ED EditorialeDomus

PERIODICO MENSILE N° 325 **GENNAIO 2016** (ITALY ONLY)

RUOTECLASSICHE

MODENA MOTORI QUI SI RICOSTRUISCONO OPERE D'ARTE • **AI PIEDI DEI PILOTI** LE SCARPE DI "CICCIO" FATTE A MANO

ruoteclassiche.it

SPECIALE
ABARTH

1000 E 2000 SPORT IN PISTA
CON ARTURO MERZARIO

I SEGRETI DELLO SCORPIONE
DALLE ORIGINI AL NUOVO REPARTO "CLASSICHE"



LE AUTO DEL MESE
FORD THUNDERBIRD
MERCEDES-BENZ 300 SEL 3.5
CITROËN VISA CHRONO
FIAT RITMO 105 TC



PEZZI UNICI
LANCIA AUGUSTA FARINA
DAL RESTAURO CONSERVATIVO A PEBBLE BEACH PER QUESTA COUPÉ FUORISERIE DEL 1935

MERCATO
TUTTI I PREZZI AGGIORNATI DI 7000 MODELLI FINO AL 1996

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA•FRA®

i cosmetici per la vostra auto

MAIN SPONSOR

WINTER MARATHON

MADONNA DI CAMPIGLIO

DAL 21 AL 24 GENNAIO 2016

GUARDA IL VIDEO DELL'EDIZIONE 2015



www.auto-spa.it

Testati nelle condizioni più estreme



Il patrimonio delle storiche certificate

In un momento storico in cui l'automobile moderna fatica a essere considerata più sexy di una lavatrice con le ruote (con le doverose eccezioni, ovvio) e dopo che diverse Case hanno provato a sfruttare l'immagine del proprio passato per mettere il turbo alle vendite, un nuovo trend si sta facendo largo tra i giganti dell'auto: fare business con le "classiche". Perché lasciare campo libero ai soli artigiani e commercianti che si sono fatti carico di diventare i referenti assoluti dei collezionisti? Il piatto è ricco, e va condiviso. Così, ecco che sull'affaire storico stanno arrivando un po' tutti. La prima è stata la Mercedes-Benz che, una ventina d'anni fa, diede vita al reparto Classic Center, che restaura e certifica l'originalità delle auto di ieri con la Stella a tre punte. Oggi Mercedes Classic ha allargato il giro di affari, occupandosi con All Time Stars anche della vendita. Tra le italiane, la prima a seguirne la strada, un decennio fa, è stata la Ferrari.

Spulciando tra i preziosi archivi di Casa, il reparto "Classiche" rimette in forma, ristampa pezzi e certifica qualsiasi Cavallino con almeno venti primavere sul libretto. Gli esemplari che nel tempo hanno smarrito larga parte dell'originalità possono anche vedersi sbattere in faccia i cancelli di Maranello, come può capitare invece che monumenti assoluti come una 250 GT SWB escano in condizioni immacolate, dopo minuziosi interventi di recupero. Bene, che l'affare ci sia e sia ghiotto lo hanno dimostrato poi l'arrivo di, in ordine alfabetico: Aston Martin, Jaguar, Lamborghini, Land Rover, Maserati e Porsche. Peugeot, Renault e VW sono forti sui ricambi. E non è finita. Lo scorso novembre è stata inaugurata Officine Abarth Classiche. Anche lo Scorpione, a cui dedichiamo la copertina con due magnifiche Sport guidate da Arturo Merzario, si occuperà del restauro e della certificazione delle ancora circa 5000 "vere" Abarth esistenti. E, dalle parole degli uomini di FCA, dovrebbe essere solo la testa di ponte, a cui faranno seguito analoghe attività per Alfa Romeo, Fiat e Lancia. Insomma, dopo il rilancio del museo di Arese, sembra che a Torino si voglia rivolgere attenzione al patrimonio heritage. Staremo a vedere. Teniamo le dita incrociate.

P.S. Mentre stiamo chiudendo le ultime pagine di questo numero, ci giunge la notizia della vendita della Pininfarina agli indiani. Non è più tricolore l'azienda che più di ogni altra ha scritto capitoli superbi dello stile italiano e della storia automobilistica. Gli interrogativi sul futuro del made in Italy a quattro ruote si moltiplicano. Per incarnare il ruolo di testimoni attivi del nostro patrimonio, da febbraio rilanceremo in edicola la collana "I capolavori dello stile" con tre nuovi volumi: Touring, Zagato, Ghia + Vignale. Perché la memoria resti viva. Buon anno a tutti!

David Giudici
@davgiud



facebook.com/RuoteclassicheIT

instagram.com/ruoteclassiche/

twitter.com/ruoteclassiche/



DA NON PERDERE

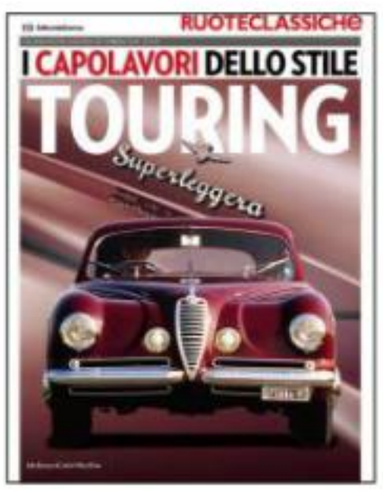
52 SPECIALE ABARTH
LE AUTO, GLI UOMINI, IL RESTAURO
Ampio spazio al marchio dello Scorpione, con la prova in pista (nelle mani di Arturo Merzario) di una Fiat Abarth 1000 SP e una 2000 Sport Spider. Poi la nascita di "Abarth Classiche" e i ricordi di chi ha lavorato con il fondatore.

36 REGINE DEL PASSATO
SCULTURA YANKEE
Ford Thunderbird Convertible (1960), ovvero tutti gli eccessi del design americano dell'epoca, mitigati in questo caso da gusto e originalità. Carrozzeria a 4 posti, più imponente di quella spider delle precedenti versioni.

74 TEST A TEST
LA RIVINCITA DELLE NORMALI
Citroën Visa Chrono vs Fiat Ritmo 105 TC: negli anni 80 bastava poco per trasformare una paciosa utilitaria in una piccola "scheggia bruciasemafori". Ecco in che cosa ci hanno convinto.

IL MONDO DI RUOTECLASSICHE

DAL MESE PROSSIMO TRE NUOVI VOLUMI DE **"I CAPOLAVORI DELLO STILE"**



IN EDICOLA A FEBBRAIO
Sarà dedicata all'atelier milanese Touring la prima delle tre nuove uscite de "I capolavori dello stile". Seguiranno i volumi su Zagato (a marzo) e quello su Ghia e Vignale (ad aprile): riccamente illustrati, a 9,90 euro l'uno, insieme con Ruoteclassiche.



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



L'ECCELLENZA LORO PIANA CORRE VELOCE.

Grazie al Loro Piana Classic Car Team per un 2015 strepitoso.

Dopo un anno coronato da straordinari successi, tra cui Winter Marathon, Stella Alpina,
Gran Premio Nuvolari, Targa Florio solo per citarne alcuni, è arrivata un'altra grande vittoria:
il trionfo alla Festa Mille Miglia di Tokyo per la scuderia Loro Piana Classic Car Team.
Una squadra di piloti formidabili, che Loro Piana ringrazia e celebra con orgoglio.
Un traguardo prestigioso, raggiunto da chi guida
sempre e solo verso l'eccellenza.

Loro Piana

www.loropiana.com

SOMMARIO

AUTOMOBILI

REGINE DEL PASSATO
36 Ford Thunderbird Convertible 1960

IMPRESSIONI
42 Ford Thunderbird Convertible 1960
44 Mercedes-Benz 300 SEL 3.5 1969

NATE PER CORRERE
52 Fiat Abarth 1000 SP 1966
Fiat Abarth 2000 Sport Spider 1968

PEZZI UNICI
68 Lancia Augusta Coupé Aerodinamico Speciale Stabilimenti Farina 1935

TEST A TEST
74 Citroën Visa Chrono 1983
Fiat Ritmo 105 TC 1982

CLASSICHE DOMANI
178 Mini Clubman Cooper S 2015

STORIA E COSTUME

INCONTRI RAVVICINATI
60 Lorenzo Avidano, Stefano Iacoponi, Sergio Seccatore
114 Francesco Liberto

LE CASE PER VOI
66 Officine Abarth Classiche

ANNIVERSARI
84 Gli anni col 6

CALENDARIO
92 La stagione 2016

PILOTI
98 Mario Dalla Favera

SPECIALISTI
102 Modena Motori

LE NOSTRE INIZIATIVE
108 Meet the Masters of Italian Car Design







Periodico mensile
Gennaio 2016

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

DIRETTORE RESPONSABILE
David Giudici

ART DIRECTOR
Stefano Tosi

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

IMPAGINAZIONE
Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi

SEGRETERIA DI REDAZIONE
Roberta Ermolli, Maria Teresa Tricarico

COLLEZIONE QUATTRORUOTE
Federico Robutti

HANNO COLLABORATO
Alessandro Barteletti, Massimo Delbò, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Bruno Gerolimetto, Alessandro Giudice, Corrado Lopresto, Paolo Mazzetti, Gilberto Milano, Marcello Minerbi Maurizio Schifano, Alvise Marco Seno, Tiberio Timperi, Marco Visani

FOTOGRAFIE
Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Barteletti, Alessandro Bianchi, Paolo Carlini, Roberto Carrer, Laura Laurenti, Thomas Maccabelli, Simone Romeo, Daniele Russo, Maurizio Schifano, Massimiliano Serra, Jonathan Sharp, Wolfango, Fulvio Zucco
Copertina: Massimiliano Serra

DISEGNI
Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Stefano Tartarotti

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati di uso redazionale è Editoriale Domus SpA.
Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, telefonando al n. 02 82472459.
E-mail: responsabiledati@edidomus.it.

spaliuto.ch

PASSIONE CARACCIOLA®

SUPPORTED BY

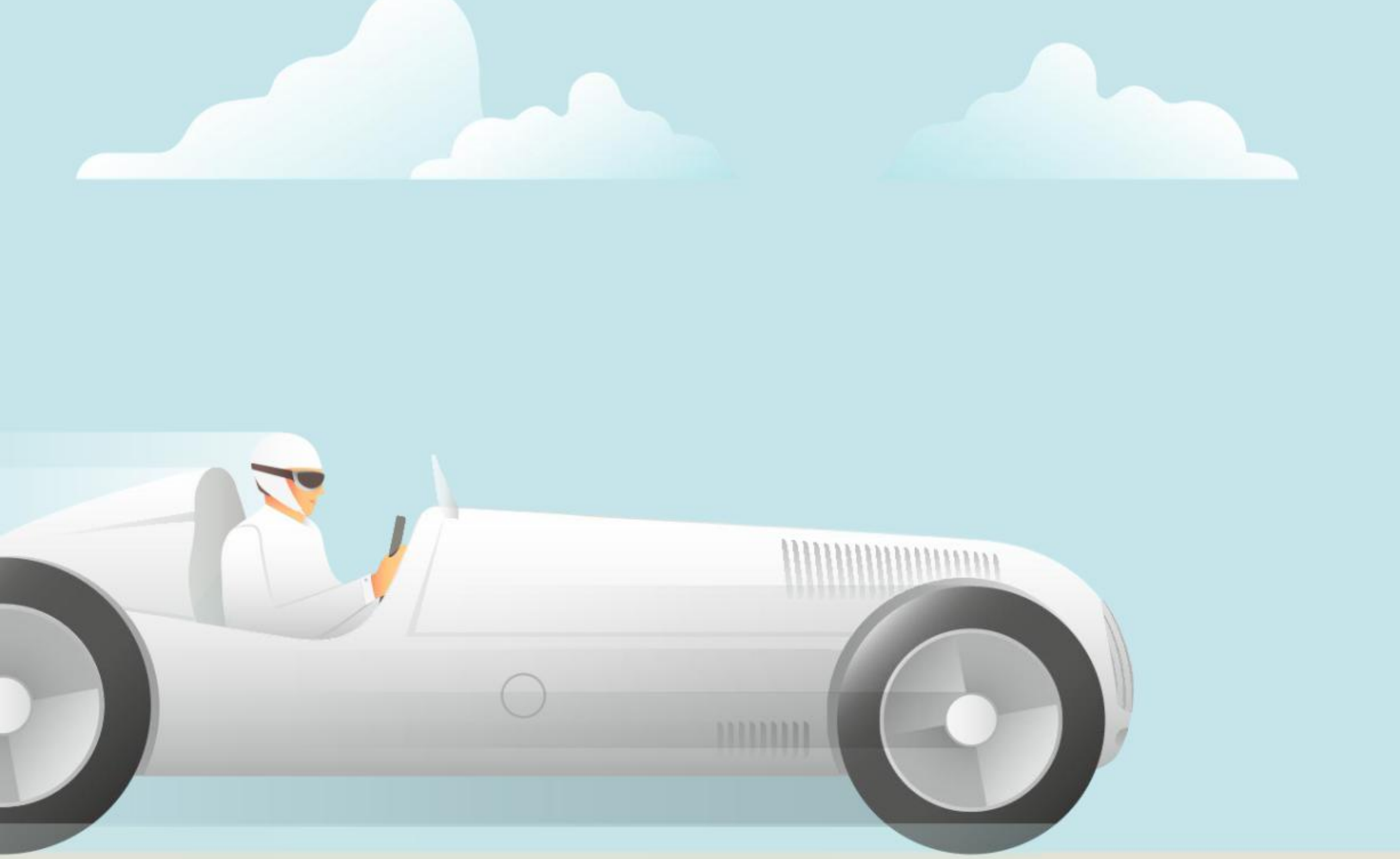
Mercedes-Benz

2ª EDIZIONE

15 - 19 GIUGNO 2016

AUF DEN STRASSEN DES MYTHOS

ZÜRICH • BERN • ANDERMATT • LUGANO



WWW.PASSIONE-CARACCIOLA.COM

MAIN SPONSORS

Julius Bär

IWC SCHAFFHAUSEN

mechatronik
The Spirit of Classic

PREMIUM

Santoni

TECHNICAL

VALSER

Roberto Mercuri
QUALITY CARCARE
Est. 1991

EMMA

SOMMARIO

TUTTOCLASSICO

TECNICA

82 Differenziale autobloccante





MERCATO

VENDITE ALL'ASTA

124 RM Sotheby's e Bonhams

IL POLSO DEL MERCATO

128 Ventenni da curare

QUOTAZIONI

130 Dieci gradi di valore

153 I prezzi dei veicoli industriali e commerciali

154 I prezzi delle auto americane

VENDO&COMPRO

156 Un ponte fra la domanda e l'offerta

RUBRICHE

CALENDARIO

3 **Editoriale** Il patrimonio delle storiche certificate

8 **Flashback** Benz Patent Motorwagen

12 **Fatti e persone**
Raccontateci la vostra Topolino, International Historic Motoring Awards, Norman Dewis, Libri, Motoring art, Automobilia, Ruotine Classiche

32 **Posta**

34 **Photobox**

120 **Ci vediamo al club**

172 **Indice** 2015



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: Comunicaredi 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 Zapparoli Andrea & C., via G. Dalla Bona, 4a 37138 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004
Emilia Romagna: Massimo Verni Pubblicità, via San Pier Tommaso, 18/3 (int. 4) 40139 Bologna, tel. 051 544145 fax 051 7456932.
Toscana, Marche e Umbria: L.P Communication, via San Marcellino 13, 50126 Firenze, tel. 055 6800508 fax 055 6814225.
Lazio e Campania: Interspazi, via Lorenzo Valla, 38/A 00152 Roma, tel. 06 5806368-5819853, fax 06 5899492.
Sardegna: Giampiero Apeddu, via S'Arrulloni, 28 09126 Cagliari, tel. 070 43491.
Per le restanti regioni contattare: tel. 02 82472253
AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:
Link Media s.r.l. Tel. 02 34934464 e-mail: valeria@link-media.com - linkmedia@link-media.com.

ABBONAMENTI ITALIA
Numero verde 800-001199
(da lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, sabato dalle 9 alle 17.30)
fax 02 57316421 - E-mail: uf.abbonamenti@edidomus.it
Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90 contributo spese spedizione).
Modalità di pagamento:
Carta di credito (American Express, CartaSì, 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 € 94,00
Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00; 2) Africa/North & South America/Asia € 135,00; 3) Oceania € 157,00.
Payment method:
By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
Nank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT26I, 03069, 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

UFFICIO VENDITE ITALIA
uf.vendite@edidomus.it
tel. 02 57316431 - fax 02 57316421

Un numero: € 5,50. - Fascicoli arretrati: € 7,90.
Modalità di pagamento:
Contrassegno (contributo spese di spedizione € 1,95)
Carta di credito (American Express, CartaSì, 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: € 7,90 (postal changes not included).
Payment method:
By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
Bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT26I, 03069, 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, si informa che il Servizio abbonamenti e vendite è completamente gestito da MMC Service Srl, via Pietrasanta, 14 - 20141 Milano, che è responsabile del trattamento dei dati. Titolare del trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in Rozzano (MI), via Gianni Mazzocchi 1/3, Cap 20089. Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti previsti all'articolo 7 del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali telefonando allo 02 82472459, E-mail: responsabiledati@edidomus.it.

PER L'ITALIA
Distribuzione S.O.DI.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A., Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 660301 telefax 02 66030320.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION
A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA
Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)
Tel. 02 5753911 - Fax 02 57512606

Fotolito: AG Media
Via Ludovico D'Aragona, 11 - 20132 Milano

Stampa: Rotolito Lombarda S.p.A.
Via Sondrio, 3 - 20096 Seggiano di Pioltello (MI)

Copyright 2015 : Editoriale Domus S.p.A. Milano.
È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto della pubblicazione senza autorizzazione dell'editore.
Registrazione del Tribunale di Milano n. 709 del 26/10/1987.

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



Comincio da tre

130 anni fa, il 29 gennaio, il brevetto della prima "automobile". È l'inizio di un altro mondo...



L'infanzia dell'automobile? Ma un triciclo, ovvio. Poteva essere altrimenti? Risposta: sì, forse. Ma andiamo con ordine.

È il 1886 quando Karl Benz (1844-1929), vulcanico ingegnere tedesco, ha la brillante intuizione di realizzare un mezzo di trasporto che non necessiti di trazione animale, ma neppure delle voluminose caldaie che contraddistinguono i veicoli sviluppati, qualche anno prima, dai colleghi francesi Leon Bollée e De Dion-Bouton. L'idea del progettista di Karslruhe gira tutta attorno alle parole "leggerezza" e "maneggevolezza" (caratteristiche che i catafalchi a vapore non riescono neppure lontanamente a garantire). La quarta ruota però appare subito un problema, per la difficoltà di far sterzare in modo fluido ed efficiente l'asse anteriore, per cui Benz si vede costretto a ripiegare su tre.

Il 29 gennaio, all'Ufficio Brevetti dell'Impero Germanico, viene registrata con il n. 37435 la "Patent Motorwagen", quella che a tutti gli effetti passerà alla storia come la prima "autovettura" costruita.

Tecnicamente è un bebé prodigio, un autentico laboratorio viaggiante di soluzioni d'avanguardia, nonché prima applicazione congiunta - su un veicolo - di: un carburatore; un sistema di raffreddamento ad acqua; un sistema di accensione elettrica; un sistema di sterzatura; un telaio tubolare.

Curiosamente, però, non dispone di un serbatoio, tanto che il primogenito di Benz, Eugen, durante i collaudi è costretto a seguire a piedi la vettura per rabboccare la vaschetta di cui è dotato il carburatore ogni volta che si esaurisce la benzina. Che poi benzina non è, trattandosi di "ligroina", un liquido altamente infiammabile che si trova solo in farmacia!

Il motore, un monocilindrico di 577 cm^3, eroga 3/4 di cavallo, a 400 giri/min.

Dal 1886 al 1893 vengono sviluppate da Benz due ulteriori versioni migliorative, che portano la cilindrata fino a 1660 cm^3 e la potenza alla soglia fatidica dei 3 CV. La velocità è da adrenalina pura: nei paraggi dei 16 km/h.

In otto anni, ne vengono costruiti 25 esemplari, uno più performante dell'altro (anche se la gloria spetterà solo al n. 1, che nel 2011 l'Unesco inserisce nell'elenco delle Memorie del Mondo). Nel 1894, l'avventura della Motorwagen si esaurisce per lasciare spazio alla Benz Velo, e con lei alla comparsa della quarta ruota. Ma questa è un'altra storia... **Dario Tonani**





Per due gentiluomini evoluti
Di una modernità che lascia sconcertati, per l'epoca: è la prima pubblicità di una... automobile "con alimentazione a petrolio, benzina, nafta". Come dire, entriamo da oggi nel futuro. In alto, la replica della prima versione della Motorwagen del 1886. Nella foto grande, Karl Benz sulla sua creazione.





