occasione unica, no curiosi, visibile a Cremona, 55000 euro

3485182377

■ **XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)**, 1954, Light Blue, Versione SE, restauro totale, nuova, da concorso, interno grigio-blu, capote blu, Asi Targa Oro. Tel. anche 0375790025, www.old-cars.it, Tratt. ris.

3498689674

JEEP

CJ-5 RENEGADE, 1974, Giallo, Prima serie, del 1974, uniproprietario, targata Roma, km 59300, auto con molti accessori conservata, sempre in box, recentemente revisionata nella meccanica e nella carrozzeria, visibile in Lazio, 15500 euro



3284588139

LANCIA

APPIA C10 I SERIE, 1955, Grigio chiaro, Asi, targa originale, guida a sinistra, motore km 0, meccanica e carrozzeria ottimi. Censita C10510287, visibile a Soverato, 7500 euro

3294047971

■ **APRILIA BERLINA**, 1949, Grigio metallizzato, Restauro totale e professionale nel 2014, con documentazione fotografica e fatture. Molto rara, qualsiasi prova, visibile a Como, 48000 euro

3387258514

ARDEA, 1948, Amaranto, Seconda serie, interni beige, in ottimo stato, visibile a Torino, 14000 euro

3403354094

AURELIA B20 GT, 1951, Prima serie, Asi, targhe originali, condizioni pari al nuovo. Prezzo adeguato alla sua importanza. Tel. anche 02743466, visibile a Milano, Tratt. ris.

3397080407

AURELIA B21, 1951, Verde, B21S, ristrutturata nella meccanica e nella carrozzeria, interni nuovi con pannello Lancia beige, documenti d'epoca e targhe nere. Asi n. 2256 del 1987, Fiva n. 29700 del 2007, visibile a Forlì, 43000 euro



3487331158

BETA MONTECARLO, 1976, Bianco, Prima serie coupé, pari al nuovo, motore 2000 km, proprietario dal 1994 vende. Tel. ore serali, visibile a Perugia, 12000 euro

3356509678



Specialisti in ricambi di meccanica e carrozzeria per autovetture Jaguar dal 1948 al 1994.

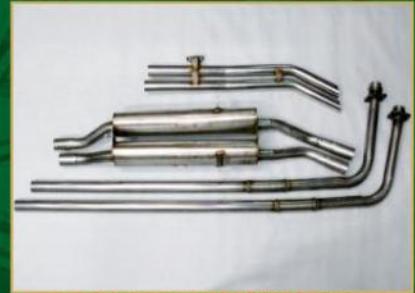
- La GMA vanta oltre 21 anni di esperienza nel campo dei ricambi Jaguar. Siamo l'unica ditta in Italia specializzata in ricambi per auto storiche a concentrare i propri sforzi e il proprio know-how su un solo marchio.

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 ANT MK2



GRUPPO SCARICO MK2 3,4/3,8



SERBATOIO CARBURANTE MK2



PINZE FRENI ANT 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

BETA SPIDER 1.6, 1978, Rosso Zagato. Vettura conservata, di uso giornaliero. Selleria rifatta, visibile a Aosta, 8800 euro



3474188003

DELTA HF 1600, 1988, Vettura certificata Asi, unico proprietario. Perfetta, Tratt.ris.

3409002208

DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE, 1992, Blu Francia, Gruppo N uniproprietario, iscritta Asi, perfettamente funzionante, mai incidentata e in ottimo stato, gomme nuove. Da vedere e da provare, visibile a Padova, 45000 euro



3386593407

DELTA HF INTEGRALE 16V, 1989, Rosso Monza, Iscritta al Registro Storico Lancia. Distribuzione, frizione e ammortizzatori appena revisionati. Ottime condizioni, visibile a Torino, 16000 euro



3403987034

DELTA HF INTEGRALE 16V, 1990, Nero, Auto perfetta, completa in ogni parte, originalissima. Iscritta Asi, qualsiasi prova, visibile a Arezzo, 17000 euro

3286946724

FLAMINIA BERLINA, 1960, Grigio metallizzato, Meccanica ottima, da rivedere bolle su carrozzeria e moquette sul pavimento. Uniproprietario, mai incidentata, visibile a Frosinone, 10000 euro

3398807787

FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ., 1968, Bianco, Auto in stato di conservazione, tagliando già fatto, documenti in regola, visibile a Milano, 5000 euro



335355594

FULVIA 2C, 1965, Grigio, Auto totalmente restaurata. Carrozzeria, interni e motore nuovi, visibile a Milano, 7000 euro



335355594

FULVIA COUPÉ II SERIE, 1975, Rosso, Versione 1.3 S, restauro completo e documentabile. Prezzo non trattabile, visibile a Udine, 10000 euro



3282196647

FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO, 1972, Giallo, Auto con meccanica ok, carrozzeria da riverniciare, guida a destra, visibile a Cormano (MI), 18000 euro



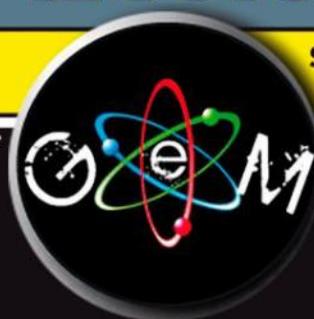
335355594

K COUPÉ 2.4, 1998, Rosso York, Interno in Alcantara in tinta, 95000 km, bellissima e perfetta, visibile a Milano, 28500 euro

3339058553

UNICO IMPORTATORE E DISTRIBUTORE UFFICIALE PER L'ITALIA DELL'AUTO FULL-ELECTRIC COMPLETAMENTE ECOLOGICA

IL FUTURO E' GIA' ARRIVATO



STIAMO CREANDO UNA RETE DI CONCESSIONARI ESCLUSIVI DI ZONA PER L'ITALIA *Se siete interessati, contattateci!*



IMPORTATORE E DISTRIBUTORE **GENERAL ELECTRIC MOTOR**
www.svolta.cool - info@svolta.cool - tel. 035.957746 - 377.2638352



MUSSO GOMME
pneumatici per vetture e moto da collezione

**AMPLIA DISPONIBILITÀ
PNEUMATICI FASCIA BIANCA
ANCHE PER 600, 1100, MAGGIOLONE,
MERCEDES, AUTO AMERICANE**

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO
DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

Firestone **DUNLOP** **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

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

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 INTERNI
GRATUITI OMOLOGABILI ASI

 *Triumph* *M.G.* *Austin Healey*
Jaguar *JF* *MC* **PENRITE** *Mercedes*

E-mail: brgmoss@libero.it

Via F. Maggiorani, 25038 ROVATO (BS) - tel. 030/770291 - 770251 - Fax 030/770242

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



LOTUS

SEVEN S4, 1972, Verde, Auto in eccellenti condizioni, da nuova in Italia, guida a sinistra, Tratt. ris.

3391469345

MASERATI

■ **BITURBO 420I**, 1987, Oro, Versione 4 porte, 2000 cc, 188 CV, buone condizioni, interno rosso, motore ok, iscritta Asi. Tel. anche 0375790025, www.old-cars.it, Tratt. ris.

3498689674

■ **BITURBO SPIDER I**, 1987, Rosso, Motore 2500, carrozzeria sana, meccanica ok, capote buona, documenti inglesi, guida a sinistra, visibile a Cormano (MI), 10000 euro



335355594

MERCEDES

■ **190**, 1961, Nero, Auto conservata e funzionante, ma radiata, museo vende per cessata attività, visibile a Cormano (MI), 15000 euro



335355594

■ **190 D**, 1961, Nero, Buono stato, sana, interno grigio perfetto, motore ok, cambio al volante. Iscritta Asi. Tel. anche 0375790025, www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674

■ **200**, 1967, Azzurro, Auto molto bella e marciante. Iscritta Asi, visibile a Milano, 10000 euro



335355594

220 (W115), 1970, Grigio tortora pastello, Omologata Asi, full optional, rara versione benzina, conservata sempre in box riscaldato, visibile a Brescia, 6500 euro

3389332574

■ **230 SL «PAGODA»**, 1966, Ottima base di restauro, motore non bloccato, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

300 SL (R107), 1989, Nero metallizzato, Interni in pelle grigia, hardtop, tagliandi Mercedes, visibile a Firenze, 22000 euro

336472746

■ **380 SL (R107)**, 1985, Bordeaux, Versione America, buono stato, interno beige, capote nera, cambio automatico, targa nuova, Asi. Tel. anche 0375790025, www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674

450 SL (R107), 1980, Grigio medio metallizzato, Versione Usa, cambio automatico, aria condizionata, interni in pelle nera, hardtop. Restauro di carrozzeria e di meccanica c/o Mercedes Milano, visibile a Stresa (VB), 21000 euro



3355638188

560 SL (R107), 1987, Azzurro metallizzato, Modello Usa in ottime condizioni, già con targa italiana e iscritta a Registro Storico, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

SL 300-24 (R129), 1991, Nero metallizzato, Asi Targa Oro, ABS, CRS, full optional, cambio meccanico, gomme nuove, perfetta. No perditempo, 17000 euro

3393594571

SL 320 V6 (R129), 1995, Argento, Serie speciale Mille Miglia, solo 900 esemplari, perfetta, soft top nuovo. Per collezionista Mercedes, visibile a Roma, 9800 euro

3356130842

SLK 320 V6, 2000, Grigio metallizzato, Vettura full optional, sempre in garage, 27000 km, perfetta, sedili in pelle nera, aria condizionata, Viasat, navigatore, gomme originali, visibile a Roma, quotazione Ruoteclasse

3356748101



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



BENTLEY CONTINENTAL R
ANNO 1993 - STUPEFACENTI
CONDIZIONI ORIGINALI
EX FABRIZIO VIOLATI



PORSCHE STOLA GTS
ANNO 2000 - PROTOTIPO
73RD GENEVA MOTOR SHOW
TARGATA



FIAT 124 ABARTH
ANNO 1975 - ORIGINALE
PASSATO SPORTIVO
RESTAURO TOTALE



MORETTI CITA
ANNO 1948 - DESIGN REVELLI DI
BEAUMONT - TARGHE ORIGINALI
VINTRICE CONCORSO
ALASSIO 1948



ALCA VOLPE MILLE MIGLIA
ANNO 1947 - UNA DELLE 3
VOLPE COSTRUITE PER LA MILLE
MIGLIA 1947 - BARN FIND



PORSCHE 914
ANNO 1972 - TARGHE E DOCUMEN-
TI ORIGINALI - CONSERVATA



PORSCHE 964 CARRERA 2
ANNO 1991 - MECCANICA E
MOTORE RS - PRONTA CORSE



ALFA ROMEO 2000 GTV
ANNO 1972 - EX BARONE PUCCI
TARGA FLORIO 75 - 76 - 77
TARGHE ORIGINALI



ABARTH 595 SS
ANNO 1970 - ORIGINALE
TARGHE TORINO



CITROEN MASERATI SM
ANNO 1972 - TARGHE ORIGINALI
VERSIONE A CARBURATORI



MORETTI 750 S BIALBERO
ANNO 1955 - ORIGINALE - PAS-
SATO SPORTIVO - OMOLOGATA
ASI TARGA ORO



MORETTI 750 ALGERI LE CAP
ANNO 1953 - DA RESTAURA-
RE - TARGHE E DOCUMENTI
ORIGINALI



AUSTIN HEALEY 3000 MK1
ANNO 1959 - RESTAURO TOTALE
VERSIONE A TRE CARBURATORI



TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
http://www.ricambi Jeep.com - e-mail: turi@ricambi Jeep.com

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



CITRÒ SERVICES Srl

TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITRÒEN
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



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

Il Specialista della 2CV - MEHARI



DAVID AUTO Srl



www.davidauto.it

Distributore in ITALIA



DAVID AUTO Srl
Viale Lombardia 14/16
20070 Dresano (MI)

Tel. : 02 98 270 436
Fax. : 02 98 270 455
Email : info@davidauto.it

46 anni al servizio dei appassionati

Sté 2CV MEHARI CLUB CASSIS
www.2cvclub.it

MILLENNIUM



MOSTRASCAMBIO

AUTO MOTO RICAMBI D'EPOCA

II° EDIZIONE

20/21 Giugno 2015

CENTRO FIERE AVEZZANO (AQ)

3 PADIGLIONI + AREA ESTERNA



Via Cavour zona Industriale Avezzano AQ



9:00 - 18:30 sab/dom



T 338.7229553 | 06.96840758



www.millenniumeventi.it



MillenniumEventi s.r.l.

MG

■ **A 1600 ROADSTER**, 1960, Rosso, Raro modello 1600 cc, restaurata nel 2014, con documentazione fotografica e fatture. Cerchi a raggi e hardtop, visibile a Milano Nord, Tratt. ris.

3387258214

■ **TA ROADSTER**, 1937, Verde, In restauro totale, guida a destra, motore km 0, manca tappezzeria, da targare. Tel. anche 0375790025, www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674

■ **TD**, 1953, Ivory, Restauro totale, come nuova, motore 1250 cc km 0, interni rossi, ruote a raggi, omologata Asi. Tel. anche 0375790025, www.old-cars.it, Tratt. ris.

3498689674

TD, 1952, Verde, In buone condizioni, motore originale, interni belli, no ruggine. Immatricolata in Olanda, visibile a Padova, 22000 euro

3924185662

TF, 1954, Almond Green, Restauro completo, motore in rodaggio, revisione 6/2016, tonneau, demi tonneau, schermi neri ma anche tan. Fatture ricambi Brown and Gommans, visibile a Bergamo, 33000 euro

3683168699

TF 1600, 2003, Grigio, Capote blu, 63000 km, aria condizionata, revisionata. No sms, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3355515454

MORGAN

4/4 1600 GT FORD, 1972, Nero, Vettura italiana, ben conservata, pelle nuova, omologata Asi Targa Argento, visibile a Genova, Tratt. ris.

3355604632

NSU

PRINZ 4L, 1967, Rosso, Cedo mio malgrado, per raggiunti limiti età, 94 anni, la mia auto sempre tenuta in box. Aurelio, visibile a Milano, 4000 euro

023082557

PRINZ 4L, 1973, Blu scuro, Vettura sanissima di carrozzeria e meccanica, freni e gomme nuovi. Collaudata, visibile a Bergamo, 4500 euro

3358009188

OPEL

GT 1.9, 1969, Rosso, Vettura con interni in pelle e meccanica elaborata Conrero. Ottima, Tratt. ris.

3932433623

PEUGEOT

■ **125**, 1910, Verde, Auto stupenda, praticamente perfetta. Omologata Asi, visibile a Cormano (MI), 70000 euro



335355594

■ **304 CABRIOLET**, 1972, Avorio, Auto sana, funzionante, capote nuova, guida a destra, visibile a Cormano (MI), 8000 euro



335355594

406 COUPÉ 2.0 16V, 1999, Rosso Lucifero, Versione Plus, in ottime condizioni meccaniche, sempre in box, interni in pelle beige, gomme nuove, km 150000, visibile a Villa d'Ogna (BG), 3000 euro



3475571527

SALOON, 1930, Bellissima e perfetta, ripresa su Ruoteclassiche di agosto 2008. Prezzo trattabile, anche permuta, quotazione Ruoteclassiche

3355760687

PILGRIM

COBRA, 1982, Verde inglese, Interno nero, striscia avorio sul cofano, guida a sinistra, motore 2000 e meccanica Ford. Da vetrina, visibile a Ravenna, 32000 euro

3381500621

PORSCHE

■ **356 B**, 1960, Rosso, Serie T5 Coupé, da restaurare, motore non bloccato, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

RENAULT

5, 1975, Bianco, Auto radiata, no documenti, per uso ricambi. Telefonate o sms, Tiziano, visibile a Verona, 300 euro

3477587980

REPETTO

■ **FORMULA MONZA**, 1969, Rosso, Auto perfetta e restaurata con passaporto CSAI museo vende per cessata attività, visibile a Cormano (MI), 11000 euro



335355594

ROLLS ROYCE

■ **SILVER WRAITH LIMOUSINE**, 1951, blu-azzurro metallizzato, Vettura in perfette condizioni, restauro maniacale di carrozzeria, tappezzeria e meccanica. Asi, Tratt. ris.