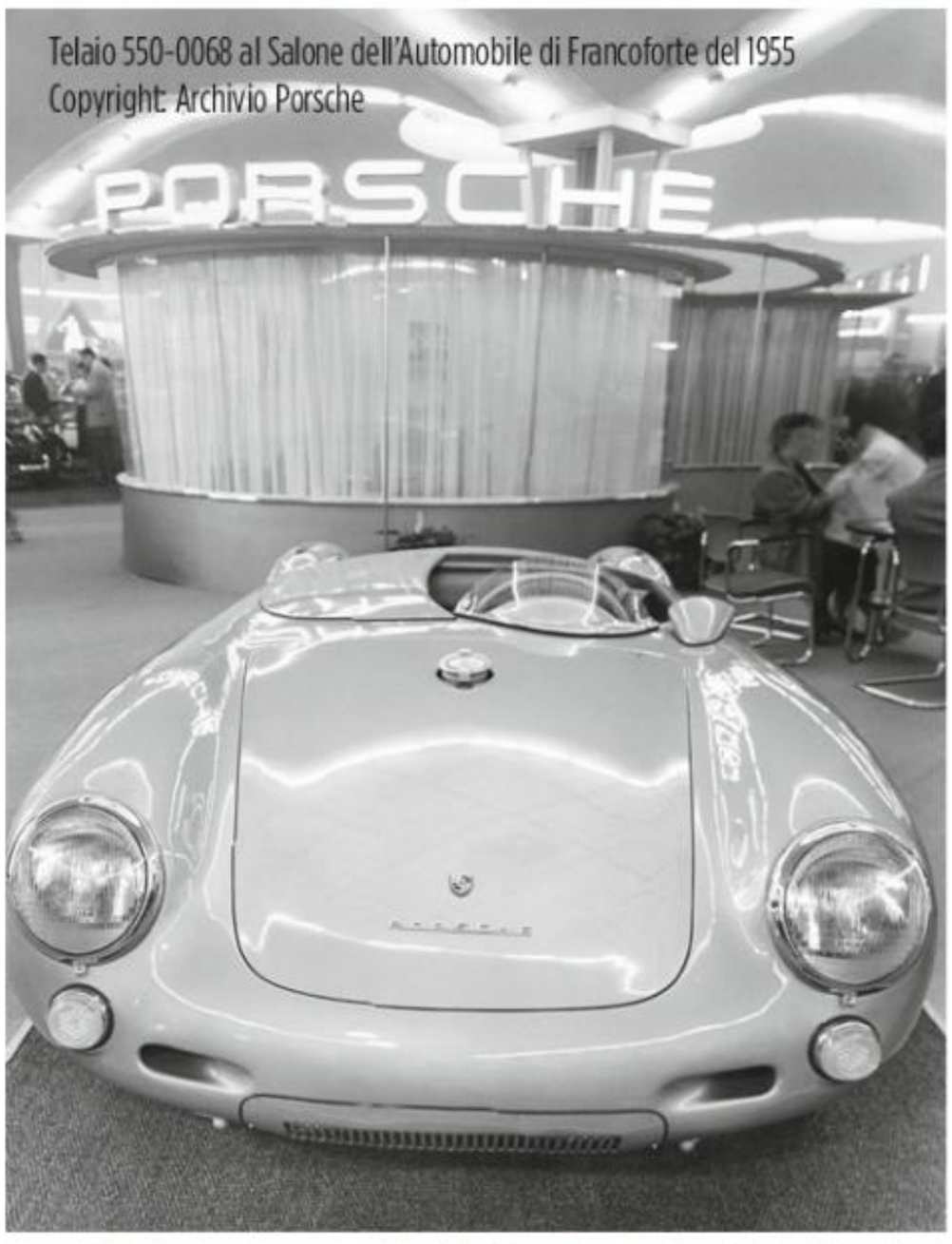




2004 Ferrari Enzo Telaio no. 135564
1951 Alfa Romero 6C 2500 SS Villa d'Este Telaio no. 915910
1955 Porche 356 Pre-A Speedster Telaio no. 80389
2007 Mercedes-Benz SLR Mclaren Telaio no. 391
1955 Porche 550 Spyder Telaio no. 550-0068
1955 Mercedes-Benz 300 SL Ala di Gabbiano Telaio no. 198.040.5500272
1974 Maserati Bora 4.9 Telaio no. AM117/49-US 0720
1989 Ferrari F40 Telaio no. 80161; Venduta nuova a Stefano Casiraghi

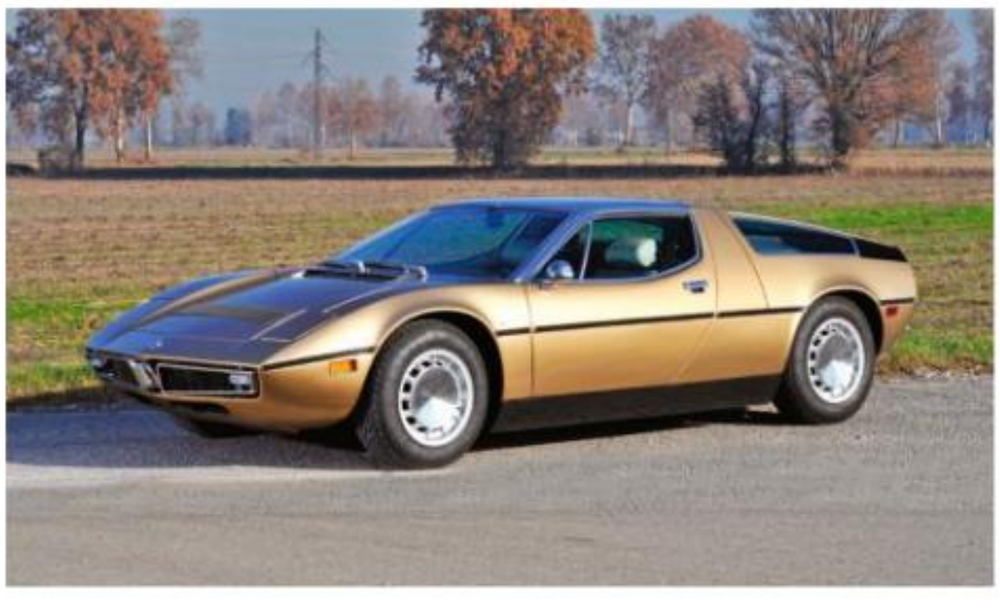
ISCRIVETEVI PER PARTICIPARE ALL'ASTA DI PARIGI DEL 3 FEBBRAIO

In collaborazione con il Festival Automobile International



Telaio 550-0068 al Salone dell'Automobile di Francoforte del 1955
Copyright: Archivio Porsche







RM AUCTIONS | Sotheby's

www.rmsothebys.com/paris

ITALIA +39 02 9475 3812 EUROPA +44 (0) 20 7851 7070 CANADA +1 519 352 4575

a cura di **Dario Tonani**

RUOTECLASSICHE PER I LETTORI

La Topolino in una foto

Raccontate in 2000 caratteri quella del vostro album di famiglia. Pubblicheremo le migliori

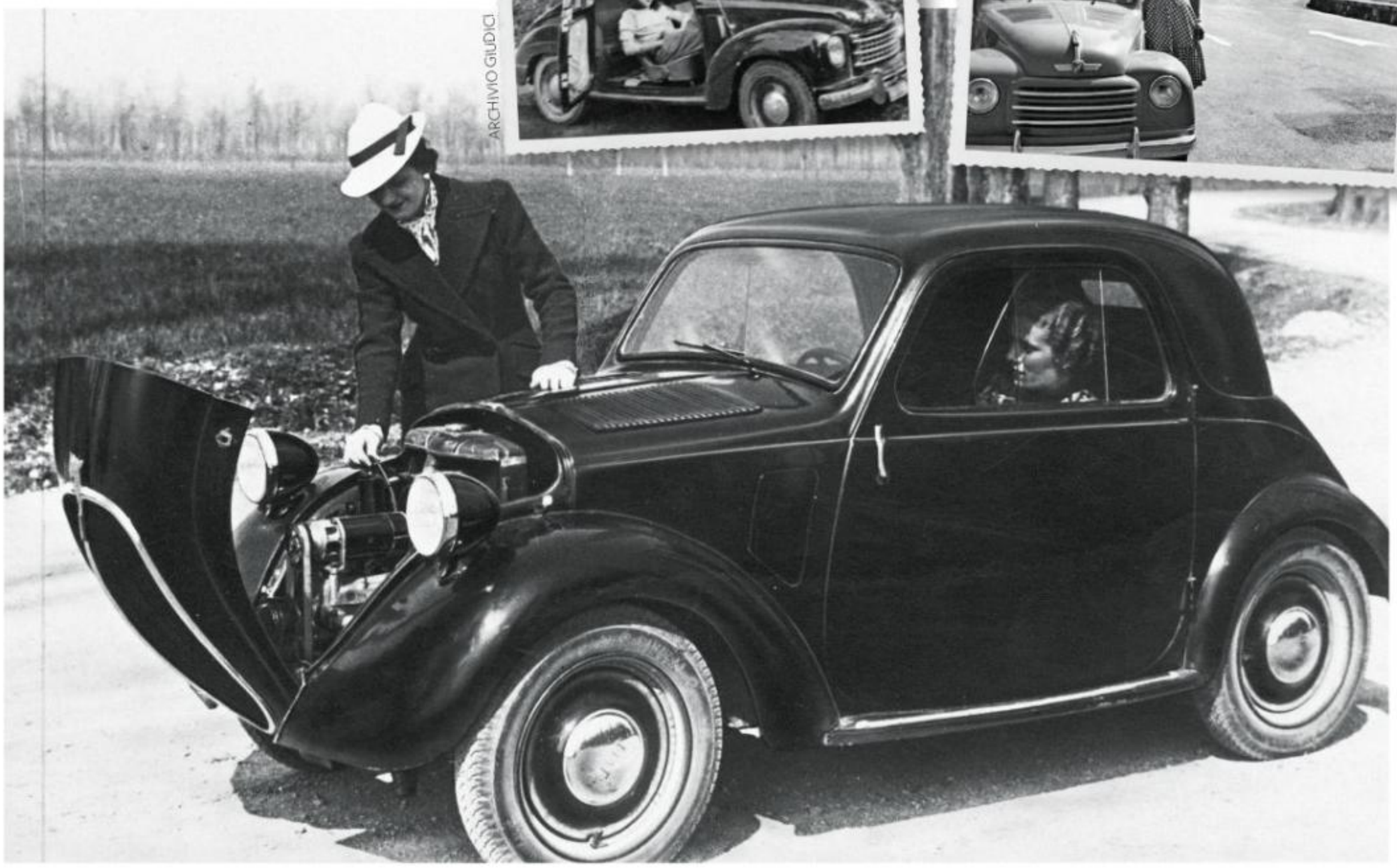
Pescate tra i ricordi
Basta una vecchia immagine come queste per ispirare un breve testo da spedire in redazione. Le migliori andranno sul nostro sito e sulla rivista.



ARCHIVIO GIUDICI



ARCHIVIO VILLA



Anno nuovo, anniversari nuovi (parliamo proprio su questo numero a pag. 84 di quelli dal '56 al '96). E in questo 2016 il primo a saltare all'occhio, complice il ruolo fondamentale che la vettura ha interpretato nella motorizzazione del Paese, è senza dubbio l'ottantesimo compleanno della Topolino, traguardo che sarà celebrato in pompa magna dall'evento denominato Ling80, in programma a Torino dal 16 al 19 giugno, organizzato congiuntamente dal Topolino Autoclub Italia e dal Club Topolino Fiat Torino.

Chi di noi non ha nel proprio album di famiglia almeno una vecchia foto del nonno o della nonna o di uno zio accanto a una Topolino? Per moltissimi italiani è stata la prima automobile a entrare in garage, cambiando da quel momento in poi la vita dell'intera famiglia.

Ruoteclassiche invita tutti i lettori a recuperare quelle vecchie immagini ingiallite e ad accompagnarle con un ricordo, un racconto, una fantasia di non più di 2000 caratteri (l'equivalente di una pagina dattiloscritta, a interlinea doppia).

A suo insindacabile giudizio, la redazione sceglierà, tra tutti gli abbinamenti testo-foto pervenuti in redazione entro il 31 gennaio, i 5 più meritevoli, che saranno pubblicati sul sito di Ruoteclassiche; in questa rosa sceglierà poi l'opera migliore che comparirà sul numero di marzo della rivista.

Le opere, accompagnate dalle generalità e da un recapito telefonico dell'autore, dovranno riportare anche il consenso all'eventuale pubblicazione ed essere inviate esclusivamente via email a: *redazione@ruoteclassiche.it* indicando nell'oggetto "**RCL Amarcord Topolino**". Il termine ultimo per l'invio sono le ore 24 del 31 gennaio 2016.

UNA PICCOLA GRANDE AUTO

La più piccola automobile italiana, per lo meno all'epoca, nacque appunto esattamente

A TORINO DAL 16 AL 19 GIUGNO

CI VEDIAMO AL LINGOTTO

Ling80 si propone come la più grande reunion di Topolino mai organizzata, dato che nel capoluogo piemontese se ne attendono oltre 250 provenienti da una quindicina di Paesi. In calendario quattro giorni ricchissimi di eventi, che avranno come base il polo fieristico del Lingotto, dove ottant'anni fa la Topolino aveva la sua storica catena di montaggio e - sull'ovale del tetto - la pista per i primi collaudi. L'evento comincerà di giovedì, con una giornata in gran parte libera per visitare la città e i suoi dintorni - Museo Egizio, Museo del Cinema, Palazzo Reale, Centro Storico Fiat, Museo Fiat Industrial Village, Mostra Ex Libris dedicata alla Topolino - e benvenuto ai radunisti presso il Museo Nazionale dell'Automobile. Sabato, dopo un tour panoramico tra Moncalieri e Pecetto, gli equipaggi parteciperanno a una festa a tema dal titolo "20 anni di storia: auto, costume, musica e ballo dal 1936 al 1956"; nel pomeriggio trasferimento allo Juventus Stadium, con accesso delle vetture al secondo livello e suggestivo percorso (con sosta) lungo il "Cammino delle stelle"; a seguire, cena di gala. La domenica sarà invece dedicata alla visita e ai test drive presso il Mirafiori Motor Village. Per informazioni e il dettaglio del programma: *ling80.org*



LAURA LAURENTI


ARCHIVIO CALCAGNO

ARCHIVIO BIROCCHI

ottant'anni fa, nel 1936, e il pubblico la ribattezzò subito con un nomignolo all'altezza del suo primato; 2 posti (ma si viaggiava anche in 4) in appena 3,21 metri di lunghezza, con un motore di 569 cm^3 capace di erogare 8 CV. Venduta ben al di sotto della soglia psicologica delle 10.000 lire, la minuscola Fiat 500, universalmente nota come Topolino, divenne in pochissimo tempo la vettura di chi non ne aveva mai posseduta una.

La prima serie (versione A) fu prodotta fino al 1948 in 122.000 esemplari, a cui seguirono 21.000 unità della B e addirittura 376.370 della C, che uscì di scena nel 1955.

Fino al 31 gennaio
Le foto dovranno essere inviate (insieme con i testi) esclusivamente in formato digitale (JPG) e in alta risoluzione alla casella di posta: *redazione@ruoteclassiche.it*.
Il termine sarà la mezzanotte dell'ultimo giorno del mese.

ACQUISTATA DALLA MAHINDRA

PININFARINA AGLI INDIANI

Parlare di sorpresa sarebbe eccessivo: che gli indiani della Mahindra&Mahindra fossero interessati all'acquisto della Pininfarina lo si sapeva dallo scorso marzo, quando uscirono le prime indiscrezioni. Dal 14 dicembre, la conferma: con un'operazione complessiva da 150 milioni di euro, l'atelier piemontese passa a Tech Mahindra, il braccio tecnologico del colosso di Mumbai (16 miliardi di dollari di giro d'affari nel 2014). La famiglia Pininfarina conserverà l'1,2% delle azioni. L'azienda resterà a Torino, ma non saranno più gli eredi del fondatore a decidere progetti e strategie. Si tratta dell'ennesimo simbolo universale del made in Italy a passare in mani straniere; un marchio, nato nel 1930, che fino a oggi ha rappresentato la bandiera stilistica nazionale più autorevole e ammirata nel campo dell'automobile. Sono oltre 500 i modelli della produzione di serie che portano l'emblema Pininfarina sulle fiancate, e 85 le concept car realizzate da quando Battista Farina, detto Pinin (nella foto in basso), decimo di undici fratelli, decise di aprire in corso Trapani a Torino la "S.A. Carrozzeria Pinin Farina", dalla quale sarebbero uscite "Carrozzerie di lusso e di gran lusso". Si sa poi come andò a finire (Ruoteclassiche ha dedicato alla storia della Pininfarina un allegato, pubblicato a marzo 2015). Inizialmente si trattò di fuoriserie costruite artigianalmente su telai di Alfa Romeo, Lancia, Fiat e Hispano Suiza. Alle quali seguirono prodotti progettati e costruiti in serie direttamente nel proprio stabilimento, in prevalenza cabriolet e spider (Lancia Aurelia B24 e Alfa Romeo Duetto fra i più famosi). Quindi il legame con la Ferrari che ha prodotto capolavori stilistici tra le gran turismo di lusso oggi contese a suon di milioni di euro dai collezionisti. Ma anche con marchi stranieri come Bentley, Cadillac, Ford, Hyundai, Mitsubishi, Peugeot, Volvo.
"Sono sicuro che mio padre e mio nonno avrebbero approvato" ha dichiarato Paolo Pininfarina (foto a destra). Probabilmente sì, vista la drammatica situazione in cui da un decennio versava l'azienda. Ci pare una magra consolazione. **G.M.**







Invasione vintage
L'edizione n.16 della "traversata di Parigi" porterà nei luoghi simbolo della capitale francese 700 veicoli di ogni foggia, epoca e dimensione.

IL 10 GENNAIO LA XVI EDIZIONE

Tutti alla Traversée de Paris

Saranno soprattutto le donne le protagoniste della 16ª "Traversée de Paris", grande raduno di auto storiche che si terrà domenica 10 gennaio per le vie della capitale francese. All'evento, che partirà da l'Esplanade du Château de Vincennes per snodarsi attraverso i luoghi simbolo della città, si attendono circa 700 veicoli tra auto, moto, trattori e autobus d'epoca. Sarà un piccolo esercito vintage per quello che è già stato definito il più grande raduno di mezzi storici mai organizzato a Parigi; un bel modo per mettersi alle spalle la paura per gli attentati dello scorso novembre. Ma anche un sentito omaggio a due donne che rivestirono ruoli da pioniere nella storia dell'automobile: Bertha Benz, moglie di Carl Benz, che passò alla storia per essere stata nel lontano 1888 la prima automobilista a compiere un lungo viaggio - ben 106 chilometri - a bordo di un veicolo a motore (quello messo a punto dal marito); e la francese Duchessa d'Uzès, prima donna a ottenere la patente, solo dieci anni dopo, nonché la prima a essere multata per eccesso di velocità avendo superato il limite dei 20 km/h. Ovviamente, al raduno parigino organizzato dall'associazione Vincennes ed Anciennes non parteciperanno solo esponenti del gentil sesso, ma saranno solo queste a rendersi immediatamente riconoscibili tramite un palloncino rosso a forma di cuore che verrà esposto sui loro veicoli.



LA PROPOSTA DI UN TOUR OPERATOR DI LONDRA

In vacanza nei luoghi culto dei motori



I TOUR DEL 2016

- **3 - 5 febbraio** - Rétromobile (F)
- **8 - 11 e 11 - 14 febbraio** - Ice Driving (S)
- **28 aprile - 3 maggio** - Classic Days, Magny-Cours (F)
- **10 - 18 maggio** - Monaco Historic Driving Tour (MC)
- **12 - 16 maggio** - Monaco Historic Flight Tour (MC)
- **13 - 15 maggio** - Spa Classic (B)
- **14 - 25 maggio** - Mille Miglia (I)
- **24 - 31 maggio** - Grand Prix de Pau Historique (F)
- **31 maggio - 6 giugno** - Vintage Cognac (F)
- **2 - 5 giugno** - Grand Prix de l'Age d'Or, Dijon (F)
- **14 - 20 giugno** - Vernasca Silver Flag (I)
- **7 - 11 luglio** - Le Mans Classic (F)
- **30 agosto - 5 settembre** - Chantilly Arts & Elegance (F)
- **14 - 19 settembre** - Angoulême, Circuit des Remparts (F)

In Italia non hanno ancora preso piede, ma nella patria del collezionismo, l'Inghilterra, operano sul mercato da anni. Sono i tour operator che si rivolgono agli appassionati di auto storiche e si occupano specificamente di organizzare viaggi in occasione dei più importanti eventi storico motoristici d'Europa. Tra i leader del settore c'è la Classic Grand Touring, con sede a Londra, che ha appena stilato la lista di pacchetti turistici per la stagione 2016. Quattordici le manifestazioni a calendario, con ben due date italiane, entrambe conosciute in tutto il mondo: la Mille Miglia e la Vernasca Silver Flag (una "new entry", come del resto il concorso d'eleganza di Chantilly). L'agenzia, attiva già dal 2012 nel comparto dei viaggi per appassionati di motori d'antan, propone un mix di eventi in circuito, saloni dell'automobile e raid a tappe. Prezzi da 749 a 3595 sterline a persona+auto. Info: *www.classicgt.co.uk/category/classic-car-tours*

IN EDICOLA CON RUOTECLASSICHE DI FEBBRAIO

Tornano i grandi carrozzieri

Sull'onda del successo dei primi tre volumi della collana "I capolavori dello stile", usciti tra febbraio e aprile del 2015, ecco aggiungersi a Bertone, Pininfarina e Giugiaro altri quattro maestri della carrozzeria italiana: Touring (febbraio), Zagato (marzo), Ghia e Vignale (insieme, ad aprile). Il mito dello stile all'italiana nel settore delle carrozzerie fuoriserie è oggi tenuto vivo dalla nostalgia per le incantevoli automobili del passato e dalle rievocazioni che talvolta celebrano per una sola giornata di gloria i fasti delle vetture storiche. Siamo comunque tutti consapevoli di come sia andata scomparendo nel giro di qualche decennio non solo l'ispirazione dei grandi designer di un tempo, ma anche l'audace creatività di un folto gruppo di artigiani specialisti ai quali era stato delegato il compito di valorizzare il prezioso e irripetibile patrimonio creato da quanti vissero con entusiasmo e infinito talento i tempi d'oro delle fuoriserie. A rinverdire i ricordi e le emozioni di un'epoca così ricca di fascino come quella compresa fra gli anni 30 e 70 penseranno i tre nuovi volumi della collana di Ruoteclassiche: due dedicati a carrozzieri che operarono sul palcoscenico milanese - Touring e Zagato - dove furono protagonisti non solo nel campo della ricerca stilistica ma anche direttamente sul piano operativo, distinguendosi per l'opera di sostegno prestata alla grande industria nella produzione di carrozzerie in serie limitata; gli altri due, riuniti in un unico volume - Ghia e Vignale - legati indissolubilmente alla capitale dell'automobile, Torino. I volumi saranno disponibili insieme con Ruoteclassiche a 9,90 euro; per evitare di prederli vi consigliamo di prenotarli in anticipo dal vostro edicolante.



RICAMBI ORIGINALI

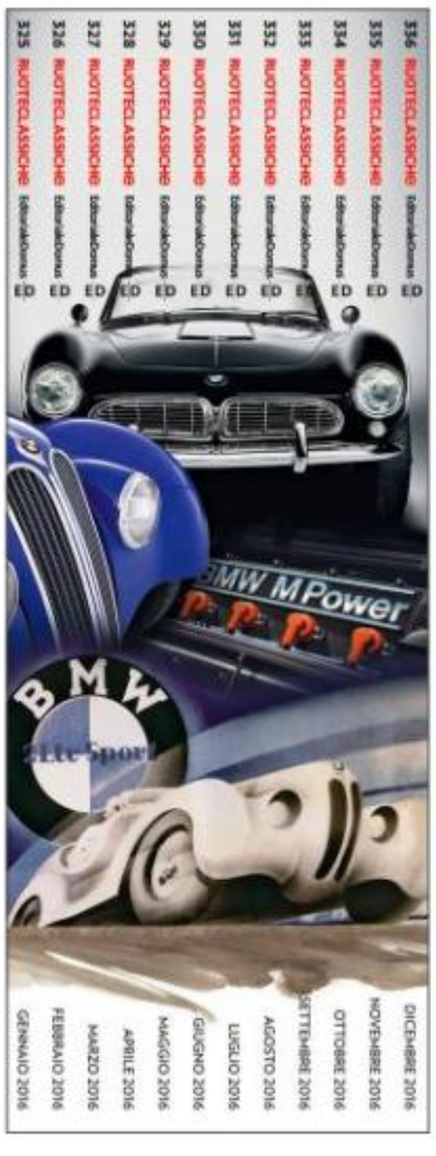
RENAULT PER LE STORICHE



Si va progressivamente arricchendo il numero della Case che offrono ricambi originali per i propri modelli storici. Dopo i marchi tedeschi - Audi, BMW, Mercedes, Porsche e Volkswagen - attivi sul mercato dell'heritage già da diversi anni, ora (dopo Peugeot), arriva anche Renault, con la sua linea Renault Classic Parts Italia. La gamma, costituita da rimanenze di magazzino, alcune delle quali introvabili e fuori produzione da tempo, offre ricambi rigorosamente originali dai primi anni 60 (R4) al 1999 (Twingo e Clio). Il sito *stores.ebay.it/Renault-Classic-Parts-Italia* ospita già un centinaio di referenze ed è in continuo aggiornamento perché l'azienda sta recuperando pezzi esclusivamente nuovi su tutto il territorio nazionale.