3389369456

ROVER

■ **MINI 1.3 BRITISH OPEN**, 1994, Verde metallizzato, Auto ottima, per uso quotidiano, visibile a Milano, 5000 euro



335355594

■ **MINI COOPER**, 1994, Grigio metallizzato, Vettura elaborata, porte con apertura tipo Lamborghini, guida a destra, visibile a Cormano (MI), 10000 euro



335355594

SUBARU

SVX, 1992, Argento-nero, Ottime condizioni, 70000 km, sempre in garage, di interesse storico, Asi, due proprietari. No perditempo, visibile a Roma, 9000 euro

335321083

TECNO

K 250 FORMULA 4, 1968, Bianco, Restauro professionale, originale, solo 230 esemplari costruiti. Valuto permuta con auto o moto, visibile a Rimini, 24000 euro

3382634301

TEMPERINO

■ **TORPEDO**, 1919, Verde, Auto completa e magnificamente conservata. Solo tre esemplari esistenti al mondo, visibile a Cormano (MI), Tratt. ris.



335355594

TRIUMPH

TR3 A, 1958, Bianco, Ottimo stato, matching numbers, ruote a raggi, interni in pelle nera, steering Revingdon, Weber. No perditempo, visibile a Roma, 32000 euro

335321083

TR3 A, 1959, Vettura da restaurare, motore non bloccato, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

TR3 A, 1960, Rosso, Asi, ruote a raggi, gomme nuove, capote nuova. In ottimo stato di meccanica e di carrozzeria. Da intenditori, visibile a Brescia, Tratt. ris.

3661991552

■ **TR7 COUPÉ**, 1979, Verde, Auto buona di meccanica, carrozzeria appena restaurata, visibile a Milano, 5000 euro



335355594

F.S. **Felice Service** *Quality Service*
 Prezzi senza contromotti! Presenti nelle migliori Pagine del Settore

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 Quiliano (NA) Tel-Fax 081.818.60.67 Cell. 3429208760
 E-mail: info@feliceservice.com - Sito: http://www.feliceservice.com

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

maggiolinoservice

maggiolinoservice.com

Ricambi, accessori e rarità per Volkswagen d'epoca.

via XX settembre, 11 - Pescara
 tel.: 085 7950460 - info@maggiolinoservice.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

BORGHINI EPOCA
 Pneumatici e gomme d'epoca

Tel. 0532.7732 51/458579
 Viale po 90/a-d, 44100 Ferrara
 Fax 0532.774095 - borghipneumatici@gmail.com



Moretti Alger Le Cap 1955 praticamente unico proprietario, rara, originale e completa, restauro totale con documentazione fotografica-possibili permuta anche con più auto-prezzo commisurato alla rarità e alla totale originalità. Su questa vettura c'è un ampio articolo sul numero di aprile di automobilismo d'epoca.



Fiat 500 L 1970 - motore completamente revisionato da 100 km-solo 2 proprietari-ottime condizioni generali 4.500 euro.

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@carcasciautomobili.com



C'era una volta.
 E ci sarà domani.

Non lasciare che la tua Stella d'epoca diventi solo una leggenda. Per mantenerla al meglio, scegli l'esperienza di Bonera Group: il Mercedes-Benz Service che si prende cura anche delle auto storiche.

Visita il sito boneragroup.it e vieni a trovarci.



Mercedes-Benz

VOLKSWAGEN

GOLF GTI 1800, 1993, Blu, Auto in eccellenti condizioni in tutto, 110000 km originali, rigorosamente tenuta bene, unico proprietario, visibile a Treviso, 3000 euro

3396994058

MAGGIOLINO 1600 GIUBILEO, 1986, Grigio metallizzato, Motore e meccanica nuovi, interni rifatti, 8 gomme più cerchi originali. Prezzo trattabile, visibile a Ivrea (TO), 8800 euro

3337899324

■ **MAGGIOLONE**, 1973, Nero, Motore 1300 cc, vettura completa, mai restaurata, 25 anni in box + Transporter cassonato regolare, targa Milano, Tratt. ris.

3389369456

VENTO GT 1800, 1991, Bordeaux metallizzato, 80000 km, originale, sempre in garage, 2500 euro

3453535473

VENDO MOTO

BIANCHI

MOBYLETTE AV49, 1969, Rosso, Ciclomotore conservato, con documenti, più ricambi nuovi, visibile a Cuneo, 400 euro

3396086969

GILERA

125 TURISMO, 1950, Nero-rosso, Restaurata, Asi Targa Oro, vendo oppure scambio con 500 Giardiniera, visibile a Roma, 5000 euro

3403937715

SATURNO SPORT, 1947, Rosso-nero, Con sidecar Longhi, targa originale, sempre civile, Asi e FMI, 21000 euro

3881936066

HONDA

CB 400 FOUR SUPER SPORT, 1975, Rosso, Ottime condizioni, senza targa né documenti, visibile a Ancona, 1250 euro

3490740551

MOTO GUZZI

850 LE MANS III, 1982, Rosso-nero, Conservata e perfetta, con cambio a denti dritti. Qualsiasi prova, visibile a Livorno, Tratt. ris.

3479375856

AIRONE, 1952, Versione militare, conservato, funzionante, con targhe e documenti in regola e contakm originale Guzzi, visibile a Grosseto, Tratt. ris.

3887350103

GALLETTO 192, 1960, Avorio, Asi Targa Oro, libretto e targa originali, revisione ok, visibile a Torino, 4500 euro

3420740710

■ **GUZZINO**, 1952, Grigio, Conservato, ex Poste di Bologna. Targa e documenti regolari, visibile a Milano, 2000 euro



335355594

ZIGOLO, 1957, Rosso Guzzi, Originale, come nel 1957, unico proprietario. Da provare, visibile a Busto Arsizio, 3000 euro

0331341556

PIAGGIO

VESPA, Collezione dal 1949 al 1980, restaurate, Asi. Elenco e foto su www.sannito.it, visibile a Udine, Tratt. ris.

3381624247

■ **VESPA 125 (COFANO CHIUSO)**, 1954, Grigio sabbia, Faro basso, 3 marce, restauro totale 2011, perfetta e originale, targata, in rodaggio. Tel. anche 0375790025, www.old-cars.it, Tratt. ris.

3498689674

VESPA 125 (MIX 2%), 1963, Verde, Conservata, con motore funzionante, documenti in regola, targa e libretto, visibile a Genova, Tratt. ris.

3387952430

RIZZATO

CALIFFONE, 1981, Nero, 50 cc, con documenti e libretto uso e manutenzione. No sms, visibile a Torino, 300 euro

3388777422

SUZUKI

GSX 750 ES, 1983, Grigio, rosso, nero, Moto iscritta Asi, ferma da circa tre anni. No sms, visibile a Torino, 1500 euro

3388777422

TERROT

■ **MOTO**, 1925, Grigio, Moto completa e conservata museo vende per cessata attività, visibile a Cormano (MI), 8000 euro

AUTO STORICHE

di CARLO GRITTI MORLACCHI



LANCIA FLAMINIA 4 PORTE
ANNO 1960 BI COLORE BLUE E GRIGIO NEW MARKET, INTERNI PANNI LANCIA
TRATTATIVE RISERVATE



BUICK SKYLARK 2.8 CC.
COLORE BORDEAUX SEI CILINDRI TUTTA ORIGINALE ANNO 1982
EURO 8.500



MASERATI MISTRAL 4000 ANNO 1966, RESTAURO CONSERVATIVO, PERFETTA IN TUTTO, PREZZO DA CONCORDARE



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1300 SECONDA SERIE ANNO 1960 ASI TARGA ORO, RESTAURO TOTALE, NUOVA. PREZZO DA CONCORDARE



BMW 635 CSI M LOOK, BELLISSIMA E RARISSIMA CON QUESTI ACCOSTAMENTI COLORE KM 124.000, LIBRETTO TAGLIANDI, TETTO APRIBILE, INTERNI ROSSO CARTIER, CAMBIO ZF, COME NUOVA. PREZZO ADEGUATO ALLE CONDIZIONI DELLA MACCHINA, TRATTATIVE RISERVATE



REANULT FLORIDE ANNO 1960
AUTO ISCRITTA ASI TARGHE ORIGINALI PERFETTA
EURO 17.000



FIAT 130 COUPÉ AUTOMATICA
KM 68000 DA RIMETTERE IN STRADA FERMA DA QUALCHE ANNO, EURO 5.000



ALFA ROMEO GTV 2000 TURBO, ANNO 1996 COLORE ROSSO, KM 76000 MOLTO BEN TENUTA, EURO 5.600



MERCEDES BENZ 350 SL
ANNO 1971, PREZZO DA CONCORDARE



FIAT 500 R ANNO 1975, COLORE ROSSO, MOLTO IN ORDINE, EURO 6.500



ROVER 2000 PRIMA SERIE, COLORE BIANCO INTERNI PELLE NERA, TARGHE ORIGINALI, 68.000 KM ORIGINALI, BELLISSIMA TRATTATIVE RISERVATE



ALFA ROMEO ALFA SUD SPRINT 1300
ANNO 1985, COLORE ARGENTO METALLIZZATO, KM 85000 ORIGINALI LIBRETTO USO MANUTENZIONE E LIBRETTO TAGLIANDI, EURO 6.800

WWW.AUTOSTORICHE.NET

info@autostoriche.net

Via Trieste 6, - 24041 Brembate, Italy - tel. +39 035 0341945 - cell. +39 335 7496890

Grimaldi Classic Cars

Viale Monte Grappa, 15 | www.grimaldiauto.it
 Vigevano PV - Italy | mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it
 Tel. 0381.22787 | Linea Diretta 347-7376032 - 342-3014828



Scarica la nostra APP
 GRIMALDI AUTO SPA

Acquistiamo con pagamento immediato auto d'epoca, usate, supercar e intere collezioni.



FERRARI 208 DINO GT4 "ASI TARGA ORO" ROSSO FERRARI, 10/1975, book service completo, aria condizionata, carrozzeria impeccabile, interni in velluto neri originali dell'epoca senza alcun difetto, cruscotto, foglio completi, orologi e tutta la strumentazione è PERFETTA, prodotti solo 840 esemplari. **VOTO 10 e LODE!**



FERRARI 348 TB 01/1992 "ASI" *UNICO PROPRIETARIO*** SOLO 20.300KM, 301cv, VERINE ORIGINALI-NO RESTAURI-BELLISSIMA, ca tallata, APPENA EFFETTUATO Tagliando Completo Ferrari cinghia di distribuzione-alternatore-filtri-olio-olio freni-aria condizionata. Interni in pelle nera, book garanzia compilato dell'epoca, rete vendita, ROSSO CORSA | ONE OWNER!**



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. **SPECIAL CAR!**



FERRARI 308 GTSI 3.0 230 cv, 07/1982 interni impeccabili, motore perfetto, carrozzeria restaurata da Professionisti, autoradio dell'epoca, cerchi e gomme in perfetto stato, letto asportabile tenuto ottimamente, cristalli e guarnizioni impeccabili. **TARGA!**



FERRARI F355 GTS 01/1995, ROSSO FERRARI, scarico sportivo, carrozzeria spettacolare, interni neri senza tagli o usure, book Ferrari, rete vendita, corso per amanti dei toni alti, cerchi in lega senza imperfezioni. Tetto asportabile nero, Climatizzatore. **EXHAUST!**



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 01/1961, COLORE ROSSO, veramente Affascinante; carrozzeria IMPECCABILE, cromature da spegghiarini, interni in pelle nera, motore brillante e piacevole nella guida, capote impeccabile, SOLO 2 Proprietari, targata Rovigo. **RARISSIMA!**



ALFA GT 2.000 VELOCE 130cv 02/1973 "ASI TARGA ORO" VERAMENTE PERFETTA, VERDE OLIVA METALLIZZATO, 00512, Solo 2 Proprietari, Cerchi Miller-Brighe, radio grandis, targata Torino, solo 50.000km, carrozzeria ed interni da sogno, pelle e tessuto marrone. **VOTO 10 e LODE!**



ALFA GT 1.6 110cv ROSSO ALFA, 01/1973, SOLO 2 PROPRIETARI, Carrozzeria Impeccabile, interni in sky nero perfetti, motore funziona al 100%, scocca e meccanica meravigliosa, tappeti in gomma bellissimi che richiamano il Rosso Alfa. **ROSSO ALFA!**



ALFA GT 1.600 110cv, mod 115.03, 06/1972, BLU Francia Tinta originale, carrozzeria SPETTACOLARE A PROVA DI CALAMITA, interni color Bisotto, il motore suona come un'orchestra, libretto a libro, revisionata, bollo e trapasso ridotti. **RARISSIMA!**



ALFA GT 1.300 "UNIFICATO" COLORE ROSSO 05/1975 carrozzeria spettacolare senza un graffio, interni in pelle beige autentici con appoggiatesta, vano baule e motore senza difetti, 2 fari supplementari gialli, targata Genova. **UNIFICATO!**



ALFA ROMEO DUETTO 2.0 117cv "ASI" APPENA ARRIVATA 08/1992, Catalitico, volante in legno, Colora GIALLO, interni neri in lega/alcantara, vetri elettrici, copri capote, cerchi in pelle belli, impianto radio, capote nuova, cruscotto senza rotture, cromature perfette. **GIALLO RARISSIMO!**



ALFA ROMEO DUETTO 1.6 106cv "ASI" COLORE BIANCO 01/1991, HARD-TOP in tinta bellissima, interni originali in pelle beige ECCELISI, vernice perfetta, doppie chiavi, uso e manutenzione, la guida è fluida e divertente. **HARD-TOP!**



FIAT 600 MULTIPLA 08/1964 6 POSTI "SOLO 2 PROPRIETARI il secondo la possiede da 35 anni, INTERNI ORIGINALI IMPECCABILI", CARROZZERIA BICOLORE RESTAURATA DA PROFESSIONISTI, libretto a libro, foglio complementare, sedili bicolori color vino e crema, cruscotto perfetto, portiere-gianelli-cromature-motore-vetri-garriere-cerchi-gomme-tappetozzeria...SPETTACOLARI. **VERY BEAUTIFULL!**



MERCEDES 220 SE B COUPE "ASI" 10/1963, ARGENTO METALLIZZATO, interni in pelle rossa carter perfettamente nuovi, meccanica oltre la perfezione, carrozzeria impeccabile, cerchi da 13", targata Ferrara, 6 cilindri, ITALIANA, cruscotto e pulsanti senza difetti. **THE STAR!**



ALFA GT 1.750 VELOCE 115cv "ASI" 01/1971 SPETTACOLARE GRIGIO METALLIZZATO CHIARO, motore numero 00548 perfetto, cromature scintillanti, interni in pelle Bisotto conservati perfettamente, ottima carrozzeria. **RARISSIMA!**



ALFA ROMEO 75 TURBO EVOLUZIONE 155cv, 04/1987 "ASI" e R.I.A.R., aria condizionata, cerchi da 15" senza graffi, targata Pistoia, carrozzeria Impeccabile. TUTTO ORIGINALE, motore 06158, libretto servizio con timbri, uso e manutenzione originale, certificato assistenza compilato. Tutto conservato scrupolosamente. **SOLO 500 ESEMPLARI!**