SULLA COSTA DI RUOTECLASSICHE

I cent'anni di BMW



Anche per il 2016 continua la tradizione di dedicare l'annata di Ruoteclassiche a un anniversario di particolare suggestione, che sarà rappresentato da un'immagine che si svelerà un pezzettino alla volta, mese dopo mese, sulla costa dei 12 numeri. Il soggetto di quest'anno è un collage di disegni che intende rendere omaggio ai cent'anni della BMW, nata nel 1916 dalla fusione di due aziende di Monaco di Baviera, la Rapp Motorenwerke e la Gustav Otto Flugmaschinenfabrik, che l'anno dopo assumeranno la denominazione di Bayerische Motoren Werke, alias appunto BMW. Quando l'immagine sarà completata, la raccolta 2016 di Ruoteclassiche mostrerà due icone della Casa bavarese come la 328 e la 507, ma anche un motore MPower, linea che contraddistingue le vetture più performanti del marchio.



INTERNATIONAL HISTORIC MOTORING AWARDS

Poca Italia all'Oscar delle storiche





I titoli più ambiti Qui a fianco, la Fiat S76 (1911), "Car of the Year 2015", dotata di un poderoso motore 4 cilindri da 28,5 litri. Nelle altre foto, la manifestazione vincitrice del titolo di "Motoring Event of the Year": il Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.



Inutile rammaricarsi, l'Oscar delle "classiche" non è una giuria internazionale ad assegnarlo, ma un drappello di 21 "saggi" provenienti quasi tutti dall'Inghilterra e dagli Stati Uniti (e comunque senza neppure un italiano nel gruppo). Insomma, un po' come fa l'Academy of Motion Picture Arts and Sciences per le ambite statuette del cinema, che ogni anno animano la serata più glamour di Los Angeles. Il premio, la cui denominazione è International Historic Motoring Awards, nasce nel Regno Unito nel 2011 con l'intento di celebrare il meglio del mondo delle storiche in campo internazionale: 12 le categorie prese in esame ogni anno, per le quali vengono espresse da 4 fino a una decina di nomination. Nonostante nessun forte "sponsor" in giuria, l'Italia quest'anno si è portata a casa uno dei titoli più prestigiosi, quello per la miglior auto dell'anno, andato alla Fiat S76 del 1911, nota anche come "la Bestia di Torino": la vettura, fresca di un restauro minuziosissimo durato la bellezza di 12 anni, ha sbaragliato una concorrenza di tutto rispetto, come la Ferrari 250 GT Spider California del 1961, appartenuta alla collezione Baillon (l'auto più cara del 2015, aggiudicata a Parigi da Artcurial per 16.288.000 euro); la Land Rover Series I del 1948, la più vecchia Land Rover esistente al mondo; la Mercedes-Benz 300 SLR "722", con la quale Moss e Jenkinson vinsero la Mille Miglia del 1955. Un po' di Italia anche nel riconoscimento per la miglior pubblicazione dell'anno, di fatto un libro in inglese ("The Magnificent Monopostos: Alfa Romeo Auto GP, 1923-1951"), scritto da Simon Moore, considerato una sorta di Sherlock Holmes del motorismo mondiale, grandissimo esperto di Alfa Romeo. Non ce l'ha fatta, invece, tra i musei quello Alfa Romeo denominato "La macchina del tempo", autentica novità esplosiva dell'anno, che ha dovuto capitolare al cospetto di una realtà sulla breccia da molti anni: il museo Mercedes-Benz di Stoccarda. Una sconfitta forse immeritata, frutto di una giuria con un evidente "buco di rappresentanza". Basti pensare che dei 12 riconoscimenti, ben 8 (grazie anche a un ex aequo) sono stati appannaggio di inglesi e americani. La palma di miglior evento dell'anno è stata assegnata al Chantilly Arts & Elegance Richard Mille, e a pagare lo scotto della seconda vittoria consecutiva dell'evento francese è stato il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este. Niente da fare neppure per la Mille Miglia e la Modena Cento Ore Classic, che nella categoria "Rally or Tour of the Year" si sono viste sfilare la vittoria da un ex aequo di raid britannici: la Royal Automobile Club 1000 Mile Trial e il 2015 Highland Tour, ai quali va riconosciuto il merito di avere portato sulle strade della campagna inglese alcune delle vetture viste a Villa d'Este. Il prestigioso premio alla carriera è invece stato vinto dall'84enne pilota statunitense Dan Gurney, il primo dei tre piloti che finora sono riusciti a vincere almeno un G.P. di Formula 1, una gara Indy, una Nascar e una nel campionato del mondo Sport Prototipi.

GLI ALTRI PREMI

- **Club of the Year** - Benjafield's Racing Club (GB)
- **Race Series** - Classic Endurance Racing (F)
- **Motorsport** - Rennsport Reunion (USA)
- **Restoration** - Porsche Gulf 917K (D)
- **Specialist** - 3D Engineer (GB)
- **Industry Supporter** - il corso di laurea di quattro anni in restauro automobilistico avviato dal **McPherson College** (Kansas, Usa)



MODENA CLASSIC WORKS

Molto di più del solo restauro

Nella Motor Valley italiana (tra Reggio Emilia, Modena e Bologna, per intendersi), dove sono nati molti tra i più importanti marchi sportivi italiani e dove operano alcuni tra i più famosi restauratori nazionali, non c'è che l'imbarazzo della scelta quando si tratta di ripristinare un motore, una carrozzeria, trovare un ricambio e qualsiasi particolare di auto storiche in genere, in particolare di quelle prodotte in quest'area. Da qualche anno si sono impegnate in questo campo anche alcune Case (Ferrari, Lamborghini, Maserati) istituendo reparti ad hoc per i clienti in possesso di vetture dei rispettivi marchi molto avanti con gli anni. Finora però nessuno aveva creato una attività "imprenditoriale" specializzata nell'assistenza professionale alla clientela bisognosa di aiuto, per districarsi meglio e senza rischi nel ginepraio degli specialisti del ripristino più o meno abili.

In questo ambito operano già diverse figure di intermediari che assistono la propria clientela dall'acquisto alla realizzazione del restauro, ma nessuno a 360 gradi. L'idea di coprire questo aspetto con un servizio professionale che vada dal semplice restauro alla ricerca e alla compravendita di vetture d'epoca, realizzato con una struttura dedicata, è venuta a un imprenditore locale: Pier Angelo Masselli, amministratore unico della Modena Classic Works, grande appassionato di auto e famoso collezionista di auto storiche. Con la sua azienda punta infatti a fornire un servizio di restauro completo avvalendosi delle eccellenze che il territorio offre. "Non essendo io stesso un operatore del settore, ho selezionato la rete dei migliori professionisti nel restauro di meccanica, interni, carrozzeria, impiantistica e verniciatura, che coordiniamo da vicino, garantendo non solo un lavoro a regola d'arte ma anche in tempi assolutamente competitivi rispetto al singolo artigiano, che deve fare tutto da solo" spiega Masselli. Tra questi la Modena Motor Works, specializzata nel restauro di parti meccaniche (fornisce infatti prestazioni anche alla Lamborghini), con cui Masselli ha creato una partnership.
www.modenaclassicworks.it

Gilberto Milano





Supercar & Co. Qui a fianco, Pier Angelo Masselli, amministratore unico di Modena Classic Works. Qui sopra, la carrozzeria di una Maserati Ghibli.

1996 -2016

30 anni di Porsche Italia

Oggi Porsche Italia è una struttura ben consolidata sul nostro territorio, che controlla due concessionarie dirette a Milano e una a Padova, dove ha sede il quartier generale. Può contare, inoltre, su una rete di 36 concessionari, 17 centri di assistenza, tre filiali service, il Circuito di Nardò e due centri Partner Classic, dedicati ai restauri. Ma nel 1985, quando la Porsche si affacciò per la prima volta sul nostro territorio, era ben altra cosa. Era sbarcata a Padova come costola di Autogerma, l'importatore italiano della Volkswagen, e solo nel 1996 sarà assorbita al 100% dalla Casa madre. Inizialmente erano 900 le vetture importate, poco più della metà rappresentate da 911, per le quali il prezzo di accesso era di 67 milioni di lire. Nel 1990 si sale a 1319 vetture fra nuove e usate, suddivise tra 911 (1077 immatricolazioni), 944 (163), 928 (52 unità), 924 (6) e, sorpresa... 356 con 21 immatricolazioni (dati Unrae). Oggi, nonostante superbolli e controlli fiscali, sono 4777 le Porsche immatricolate, con punte di 6500 nel periodo d'oro del 2008-2009. "Tre decenni nei quali la storia di questo marchio in Italia ha fatto passi da gigante" ha ricordato a Milano Pietro Innocenti, direttore generale di Porsche Italia, chiudendo i festeggiamenti per questo importante anniversario. "Merito anche delle vetture storiche, che rappresentano il 20% del nostro fatturato in ricambi". Delle 75.000 Porsche circolanti in Italia, infatti, quasi il 50% è rappresentato da Porsche d'epoca, che sono così suddivise: 22.030 911 (fino alla serie "996"); 6178 Boxster prima serie (le "986"); 8528 "classiche", le più anziane, delle quali circa la metà costituite da 356. **G.M.**



REGIONE PIEMONTE

AUTOMOBILE CLUB TORINO

ACI SPORT

CITTA' DI TORINO

AUTOMOTORETRÒ®

34° Salone Internazionale

Torino - Lingotto Fiere

12•13•14 febbraio 2016



aessepi.com

Con il Patrocinio di

CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TORINO

In contemporanea

AUTOMOTO RACING

Made by GL events

magazzini dell'auto

Bartolini & Mauri accessori

FUNTOYS

LINGOTTO FIERE TORINO

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

TIBERIO TIMPERI

Giornalista e conduttore televisivo, volto "familiare" dell'intrattenimento Rai.

Mettersi in viaggio era già vacanza



LA PRIMA TARGA non si scorda mai. Roma F89079. Quadrata. Incorniciata dalla fanaleria rettangolare della Fiat 128 di famiglia. Color verde pisello con interno rosso. Del resto, se negli anni 70 volevi il modello di successo - e la 128 lo era - dovevi accontentarti di quello che trovavi. Con buona pace della soddisfazione del cliente. Ricordo ancora l'eccitazione la sera prima che arrivasse in casa. Intestatario del libretto, papà Flavio, colpito da improvviso benessere con l'assunzione al reparto sviluppo e stampa della Rai, dopo anni di precariato. Sul tavolo della cucina aveva schierato undici biglietti filigranati per un totale di un milione e centomila lire.

Erano anni in cui le auto costavano più o meno una lira a centimetro cubo. Mezzo milione la 500, un milione e centomila la 128 che di cilindrata era di poco superiore ai 1100 cm^3. Spigolosa, anonima. Roba che neanche mio figlio Daniele l'avrebbe disegnata così. Ma andava forte. Al punto che anni dopo Giugiaro la passò ai raggi x per inventarsi la Golf.

Tredici anni e una riverniciatura: tanto è durata la convivenza con la 128. Un luogo della memoria. E delle emozioni. Ricordo quando papà diceva: "Sei fai il bravo, ti faccio mettere in moto". Altro che Disneyland. Mettere in moto non era mica facile come oggi. Tira l'aria, dai il colpetto giusto all'acceleratore. Eri come il Topolino apprendista-stregone di "Fantasia". Quanti viaggi: Cesenatico, Bocca Trabaria, Santa Cristina, Orvinio. Partenze intelligenti alle 5 del mattino per evitare traffico e sole. Con il deflettore al posto dell'aria condizionata e i panini preparati da mamma Tina. Mettersi in viaggio aveva già il sapore della vacanza. Dello stare insieme: questo contava. Papà Flavio e la sua 128. Dotata dell'immancabile piumino color arcobaleno d'ordinanza sotto il lunotto, plaid ruvido come carta vetrata sul sedile posteriore, torcia nel vano portaoggetti sotto il volante e cartina dell'Italia. Che serviva la laurea in Ingegneria per ripiegarla.

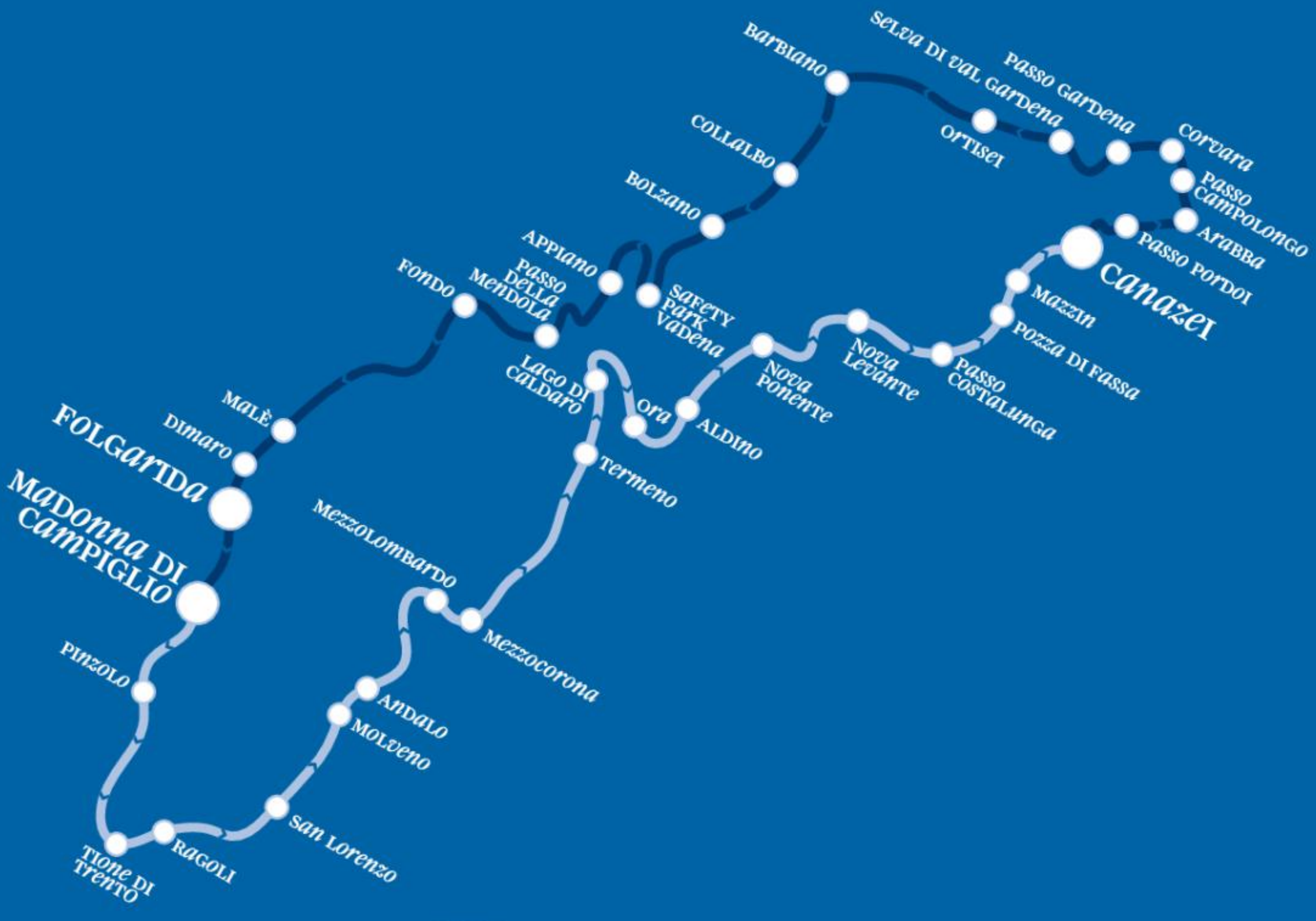
Di autoradio neanche a parlarne. La colonna sonora era Claudio Villa, fornita dal registratore Geloso. Le cui batterie, per fortuna, duravano meno di cento chilometri... In assenza di videogiochi e distrazioni varie, appuntamento ambito era quello del lavaggio ai rulli. Si restava rigorosamente dentro l'abitacolo a osservare e vivere il diluvio multicolore di schizzi, gocce e scossoni. Manco fosse il tagadà. Poi, il rito dell'inceratura. Padre e figlio insieme, all'ombra dell'ultimo sole. Papà che mi faceva mettere le marce. O spingere l'acceleratore. Quella 128 mi è entrata nel sangue, al contrario della Delta o della Uno che poi si sono alternate in famiglia. Tanto che, anni dopo, molti anni dopo, l'ho ricercata. Senza trovarla. E allora ho comprato un'altra 128 e l'ho rifatta tale e quale alla F89079.

Ruoteclassiche è stata testimone di questa piccola follia emotiva. A ruoli invertiti percorremmo, io e papà, quaranta anni dopo, Roma - Orvinio. Lui aveva da poco passato gli ottanta. Non volle guidarla. Forse pensava fossi geloso di cedere il volante. Invece avevo solo voglia di sentirmi ancora "guidato". Da lui. R



WINTER MARATHON

MADONNA DI CAMPIGLIO
21›24 GENNAIO 2016



TROFEO UBI Banco di Brescia

VEL ARS · FIA · ACI SPORT · COMUNE DI PINZOLO · COMUNE DI RAGOLI · 3Tre · TRENTINO

PORSCHE Centro Porsche Brescia www.sacttini.it · UBI Banco di Brescia · TRUSSARDI · TAG Heuer · MA-FRA I cosmetici per la vostra auto · GUARNI&MED · LAURETANA L'acqua più leggera d'Europa

MADONNA DI CAMPIGLIO PINZOLO Val RENDENA · YOKOHAMA · MAK PERFORMANCE WHEELS · TIEMME ORIGINAL ITALIAN TRADEMARK · GRUPPO MEREGALLI meregalli.com · MAST · by Canossa Events

WINTERMARATHON.IT

#WINTERMARATHON2016

CORRADO LOPRESTO

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

Il coraggio di andare adagio



A DISTANZA di un paio di mesi torno sulla mia "prima volta" alla Londra-Brighton del novembre scorso. E non nego che ripensandoci a freddo, la rifarei domani. A settembre, nell'occasione di un raduno del registro Alfa Romeo, incontro il mio amico Peter Read, presidente del Rac di Londra, e chiacchierando del più e del meno il discorso cade proprio sulla Londra-Brighton. "Non l'ho mai fatta - gli spiego - perché non mi va di riempire le 75 pagine del modulo d'iscrizione". E lui: "considerati invitato, allora, senza bisogno di compilare nulla. Sono io che la organizzo e posso invitare chi voglio".

Ottimo, mi dico, non resta che tirar fuori l'auto adatta. Penso subito alla mia Isotta Fraschini del 1901, la prima costruita, che Mussolini donò nel 1931 a Henry Ford, nel trentennale della fabbrica italiana. Era un regalo del Duce per consolidare i rapporti con l'azienda americana che stava acquistando azioni dell'Isotta Fraschini per entrare nel mercato italiano. Quelle manovre non sfuggirono al senatore Giovanni Agnelli, che si precipitò a Roma e facendo leva sulla difficile situazione delle sue fabbriche bloccò l'iniziativa degli americani. La vettura che era sempre stata ferma, prima in fabbrica e poi al museo, non aveva percorso neppure un chilometro e riuscire a rimetterla in ordine per percorrere i quasi 100 km della gara non era impresa da poco. Due settimane prima della manifestazione, al Trofeo Milano mi imbatto in una Renault del 1900 che ha lo stesso motore della mia Isotta, un monocilindrico De Dion. Conosco Antonio Calleri, il proprietario, che da vero gentleman mi presta due gomme ormai introvabili e mi mette a conoscenza di tanti dettagli importantissimi per il corretto funzionamento della vettura (anche lui parteciperà alla Londra-Brighton).

Nel frattempo Cognolato aveva sistemato i sedili che Gianni Codiferro mi aveva fatto realizzare uguali a quelli della sua Peugeot Bebè. La magia di far ripartire il motore dopo più di cent'anni d'inattività spetta invece a Fabio Verin. L'impresa dev'essere compiuta in soli 10 giorni, ma durante i collaudi si spezza il mozzo. "È finita" penso, ma mi sforzo di non trasmettere il mio scoramento a Fabio. Lui, provenendo dal settore corse, è abituato a risolvere i problemi senza perdersi d'animo, e con margini strettissimi. Tant'è che con il suo piccolo tornio, tre giorni prima della gara, riesce a sistemare e caricare sul furgone la vettura, pronta per Londra. "Almeno la presentiamo" mi dico. Senza regolazione dell'anticipo e senza la terza marcia partiamo all'alba da Hyde Park. All'uscita da Londra iniziano le salite e la macchinetta sbuffa, arranca e io ho paura che non ce la faccia. Dopo una trentina di chilometri, al secondo rifornimento, riparto e mi ritrovo con Fabio seduto accanto. Per fortuna ho il meccanico a bordo, dato che i cambi di temperatura tra colline e pianura mi complicano la vita con l'anticipo bloccato. Fabio mi suggerisce di lanciare la vettura al massimo (meno di 20 km/h) perché la benzina gela nei condotti e il motore tende a spegnersi. Se non avessi avuto i suoi suggerimenti mi sarei fermato quasi subito.

Alla fine dello scoppiettamento, quando penso "adesso si ferma!", d'incanto riparte e prosegue. E così, tra scoppiettii e brusche riprese, il monocilindrico fa il suo dovere sino a Brighton, dove arriviamo sfiniti dopo quasi 8 ore. Qui, mi attraversa la strada di corsa mia figlia Marta. Non ce l'ha fatta, la mattina dopo la notte di Halloween, a svegliarsi alle 5 per partire con me da Londra, ma mi ha raggiunto all'arrivo. Tricolore sventolante, tagliamo il traguardo conquistando il premio "Most Historic Veteran Car".

Dopo un'avventura del genere mi sono tornate in mente le parole di Clemente Biondetti: "È necessario aver coraggio per andare adagio".



JONATHAN SHARP



IMPRINTING DI FAMIGLIA

La Tipo? Corsi e ricorsi storici

Ha debuttato in queste settimane la nuova Fiat Tipo, ultima proposta del marchio torinese nel segmento delle berline medie. La storia della Casa fondata nel 1899 ha restituito a questa "famiglia" di automobili un volto mutevole attraverso i decenni. "Tipo" fu il nome di un'intera gamma di brevetti che debuttò nella seconda decade del '900: le Tipo 0, 1, 2, 3, 4, 5 e 6 spaziavano dall'utilitaria all'ammiraglia extralusso. Dopo il grande successo dell'utilitaria Fiat 600 e la dinastia delle Fiat 1100, iniziata con la 508 C nel 1937 (la cosiddetta "Nuova Balilla"), proseguita dopo la guerra con le 1100-1100 B-1100 E e poi con le totalmente rinnovate 1100/103 (1953) per arrivare fino alla 1100 R del 1966, il testimone nel segmento della "berlina media" fu preso da un lato dalla 128 (1969), la prima auto del Lingotto con motore e trazione anteriori (disponibile anche come station wagon tre porte, Sport Coupé e Rally); dall'altro dalla 127, in listino dal 1971, auto che segnò una rivoluzione tra le compatte: nuovo pianale, sospensioni indipendenti, motore e trazione anteriori, freni a disco anteriori. Anch'essa fu declinata in più versioni come station wagon, berlina a due, tre, quattro e cinque porte, Sport, Rustica... La 128 fu affiancata nel 1978 alla Ritmo, il modello che segnò il ritorno alla carrozzeria due volumi ma ora con cinque posti comodi. Dopo un esordio in sordina, negli anni 80 conobbe il successo grazie anche alle numerose versioni derivate (Ritmo Diesel, Ritmo Cabrio, 105 TC e Abarth 125 TC). Nel 1982 venne presentata la seconda serie, poi nel 1983 fu la volta della Uno di Giugiaro. All'inizio del 1988 Fiat tornò nei listini con la nuova Tipo, modello a metà strada tra la Uno seconda serie e la berlina tre volumi Tempra. Fu un'auto molto innovativa per la sua epoca: scocca modulare, abitacolo spazioso, ampio baule (il migliore del segmento). Nel 1989 fu introdotta la variante di punta 1.8 IE con testa bialbero e 16 valvole (136 CV), ulteriormente superata (1991) dalla Tipo 2.0 16V con 145 CV. Sulla seconda serie i motori furono aggiornati alla normativa Euro 1 e fu dato molto più risalto alla sicurezza, sia attiva sia passiva. La Tipo rimase in produzione fino al 1995 totalizzando oltre 1,9 milioni di unità vendute.

Alvise-Marco Seno



La Zero ha più di un secolo
La Tipo 2(sopra), di un secolo fa. Qui sotto, la Zero del 1912, disponibile con la sola carrozzeria torpedo. In alto, la Tipo prima serie di fine anni 80.





Dalla seconda all'ultima
A sinistra, la Tipo seconda serie dei primi anni 90 viene resa disponibile anche nella versione a tre porte, soluzione molto apprezzata soprattutto nel Nord Europa. Sotto, l'ultima nata (2015) a portare il nome Tipo.



I GIOVANI E LE STORICHE

GIULIA È ANDATA A SCUOLA

L'Ipsia L. Cremona di Pavia da inizio dicembre ospita una "studentessa" speciale: si chiama Giulia, è nata nel 1971 e ha quattro ruote. Donata alla scuola dal Lions Club Pavia Host, con il supporto di Ac Pavia, sarà rimessa a nuovo dai ragazzi del corso per autoriparatori, con l'aiuto delle ragazze della sezione moda per la tappezzeria. Il progetto ha lo scopo, prezioso, d'inserire il restauro delle storiche nell'offerta formativa. Ne seguiremo da vicino gli sviluppi. **F.Z.**



FULVIO ZUCCO

LIMITED EDITION CLUB ITALIA

Alfa Romeo 4C, ai soci le prime 17

Sono state consegnate il 7 novembre, presso il Centro Sperimentale FCA di Balocco, le 17 Alfa Romeo 4C in edizione limitata per i soci del Club Italia. La vettura, oltre a essere un concentrato di tecnologia d'avanguardia grazie al largo impiego di materiali ultraleggeri come carbonio e titanio, coniuga eleganza ed esclusività, da sempre nelle attese del prestigioso sodalizio milanese. Non è la prima volta che il Club Italia collabora con le Case per la realizzazione di versioni speciali di auto di serie. Era già accaduto con l'Alfa Romeo per una familiare ad alte prestazioni e con Fiat per una versione esclusiva della Fiat Tipo 16 valvole, presentata nella Piazzetta di Portofino nel 1988. Ma la collaborazione aveva riguardato altri prestigiosi marchi italiani, come Lancia (con la Delta Integrale in edizione limitata, numerata e personalizzata per 16 soci, 1992); Ducati (con la Monster 900, in 34 esemplari, 1995); Fiat con la Barchetta Club Italia, in soli 7 esemplari, studiata in collaborazione con il centro stile Fiat (1996) e addirittura con il celebre marchio ciclistico Bianchi, che nel 2001 realizzò tre biciclette appositamente per i membri del sodalizio: una MTB Club Italia, una Corsa XL Aluminium Sloping Bianchi Club Italia e una Spillo (city bike) Bianchi Club Italia. La nuova Alfa 4C Limited Edition è personalizzata, sulle fiancate, con gli stemmi e le scritte Club Italia. Una targhetta collocata sul brancardo lato guida riporta poi il numero di serie progressivo di ogni esemplare.

Una scheggia in rosso

Il motore è un 1750 cm³ turbo a iniezione diretta, interamente in alluminio, da 240 CV. La vettura va da 0 a 100 in appena 4,5 secondi. La colorazione della versione Club Italia è solo rossa.







#AUTOABBANDONATE

Potete inviare le vostre foto a **redazione@ruoteclassiche.it** indicando nell'oggetto **"Auto abbandonate"**.





Raro trovare in Italia ancora qualche esemplare di Borgward Isabella. Questa è ferma da anni in un prato incolto, a Palermo. Le sue condizioni lasciano intravedere una concreta possibilità di restauro, anche perché - a quanto ci segnala il lettore che ha inviato la foto - all'interno della vettura sono accatastati diversi ricambi per condurre a termine il lavoro.



MILLE MIGLIA 2015
A cura di Paolo Mazzetti
Giorgio Nada Editore
Testo in italiano e in inglese, con centinaia di foto a colori e in bianco e nero. Copertina cartonata con sovracoperta. Formato 24x33 cm.
288 pagine, prezzo 24 euro.

L'ultima Freccia Rossa

Il racconto della gara, con tutte le foto dei partecipanti

La Mille Miglia? Non soltanto una corsa, ma un evento che ha fatto la storia non solo motoristica del nostro Paese. Un autentico mito, nato nel lontano 1927 e vissuto come gara di velocità per trent'anni, fino al 1957. Poi, venticinque anni più tardi, rinverdito con un'altra formula: quella della competizione di regolarità lungo le strade più belle d'Italia, senza però che nulla del suo appeal sia cambiato. Oggi vi possono partecipare esclusivamente i modelli costruiti fra gli anni Venti e Cinquanta del Novecento e che hanno realmente preso parte ad almeno una delle edizioni storiche.

A questo grande evento anche quest'anno è dedicato un volume - "Mille Miglia 2015" - curato da Paolo Mazzetti ed edito dalla Giorgio Nada Editore in collaborazione e per conto di 1000 Miglia Srl. Nella sezione storica si torna indietro negli anni alle edizioni del 1935, vinta da Carlo Pintacuda e Alessandro Della Stufa, e del 1955, con la vittoria a tempo di record ottenuta da Stirling Moss e Denis Jenkinson.

Il volume però è incentrato sull'ultima edizione e racconta quanto avvenuto lo scorso anno lungo i 1600 chilometri da Brescia a Roma e ritorno.

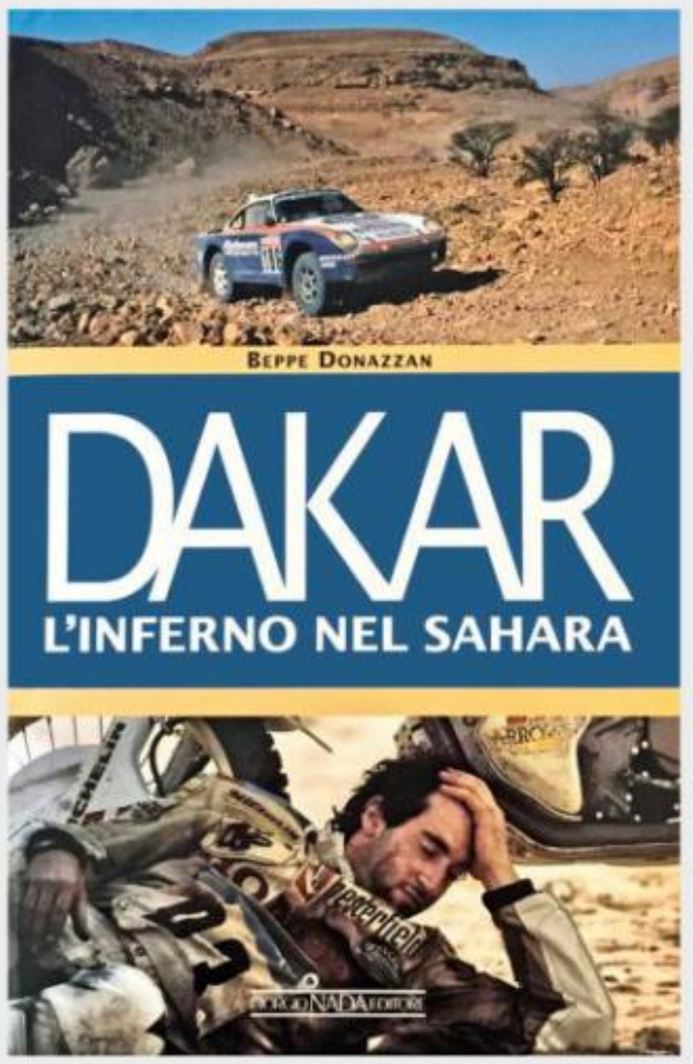
Ricchissima, come da tradizione, la parte iconografica, con le immagini di tutte le 438 vetture ammesse al via, ma anche delle 61 Ferrari e delle 34 Mercedes-Benz che hanno animato il Tribute to Mille Miglia.

LA GRANDE CORSA AFRICANA

Avventura ai limiti

L'epopea di una delle corse più difficili e massacranti del mondo rivive in un racconto denso di adrenalina che ne ripercorre i primordi, le fatiche dei protagonisti, i drammi e le innumerevoli polemiche. Da Thierry Sabine, che la ideò nel lontano 1979, all'incubo degli attentati di Al Qaida e alla decisione di spostare la competizione in America Latina. Una carrellata che passa in rassegna le sfide delle grandi Case delle due e delle quattro ruote, dei veterani e dei vip che hanno cercato gloria ed emozioni in un terreno ostile per uomini e motori.

DAKAR - L'INFERNO NEL SAHARA
Beppe Donazzan
Giorgio Nada Editore
Con centinaia di illustrazioni in bianco e nero. Formato 14x22 cm.
416 pagine, prezzo 24 euro.



TUTTI I LIBRI DA NON PERDERE

DALLA **A112 ABARTH** AL DIETRO LE QUINTE DEI **RALLY DEGLI ANNI 70 E 80**



AUTOBIANCHI A112 ABARTH
L'analisi completa delle 7 serie che si sono succedute in 14 anni di produzione. Con un esaustivo testo sulle versioni da 58 e 70 HP, entrambe apprezzate.
Fabio Coppa e Giorgio Bozzi
Giorgio Nada Editore
Pag. 144, 25 euro



Alessandro Sannia
Il Cammello
Pag. 64, 19,99 euro

FIAT X1/9 1972-1982
La genesi, lo sviluppo, la tecnica di un modello anticonvenzionale, che dopo la fine della commercializzazione da parte di Fiat ha continuato la sua vita come prodotto della carrozzeria Bertone.



IL LATO B DEI MIEI RALLY
I retroscena e le goliardatedel mondo dei rally anni 70-80, raccontati da "Rudy", campione italiano ed europeo, e dal suo copilota.
Roberto Dalpozzo e Francesca Pasetti
EDK
Pag. 320, 38 euro

QUATTRO CHIACCHIERE CON ROBERTO LOI

Asi, cosa bolle in pentola



Se l'Asi ha un merito grande come una casa, anzi come... un museo, è proprio l'operazione di salvataggio dei modelli costruiti dalla carrozzeria Bertone e conservati per ora a Caprie (TO) nell'ex centro stile. È noto come, per beghe famigliari, la preziosa collezione di auto di serie e prototipi ha rischiato di finire a spezzatino in un'asta. Ma Roberto Loi, il presidente dell'Asi, con un colpo di reni è riuscito ad aggiudicarla all'incanto al club e a salvarla per l'Italia non solo come memoria virtuale, ma come contenuto analogico. Insomma, le settantanove automobili rimangono qui, tutte intere e conservate a futura memoria e come lezione di quello stile automobilistico inimitabile nato nel corso della stagione felice delle quattro ruote italiane. Ma adesso si pone il problema di trovare una sistemazione adatta: ecco "il" sogno di Roberto Loi, quello di sistemare le vetture in un museo a Torino, che resta sempre la capitale dell'automobile italiana, ma soprattutto l'Atene del design automobilistico mondiale. Trattando questi argomenti si rischia di fare della retorica e di cadere nel nostalgico ma Loi, persona concreta, si è già mosso in sede internazionale arrivando a ottenere il possibile riconoscimento da parte dell'Unesco della collezione come "Patrimonio dell'umanità" godendo in questo anche dell'appoggio della Fiva. E ha fatto di più: ha anche identificato una sede possibile e in questa direzione si è mosso, come ha confermato a Ruoteclassiche, col comune di Torino e con la Provincia. Il luogo, dove il sogno può diventare realtà e dar corpo e vita nuova ad auto straordinarie, è uno struttura della cerchia torinese disegnata dal grande architetto brasiliano Oscar Niemeyer. Ideale potrebbe essere quindi l'ex sede di Burgo Group nella città metropolitana di Torino; una parte dei finanziamenti necessari è già accantonata grazie alla lungimiranza di Loi, ma non sono da escludere altri contributi e forse una sede alternativa più centrale. Insomma, i sogni non muoiono all'alba.



La sede per la collezione Bertone? L'avveniristica ex sede di Burgo Group, nel Torinese, realizzata dal grande architetto Oscar Niemeyer. In alto, l'avvocato Roberto Loi.

Marcello Minerbi



Ispirazioni anni Sessanta

Tratti fumettistici e accostamenti con l'arte neoclassica. È l'ironia di Gianfilippo Aondio

"La passione per le auto? Nata sui banchi di scuola, quando mi dilettavo a disegnare a penna i modelli che allora andavano per la maggiore: Alfa Romeo Giulia Super, Porsche 911, Lancia Fulvia HF...". Gianfilippo Aondio, milanese, classe '61, ha scoperto così la sua vena artistica, sfociata poi nella laurea in Architettura con una tesi a tema automobilistico. Poi il lavoro nell'azienda di famiglia, ma soprattutto il tempo libero dedicato al restauro della piccola collezione di storiche che gli è passata per le mani negli anni: Fiat 600 D "Fanalone" (la vettura a cui si dichiara più affezionato), Volkswagen Maggiolino e l'Autobianchi Giardiniera prestata alla produzione di un recente film comico natalizio... Ma anche i raduni e le gare, nelle quali ottiene come gentleman driver buoni risultati, vincendo il Trofeo Csai Rally Autostoriche Turismo nel 1991 con una Fiat 1100 del 1958. Le sue tele, dipinte con la tecnica dei colori acrilici, hanno sempre tinte sgargianti e quel taglio fumettistico che sembrano passati attraverso i filtri di un'infanzia lontana. Anche i modelli prediletti sono quelli di allora, mentre per le scene dinamiche si rifà, per i suoi soggetti, alle grandi gare del passato, Formula 1 soprattutto.

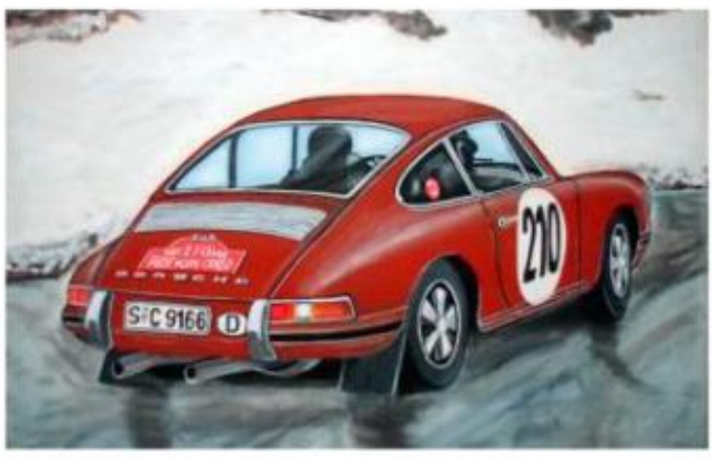




Pilota dei pennelli
Ironia e passione nell'autoritratto (fotografico) di Gianfilippo Aondio.









Miti a cavallo del tempo
Qui sopra, la Porsche 911 di Vic Elford, vincitore del Rally di Montecarlo del '68. A fianco, scene da un G.P. di Francia degli anni 50 (Reims). Sopra, una Vespa, un Volkswagen "Bulli" e una Ferrari 250 GTL in un contesto neoclassico.



STORICO TESTER DELLA JAGUAR

Norman Dewis, mister "un milione di miglia"

L'idea è nata durante un incontro tra amici, tutti collezionisti Jaguar uniti da una sorta di venerazione per Norman Dewis, l'uomo che per oltre cinquant'anni ha testato e collaudato le auto nate a Coventry. Ed è così che, a fine novembre, poco prima dell'alba, sono convenute davanti alla sede del Royal Automobile Club di Londra diverse icone del Giaguaro: una MK 2, una XK SS, una C Type e una D Type. Obiettivo, festeggiare l'ospite d'onore: Norman Dewis. Mitragliere di coda sui bombardieri durante il secondo conflitto mondiale, sopravvissuto grazie a un paio di miracoli, Dewis è entrato in Jaguar come ingegnere capo e nel 1952 ha corso in coppia con Stirling Moss la Mille Miglia. È lui che sviluppa, "in 3 mesi ed eravamo 4 persone in tutto, compresi i tecnici Dunlop", i freni a disco che equipaggeranno la C Type, ed è lui che segue il progetto della D Type con la quale correrà a Le Mans nel 1955. Tra le sue imprese più audaci, il record di velocità - 275 km/h - conquistato in Belgio nel 1953 con una XK 120 caratterizzata da una bolla in plexiglas che ricopriva il posto guida: "Si appannava e deformava la visione" ricorda oggi "ma serviva per l'aerodinamica". Altrettanto spericolato il trasferimento tra Coventry e Ginevra, nel 1961, alla folle media di oltre 110 chilometri orari (compreso il traghetto e l'attraversamento di Londra) con un secondo esemplare della nuova E Type da portare al Salone. La maggior parte del lavoro di Dewis, però, si è svolto sulla pista di alta velocità della Mira, in Inghilterra, dove venivano testate le Jaguar da produrre in serie e dove i dati riportano che Dewis abbia percorso oltre un milione di miglia a una velocità superiore ai 160 km/h. Pericoloso? "Certo, qualche volta sì, come quando mi sono schiantato con il prototipo XJ13. Ma era il mio lavoro e non l'avrei cambiato per nulla al mondo". **Massimo Delbò**



Vecchio Giaguaro
L'arzillo Norman Dewis, oggi novantaseienne, al volante di una D Type.

L'ULTIMO APPUNTAMENTO

CIAO FIAMMA



Si è spenta il 20 novembre, a 81 anni, Fiamma Breschi, compagna del pilota Luigi Musso e per oltre trent'anni confidente, amica, musa e "spia" di Enzo Ferrari. Ruoteclassiche l'aveva incontrata due volte, entrambe lo scorso anno: una, in occasione dell'intervista uscita poi sul numero di agosto della rivista (un autentico attestato di stima nei nostri confronti, data la sua "ritrosia" a raccontarsi ai giornalisti); la seconda, quando decise di raggiungerci nella tappa di Forte dei Marmi del tour "Dolce vita d'estate". Ciao Fiamma.

FESTA AL MUSEO NICOLIS

5 ANNI DI CLASSICTEAM EBERHARD

Party di compleanno, il 5 dicembre, nella suggestiva cornice del Museo Nicolis di Villafranca di Verona, per festeggiare il primo lustro di attività della Scuderia Classicteam Eberhard. È stata l'occasione per ripercorrere cinque anni di emozioni, gare, successi vissuti con entusiasmo e passione da tutti i protagonisti. Eberhard & Co. ha festeggiato il proprio team insieme con il campione del mondo Rally Miki Biasion, che ha consegnato ai tre piloti della scuderia che si sono meglio distinti nei cinque anni - Armando Fontana, Fabio Loperfido e Lucia Fanti - altrettanti Desk Clock Tazio Nuvolari, personalizzati per l'occasione.







La passione oltre il garage

Dal divano coi fari della 500 al piccolo bolide in stile anni 30 da 240 chilometri orari

Attaccati a un filo
Replica, in alluminio e legno, di una cosiddetta "Tether car" degli anni 30: erano bolidi a motore che correvano su piste circolari in legno vincolati a un cavo d'acciaio (raggiungevano anche i 240 km/h). Prezzo 320 sterline (485 euro). *tethercars.com*

Bentley al collo
Sciarpa 100% cachemire griffata Bentley. Di produzione inglese, disponibile in cinque colori; misure 180 x 80 cm. Prezzo 235 sterline (circa 323 euro). *shop.bentleymotors.com*





L'ora del Cavallino
Cronografo Redrev Evo di Scuderia Ferrari. Movimento al quarzo, cassa (46 mm) in acciaio 316 L, quadrante con trama a nido d'ape. Impermeabilità 5 atm. Prezzo 295 euro. *mondiawatchgroup.com*



Riserva di energia
Con soli 680 grammi di peso, è in grado di garantire fino a 30 avviamenti da 3 secondi dell'auto in panne. Alimenta ogni apparecchio a 12 V e 19 V. Prezzo 199 euro. *blizz-timing.com*

Una 500 da salotto
Divano in legno con impiallacciatura in frassino e rivestimento in similpelle. Con paraurti e fari (a 12 V) della Fiat 500. Ampia possibilità di personalizzazione. Prezzo tra 1800 e 2000 euro. *auto-mobili.it*



THE MONACO SALE

Le iscrizioni sono aperte.

LES GRANDES MARQUES À MONACO
Venerdi, 13 maggio 2016
Fairmont Monte Carlo

Nel 2016 al Fairmont di Monte Carlo tornera' la piu' memorabile tra le aste di Motori. Questa vendita esclusiva sara' limitata a sole 40 selezionatissime automobili e verra' organizzata in concomitanza del Grand Prix Historique di Monaco. La scelta dei veicoli e' in corso.