FIAT 128 RALLY 1.3 67cv, 01/1972, "UNICO PROPRIETARIO" COLORE ROSSO, interni in pelle nera con sedili sportivi Originali in condizioni pari al nuovo, panchetta posteriore senza difetti, vano baule in ordine, 2 fari supplementari, volante a 2 razze forate, targhe nere, motore perfetto al 100%, libretto a libro. **RICERCATISSIMA!**



TRIUMPH TR6 Spider "ASI" 2.500cc 150CV 07/1970, bianco panna, Targata TO, capote nera perfetta, cerchi a raggi, interni in pelle nera molto bella e conservata, si guida molto bene, carrozzeria senza difetti, il cofano lungo da un tocco di prestigio. **BUY AND DRIVE!**



FIAT 1500 COUPE' PININFARINA 75CV, 01/1966, ARGENTO METALLIZZATO, interni in pelle cuoio perfetti, carrozzeria Conservata e curata, vano baule e motore senza difetti, libretto a pagine, italiana, solo 2 utilizzatori (il primo cliente quest'anno compie 100 anni). **HISTORY!**



LANCIA DELTA HF INTEGRALE TURBO 16V "ASI" 196cv 09/1990, "ONGHIA DISTRIBUZIONE APPENA FATTA", Nero metallizzato, sedili in alcantara PERFETTI, libretto service e garanzia Lancia uso e manutenzione, doppie chiavi, MODELLO ORIGINALE-NO REPLICHE. Solo 2 Proprietari, motore originale e carrozzeria bellissima. **TUTTA ORIGINALE dentro e fuori!**



PORSCHE 997 TURBO CABRIO 480cv Imm. 2007, SOLO 2 Utilizzatori, ITALIANA, Book Service con tutti i tagliandi Porsche, cerchi 19", frangivento, base sound, Navigatore sat, sedili con memoria, interni in pelle individuali, pdc, IMPECCABILE. **ROSSA!**



PORSCHE 996 CARRERA COUPE' 3.400cc ARGENTO METALLIZZATO, libretto service, motore n 96/01, book service completo, interni in pelle nera perfetti non usurati, clima automatico, solo 93.000km, carrozzeria in ottimo stato. **STUTTGART!**



PORSCHE 964 CARRERA 4 CABRIO, "ASI" 3.600cc 250cv 06/1991, BOOK SERVICE, uso e manutenzione, TARGA LUCCA, colore nero con interni in pelle Beige eccezionali, capote senza strappi in perfette condizioni, tutto il cruscotto, leve ed orologi dell'epoca sono Bellissimi. **CARRERA 4!**



BMW 633 CSI 04/1977 3.200 cc, VERDE METALLIZZATO, CONSERVATA, interni originali in pelle e tessuto verde = tono su tono, bagagliaio in perfette condizioni ancora con il suo porta attrezzi incassato nel portellone, motore in perfetto stato, Carrozzeria Incredibile, libretto siglabile, solo 70.500km. **BMW COUPE'!**



VOLKSWAGEN TRANSPORTER 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 Marroni NON RESTAURATI BELLISSIMI, porta posteriore scorrevole, libretto Service, Italiana, targata Parma. **INTROVABILE!**

Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.

Siamo aperti dal Lunedì al Venerdì, sabato su Appuntamento



335355594

VARIE

VARI MODELLI. Vendo o permuto tre moto d'epoca: Moto Guzzi 250 Astorino, Bianchi Bemina, Morini Corsaro, tutti con targhe originali, visibile a Capodimonte (NA), Tratt. ris.

3473151188

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

ATLAS

Fasce bianche applicabili ai fianchi pneumatici. Eleganti e durevoli. Prezzo del kit, 60 euro

3356507707

AUTORIMESSA

Autorimessa a Roma zona Pineta Sacchetti, posti 10. Accetto anche pagamento con auto d'epoca, visibile a Roma, 160000 euro

3355424000

BREDA

■ **740,** 1910, Nero, Locomotiva museo cede, visibile a Cormano (MI), Tratt. ris.



335355594

FIAT

■ **G 91 Y,** Mimetico, Caccia bombardiere ex Aeronautica Militare museo cede per cessata attività, visibile a Cormano (MI), 10000 euro



335355594

HANHART

DELTA E200, Nero, Vendo cinque cronometri nelle confezioni originali, con count-down, perfetti, 40 euro/cad.



3341977861

MARELLI

1920-1940, Magnete per moto Tipo BL, come nuovo, visibile a Lucca, Tratt. ris

3384566475

OZ

Per auto sportive anni 80, 4 cerchi in lega belli da 14" a 5 razze. Posso spedirli, 100 euro

3383391744

PER ALFA ROMEO 1750 GTC

■, 1932, Carrozzeria Touring completa museo vende per cessata attività, visibile a Cormano (MI), 10000 euro



335355594

PER ALFA ROMEO 2600 SPRINT

Motore completo, cambio, serbatoio, paraurti ant. e post, avantreno e ponte posteriore, Tratt. ris.

3355691282

PER ALFA ROMEO 6C 2500

1940, numero 2 coppe ruota anni 40-50 e staccabatteria nuovo in bachelite anni 50, visibile a Roma, Tratt. ris

3388432627

PER ALFA ROMEO ALFA 75 TURBO Q.V.

1990, Motore, tappezzeria, cofano posteriore e molti ricambi. Astenersi curiosi, visibile in provincia di Roma, Tratt. ris.

3403937715

PER ALFA ROMEO ALFASUD 1.3 5M

1982, Porte ant. e post. nuove, carburatore Weber doppio corpo revisionato, fanali ant. e post, cofani, paraurti post. ecc, visibili a Milano, Tratt. ris.

3249855385

PER ALFA ROMEO SPIDER ULTIMA SERIE

■, Per modelli anni 80 e 90, cofani, sedili, porte complete, paraurti anteriori e posteriori, minigonne e altro materiale, Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIA

Coppia di fanali posteriori completi, in buono stato, 35 euro

3383391744

PER ALFA ROMEO GIULIA GT

Materiale di meccanica e di carrozzeria vario, motori ecc. Preferibilmente in blocco, visibili in provincia di Como, Tratt. ris.

3386269192

PER ALFA ROMEO GIULIETTA

Particolari di meccanica e di carrozzeria prima serie. Email: paolo@classicvintagecar.it, Tratt. ris.

3494726359

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SPIDER

■, Paraurti, fanali, mascherine e minuteria. Per Duetto, GT e Giulia berlina, parti di carrozzeria e meccanica, sedili, cruscotti, autobloccante, alzacvetri, strumenti vari e altro materiale, Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SS E SPIDER

■, Coppia vetri porta destra e sinistra nuovi + ingranaggi alzavetro. Disponibilità anche per Spider 1300 e 1600, Tratt. ris.

3389369456

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTECLASSICHE

■ TELEFONA AL NUMERO: **02 82472560**

■ OPPURE MANDA UN E-MAIL A: **pubblicità@edidomus.it**



Paolini
www.paolini.it
Tel. 071 6620010

Interni d'Autore
new & old cars

INTERNI AUTO MAIELI

RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE
CONFORME NORMATIVE A.S.I.

MAIELI
Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)
Tel.: 0376 - 695105
Fax: 0376 - 695300
e-mail: maieli@inwind.it
www.interniautomaieli.com

nanni BOLOGNA
RICAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922
Fax 051/969855

www.fiat500sport.com

RICAMBI E ACCESSORI
SPORTIVI E CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650

**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

**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

F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegliana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/5290921
Tel. Mobile
0335/6868718 - 0336/669363

Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: 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

**CUSCINETTI
SPECIALI
E RARI
dal 1910**

051 6259282 - deghen@libero.it

Officina PROMOTORS
specializzati in

FIAT TRIUMPH

MINI COOPER **ALFA ROMEO** **MG**

Tel. 348 6959968

**RICAMBI
ROSSOCORSA**

VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA

www.ricambirossocorsa.it
info@ricambirossocorsa.it
Walter Bertolla mobile +393406502690

**PER CARBURATORI
AUTO
STORICHE**

CELL. 338-3146038

**MODENA
MOTOR
GALLERY**
26 e 27 SETTEMBRE 2015
Modena, Capitale dei Motori

**MOSTRA/MERCATO
AUTO E MOTO D'EPOCA ITALIANE**

In contemporanea:

- GRAN MERCATO DI ACCESSORI E RICAMBI
- LA STRADA DEGLI ARTIGIANI
- LA PIAZZA DEI PRIVATI

Vendi la tua auto o moto d'epoca!