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

Già iscritta
Nella proprietà della stessa famiglia dal 1963, uno dei esemplari piu originali esistenti
La ex-ufficiale, Le Mans, Mille Miglia, Targa Florio e Goodwood 9 ORE
1952 JAGUAR C-TYPE BARCHETTA
Telaio No. XKC 011

Bonhams

bonhams.com/cars

La débâcle del metallo, ora arriva la resina

Tante le novità, grazie a costi di produzione più contenuti e a materiali più duttili ed evoluti

Un tempo, in scala 1:18, c'erano solo i cosiddetti "diecast", modelli in metallo pressofuso, con porte e cofani apribili, dal funzionamento sempre più preciso. Erano il fiore all'occhiello di tante marche famose, come la Kyosho o l'Auto Art, solo per citarne un paio. Negli ultimi anni il costo del metallo per le fusioni (la zama) è lievitato, mentre le tirature richieste da un mercato sempre più elitario si sono drasticamente ridotte. La soluzione vincente è stata quella di adottare, a livello industriale, le tecniche artigianali prima appannaggio dei soli produttori di modelli speciali: utilizzare resina poliuretanica, colata in stampi di gomma siliconica, ottenendo sensibili risparmi rispetto all'impiego di stampi in acciaio. Gli investimenti nella ricerca, possibili solo per le grandi aziende, hanno consentito di produrre materiali più stabili e resistenti e quindi più adatti alle scale maggiori. Negli ultimi anni la qualità dei modelli in resina in scala 1:18 è nettamente migliorata. Lo dimostrano le novità che presentiamo in questa pagina.

Maurizio Schifano



FOTO DI MAURIZIO SCHIFANO

TSM MODEL
DUESENBERG SJ GURNEY NUTTING SPEEDSTER
Scala 1:18
Modello Collection d'Elegance, che riproduce l'auto realizzata nel 1935 per il maharaja Holkar of Indore. In resina e plastica, con ruote a raggi in metallo. Sui 280 euro.

TSM MODEL
ALFA ROMEO ALFETTA 1800
Scala 1:18
Modello della Collezione Italia, esclusiva per il nostro mercato, nella versione Carabinieri del 1972. Scocca in resina, con particolari in plastica cromata. Prezzo 180 euro.

TSM MODEL
ALFA ROMEO ALFETTA 1800
Scala 1:18
Sempre nell'ambito della Collezione Italia, il modello è riprodotto anche con la livrea della Polizia del 1972. Di questa prima serie dell'Alfetta è disponibile anche la versione civile. Prezzo indicativo 180 euro.

MINICHAMPS
DELAHAYE TYPE 145 V 12 COUPÉ
Scala 1:18
Fa parte della Mullin Automotive Museum Collection, una delle nuove linee di prodotto in resina della Minichamps, e riproduce la vettura carrozzata da Figoni & Falaschi nel 1937. Costa circa 270 euro.

KYOSHO
FERRARI 250 GTO
Scala 1:18
Ai suoi rinomati diecast la Casa giapponese ha ora affiancato alcuni modelli in resina, con ruote sterzanti. Di questa Ferrari è offerta anche la versione del 1963, con numero di gara 46. Prezzo circa 220 euro.

The Mercedes-Benz Auction

Sabato, 19 marzo 2016
Museo Mercedes-Benz
Stoccarda, Germania

Le iscrizioni sono aperte

In seguito al successo dell'asta nel 2015 presso il spettacolare museo della Mercedes-Benz, Bonhams è lieta di annunciare il ritorno a Stoccarda in associazione con Mercedes-Benz Classic.
Quest'anno l'asta viene organizzata in coincidenza con la fiera RETRO CLASSICS 2016 a Stoccarda.

1938 MERCEDES-BENZ 540K CABRIOLET A
Venduta per € 2,760,000

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

Bonhams

bonhams.com/motorcars

a cura di **Fabrizio Greggio**

TARGA FLORIO 1921 - CIRCUITO DI TORINO 1937 - GRAN PREMIO DI MONACO 1950

Campioni in bianco e nero

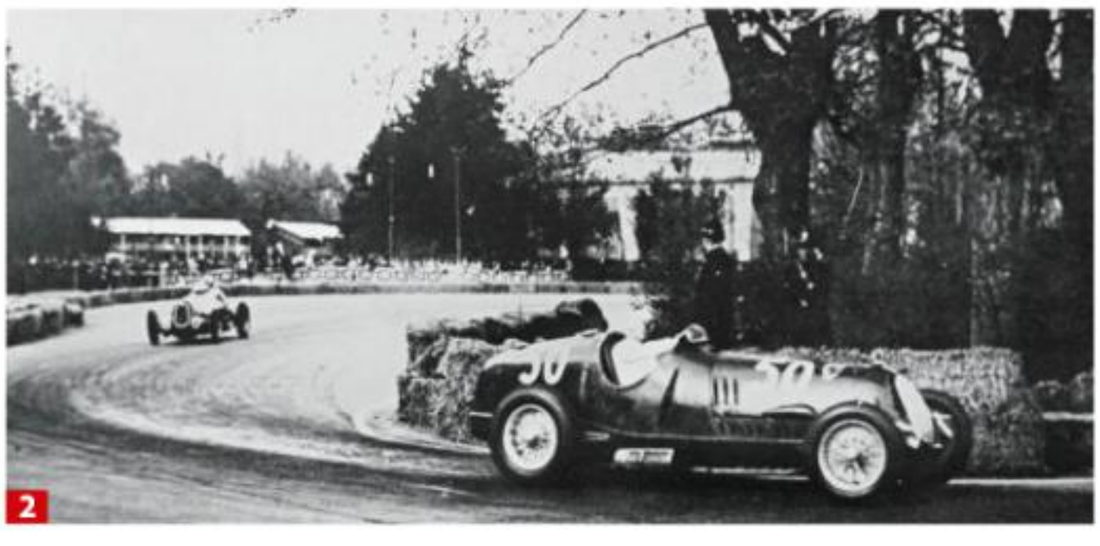
Posseggo da molti anni delle foto delle quali non sono mai riuscito ad avere maggiori dettagli! Ve ne spedisco alcune nella speranza di avere delucidazioni su auto, piloti, luoghi e anni. Ve ne sarei estremamente grato.
Alex Civardi

Gentile lettore, la prima foto ritrae l'Alfa Romeo 40/60 HP condotta da Giuseppe Campari alla Targa Florio del 1921, edizione vinta dal conte Masetti su Fiat S 57/14 B (432 km alla media di 58,235 km/h) con uno scarto minimo nei confronti di Max Sailer su Mercedes 28/95. Campari giunse terzo, precedendo le Alfa Romeo 20/30 ES di Ugo Sivocci e di Enzo Ferrari. Protagonista della seconda foto è Giuseppe Farina al volante dell'Alfa Romeo Tipo C durante il II Circuito di Torino, disputatosi il 18 aprile del 1937. Una manifestazione che aveva generato una grande attesa dopo il successo della prima edizione, svoltasi nel 1935. Circa 50.000 persone erano quindi giunte per assistere alla competizione lungo il percorso cittadino ricavato nello splendido parco del Valentino. Nonostante le attese della vigilia, l'evento si rivelò una delusione, almeno per la categoria oltre i 1500 cm^3 (la classe fino a 1500 cm^3 invece fu molto combattuta e appagante per gli spettatori). Per circa due ore infatti le quattro Alfa Romeo Tipo C equipaggiate con motore V12 di 4064 cm^3 da 370 CV affidate ai piloti Antonio Brivio (n. 60), Giuseppe Farina (n. 50), Carlo Felice Trossi (n. 46) e Carlo Pintacuda (n. 58) sfilarono senza regalare al pubblico alcun brivido. Gli unici spostamenti nella posizione di comando furono quelli dovuti alle soste per aggiungere acqua nel radiatore, rabbocchi necessari perché le vetture, costrette a girare con rapporti bassi per più di due terzi del percorso, surriscaldavano i motori. La classifica finale vide la vittoria di Brivio, seguito da Farina, Trossi e Pintacuda. La terza immagine si riferisce al Gran Premio di Monaco del 1950, seconda prova del neonato campionato mondiale di Formula 1. Siamo nelle fasi iniziali della gara, con Juan Manuel Fangio al comando al volante dell'Alfa Romeo 158, seguito da González su Maserati 4CLT/48. Dopo circa tre minuti dal via il gran premio monegasco prese una piega del tutto imprevista: alla curva del Tabaccaio infatti l'Alfa Romeo 158 di Giuseppe Farina, terzo dietro la Ferrari di Villoresi e l'Alfa Romeo del compagno di squadra Fangio, si girò a causa dell'asfalto reso viscido dagli spruzzi di un'onda anomala, ostruendo parzialmente la carreggiata e innescando una carambola di vetture, al termine della quale rimasero ferme ben nove monoposto su diciannove partenti. La gara vide quindi il dominio assoluto di Fangio, che vinse davanti ad Alberto Ascari (Ferrari) e a Chiron (Maserati), raggiungendo Farina al vertice della classifica mondiale (9 punti).



1


3

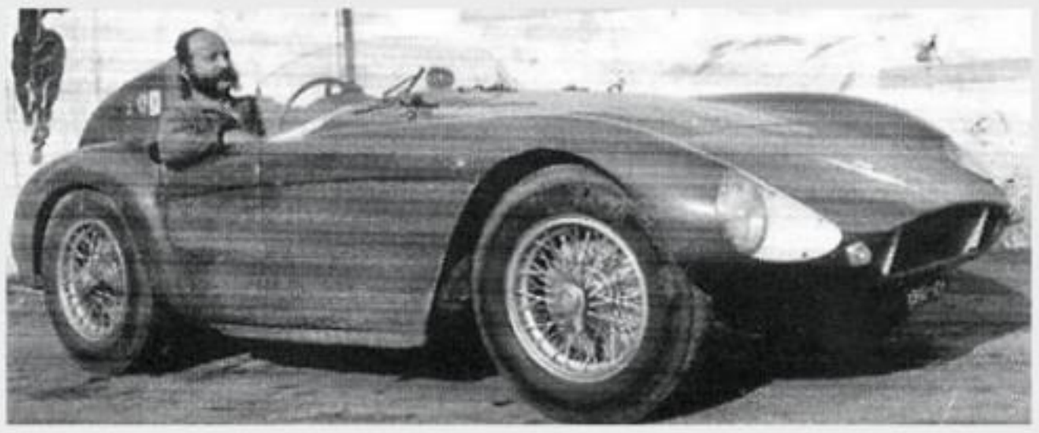

2

FERRARI MONDIAL 500 1954

LA VERITÀ SU QUELLA ROSSA

Gentile redazione, da appassionato ed esperto di Ferrari mi ha molto incuriosito la foto pubblicata sul numero di dicembre di Ruoteclassiche a pagina 32. Mi sono messo quindi a scartabellare nel mio archivio e ho ricostruito per sommi capi la vita di quella vettura. Si tratta di una delle primissime Ferrari Mondial 500 Pinin Farina, per l'esattezza della 0410 MD. Dopo la sua interessante storia iniziale (a partire dalla Mille Miglia del 1954), nel giugno 1957 il suo terzo proprietario, Franco Dari la vendette a Giuseppe del Grosso di Vasto, che la targò CH 13816. Del Grosso (presumibilmente il benzinaio chiamato "Baffone" ritratto nella foto) non risulterebbe aver partecipato ad alcuna competizione, fatta eccezione per qualche evento locale di scarsissimo interesse. Forse nel 1964 affidò la "0410 MD alla carrozzeria Campana di Modena, dove venne modificato il frontale e fu aggiunto un poggiatesta carenato removibile. Nel giugno 1965 la Mondial venne venduta a Roberto Stanzani con targa MO 123359. La vettura non ha mai lasciato l'Italia ed è da tempo custodita in una ben nota collezione bolognese.

Franco Lombardi



IL PELO NELL'UOVO

QUESTIONE DI GRAFICA

Buongiorno, sono Edoardo Muraro, ho 20 anni e da molto tempo sono un vostro affezionato lettore. Nel numero di ottobre, nel servizio dedicato alla BMW 327 Sport-Coupé del 1940, ho notato una imprecisione relativa al marchio dalla Casa presente sul volante e al centro delle coppe ruota. Il sopracitato marchio dovrebbe avere le lettere di un carattere tipografico diverso e color oro, così come la bordatura dovrebbe essere del medesimo colore. Restando così fedele allo stemma adottato a partire dal 1917, modificato leggermente nel 1933 e rimasto in uso fino al 1953. Quello presente sull'auto del servizio riprende quello adottato a partire dal 1979.

Caro affezionato lettore, ci fa davvero piacere constatare la sua notevole competenza in materia di auto storiche, nonostante la sua giovane età; oltretutto su una vettura anteguerra. In effetti, come lei ha giustamente osservato grazie a una vista decisamente acuta, gli stemmi BMW montati sulle coppe ruota e sul mozzo del volante riprendono la grafica adottata nel 1979. Quelli originali, del tipo in uso dal 1933 al 1953, ormai sono praticamente introvabili e, a quanto ci risulta, la Casa di Monaco non li replica. Si è quindi trattato di una soluzione di ripiego in attesa o di scovare gli originali (ipotesi remota) o di montare delle fedeli riproduzioni.





LETTERA DEL MESE

LE SVISTE DI ARESE

Gentile redazione di Ruoteclassiche, come appassionato dell'Alfa Romeo - e come sapete siamo molti nel mondo - vorrei segnalarvi alcuni errori e mancanze che ho notato durante le mie visite al nuovo museo dell'Alfa ad Arese (ci sono stato ben tre volte da quando è stato riaperto tanto è l'amore che ho per il marchio). Incredibile che il team di esperti, di cui avete parlato nel numero di agosto 2015, si sia lasciato sfuggire certi dettagli che proprio dettagli non sono: il pannello al di sopra della 40-60 HP Ricotti (foto 1) in cui viene scritto "Aereodinamica" (anziché "Aerodinamica", ndr), l'adesivo del Biscione sul cofano della GTA 1300 Junior con il bordo continuo invece che frastagliato, i modellini in scala impolverati, posizionati su mensole in vetro anch'esse polverose, la 156 senza antenna, l'alettone della F.1 179 visibilmente storto e all'ingresso la clamorosa dimenticanza nel pannello (foto 2) in cui viene ripercorsa l'evoluzione stilistica del marchio (manca infatti quello del 1982!!!). Credo, e questa non è solo la mia opinione, che queste "cadute" siano imperdonabili e testimonino una scarsa attenzione verso la storia di una Casa di tal blasone. Qualche perplessità poi riguarda il numero ridotto di vetture in esposizione rispetto a prima, praticamente la metà, con parecchie assenze importanti. Inoltre ci si interroga sul perché siano stati utilizzati esemplari provenienti da collezioni private: chi ben conosceva il museo precedente sa bene che c'erano (non si sa che fine abbiano fatto) molti modelli in buono stato, tra cui, solo per fare un esempio, l'Alfetta e l'Alfasud, se non vado errato rispettivamente di colore grigio metallizzato e rosso. Come tutti i numerosi appassionati della Casa milanese mi auguro che tali defaillance vengano presto corrette. Un doppio lampeggio a tutti gli alfisti!

Mario Fusizio - Vercelli



1





2

QUATTRORUOTE 60 ANNI
+ DOSSIER PROVE



La prima prova completa della nuova Fiat Tipo

Tutte le novità del 2016

Banca o concessionario? I prestiti più convenienti



LE MIGLIORI PROVE SU STRADA DEL 2015 IN UN UNICO VOLUME

- Alfa Romeo 4C Spider
- Fiat 500X
- Ssangyong Tivoli
- Peugeot 208
- Volvo XC90 ...e tante altre ancora

A SOLI 2€ IN PIÙ

Quattroruote + Dossier Prove € 7,00. Solo Quattroruote € 5,00

Instagram

Le foto più belle saranno postate su ***instagram.com/ruoteclassiche***

Le auto dei nostri lettori

Le scelte della redazione tra le immagini inviate a ***redazione@ruoteclassiche.it***



Fiat 500 limousine
Agostino Gizzi
La fuoriserie del carrozziere di San Salvo (CH).



Alfa Romeo 75 2.0 Twin Spark ASN (1991)
Guido Tanganelli
La rarità dell'Allestimento Speciale Numerato.



Alfa Romeo Spider 2.0 (1990)
Maurizio Dal Corso
Raggiunti i 300.000 km sulla A1.



Fiat 124 Sport Spider (1973)
Gianluca Scatamburlo
Auto scoperta e vacanza: un binomio inscindibile.



Fiat 126 (1973)
Carmelo Bottino
Tornata nuova dopo un restauro durato quattro anni.



Fiat Nuova 128
Francesco Bonacorsi
Da bambino vicino alla "terza serie" di papà Ivo.



Fiat 1100/103 TV Trasformabile (1956)
Angelo Sangaletti
Certificata Asi e conservata.



Mercedes-Benz 280 SE (1978)
Angelo Valente
In famiglia da tre generazioni.



Porsche 911 Turbo (993) (1995)
Luciano Bellucci
Anche se non fa più differenza, compie vent'anni.

A REGINE DEL PASSATO FORD THUNDERBIRD CONVERTIBLE (1960)



L'APOTEOSI DELLA "T-BIRD" A QUATTRO POSTI

SCULTURA YANKEE

La generazione delle "Squarebird", che comprende i model year '58, '59 e '60 della sportiva di Dearborn, mostra tutti gli eccessi del design americano dell'epoca, intrisi del loro grande fascino, perché interpretati con gusto e originalità. Il magnifico esemplare del servizio, immatricolato in Louisiana nel '60 e ora in Italia, è tra i migliori rimasti

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



È il settembre 1959 quando la Ford lancia la Thunderbird model year '60, ben rappresentata dal magnifico esemplare in livrea Corinthian White protagonista di questo servizio. Nessuna novità stilistica segna l'inizio del nuovo decennio. Infatti, sono poche le differenze rispetto ai due model year precedenti: essenzialmente la foggia della calandra, dei fregi esterni e delle coppe ruota e la presenza di sei fanali posteriori anziché di quattro. La carrozzeria, a quattro posti, rimane invariata: quella massiccia, squadrata, spigolosa che avrebbe valso ai tre model year '58, '59 e '60 il soprannome di "Squarebird" .

Entrata in produzione il 13 gennaio 1958, la prima delle "Squarebird" era stata accolta freddamente dai fan della Thunderbird, nata nel 1955 come una filante spider a due posti secchi, seppur di dimensioni "americane", e prediletta da una clientela decisamente sportiva, ma proprio per tale motivo da considerarsi un modello di nicchia. Tuttavia nel 1958, anno di generalizzata flessione per il mercato automobilistico americano, la nuova "T-Bird" fu venduta in circa 37.000 unità, 16.000 in più rispetto al 1957, passando dall'1,3 al 3,8% del totale delle Ford consegnate.

Per la nuova generazione, Robert S. McNamara, a capo della divisione Ford dall'inizio del 1955, aveva deciso di cambiare rotta, nell'intento di allargare la platea dei potenziali clienti





Guida assistita
A lato, il comodo indicatore sul piantone del volante dove viene evidenziato il rapporto inserito dalla trasmissione automatica Cruise-O-Matic. Più a sinistra, il "joystick" per orientare il retrovisore esterno con spotlight, optional. Sotto, la caratteristica plancia "bipartita" per raccordarsi alla console; la dotazione comprende gli alzacristalli elettrici, con interruttori sul tunnel, la regolazione elettrica dei sedili e il condizionatore SelectAire.





e quindi di rendere più remunerativo il modello. Pur mantenendo una connotazione sportiva, la Thunderbird doveva diventare una Personal Luxury Car, con un abitacolo a quattro posti in grado di offrire maggior spazio e confort, e con una dotazione più lussuosa e completa. Partendo da tali presupposti, le linee guida del progetto, contrariamente alla comune prassi dell'epoca, non erano state stilate dalla direzione tecnica, bensì dal centro stile, presieduto dal veterano Bill Boyer.

Per mantenere il pianale a un'altezza dal suolo degna di una sportiva (circa 145 mm), Boyer aveva deciso di passare dalla tradizionale struttura con telaio separato a longheroni alla più evoluta scocca portante, dotata di un tunnel di notevole altezza che, raccordandosi con la plancia, oltre a contribuire ad aumentare la rigidità strutturale, fungeva da console per ospitare vari comandi della ventilazione o dell'aria condizionata (optional) e l'altoparlante della radio. La netta divisione della parte anteriore dell'abitacolo in due zone era inedita su una quattro posti (la console centrale aveva debuttato sulla Chevrolet Corvette model year 1958, entrata in produzione tre mesi prima della Thunderbird, nell'ottobre del 1957). A garantire la necessaria rigidità dell'insieme contribuivano anche i due brancardi scatolati, larghi ben 150 mm, e le vistose nervature sulle fiancate, la cui funzione principale era comunque quella di conformarsi alla moda americana del momento, ricca di richiami "aeronautici".

Con il minaccioso frontale a quattro fari, reso più aggressivo dall'enorme calandra a bocca incorporata nello scudo paraurti, e slanciata dalle imprescindibili pinne di coda, la carrozzeria model year '58 esibiva uno stile gradevole e originale.

PIÙ LUNGA, LARGA E PESANTE

Inizialmente la prima serie delle "Squarebird", che rispetto alla generazione precedente aveva un passo aumentato da 2590 a 2870 mm e pesava oltre 450 kg in più, era stata offerta nella sola versione Hardtop con tetto





Trittico di luci
Il model year '60 si distingue per la presenza di fanali posteriori a tre luci (sopra); sui model year precedenti erano a due luci. L'antenna DeLuxe, sul cofano bagagli (a sinistra), era optional; si noti la notevole sporgenza della carrozzeria in corrispondenza dei gruppi ottici posteriori che, oltre a slanciare la coda, consente di aumentare il volume del bagagliaio.

fisso, inedita per una Thunderbird; nel giugno 1958 era arrivata pure la Convertible, con capote ad azionamento semiautomatico, divenuto l'anno successivo del tutto automatico. Si trattava di un sistema elettroidraulico derivato da quello che equipaggiava la Ford Skyliner, la hardtop convertible con tetto rigido "retrattile", lanciata nel 1957. Un dispositivo all'avanguardia che, comandato da un pulsante sul cruscotto e regolato da una centralina elettronica, consentiva alla grossa e pesante capote, tramite l'azione di pistoni idraulici, di ripiegarsi totalmente nel vano bagagli, dopo l'apertura del cofano, anch'essa effettuata tramite pistoni idraulici. L'unico problema era che il mantice occupava in pratica tutto il vano bagagli. In caso di guasto del meccanismo, si poteva procedere all'apertura manuale del cofano, svitando, dall'interno dei passaruota, i tiranti che lo fissavano alla scocca. Innovativa sul piano costrut-

tivo ed estetico, la "Squarebird" lo era, seppure in misura minore, anche su quello della meccanica. Nuovo era il motore, V8 Ford Serie FE di 352 cid (5,8 litri) da 300 CV, che dal model year '59 sarebbe stato affiancato dal V8 Lincoln di 430 cid (7 litri) da 350 CV; entrambi garantivano prestazioni di tutto rispetto, malgrado il peso notevole della vettura.

In un primo momento si era pensato di adottare le sospensioni pneumatiche Ford-Aire, ma l'idea fu abbandonata all'ultimo per problemi di affidabilità; vennero quindi montate molle elicoidali, anche al retrotreno, che nel 1959 tornò però ad avere le tradizionali balestre longitudinali.