ModenaFiere

Le mostre del 2015:
"Lo Storico Autodromo di Modena:
avventure di uomini, ingegno e motori"
"La Tecno di Bologna:
quando una piccola azienda sfida
il mondo delle competizioni"
"In ricordo di Juan Manuel Fangio"

Pacchetti speciali per i club a soli 39€ !!!

- ingresso a Modena Motor Gallery
- posto auto/moto d'epoca custodito all'interno dell'area fieristica
- assaggio dei prodotti tipici di Modena
- cadeau della manifestazione
- ingresso al Museo Enzo Ferrari
- visita alla Collezione Umberto Panini con assaggio di Parmigiano Reggiano

www.motorgallery.it
Tel. +39 059.4924794 - commerciale@motorgallery.it

Organizzazione e promozione:
Vision Up srl
ModenaFiere

Con il patrocinio di

Main Partner

SEGUICI SUI SOCIALI

PER ALFA ROMEO GIULIETTA, GIULIA E GIULIA GT

■ Motori vari 1315-102-106-530-526-548. Inoltre cerchi in acciaio e lega + ricambi vari, Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GTV 2000

Cupolino, cambio, Weber, tromboncini, candele, parafanghetti, manometri, maniglie, terminale diretto, visibili a Salerno, Tratt. ris.

3398069563

PER ALFA ROMEO GT DAL 1963 AL 1976

Ricambi di carrozzeria, meccanica, volanti ecc, visibili a Ravenna, Tratt. ris.

3381500621

PER ALFA ROMEO MONTREAL

Blocco ricambi nuovi. Telefonare ore pasti, visibili a Cuneo, 2000 euro

0171734584

PER CITROËN 11 TRACTION

Per modelli fino al 1950, manuale parti di ricambio completo, 25 euro

3383391744

PER CITROËN DS E DS CABRIOLET

Ricambi vari nuovi e usati, Tratt. ris.

3355945776

PER CITROËN SM

1970-1975, Ex proprietario di SM vende ricambi nuovi e d'occasione: kit guarnizioni motore, cinghie, pastiglie freni post, fari, calotta spinterogeno, puntine, 3 carburatori Weber ecc..

Elenco completo e prezzi su richiesta, visibili a Pesaro, Tratt. ris.

3296231824

PER FERRARI

■ Per modelli anni 70-80, ricambi di carrozzeria e motore, Tratt. ris.

3332186193

PER FIAT

Cuneo arresto vettura originale, in dotazione attrezzi Fiat del passato, 30 euro

3881936066

PER FIAT 1100

Manuale d'officina completo di tutte le parti, 25 euro

3383391744

PER FIAT 1100 B-E, 1500 6C

1935-1950, Parafanghi, cofani, portiere, fanali, scatole guida, sospensioni complete e altro, visibili a Sibari (CS), Tratt. ris.

3382540826

PER FIAT 1100 EL

1950, Numero 2 portatarga originali con fanale occhio di bue: uno per taxi, l'altro per berlina, visibili a Roma, Tratt. ris.

3388432627

PER FIAT 124

1974, Motore 2000 funzionante, cambio non compreso. No perditempo, visibile a Ancarano (TE), 1000 euro

3478494952

PER FIAT 126

Ricambi in blocco o singolarmente. Prezzo da vero affare, Tratt. ris.

3291332341

Ricambi vari, prezzo da vero affare, Tratt. ris.

329133234

PER FIAT 128 SPECIAL

Ricambi originali dell'epoca, di carrozzeria, tappezzeria, elettrici ecc, Tratt. ris.

3283787456

PER FIAT 131 CL

1981, Paraurti anteriore e posteriore in acciaio cromato e cantonali in gomma, come nuovi, Tratt. ris.

3703273453

PER FIAT 1500 6C

1935-50, Cofani, portiere, parafanghi, fari, vetri completi e altro, visibili a Sibari (CS), Tratt. ris.

3382340826

PER FIAT 2300 S COUPÉ

1966, Dispongo di 2 motori, uno Coupé, uno S Coupé, pronti all'uso, e ricambi vari, visibili a in Umbria, Tratt. ris.

329982144

PER FIAT 500

Due sedili anteriori 500 L perfetti 160 euro, 2 sedili anteriori tipo Fusina nuovi dell'epoca 500 euro, motore 500 R perfetto 550 euro. Tel. ore pasti, Tratt. ris.

3201169319

PER FIAT 500 A

1936, Motore completo, cambio, fasce nuove, due cerchi bordo tondo, marmitta corta inox, volano 84 denti, visibile a Roma, Tratt. ris.

3388432627

PER FIAT 500 B E C

1948-1954, Ammortizzatori nuovi, motori, cambi, vetri, cerchi, copri ruota di scorta, serrature e tanto altro, Tratt. ris.

3384566475

Enrico C. Alvisi
Auto d'epoca e di prestigio

CLASSICMOTOR

R. ROYCE CORNICHE CABRIO SINISTRA TARGA ITALIANA, MERAVIGLIOSA. € 52.000

R. ROYCE S. SHADOW II 1977 GUIDA ITALIANA SINISTRA. COLORI DA FAVOLA. PELLE BLUE. € 24.500

R. ROYCE S. SHADOW II 1977 INGLESE. ROSSA, UNICA CON PELLE BICOLORE AZZURRA. € 18.500

R. ROYCE S. SHADOW 1973 GUIDA ITALIANA SINISTRA. EUROPEA, VERDE ACQUA. STUPENDA. € 72.500

R. ROYCE S. SHADOW II 1977, INGLESE TETTO EVERFLEX. MERAVIGLIOSA. 2 PADRONI. € 17.500

R. ROYCE S. SHADOW II 1980 GUIDA A SINISTRA ITALIANA. VERDE SCURO. PELLE TABACCO. UNICA. € 23.000

BENTLEY TURBO R 1987 INGLESE. INIEZIONE, MERAVIGLIOSA FUORI E DENTRO. LAGOON. € 16.500

R. ROYCE S. SPIRIT 1982. ITALIANA TARGA ORIGINALE FO. MAI RESTAURATA. DA SOGNO. € 20.000

BENTLEY MULSANNÉ 5, 900 PRODOTTE. 1989. TARGA ITALIANA. COLORE DA SOGNO NORDIC BLUE. DA NON PERDERE. € 16.000

MERCEDES 500E 1991. AUTO DI 1 PADRONE, TRIP COMPUTER. STUPENDA E ORIGINALE. € 24.000

PORSCHE 912 ANNO 1968. UNA DELLE PIU' BELLE, CONDIZIONI STREPITOSE. ASI ORO. € 45.000

Assistenza meccanica e tagliandi. Vendita - acquisto - ricambi - restauro.
Via Rigosa, 42/A - 40069 Zola Predosa - Bologna - Italy Tel. +39.340.555.4546 mail: info@rollroyceclassicmotor.it www.rollroyceclassicmotor.it

TAPPEZZERIA CLASSICA
By Olmi
SPECIALIZZATA IN INTERNI
PER AUTO D'EPOCA
Interni Omologabili ASI
Via Bottai di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicbyolmi.it
e-mail: classicbyolmi@alice.it

2CV Palace
2CV PALACE srl
Via Regina Margherita, 125
20050 MACCHERO (MI)
cell. 347/5236601
tel./fax 039/2458508
e-mail: 2cv.palace@live.it
Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi,
restauro, revisioni e consulenze per 2CV e derivate
e tutte le utilitarie anni '60-'70-'80'

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

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

MAC RESTAURI
CITROËN D'EPOCA
0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Boito, 9
338 1757047 www.macrestauri.com

Pizzarelli Fausto
RICAMBI
E ACCESSORI
AUTO D'EPOCA
TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI
COMPLETI - CAPOTTES PEDANE ecc.
STEMMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA
REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portatile (0337) 569941

W&D RACING TEAM
Preparazione e Restauri
BMW Storiche e Moderne
Tel. 0549 900 710 - info@wdrt.com
www.wdrt.com

STUDIO NICOLINI BRUNO SNC
Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
e-mail: nicolini@sermetra.it
Pratiche automobilistiche ad elevato
grado di difficoltà

NPM CITROEN 2CV SERVICE
Ricambi per 2cv, dyane e mehari

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.