NATA IN LOUISIANA

Nel triennio 1958-60 furono costruite 198.191 "Squarebird", di cui solo 24.255 Convertible. Si trattava di numeri ben superiori a quelli della generazione precedente (53.166 unità), a conferma della lungimiranza di McNamara. Il nostro esemplare, dal 2011 di proprietà di Roberto Losole, 47 anni di Milano, lasciò la catena di montaggio il 30 settembre 1959 ed è quindi un model year '60. Immatricolato in Louisiana (Usa) con la targa che Losole ha potuto conservare per ricordo (e utilizzata per il servizio), fu restaurato negli anni 90 e quindi venduto a Monaco di Baviera (D), dove Losole l'ha acquistato in condizioni discrete.

Dal 2011 ha beneficiato di diversi interventi, tra i quali la velatura della carrozzeria, la sostituzione del telo della capote con uno preconfezionato acquistato in Usa (300 dollari circa) e la sostituzione dei pneumatici diagonali con dei radiali American Classic a fascia bianca. La nostra "Squarebird", iscritta al Thunderbird Registry col numero 38192, è una delle migliori tra quelle ancora circolanti. R



Capote a scomparsa
Azionata da un complesso sistema elettroidraulico, la capote si ripiega totalmente dentro il bagagliaio (sopra), previa l'apertura automatica del cofano, che sempre automaticamente si richiude. Si noti il tipico rivestimento Thunderbird del vano bagagli, in tela cerata a quadri. Questo esemplare sfoggia i copriruota optional Sun Ray e le cornici cromate della fanaleria (Dress-Up Kit), anch'esse optional.

Mani salde sul volante

Si guida così la Thunderbird, per via dello sterzo troppo demoltiplicato e insensibile ai piccoli angoli che impone di anticipare molto le curve. Poi sorprende per grinta, confort e tenuta di strada

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

Più evoluta tecnicamente rispetto alla Thunderbird della generazione precedente, la "Squarebird" lo è anche per quanto riguarda la guida. Niente più abitacolo attillato, con un divanetto quasi senza regolazioni e l'enorme volante sul petto, ma uno spazio adeguato e un assetto di guida semplicemente corretto, che può essere modificato con la regolazione, elettrica, del sedile, piccolo ma comodo. Il bel volante bianco a calice e la plancia scintillante di cromature riportano all'atmosfera glamour dei favolosi anni 50 americani, richiamata su questo esemplare anche dal ciondolo hawaiano che oscilla dallo specchietto retrovisore.

Il grosso V8 si avvia con un soffio cupo e dopo pochi secondi mantiene un minimo pulsante ma regolare; la risposta all'acceleratore è un po' pigra, ma comunque rassicurante. La trasmissione automatica Cruise-O-Matic, di cui è dotata la nostra "Squarebird" (un accessorio a richiesta che costava ben 242 dollari), offre tre opzioni di marcia: D1, che sfrutta tutti e tre i rapporti; D2, che invece utilizza solo i due rapporti più lunghi; L (Low), che mantiene solo il rapporto più corto e perciò è adatta solo alla marcia a passo d'uomo. Come suggeriscono le diciture, la D1 è quella "normale", che consente anche partenze in salita, accelerazioni più brillanti e garantisce un freno motore più efficace nelle discese.

Dato il percorso di tutto riposo della nostra prova, scegliamo la D2, anche per saggiare l'elasticità del poderoso motore. Non rimaniamo delusi, perché con un filo di



Marcia rasoterra
Sotto: con un'altezza dal suolo di circa 145 mm, la "Squarebird" mostra una stabilità e una tenuta di strada nettamente superiore alla media delle americane del tempo. A destra, il poderoso V8 Ford di 5,8 litri (352 cid), con i particolari cromati optional, offerti col Dress-Up Kit.

acceleratore la macchina si avvia sicura e marcia fluida, offrendo una guida rilassata, ideale per prendere dimestichezza con le sue misure da maggiorata. L'altezza ridotta dal suolo infonde subito sicurezza, poiché il beccheggio e soprattutto il rollio in curva sono contenuti rispetto a quelli mostrati dalle coeve berline americane. La tenuta di strada e la stabilità sono una piacevole sorpresa, tenendo conto che le sospensioni, capaci di filtrare efficacemente anche asperità di un certo rilievo, non sono certo quelle rigide di una granturismo.

È lo sterzo invece a destare qualche preoccupazione: servoassistito e molto demoltiplicato, evidenzia una scarsissima sensibilità in rettilineo e richiede parecchi "giri" del volante affinché la macchina si decida a curvare con convinzione. Di conseguenza è meglio non togliere mai le mani dal volante, neanche per cambiare marcia, e anticipare sempre le curve, con una tecnica di guida alla quale ormai pochi automobilisti sono abituati. La trasmissione automatica a questo punto non è più un optional, diventa praticamente obbligatoria. R

Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - V8 di 90° Alesaggio 101,60 mm - Corsa 88,90 mm Cilindrata 5766 cm³ Rapporto di compressione 9,5:1 Potenza 300 CV SAE a 4600 giri/min Coppia 52,7 kgm SAE a 2800 giri/min Distribuzione a valvole in testa, asse a camme centrale, aste e bilancieri Carburatore invertito Ford o Holley Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata, 4,7 litri Raffreddamento ad acqua, 18,9 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 3 marce (1ª non sincronizzata) Leva di comando centrale oppure trasmissione automatica Cruise-O-Matic a 3 rapporti Leva di comando al volante Pneumatici 8.00-14 (205 R14).
Corpo vettura	Cabriolet 2 porte, 4 posti Scocca portante in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni idraulici a tamburo, servocomando a depressione Sterzo a circolazione di sfere, servocomando idraulico Serbatoio carburante 76 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2870 mm Carreggiate ant. 1524 mm - post. 1448 mm Lungh. 5215 mm - Largh. 1956 mm Altezza 1349 mm Peso a secco 1800 kg circa.
Prestazioni	Velocità 170 km/h Consumo 22 litri/100 km.

UN'AMMIRAGLIA CONSERVATA CON DEDIZIONE

LEI È UNA DI FAMIGLIA

Una vita da incorniciare quella di questa Mercedes 300 SEL prima serie: esposta al Salone di Torino del 1969, viene acquistata sul posto dalla famiglia Bonomelli, per un colpo di fulmine della signora Albertina, moglie del re della camomilla. L'anno dopo è immatricolata a Lecco e non cambierà mai "cognome". Oggi è ancora curata come allora

Testo di **Massimo Delbò** - foto di **Thomas Maccabelli**

Una Mercedes Classe S prima serie ha oggi alle spalle una vita solitamente travagliata, con qualche decina di intestatari e un milione di chilometri all'attivo. Un destino comune a molte ammiraglie: dopo i primi anni trascorsi tra le cure scrupolose e amorevoli di facoltosi proprietari, spesso sprofondano poi nell'incuria, trascurate nella meccanica e nella carrozzeria. Può capitare, dunque, di finire... dalle stelle alle stalle!

La Classe S, disegnata da Paul Bracq, debutta nel 1965 e diventa subito l'ammiraglia d'elezione di una clientela esclusiva e molto esigente, composta principalmente da industriali e professionisti di alto livello. Fissa il punto di riferimento per l'intero segmento. La gamma delle berline prevede due versioni: la W108 (passo di 2750 mm, sospensioni a molle elicoidali), che si articola nei modelli 250 S, 250 SE e 300 SE, e la W109 (passo di 2850 mm, sospensioni pneumatiche), composta dalla sola 300 SEL. Quest'ultima si pone al vertice della famiglia "S" e verrà equipaggiata nel corso della sua carriera con quattro motori: due 6 cilindri in linea (2996 cm^3 dal 1965 al 1967; 2778 cm^3 dal 1968 al 1970) e due V8 (3499 cm^3 dal 1969 al 1972; 6330 cm^3 dal 1968 al 1972). In realtà c'è è un terzo propulsore V8, il 4500 (4520 cm^3), proposto però solo sul mercato americano. Il V8 di 3,5 litri da 200 CV, disponibile anche per la 280 SE-SEL (e sulla 280 SE Coupé e Cabriolet), trova con la 300 SEL 3.5, la protagonista di queste pagine, il perfetto connubio tra immagine, confort, ricercatezza meccanica e prestazioni. Svelata al pubblico nel 1969, viene prodotta fino al 1972 in 9583 unità. La nostra 300 SEL, telaio #816 e targa CO 277881, ha una storia davvero particolare. Innanzitutto si tratta dell'esemplare mostrato al Salone di Torino e, in secondo luogo, si distingue per essere rimasta, conservata, sempre nella stessa famiglia. Un caso più unico che raro.



Davanti c'è posto
Il selettore del cambio automatico al volante (sopra) permette di guadagnare il posto davanti per un bambino semplicemente alzando i due braccioli. Il velluto, di serie, è ancora quello d'origine, così come la moquette. A sinistra, l'inserto in legno impreziosisce la plancia, al centro della quale si trovano i comandi della ventilazione, il posacenere e l'accendisigari.

DESTINAZIONE TORINO

Quando arriva in Italia alla fine del 1969, la "816" ha un compito ben preciso da as-



È sempre stata ricoverata al coperto e dal 1969 ha percorso appena 55.800 km. A fine anni Settanta è stata messa a riposo

Accudita da tre generazioni
L'attuale custode, un sorridente Roberto Bonomelli, terza generazione a viaggiare sulla 300 SEL 3.5. La macchina ha vissuto bene, con lunghe permanenze nel box, ma la qualità costruttiva Mercedes si nota nello stato di conservazione dei rivestimenti: sembrano ancora nuovi dopo 47 anni di vita.











Il V8 di 3,5 litri da 200 CV consente di muoversi in souplesse nel traffico. Si superano i 200 km/h e si va da 0 a 100 km/h in circa 10 secondi



solvere: rappresentare l'eccellenza della Casa di Stoccarda al Salone di Torino, in calendario dal 29 ottobre al 9 novembre. Si tratta quindi di una vettura nata per il mercato italiano, come indicato sulla targhetta dati dal codice 620, distinta dalla splendida livrea metallizzata bicolore Beigegrau 728H per tetto e montanti posteriori e Silbergrau 180G per il resto della carrozzeria. Da autentica primadonna, la 300 SEL 3.5 catalizza le attenzioni di numerosi visitatori, tra cui quelle di Albertina Bonomelli, che si innamora di quell'auto appena la vede, al punto da chiedere al marito se è disposto a regalargliela.

ACQUISTO D'IMPULSO

Leonardo Bonomelli, classe 1919, è un imprenditore di grande talento, capace di prendere il timone dell'azienda di famiglia, che si occupa di camomille e tisane naturali, e di farla prosperare nel giro di pochi anni. Da "brianzolo" Doc ha fatto del lavoro una delle sue ragioni di vita (l'altra è la famiglia), ma è rimasto un ragazzo a cui piace il gusto della sfida e un gentiluomo che non si ritrae certo dall'esaudire un desiderio della moglie. Uno dei suoi quattro figli, Federico, classe 1956, non c'era quel giorno a Torino, ma ricorda bene come suo papà avesse una perenne sfida su chi aveva la macchina più bella con l'amico Viccardo di Torino, con cui condivideva la passione per la floricultura. In quel momento Bonomelli è in difficoltà, perché ha da poco demolito un'altra Mercedes Classe S, bianca con l'interno rosso, incuneandosi sotto un camion che gli aveva tagliato la strada... Al volante di una Fiat 2300 bicolore (bianca con tetto nero) si mette in viaggio per Torino. Ma Viccardo ha acquistato una BMW 2800 (altro esemplare che l'amico custodisce tuttora in famiglia): il distacco tra le due vetture va assolutamente colmato. Spinto da questa combinazione di fattori, Bonomelli entra nello stand Mercedes-Benz e chiede di acquistare la 300 SEL 3.5. Il venditore, ben felice, gli chiede la descrizione delle dotazioni e il colore desiderato per l'ordine, ma si sente rispondere prontamente: "Lei non ha capito, io voglio questa!". Dopo un primo diniego e qualche decina di minuti di contrattazioni, l'accordo è concluso e la vettura verrà consegnata appena possibile tramite il concessionario Mercedes-Benz (e NSU) Supergarage di Lecco. Per essere sicuro di non essere ingannato, Bonomelli apre la portiera del guidatore, estrae dalla tasca un mazzo di chiavi e, sulla parte inferiore interna, graffia la vernice. Se la vettura ritirata non avrà quel segno distintivo, dice, lui la rifiuterà. Dopo Torino, non è ben chiaro se per essere esposta in qualche Salone o se perché deve tornare in Germania per qualche lavoro, la 300 SEL sparisce per qualche mese, per riapparire in una bolla doganale d'importazione datata 9 aprile 1970.

Viene targata il 22 maggio 1970 ed è, ovviamente, intestata ad Albertina. Federico, oggi titolare di un'azienda che progetta e realizza componenti in materiali compositi, ricorda benissimo quando quell'auto è entrata in famiglia. Lui stesso aveva già una sua Mercedes... a pedali. Era stato un regalo che papà gli aveva portato da una visita al Salone di Norimberga e su cui lui aveva cominciato ad apprendere i primi rudimenti d'"ingegneria", per cercare di ripararne l'impianto elettrico. La "3.5" è entrata subito in servizio, rivelandosi perfetta per le esigenze della numerosa famiglia. Si toglie il bracciolo e, davanti, si possono sedere anche due adulti e un bambino; altrettanti passeggeri possono trovare spazio sui sedili posteriori.

I VIAGGI DEI RICORDI

Sono proprio le parole di Federico a ricostruire la storia della Mercedes: i viaggi al mare d'estate, dai nonni a Genova Quinto, rigorosamente con i finestrini chiusi, tranne i deflettori, anche se non c'era il condizionato-

La mano di Paul Bracq
La vista laterale evidenzia la raffinata combinazione cromatica e la purezza della linea, opera dello stilista Paul Bracq. Le frecce laterali, con le gemme della Fiat 500, caratterizzano le vetture italiane; erano montate in concessionaria per soddisfare il Codice della Strada.

Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale -Tipo M116 V8 di 90° Alesaggio 92 mm - Corsa 65,8 mm Cilindrata 3499 cm^3 Rapporto di compressione 9,5:1 Potenza 200 CV a 5800 giri/minuto Coppia 29,2 kgm a 4000 giri/minuto Distribuzione a 2 valvole per cilindro Un albero a camme in testa per bancata, comandato da catena Iniezione elettronica Bosch Lubrificazione forzata, con carter umido Raffreddamento a liquido, ventola a giunto viscoso Impianto elettrico 12 V, batteria 66Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio automatico a 4 rapporti (a richiesta cambio manuale a 4 marce) Rapporto al ponte 3,69:1 Pneumatici 185 V14 Cerchi in acciaio 6J x 14 HB.
Corpo vettura	Berlina, 4 porte, 5 posti Scocca portante. Sospensioni a quattro ruote indipendenti, elementi elastici pneumatici, sistema autolivellante posteriore Ammortizzatori telescopici Barre stabilizzatrici Freni a disco, anteriori autoventilanti da 273 mm, posteriori da 279 mm Capacità serbatoio carburante 82 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2850 mm Carreggiata ant. 1482 mm - post. 1485 mm Lungh. 5000 mm - Largh. 1810 mm Altezza 1410 mm Peso in ordine di marcia 1670 kg.
Prestazioni	Velocità 210 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 10 secondi.

re, perché mamma Albertina non sopportava il flusso d'aria generato dai vetri aperti. E poi quelli invernali, a Gressoney, durante i quali nessuno voleva rimanere vicino alla colf, perché soffriva la macchina.

Verso la metà degli anni 70 una piccola panne, legata al blocchetto dell'accensione, disamora Bonomelli che, sempre più spesso, decide di lasciare la SEL nel box, dove rimane anche dopo la sua morte, avvenuta nel 1994. Ed è a questo punto che subentra la terza generazione: Roberto, figlio di Federico, classe 1987, comincia a prendersi cura di quella vecchia Mercedes, diventandone il custode. Qualche lavoro di manutenzione, tra cui la sostituzione dei "cuscini" delle sospensioni pneumatiche e dell'impianto di scarico, e poi un lungo viaggio, nel 2013, per accompagnare la nonna Albertina sulla sua macchina per quello che sarebbe stato il suo ultimo viaggio nel Canavese, a visitare la tomba di famiglia.

Roberto usa la 300 SEL solo per piccoli spostamenti, più che altro per il piacere di guidarla o in occasione dei matrimoni di casa, visto che tutti, dal 1970, l'hanno voluta espressamente come testimone di nozze: ultima la sorella di Roberto, proprio nel 2015. Vita di famiglia, insomma. R









Accesso segreto
Il bocchettone del serbatoio (a sinistra) è nascosto dietro la targa posteriore. Il vano motore si presenta molto in ordine. Quest'auto ha percorso 55.800 km.

L'ABBONAMENTO A RUOTECLASSICHE ti premia

GRANDE CONCORSO
APPLE WATCH +IPHONE 6
15 in palio!





APPLE WATCH SPORT

- FACILE E INTUITIVO DA USARE
- SISTEMA OPERATIVO WATCH OS FLUIDO E REATTIVO
- NUOVA FUNZIONE FORCE TOUCH
- DISPLAY PERSONALIZZABILE
- TUTTE LE TUE APP A COLPO D'OCCHIO
- NOTIFICHE CON FEEDBACK TATTILE
- SIRI SEMPRE CON TE
- SENSORE CARDIACO
- IL TUO DIGITAL PERSONAL TRAINER
- WATERPROOF

IPHONE 6

- DISPLAY RETINA HD MULTI TOUCH
- FOTOCAMERA CON NUOVO SENSORE E NUOVE FUNZIONI VIDEO
- WI-FI FINO A 3 VOLTE PIU' VELOCE
- PASSWORD CON IMPRONTA DIGITALE
- SISTEMA OPERATIVO iOS 8

PER TE 1 ANNO A
SOLI 48,90* EURO
INVECE DI ~~66,00~~ EURO



SCONTO FINO AL **33%**

versione digitale inclusa!

*Più versione digitale inclusa *Più € 3,90 di contributo spese spedizione

IN PIÙ GRATIS
- CONDIVISIONE DEI CONTENUTI DIGITALI
- FOTOGALLERY DELLE AUTO

SE PREFERISCI, SCEGLI L'ABBONAMENTO IN ABBINATA:
Ruoteclassiche* (12 numeri) + Quattroruote* (12 numeri)
SOLO € 84,70* invece di € ~~126.00~~
SCONTO 33%

SOLO ABBONANDOTI PUOI VINCERE UN APPLE WATCH+IPHONE 6

COMPILA E SPEDISCI LA CARTOLINA ALLEGATA.
O COLLEGATI AL SITO **www.shoped.it** OPPURE TELEFONA AL
(lunedì/venerdì ore 8.45 - 20.00 sabato ore 8.45 - 13.00)

Numero Verde **800 001199**

La meccanica del concorso prevede che possano partecipare all'estrazione dei premi i residenti in Italia o nella Repubblica di San Marino, che avranno sottoscritto regalato o rinnovato un abbonamento alle riviste QUATTRORUOTE, RUOTECLASSICHE, DUERUOTE, TUTTOTRASPORTI, AUTOPRO e TOP GEAR, e avranno effettuato il relativo pagamento entro il 02 settembre 2016. Il concorso è valido dal 15 settembre 2015 al 01 agosto 2016. L'estrazione dei premi avverrà entro il 13 settembre 2016 alla presenza di un funzionario della Camera di Commercio. I vincitori saranno avvisati con lettera raccomandata. Totale montepremi, IVA compresa Euro 16.817,70. Il regolamento completo del concorso è disponibile presso Editoriale Domus s.p.a. e sul sito http://www.shoped.it/regolamento-motori

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

A NATE PER CORRERE FIAT ABARTH 1000 SP (1966) - FIAT ABARTH 2000 SPORT SPIDER (1968)

SFIDA APERTA TRA MOTORE CENTRALE E A SBALZO

SCINTILLA VINCENTE

Quella che scoccò non appena un tale Arturo Merzario provò in pista una 1000 SP al cospetto di un certo Karl Abarth. "C'ero portato per natura" ci confida il pilota, che abbiamo rimesso al volante di uno di quei bolidi sul nostro circuito di Vairano, insieme a una 2000 Sport Spider, per riprovare quelle emozioni. E mettere a confronto due scuole di pensiero

Testo di **Alessandro Barteletti** - foto di **Massimiliano Serra**

L'appuntamento sulla nostra pista di Vairano di Vidigulfo (PV) questa volta l'abbiamo fissato con una pagina di storia sportiva degli anni Sessanta. Due Abarth, due Sport Prototipo messe a punto dallo Scorpione per i suoi clienti rispettivamente nel 1966 e nel 1968: la 1000 SP (Sport Prototipo) sigla di progetto SE04 e la 2000 Sport Spider tipo SE010.

Presente all'incontro anche Arturo Merzario, lui che quei tempi li ha vissuti da protagonista e che con la 1000 SP ha fatto il suo debutto da pilota ufficiale Abarth. "Arturo? Arturo si è dimostrato un pilota di grandi possibilità", disse un giorno Carlo Abarth di un ancora giovanissimo Merzario. Che oggi, a sua volta, ricorda: "Bastò un giro di pista a Vallelunga al volante di una 1000 SP proprio come questa perché scoccasse la scintilla tra il grande Carlo e l'allora piccolo Arturo".

Arturo, insomma, è la nostra macchina del tempo, come pilota e come testimone diretto del mondo Abarth di quegli anni. Perché, a vederlo manovrare queste vetture, ti rendi conto che non fa solo le cose come vanno fatte, ma le fa esattamente come andavano fatte. Cioè secondo quelle che erano le disposizioni di "Herr Karl".

LA FORMULA DI COLUCCI

C'è un fatto da raccontare, a voler scendere subito nel tecnico. La 1000 SP ha il telaio tubolare e il motore in posizione posteriore-centrale, cioè dietro le spalle del pilota e davanti all'asse posteriore.

Una configurazione che era l'esatta antitesi delle convinzioni di Carlo Abarth, sostenitore invece del telaio in lamiera stampata e del motore sì posteriore ma a sbalzo, o fuoribordo per usare un sinonimo, quindi oltre l'asse posteriore. La soluzione per intenderci delle Porsche o per meglio dire delle Fiat 600, delle 500, delle 850, ossia di quelle vetture stradali che, "punte" dallo Scorpione, cioè elaborate e allestite alla maniera di Abarth, si trasformavano in piccole belve indemoniate difficili da rincorrere, su strada e in pista. Telaio tubolare e motore centrale erano invece la formula giusta secondo Mario Colucci, direttore tecnico Abarth con trascorsi all'Alfa Romeo, che riuscì a convincere Carlo con questi argomenti: costi contenuti, leggerezza, facilità di manutenzione e di guida. Quello che ci voleva, insomma, per una vettura concepita per i clienti, quale la 1000 Sport Prototipo effettivamente era.

UN PROTOTIPO PER COMINCIARE

La disposizione del motore a sbalzo avrebbe garantito maggiore trazione in

Il cowboy e lo Scorpione
Un giro al volante della 1000 SP sul circuito di Vallelunga nel 1966 permise a Carlo Abarth di scoprire il talento di Arturo Merzario, oggi 72 anni. L'esperienza con lo Scorpione fece da trampolino di lancio per la carriera di Merzario che approdò poi alla Ferrari (1969) e all'Alfa Romeo (fine '73).





uscita dalle curve strette e lente, ma solo i piloti più dotati ne avrebbero tratto benefici. Anzi, quella soluzione avrebbe messo in crisi la maggior parte dei privati e dei clienti Abarth, abituati alle 1000 Berlina, che avessero voluto fare il salto di categoria.

"A quell'epoca cominciavi a correre con le Turismo, magari passavi alle Gran Turismo, ma quelle erano e rimanevano auto nate per la serie e adattate poi alla pista", ricorda Merzario mentre siamo seduti sul seggiolino accanto al suo, altezza asfalto, e lui alterna giri di pista più veloci per raccontarci la vettura "con le sensazioni" a giri più lenti per raccontarcela invece "a voce", cercando faticosamente di sovrastare con la sua (di voce) quella del 4 cilindri che altrettanto faticosamente digerisce i regimi più bassi. "Con le Sport era tutta un'altra storia. Io me lo ricordo quando sono approdato all'Abarth e provai per la prima volta il 'Millino' Prototipo (come Arturo affettuosamente chiama la 1000 SP, *ndr*). La geometria del telaio, i baricentri, la carrozzeria: tutto era pensato per correre e basta. C'era da abituarsi a quel tipo di guida più pronto, più sensibile, più 'vero' (gira di pochi gradi il volante per mostrarci quanto sia diretto lo sterzo, sfiora il pedale del freno per farci sentire quanto sia delicata la ripartizione tra avantreno e retrotreno, *ndr*). Non impari, ci nasci. E io ero portato per natura verso queste macchine. Fu la mia fortuna".

OBIETTIVO 50 ESEMPLARI

Che la 1000 SP riscontrasse un certo successo commerciale era fondamentale. Debuttò nella categoria Prototipi Gruppo 6 (senza obbligo di un numero minimo di esemplari costruiti) nel maggio del 1966 alla 14ª Coppa della Collina, ottenendo con Anzio Zucchi il quinto posto di classe; la prima vittoria sarebbe arrivata il 4 settembre alla 500 Chilometri del Nürburgring con Herbert Müller, in una stagione che verrà ricordata come la migliore dello Scorpione, ma l'obiettivo era l'omologazione categoria Sport Gruppo 4 una volta toccata, secondo il regolamento della Fia, la soglia dei 50 esemplari prodotti. Obiettivo raggiunto il 1° marzo 1968: il 25 aprile, neanche due mesi dopo l'omologazione, due 1000 SP, rispettivamente di Gianfranco "Pal Joe" Palazzoli-Piero Botalla e di Luciano Pasotto-Umberto Grano, ottennero alla 1000 Chilometri di Monza il primo e secondo posto di classe, regalando al "Millino" il primo successo nel Mondiale Marche categoria Sport.

"L'impostazione di questa vettura - ci racconta ancora Merzario - era in effetti come quella di una Ferrari P2 o P3, di una Chaparral seimila di cilindrata o di una Lola cinquemila, solo più in piccolo. E questo ai clienti di allora piaceva tanto". Anche a livello estetico la piccola 1000 SP sembrava fare il verso alle… sorelle più grandi. A cominciare dall'ampio e avvolgente parabrezza disegnato se-



Trionfo a Monza
Il grande contagiri al centro, la torretta del cambio con selettore e l'avvolgente parabrezza conforme con il regolamento dei Prototipi Gruppo 6 regalano alla piccola 1000 SP (SE04) il sapore di un'auto da corsa di ben altro lignaggio. Caratteristiche chiave il telaio tubolare e il motore centrale; la carrozzeria in vetroresina e gli interni in materiale plastico limitano il peso a 480 kg. Il 1° marzo 1968 ottenne l'omologazione Sport Gruppo 4; due mesi più tardi Gianfranco "Pal Joe" Palazzoli le regalò alla 1000 km di Monza il primo successo nel Mondiale Marche categoria Sport.



NATE PER CORRERE FIAT ABARTH 1000 SP (1966) - FIAT ABARTH 2000 SPORT SPIDER (1968)





condo le specifiche dell'Annesso J dei Prototipi Gruppo 6. Forte del telaio tubolare e della carrozzeria in vetroresina, con cofani anteriore e posteriore ad apertura integrale, pesava appena 480 chili. Il motore, il già noto quattro cilindri di 982 cm^3 derivato dal monoblocco della Fiat 600 D, con testata bialbero, condotti d'aspirazione spostati di lato, e con l'alimentazione affidata a due carburatori Weber doppio corpo, raggiungeva 105 cavalli di potenza a 8000 giri e 220 chilometri orari di velocità massima.

EVOLUZIONE DELLA SPECIE

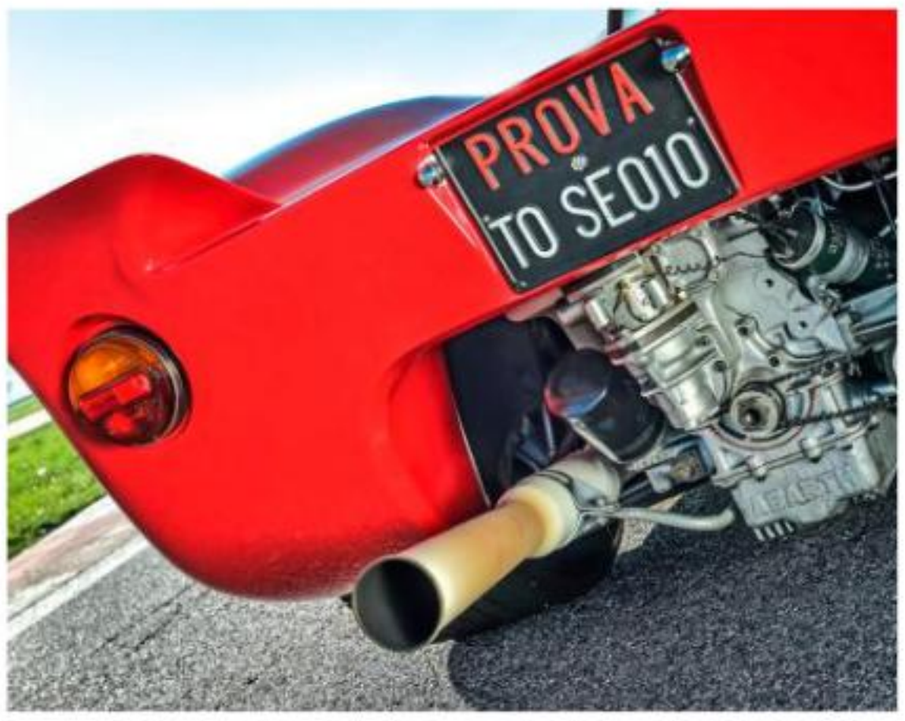
Il telaio della SE04 avrebbe ospitato a breve anche motori di cilindrata maggiore e fatto da banco di prova per configurazioni a sbalzo oltre che per variazioni di passo.

Il telaio su cui nel 1968 nacque l'altra nostra illustre protagonista, la 2000 Sport Spider tipo SE010, è infatti l'erede di quello della 2000 Sport Spider FB del 1967, a sua volta nato dall'esperienza maturata in corso Marche con la SE04. Ancora tubolare, con tralicci in acciaio al cromo-molibdeno, il nuovo telaio (39 kg) poteva vantare una struttura rinforzata da pannellature in vetroresina (8 kg). Soprattutto, rispetto alla SE04 originale, fu ridotto il passo da 2200 a 2085 mm: giusti per manovrare più agilmente la vettura, troppo pochi per mantenere il motore in posizione centrale. Per questo motivo Colucci,

per la gioia di Abarth, dovette "piegarsi" alla soluzione fuoribordo (FB significava questo), ma cercò di bilanciare i pesi portando tutti gli apparati e gli accessori possibili verso il centro della vettura. Risultato, con pilota a bordo, il 38% della massa avrebbe gravato sull'avantreno e il rimanente 62% sul retrotreno. Per il quattro cilindri di due litri, nella classica cubatura per lo Scorpione di 1946 cm^3, furono adottati una testata a 16 valvole e due carburatori doppio corpo Weber da 58 mm che permisero di raggiungere 250 cavalli di potenza e 270 chilometri orari.

Fu subito chiaro che la SE010 fosse una vettura riuscita: il 7 aprile 1968, al debutto alla 4ª corsa in salita dell'Ampus, in Francia, iscritta come Sport Prototipo Gruppo 6, la 2000 vinse con Peter Schetty. Impiegò poco la nuova 2000, alternativa più economica delle concorrenti ma altrettanto valida in termini agonistici, a diventare la nuova prediletta dai clienti, come Abarth stesso sperava quando decise di lanciare la sfida alla categoria delle due litri: l'omologazione Sport Gruppo 4, con 25 esemplari costruiti, arrivò il 1° aprile del 1969, neanche un anno più tardi della prima gara. A livello di esemplari complessivi si parla di oltre cinquanta unità.

"Io quello che noto a distanza di anni - ci dice Merzario - sono i dettagli. La torretta del cambio, per esempio, con il selettore che è la fotocopia di quello delle



Motore fuoribordo
Il motore posteriore a sbalzo è la caratteristica saliente dalla 2000 Sport Spider tipo SE010; dei 575 kg complessivi della vettura (il peso minimo ammesso dal regolamento) 47 sono del telaio tubolare in acciaio, di cui 8 costituiti dai pannelli di rinforzo in vetroresina. Manometro olio e termometro acqua affiancano il contagiri; sul pannello di sinistra i servizi e la chiave d'accensione. La SE010 debuttò il 7 aprile 1968 in Francia vincendo con Peter Schetty la corsa in salita dell'Ampus, diventando presto una delle 2 litri più diffuse tra i privati; l'omologazione Sport Gruppo 4 arrivò il 1° aprile 1969.



Ferrari. Che ci crediate o no, tutti i costruttori di allora, grandi e piccoli, prendevano spunto dalle idee che arrivavano da Maranello. Guardate che un aggeggio di questi era una faccenda davvero complicata, perché la meccanica doveva essere super precisa. Voleva quindi dire che il pilota doveva avere una sensibilità enorme nel cambiare e che i tecnici dovevano metterci una precisione a livello di progetto e di montaggio a dir poco infinitesimale. Cosa che evidentemente in Abarth riusciva assai bene".

DEDIZIONE INCONDIZIONATA

Permetteteci di chiudere con un aneddoto. Per tutta la giornata abbiamo chiesto ad Arturo Merzario di guidare le vetture, prima per le esigenze fotografiche del nostro servizio e poi, seduti sul seggiolino accanto a lui, per permetterci di "viverle" e "raccontarvele" attraverso la sua esperienza. Arturo, un amico di Ruoteclassiche, presenza costante su queste pagine, non si è formalizzato neppure quando si è trattato di manovrarle a motore spento.

E dopo averle spinte, con un panno in mano, pronto a ripulire le sue impronte, ci ha detto: "Se appoggiavi le dita su un cofano per muovere la macchina e dopo lasciavi i segni, lui dava i numeri. Carlo Abarth era così, dannatamente preciso e perdutamente innamorato delle sue automobili". R

L'eterna diatriba
Sotto il cofano ad apertura integrale della 1000 SP si nasconde il 4 cilindri di 982 cm³ (105 CV) in posizione centrale, secondo la filosofia del direttore tecnico Mario Colucci. Il due litri di 1946 cm³ della 2000 Sport Spider, potenza massima 250 CV, è disposto invece a sbalzo; il passo ridotto del telaio costrinse in questo caso Colucci ad ascoltare Carlo Abarth, sostenitore appunto del motore "fuoribordo".





Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

FIAT ABARTH 1000 SP (SE04)

Motore	Centrale-posteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 65 mm - Corsa 74 mm Cilindrata 982 cm³ Rapporto di compressione 10,5:1 Potenza 105 CV a 8000 giri/min Distribuzione a 2 valvole per cilindro Due assi a camme in testa, comando a catena Due carburatori doppio corpo Weber 40DCOE2 Accensione a spinterogeno Raffreddamento a liquido Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 5 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici ant. 5.00x13, post. 6.00x13 Cerchi in lega leggera (magnesio).
Corpo vettura	Barchetta 2 porte, 2 posti Telaio tubolare in acciaio Carrozzeria in vetroresina Sosp. ant. e post. a ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle elicoidali Barra stabilizzatrice ant. e post. Ammortizzatori idraulici Freni a disco, comando idraulico Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio carburante 35 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2200 mm Carreggiata ant. 1305 mm - post. 1320 mm Lungh. 3445 mm - Largh. 1625 mm Altezza 930 mm - Peso a vuoto 480 kg.
Prestazioni	Velocità massima 220 km/h.

CARATTERISTICHE

FIAT ABARTH 2000 SPORT SPIDER (SE010)

Motore	Posteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 88 mm - Corsa 80 mm Cilindrata 1946 cm³ Rapporto di compressione 11,5:1 Potenza 250 CV a 8700 giri/min Distribuzione a 4 valvole per cilindro Due assi a camme in testa, comando a catena Due carburatori doppio corpo Weber 58DCO3 Accensione a spinterogeno Raffreddamento a liquido Lubrificazione a carter secco.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 5 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici ant. 4.75/10.00x13, post. 6.00/12.00x13 Cerchi in lega leggera (magnesio).
Corpo vettura	Barchetta 2 porte, 2 posti Telaio tubolare in acciaio Carrozzeria in vetroresina Sosp. ant. e post. a ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle elicoidali Barra stabilizzatrice ant. e post. Ammortizzatori idraulici Freni a disco, comando idraulico Sterzo a cremagliera Capacità tot. serbatoi carburante 100 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2085 mm Carreggiata ant. 1405 mm - post. 1435 mm Lungh. 3850 mm - Largh. 1780 mm Altezza 970 mm - Peso a vuoto 575 kg.
Prestazioni	Velocità massima 270 km/h.

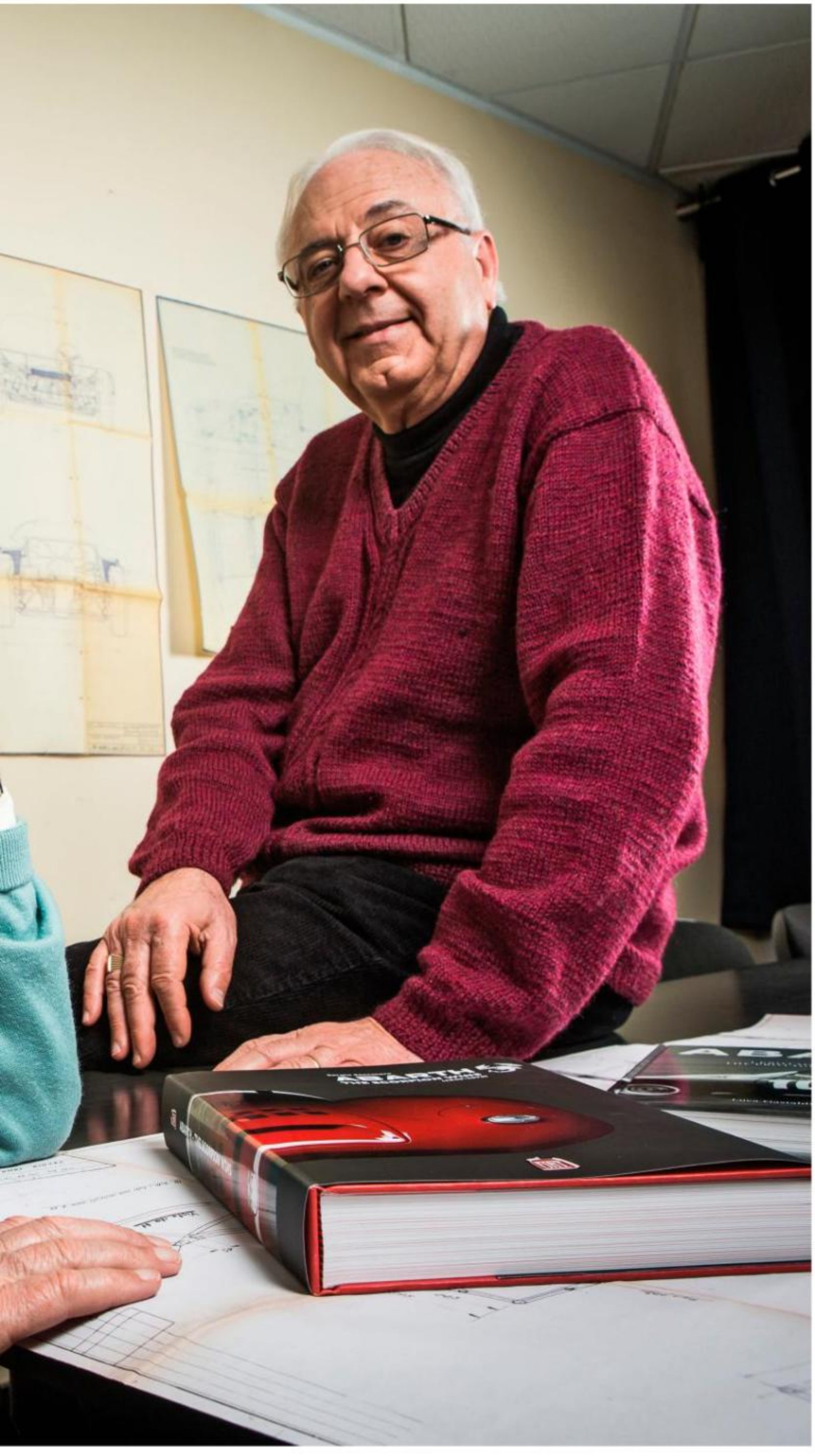
TESTIMONI DI UN'EPOCA

LO SCORPIONE È NATO COSÌ

Tre personaggi del mito raccontano l'Abarth e le intuizioni geniali del suo fondatore. Tra loro, Lorenzo Avidano, l'uomo che lo ha seguito come un'ombra dall'inizio dell'attività fino alla cessione dell'azienda alla Fiat. Il testimone più prezioso di una storia leggendaria

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

Noi c'eravamo
Lorenzo Avidano e, a destra, Sergio Seccatore: il primo è stato sempre l'uomo di fiducia di Carlo Abarth; il secondo è stato il disegnatore dei telai delle vetture da corsa; oggi è autore di libri, tra cui la "bibbia" Abarth appena pubblicata dal Registro Fiat Italiano.



"Deve sapere che in Abarth c'erano dei tecnici con due palle così". Lorenzo Avidano, 94 anni portati splendidamente, braccio destro di Carlo Abarth per tutta la durata dell'avventura del marchio, non usa francesismi per spiegare il segreto dei successi della Casa dello Scorpione. Perché, dietro le 6032 vittorie conseguite dal 1949 al 1971 (dalla fondazione dell'Abarth alla vendita al gruppo Fiat), ai 113 record internazionali e a tutte le numerose vetture storiche che oggi i collezionisti del mondo intero si contendono, c'erano operai, ingegneri, piloti e dirigenti bravissimi. E poi c'era lui: Carlo Abarth, classe 1908, un uomo geniale, eclettico, diventato famoso grazie alla sua grande intuizione commerciale e al suo pragmatismo imprenditoriale.

UN GRANDE GIOCO DI SQUADRA

Avidano è colui che lo ha conosciuto più da vicino e lo ha accompagnato come nessun altro nelle mille avventure di una vita. Ma ovviamente non è l'unico "superstite". Sono molti altri i protagonisti di quella stagione intensa e ricca di soddisfazioni in grado di raccontarne le gesta. Tra questi Stefano Iacoponi, l'ingegnere dei motori e dei cambi, l'uomo che nel 1969 per l'Abarth ha lasciato la Ferrari, dove era stato per quattro anni progettista dei motori, dei telai delle F.1 e ingegnere di pista delle Rosse (conclusa la parentesi Abarth diventerà il responsabile della progettazione di tutti i motori del gruppo Fiat dal 1977 al 1999). O Sergio Seccatore, il disegnatore tecnico entrato in Abarth nel 1966, specializzato nella stesura dei disegni dei telai e delle carrozzerie delle vetture da corsa, tra le quali quelle raccontate da Arturo Merzario (ex pilota Abarth) nel servizio precedente. Tecnici dotati, come diceva all'inizio Avidano, che Abarth aveva avuto il "naso" di scegliere e di motivare. E che, probabilmente, insieme a molti altri ex dipendenti Abarth faranno parte di quel team di consulenti di cui si avvarranno le Officine Abarth Classiche quando dovranno affrontare i restauri più impegnativi (vedi servizio a pag. 66).

Avidano aveva conosciuto il suo futuro datore di lavoro in Cisitalia, dove Abarth ricopriva l'incarico di direttore sportivo.



Poi il tracollo finanziario di questo marchio e la fine di mille illusioni. È in questo momento che a Carlo Abarth (nato a Vienna nel 1908 da padre di Merano e poi naturalizzato italiano) la vita riserva le più grandi sorprese. La buona stella si concretizza nella figura di Armando Scagliarini, padre del pilota Cisitalia Guido Scagliarini, un ricco proprietario terriero emiliano che, pur di trovare qualcuno disposto a far correre il figlio più scapestrato, decide di finanziare la nascita dell'Abarth & C.

LE SUE MARMITTE GIOIELLO

"L'Abarth & C., dove C sta per compagno, venne fondata a Bologna il 31 marzo del 1949, con una partecipazione così suddivisa: 990 azioni al padre di Scagliarini e 8 (otto!) a Carlo Abarth. Il contratto prevedeva che se Abarth fosse poi riuscito a trovare i soldi necessari avrebbe potuto riprendersi fino al 50% delle azioni. Cosa che fece nel 1970 prima che l'Abarth venisse acquistata dalla Fiat" ricorda Avidano, che viene assunto subito dopo per interessarsi della parte commerciale.