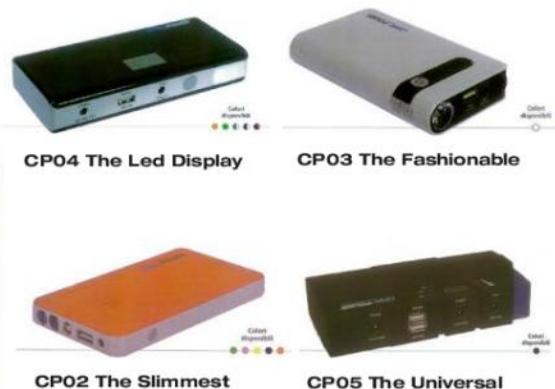
Tutto ciò che serve alla tua Citroen

- 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

FoxilFree Srl ENERGIE RINNOVABILI **CAR POWER JUMP STARTER MULTIFUNZIONALE**

Prodotto esclusivo, Car Power è uno Starter multifunzionale in grado di avviare mezzi di qualsiasi tipo: auto, moto, barche a motore, motoslitte con batteria a 12V. Inoltre, grazie al cavo multipresa può ricaricare smartphone, tablet, PC, lettori MP3 e MP4, Play Station. E' dotato di una pratica luce di emergenza a 3 livelli: illuminazione, strobo ed emergenza. Le dimensioni minime ed il peso ridotto gli permettono di essere utilizzato con semplicità ed in ogni situazione.



FOXILFREE SRL Energie Rinnovabili

Via San Pietro Dossello, 34 - 46041 Asola (MN) - info@foxilfree.it - www.foxilfree.it
Fax +39 030 5100061 - Tel +39 0376 720007 - P.IVA IT 02619900984

PER FIAT 500 C, 1400 E 1100

Cric, manovelle, ruote, zeppe, maniglie, serrature, vetri, Tratt. ris.

3384566475

PER FIAT 508

1933-1934, Semiassi, motorino d'avviamento, testata e altro, Tratt. ris.

3406432652

PER FIAT 600

Cofano posteriore nuovo. Telefonare ore pasti, Tratt. ris.

3277318150

PER FIAT, ALFA ROMEO E LANCIA

1935-1970, Targhe e libretti auto radiate, per uso collezione. Manuali uso e manutenzione, visibili a Massa, Tratt. ris.

3384566475

PER FIAT, LANCIA E AUTOBIANCHI

1930-1985, Uso e manutenzione, cataloghi ricambi e manuali d'officina per vari modelli. Singolarmente o in blocco, Tratt. ris.

3282624453

PER INNOCENTI MINI MINOR

1970, Tappetini originali e sovrappetiti Everest, parabrezza, cofano anteriore, testata, carburatore. visibili a Roma, Tratt. ris.

3388432627

PER INNOCENTI MINI MK1, MK2, T

1965-70, Sedili, pannelli, padiglione, cric, scatola filtro aria, fanalini, paraurti, ruote e molto altro, visibili a Bologna, Tratt. ris.

3336467893

PER JAGUAR

Statuina a doppia cromatura, modello grande, più un'altra più piccola per la X, visibili a Salerno, Tratt. ris.

3336934881

PER LANCIA

Coppa ruota Aurelia nuova, cornici fari Fulvia berlina, volante e paraurti Ardea quarta serie, Tratt. ris.

3881936066

PER LANCIA AURELIA B21

1950-51, Manometro dell'olio in ottime condizioni, visibile a Grosseto, 500 euro

3290454819

PER LANCIA FLAVIA COUPÉ

Lunotto senza il minimo graffio, pari al nuovo, visibile a Pescara, 150 euro

330431411

PER LANCIA FLAVIA COUPÉ E SPORT

Strumenti e cruscotti nuovi, visibili a Treviso, Tratt. ris.

3356129140

PER PORSCHE

■ Telo copri-auto per 356 e 911 tutti i modelli, tessuto di qualità doppio strato, anti-graffio e umidità, 180 euro

3382967592

PER PORSCHE 911

Ricambi vari rimanenza restauro, Tratt. ris.

3378843998

PER PORSCHE 911 CABRIOLET

Supporto murale e telo copertura per hardtop. Invio foto, visibile a Monza, 400 euro

3936590196

PER PORSCHE 911 E 930

Ricambi vari privatamente vendo: motore e cambio 2.7 ottimo ecc, Tratt. ris.

0143879078

PERSONAL

Volante con corona in pelle nera, nuovo, diametro 39 cm. Vedere pubblicità dell'epoca, 60 euro

3881936066

RALEIGH

ROYAL ROADSTER, 1975, Verde, Bici da donna 26", usata poco, acquistata nuova negli anni 70, visibile a Roma, Tratt. ris.

3388432627

RIVISTE VARIE

Vendo Ruoteclasse dal 1987 al 2014 (anche annate singole), Autosprint dal 1963 al 2014, Rombo dal 1981 al 2001, Auto d'Epoca, La Manovella etc, Tratt. ris.

3332493694

TIPP

■ **TRAM**, 1918, Verde, Tram funzionante museo cede, visibile a Comano (MI), Tratt. ris.



335355594

VARIE

Carburatori vari per auto d'epoca. Athos Martina, visibili a Torino, Tratt. ris.

3383146038

30th rievocazione storica della

Stella alpina

10 - 11 - 12 luglio 2015
Trento - Alta Badia - Trento

www.scuderiatrentinastorica.it

Modellini auto da edicola scala 1:43, alcuni con fascicolo, altri senza, Da realizzo

3291332341

Prestigiosa collezione di circa 2500 modelli 1:43 ante 1995, serie complete o quasi marche Spot-on, Maerklin, Dinky Toys, Solido, Politoys, Mercury, AMR, Bosica, Tameo ecc. Prezzo adeguato, Tratt. ris.

090361924 o 3358079791

Stock ricambi auto anni 70: cerchi in lega e in acciaio ecc. Invio lista dettagliata, visibile a Trento, Tratt. ris.

336452826

COMPRO AUTO

ALFA ROMEO

GIULIA GT JUNIOR, Privato compra auto d'epoca Alfa Romeo Giulia GT Junior o Fiat Dino da restaurare, anche senza documenti, qualsiasi condizione. Pagamento veloce. Inviare foto e prezzo a comproauto79@gmail.com, Tratt. ris.

3332303451

ALFA ROMEO E PORSCHE

VARI MODELLI, Vetture d'epoca gruppo di amatori compra. Massima serietà, saldo immediato, Tratt. ris.

3393691737

BMW

3388641668

728I O 730I, 732I, 733I, 745I, 1980-84, Bianco o blu o altro, Serie 7 in buono stato con interni chiari. Telefonare ore pasti, quotazione Ruoteclassiche

3491484480

LANCIA

DELTA HF TURBO I.E., 1991-92, Rosso, grigio, bianco, In eccellenti condizioni, inurata, unico proprietario. Pagamento in contanti, Tratt. ris.

3398400771

LAWIL

VARZINA, Piccola jeep costruita a Varzi (PV), in varie versioni cabrio, chiusa, camioncino e cassonato, con motori benzina e diesel di varie cilindrate, Tratt. ris.

3388433849

MERCEDES

280 CE (W114), indifferente, Solo versione con cambio automatico e solo se perfetta, Tratt. ris.

0033611507411

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO CABRIOLET (TYP 15), 1961-69, indifferente, Modello 6V anni 60 acquisto. Email acuandre@libero.it. Parma, visibile a Parma, coerente

COMPRO VARIE

LIBRO ALFA ROMEO

Libro Alfa Romeo Zagato: Giulietta SZ e Giulia TZ di Marcello Minerbi. Email: mitia.quagliano@gmail.com, Tratt. ris.

3404839620

PER ALFA ROMEO GIULIA GT JUNIOR

Mozzo per volante Personal-Nardi, Tratt. ris.

3881956066

PER FERRARI

Libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, brochure, annuali e foto, fino agli anni 80, Tratt. ris.

3283056562

PER LANCIA APPIA VIGNALE

1960, Cerco vetro parabrezza dimensioni 135 x 53 cm, Tratt. ris.

3355987669

PER LANCIA AURELIA B21

1951, Sospensioni posteriori (ammortizzatori). Valuto offerte, Tratt. ris.

3290454819

PER LANCIA FLAVIA E FLAMINIA

Cerco cric originale completo di leva a cricchetto. Foto a giusnenci@libero.it, Tratt. ris.

3492576456

RVISTE VARIE

Compro Autosprint dal 1967 al 1969, Motor Italia, Ruoteclassiche, Quattroruote e Speciali Domus, libri e riviste sulla Ferrari, Motociclismo dal 1914 al 1970, Tratt. ris.

3472303761

VARIE

Automobili anni 60-90, Dinky, Corgi, Minichamps, BBR ecc, scala 1/43, 1/18, obsolete, kit, diecast. Cerco sempre collezioni. email: enrico.sardini@gmail.com, Tratt. ris.

022367505

Fregi di auto italiane, Tratt. ris.

3348216800 o 3386698789

Trenini, macchinine e giochi in latta Maerklin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi Toys, Schuco ecc, Tratt. ris.

3466800367

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

Autodromo di Imola

11-12-13 Settembre 2015



Organizzazione
CROME SERVICE s.r.l.

Club Romagnolo
Auto Moto d'epoca

Città di Imola



39^a

IMOLA

mostra[®]

scambio

2015



IMOLA
AUTODROMO ENZO E BINO FERRARI

FONDAZIONE
Cassa di Risparmio di Imola

INCONTRO CON ESPOSIZIONE E SCAMBIO
DI ACCESSORI D'EPOCA E RICAMBI
DI AUTO - MOTO - CICLI

ESPOSITORI

SOLO CON PRENOTAZIONE

Entrata riservata Curva Rivazza
(seguire indicazioni per Rimini)

ORARIO

VENERDÌ 11 SETTEMBRE

ore 7,00 / 17,00

SABATO 12 SETTEMBRE

ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 13 SETTEMBRE

ore 7,00 / 18,00

VISITATORI

Ingresso principale Viale Dante
e ingresso sotto le tribune
Nuovo ingresso Variante Alta

ORARIO

VENERDÌ 11 SETTEMBRE

ore 13,00 / 18,00

SABATO 12 SETTEMBRE

ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 13 SETTEMBRE

ore 7,00 / 18,00

agenzia
viaggi
santerno

PRENOTAZIONI ALBERGHIERE

Ufficio Gruppi - Incoming
Via Melloni, 21 - 40026 IMOLA (BO) - ITALY
Tel. +39 0542 35850 - 32372
Fax +39 0542 23882
patty@viaggisanterno.com

Prenotazione pacchetti completi per alberghi, escursioni e visite guidate ad Imola e dintorni.



**Gli autocarri che accederanno alla mostra
non dovranno essere di massa complessiva,
a pieno carico, superiore ai 50 q.li**

Il materiale esposto dovrà essere inerente all'oggetto della Mostra Scambio

EDIZIONE 2015

L'accesso alla mostra è consentita
esclusivamente agli espositori
con prenotazione

- gli espositori che già hanno usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club
- coloro che intendono prenotare spazi per la prima volta possono farne richiesta tramite

- FAX: 0542 698315

- E-MAIL: mostrascambioimola@crome.it

Il parcheggio antistante l'ingresso della Rivazza sarà aperto venerdì 11 settembre alle ore 7 e riservato ai soli espositori muniti di pass.

INGRESSO VISITATORI

Euro 10,00 per persona (biglietto valido per una sola giornata)

BANCA
DI IMOLA S.p.A.
Gruppo Bancario Cassa di Risparmio di Ravenna S.p.A.

FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO
DI RAVENNA

www.mostrascambioimola.it



Fiat 500 Vintage '57

In pista si difende
Il piccolo due cilindri turbocompresso nella versione da 105 CV regala alla 500 Vintage una piacevole brillantezza, quasi inaspettata.

FOTO DI ALESSANDRO BARTELETTI

Fa il verso alla Nuova 500 di 60 anni fa. Quindi il bicilindrico è d'obbligo

La Fiat 500 piace. Centrando gli elementi stilistici più significativi che le permettono di legarsi a doppio filo all'indimenticata Nuova 500 del 1957, si è guadagnata una buona schiera di fan che continuano a preferirla a modelli magari più pratici ed economici, ma senz'altro meno appaganti per un appassionato. Fiat ha deciso di calcare la mano sul piano della nostalgia con la versione Vintage '57, disponibile con il 1200 quattro cilindri da 69 CV, con il 900 due cilindri da 85 e 105 CV e con il 1300

Multijet Diesel da 95 CV. Interno in pregiata Pelle Frau color tabacco e avorio, cerchi Vintage in lega da 16 pollici color bianco e cromo con loghi Fiat in stile retrò (come sul volante), tetto, fascia centrale della plancia e vari dettagli bianchi sono le peculiarità che distinguono la Vintage '57 a colpo d'occhio. E che bastano per creare un'immagine ancor più emozionale rispetto alle altre 500. La Vintage si può scegliere in dodici tinte differenti fra pastello e metallizzate, ma noi consigliamo i colori più in sintonia

con lo spirito della macchina, come l'Azzurro Volare delle foto o il Verde Latte-Menta. Per portarsi a casa una Vintage '57 possono bastare, con la motorizzazione base, 16.500 euro. Ma non è quella la versione da preferire, non solo e non tanto perché il 1200 da 69 cavalli non è un fulmine di guerra; il 900 Twin Air dona sì alla vettura una briosità assai gradevole ma, soprattutto, porta con sé un vero tocco di magia: quando sale di giri, il suo sound è quello del 1957!

Fulvio Zucco



Il salotto buono

L'interno prevede sedili rivestiti in Pelle Frau, così come il volante, il pomello del cambio e i pannelli laterali (in alto). I cerchi in lega old style (sopra) sono specifici.



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore trasversale Due cilindri in linea Cilindrata 875 cm ³ Turbocompressore Potenza 105 CV a 5500 giri/min.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio manuale a 6 marce.
Dimensioni e peso	Lunghezza 3550 mm - Larghezza 1630 mm Altezza 1490 mm Peso in ordine di marcia 930 kg.
Prestazioni	Velocità 188 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 10 secondi Consumo medio 4,2 l/100 km.

PRODUZIONE 100% MADE IN ITALY
E SVILUPPO

≡ TRADIZIONE ITALIANA ≡

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA FRA®

i cosmetici per la vostra auto



MAIN SPONSOR

SUMMER MARATHON



11-12-13-14 Giugno 2015

SALÒ-LAGO DI GARDA-PONTE DI LEGNO-CUORE DELLE ALPI



www.auto-spa.it



#DontCrackUnderPressure



TAG Heuer

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



MONACO CALIBRE 12

Steve McQueen's legacy is timeless. More than an actor, more than a pilot, he became a legend. Like TAG Heuer, he defined himself beyond standards and never cracked under pressure.