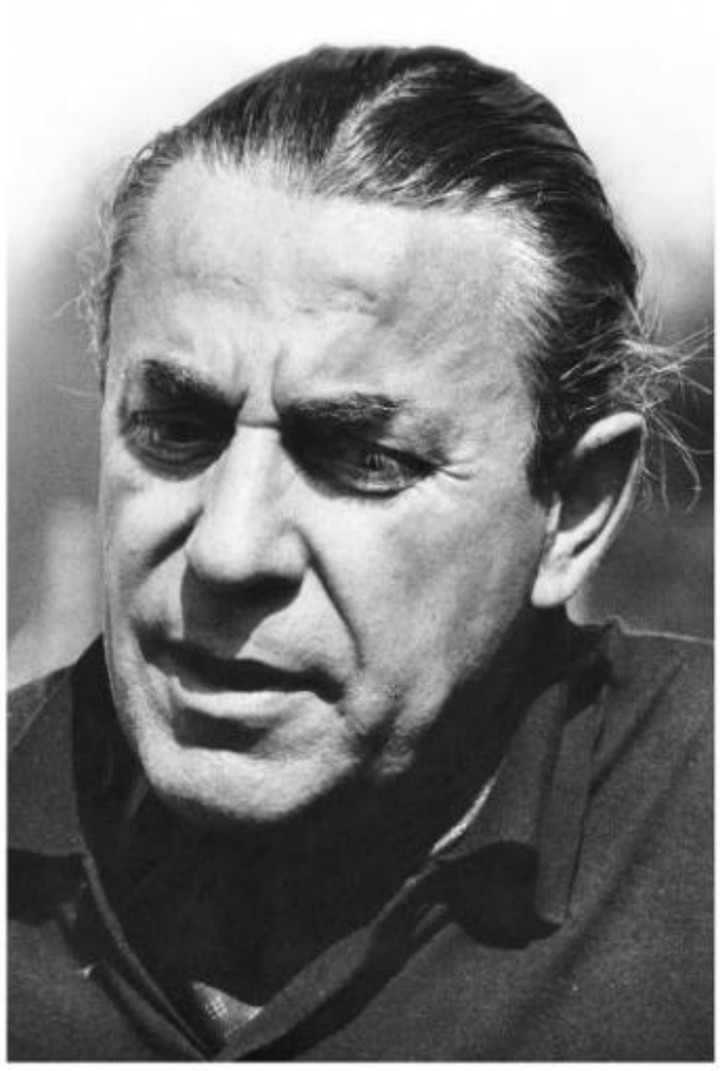
"All'epoca Abarth si guadagnava da vivere con qualche macchina sportiva ottenuta come liquidazione dalla Cisitalia e con la vendita di alcuni accessori per auto, come un cambio al volante per la Topolino, una frizione per la Fiat 1400 e poco altro". Per sopravvivere però c'era bisogno di più e un giorno Abarth chiese ad Avidano di fare visita ai negozianti di accessori di Torino, per sentire se avessero bisogno di qualcosa di particolare. "Scoprii che da qualche settimana c'era una discreta richiesta per una marmitta prodotta dall'ex concessionario Cisitalia Patria, un appassionato di auto che gestiva un bar in piazza Castello a Torino. Ad Abarth si accese subito una lampadina. Era lo stesso tipo di marmitta che lui aveva montato su alcune sue moto e che aveva adottato in Cisitalia. Fermò tutti i lavori e ne fece realizzare subito una cinquantina. Le affidò a Nini Greggio, segretario di Nuvolari, ex pilota Cisitalia, affinché grazie alle sue entrature le esponesse non solo nelle vetrine dei concessionari, ma anche in quelle di negozi di lusso. Non semplici marmitte: ma pezzi di metallo cromato rivestiti in parte della vernice nera raggrizzante che l'Olivetti utilizzava per le macchine per scrivere, sui quali aggiunse lo stemmino dello Scorpione". In pratica, aveva trattato il pezzo più sporco dell'auto come un gioiello.

Di fatto, da subito, le marmitte Abarth cominciarono a essere richieste e per Carlo iniziò la prima grande fortuna commerciale. Seguita poi dal successo dei carburatori Weber, distribuiti in esclusiva. Nel 1962, con una forza lavoro di 375 dipendenti, la

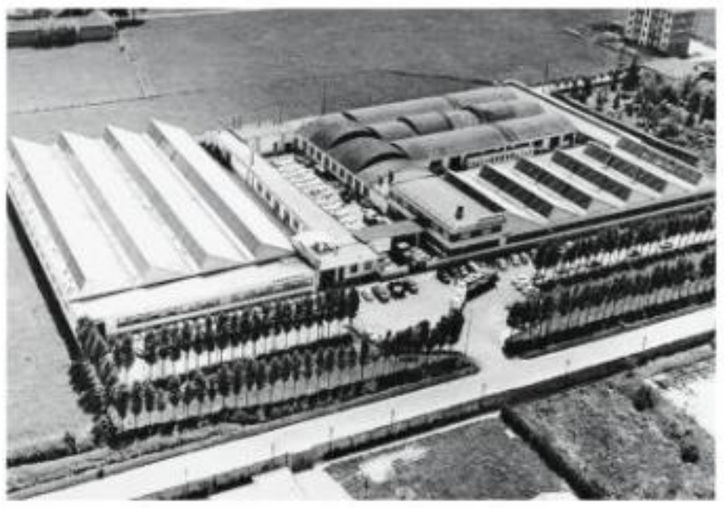
Abarth era molto esigente ma anche generosissimo. E la sera, prima di uscire, voleva che i suoi dipendenti passassero in ufficio a salutarlo. Tutti



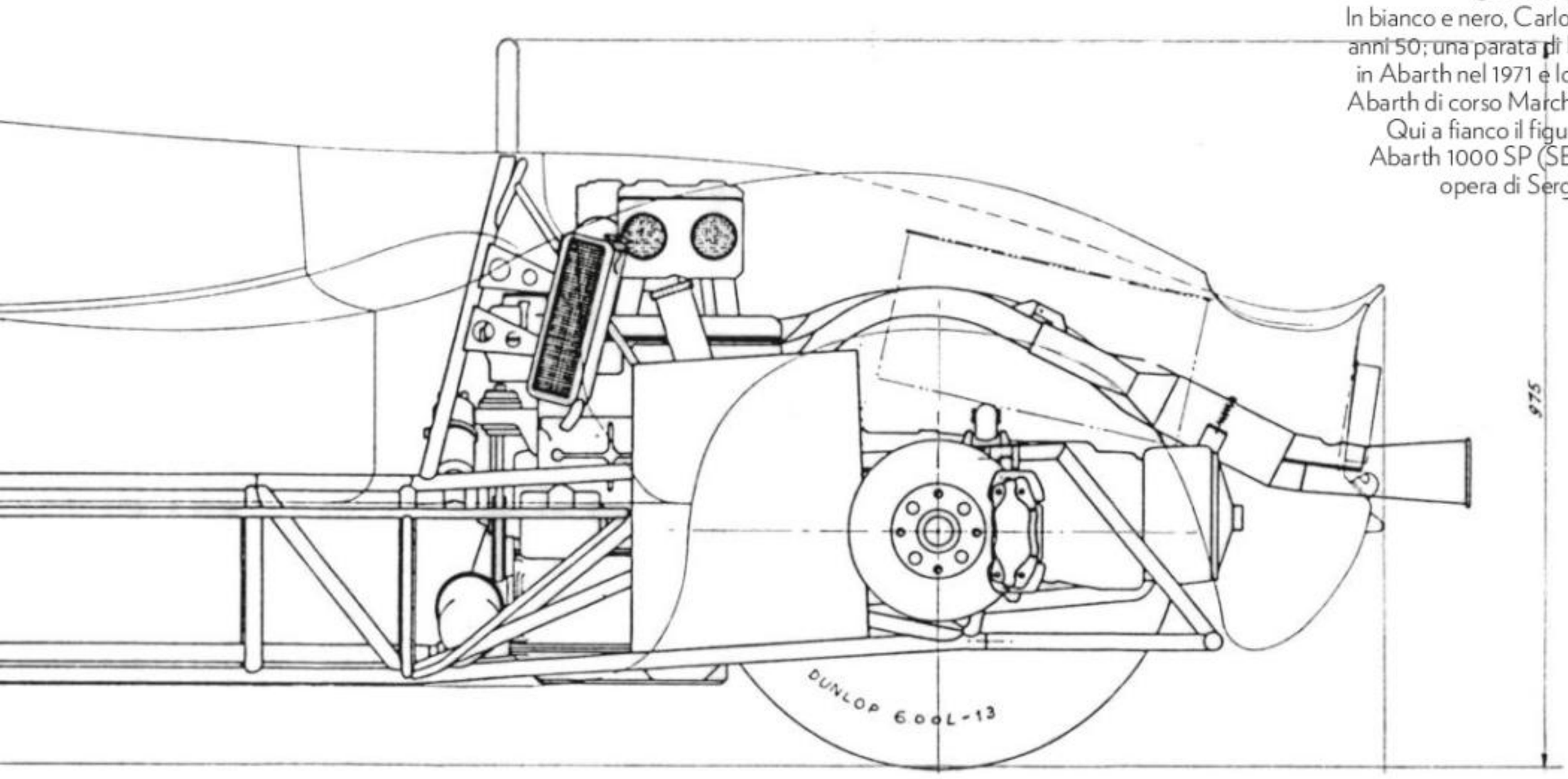








Uomini e automobili
In bianco e nero, Carlo Abarth negli anni 50; una parata di Formula Italia in Abarth nel 1971 e lo stabilimento Abarth di corso Marche 38 nel 1961. Qui a fianco il figurino della Fiat Abarth 1000 SP (SE04) del 1966, opera di Sergio Seccatore.



Abarth & C. produceva 257.000 marmitte, il 65% delle quali destinate alle esportazioni. Una macchina da soldi.

MACCHINA DA RECORD

"Abarth ha guadagnato molto con le marmitte, ma anche con i record di velocità" continua Avidano. "Il primo lo ottenne con la Fiat Abarth 750 Record Bertone del 1956, un siluro che a Monza raggiunse i 190 km/h. Ma anche lì Abarth ebbe un'idea geniale: fece guidare la macchina a quattro giornalisti di quattro nazionalità diverse. Così, disse, invece di scrivere una pagina sul loro giornale ne scrivono dieci. Ed ebbe ragione: ne parlarono tutti come un evento sensazionale".

Individuato il nuovo filone pubblicitario Abarth ci si butta con tutte le sue forze. "Corriamo per i record in tutte le categorie" racconta Avidano. "Nel 1957 compra una Fiat Nuova 500 da un concessionario, ne elabora il motore portandola dai 97 km/h ai 118 km/h e mi dice di andare a Monza a organizzare un record con quattro piloti Abarth. Otteniamo il record dei 5000 km, poi dei 15.000 km, delle 10.000 miglia, poi dei sei giorni e infine dei sette giorni. Chiudiamo con 18.186 km percorsi alla velocità media di 118 km/h. Un successone. Una settimana dopo veniamo convocati in Fiat nientemeno che da Vittorio Valletta, che ci chiede di costruire 100 nuove Fiat 500 che superassero i 100 km/h. In quell'occasione Abarth si lamenta di aver dovuto fino ad allora acquistare le auto dai concessionari e chiede a Valletta che sia la Fiat a vendergliele direttamente, scontate del valore dei pezzi che lui andrà a sostituire. Ottiene anche che la Fiat gli riconosca un premio in denaro per ogni vittoria ottenuta e per ogni record battuto. Un colpo da maestro. Il lunedì sfogliavamo i giornali, tagliavamo

Scarichi da sogno
Qui a fianco una pubblicità delle famose marmitte Abarth, che fecero la fortuna di Carlo. "Erano belle da guardare, ma a lui non bastava: voleva anche che producessero un bel rumore. Un rumore che per primo doveva piacere a lui, che le approvava ascoltando le accelerate da sotto le finestre del suo ufficio" ricorda Stefano Iacoponi, colpito da questa curiosa pratica in atto anche a fine anni 60.



Una grande famiglia
Il reparto marmitte e la sala prove motori (qui a fianco). "Abarth dava del voi a tutti ed era molto ben voluto da tutti i dipendenti. Quando era soddisfatto di un lavoro allungava a qualche operaio 5000 lire extra, la paga di un paio di giorni" racconta Avidano. Nella pagina a fianco, con il maglione blu, Stefano Iacoponi, l'ingegnere dei motori che per l'Abarth lasciò la Ferrari.





➔ gli articoli che ci riguardavano, li spedivamo in Fiat e loro pagavano.

È andata avanti così dal 1958 al 1970. Siamo partiti con un incasso di 20-25 milioni l'anno e abbiamo chiuso con 750 milioni, un terzo del fatturato Abarth. È andata avanti così fino a quando l'ingegner Giovanni Sguazzini, del reparto assistenza del gruppo Fiat, non suggerì ai suoi capi che spendendo poco di più di quanto ci davano sarebbero riusciti a comprarci. E così avvenne".

In sostanza Carlo Abarth era una sorta di re Mida: ogni sua nuova iniziativa si trasformava in un successo commerciale senza precedenti. Fu così con i fermi per tenere sollevato il cofano posteriore e con il cruscotto per le Fiat 600. "L'unica cosa che non riuscì mai a imparare bene fu l'italiano, tanto che un giorno Pinin Farina, padre di Sergio, lo riprese per questo. Abarth gli chiese un consiglio e Pinin Farina fu lapidario: gli suggerì che l'unico modo per imparare in fretta era assumere una segretaria di 200 mesi…".

SI FACEVA TUTTO A MANO

Quanto all'aspetto tecnico, e nonostante la fama raggiunta a suon di vittorie e di record, l'Abarth rimane un'azienda poco più che artigianale. "Nel 1969 in Abarth c'erano solo motori a carburatori e questo voleva dire rinunciare a vincere" ricorda Iacoponi. "I motori Abarth erano ottimi, ma non all'api-



ce della tecnica. Il mio primo lavoro è stato infatti quello di trasformare a iniezione tutti i motori a 4 e 8 cilindri. Poi sono passato a ridisegnare le teste cilindri. Tutto a mano, partendo dal foglio bianco". Niente di paragonabile a come si lavorava in Ferrari. "A Maranello c'era l'ufficio progettazione motori, l'ufficio progettazione cambi, l'ufficio calcoli, l'ufficio progettazione telai: era un'azienda molto più strutturata" dice Iacoponi.

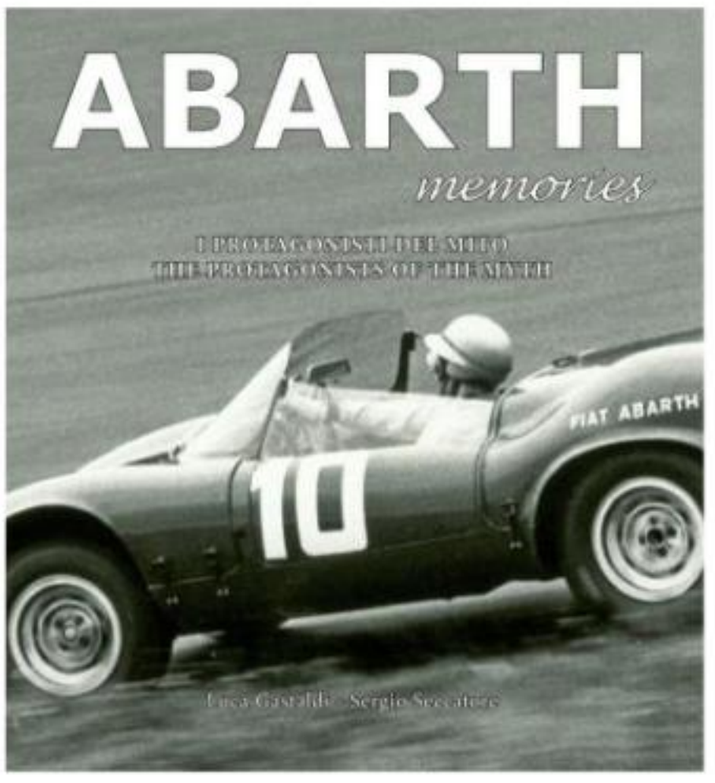
"In Abarth invece i calcoli me li dovevo fare da solo e a progettare motori e cambi eravamo in tre. Il vantaggio era che finito di disegnare scendevo in officina e dicevo all'operaio quello che doveva fare, poi andavo in sala prove e testavo io il motore. C'era una partecipazione diretta nel realizzare le cose. E se sei tu il responsabile di tutto è più facile. A volte non facevo nemmeno il disegno, andavo dal capo officina, mi mettevo di fianco a lui e costruivo il pezzo come volevo".

Stesso discorso per Sergio Seccatore con i disegni tecnici dei telai. "Mario Colucci, il mago dei telai strappato all'Alfa Romeo, mi faceva uno schizzo a mano di quello che voleva e io lo realizzavo in scala 1:1" dice Seccatore. "Le carrozzerie invece le disegnavo io su un tecnigrafo fisso grande come una parete, salendo e scendendo da una cassetta. Mettevo giù l'ingombro del telaio, l'ingombro del motore e del cambio, l'ingombro del pilota con il suo sedile, la pedaliera, i radiatori e poi ricoprivo il tutto. A mia discrezione. L'aerodinamica non era ancora così importante: sapevamo che una certa forma portava a una sovrappressione sull'anteriore e che una presa d'aria in una certa posizione avrebbe provocato una depressione portando il muso a sollevarsi. Altri tempi. Fino all'avvento del computer, che è stata la mia rovina: non interessava più a nessuno se uno era bravo a disegnare".

Anche in questo ambito però si manifesta il genio di Carlo Abarth, quando impone a Seccatore di ridisegnare completamente la Formula Italia, la monoposto che doveva servire da scuola ai giovani piloti. "L'avevo disegnata tonda, filante, ma lui aveva già guardato avanti e l'ha voluta con le pareti piatte. Non importava che fosse meno aerodinamica, non doveva andare più forte delle altre: doveva essere affidabile e costare poco. E siccome doveva andare in mano ai giovani, solitamente con pochi soldi da spendere, doveva lasciare loro la possibilità di trovarsi degli sponsor. Ma come si fa a vedere gli adesivi se la macchina è tutta tonda? Ecco spiegato perché la formula Italia è tutta squadrata". R

IL LIBRO

Sulle Abarth si è scritto di tutto e di più, ma nessuno finora si era soffermato sulle persone che hanno consentito a questo marchio di diventare famoso. Lo hanno fatto con un'opera unica nel suo genere il giornalista Luca Gastaldi e Sergio Seccatore. Abarth Memories traccia i profili di 53 protagonisti della storia Abarth e sarà una sorpresa scoprire molti nomi noti. Un misto di ricordi e immagini che non mancheranno di commuovere gli appassionati. Preparate i fazzoletti. Prezzo, 39 euro.



L'HERITAGE ENTRA A MIRAFIORI

APRE LA CASA PER LE STORICHE

L'Abarth si riprende, metaforicamente, il proprio glorioso passato automobilistico per rimetterlo in sesto e certificarne l'originalità. Lo farà attraverso un proprio centro di restauro, una struttura ad hoc realizzata all'interno dello stabilimento torinese. Ecco in dettaglio di cosa si tratta e a chi è diretto

Testo di **Gilberto Milano**

"There is only one place where time just stops": c'è solo un posto dove il tempo semplicemente si ferma. Bisogna conoscere un minimo la lingua di Albione per non sentirsi a disagio quando si entra nelle officine Abarth di Mirafiori, a Torino. I cartelli in inglese vi accolgono sin dalla scalinata dell'ingresso e vi accompagnano fino nel cuore della neonata clinica degli Scorpioni, lo spazio di 900 m² ricavato in un'ala delle storiche officine e destinato al restauro delle Abarth d'epoca: una nuova struttura con un nome italiano (Officine Abarth Classiche), ma dove spicca lo slogan di cui sopra. È qui che soggiorneranno le Abarth di un tempo con necessità di un ripristino "fisico": dalla semplice messa a punto al restauro totale. Un'iniziativa simile a quella avviata da una decina di anni dalla Ferrari di Maranello con la struttura Ferrari Classiche, ma che in Europa è già stata introdotta anche da Aston Martin, Jaguar, Land Rover, Mercedes e Porsche.

La motivazione di base è la stessa per tutti: chi meglio della Casa produttrice, di quella che le auto di allora le ha costruite, potrebbe oggi garantire il corretto "recupero" dei propri gioielli? "Abbiamo infatti voluto dare una casa alle Abarth del passato" ha spiegato a Ruoteclassiche Fabrizio Simoni, uno dei responsabili della nuova struttura, "un luogo di elezione per le vetture storiche di questo marchio, nel quale mettere a disposizione dei collezionisti quelle competenze di autenticità che solo noi di Abarth possiamo offrire".

A spingere verso questa decisione, come per gli altri marchi citati, le quotazioni in forte aumento delle rispettive auto storiche, e con esse le richieste di ricambi e di assistenza da parte di un numero sempre maggiore di collezionisti decisi a valorizzare al meglio le proprie auto. Da un lato quindi la necessità di tutelare un patrimonio automobilistico di grande importanza per la storia e per l'immagine della Casa (sono circa 5000 le Abarth esistenti); dall'altro un bacino commerciale da sfruttare, potenzialmente candidato a diventare una delle voci di attivo di bilancio più importanti.

I servizi messi in campo dalla Casa dello Scorpione vanno dall'istituzione di un numero verde Abarth Classiche (che è lo stesso del servizio clienti 800 222784), in modo da poter prenotare una "visita di controllo" con relativa diagnosi sullo stato di salute della propria vettura e dei lavori di cui necessita, a un servizio di trasporto e consegna a domicilio dedicato. I clienti saranno quindi ricevuti all'entra-





Tra business e passione
Nelle immagini, alcune delle sale delle Officine Abarth Classiche dedicate al restauro e alla certificazione delle vetture storiche dello Scorpione. Qui a fianco, Fabrizio Simoni, uno dei responsabili della nuova struttura creata all'interno dello stabilimento torinese di Mirafiori.



ta dello stabilimento dal personale delle Officine Abarth Classiche, accompagnati nelle officine vere e proprie, accolti dal responsabile dei lavori e fatti accomodare in un ufficio. Qui si potrà discutere delle migliori soluzioni da adottare per il ripristino delle varie auto. Queste saranno poi posizionate, in funzione delle diverse necessità, nei diversi spazi di cui è composto il reparto: su appositi ponti rotanti nell'area gruppi meccanici, motori e cambi; nell'area macchine utensili, definito il luogo dell'artigianalità, dove saranno ricostruiti i pezzi introvabili; nell'area autotelaio, per il ripristino di freni, sospensioni, impianti elettrici e interni; nell'area controllo qualità, dotata di una particolare illuminazione per verificare al meglio la qualità delle lavorazioni effettuate; e nella zona di consegna, dove ricomparirà il titolare dell'auto per il ritiro.

Ogni restauro sarà accompagnato da un dossier, una vera e propria cartella clinica contenente tutta la documentazione e le immagini dei lavori eseguiti. Cartella che sarà valida come "certificazione" ufficiale Abarth (ma solo sui componenti meccanici, motori, cambio, scarico, sospensioni e gli altri elementi che identificano una vettura Abarth) e riconosciuta dall'Asi in sede di omologazione. Questo non solo per i restauri ma anche per le operazioni di riparazione, manutenzione, restauri parziali e persino operazioni di tuning. Su richiesta, infatti, le Officine Abarth Classiche effettueranno "preparazioni" di vetture storiche con gli stessi criteri con cui le effettuava ai tempi Carlo Abarth. Tutto ciò sulla base della documentazione ufficiale (disegni originali, schede tecniche, progetti, immagini) appartenente all'archivio storico della Casa. Archivio che presto sarà completamente digitalizzato e messo a disposizione di studiosi e collezionisti.

Quanto ai prezzi, è sempre Fabrizio Simoni a svelarci che non esiste un listino ufficiale: "Si tratta di un parametro con troppe variabili: dipende molto dal tipo di vettura e dai lavori da effettuare. Inoltre, i valori di alcune auto coprono un range molto ampio. È ovvio che effettuare un restauro su una vettura di grande pregio implica dei rischi e delle attenzioni che sono immensamente diversi da quelli di un altro esemplare. E di questo dovremo tenerne conto. Più facile invece definire un prezzo per le semplici certificazioni. Questo perché più l'auto è di valore e più aumenta il nostro rischio nel dire se quell'auto è autentica o no. Ma è importante anche il valore aggiunto che la nostra certificazione porta a quell'auto, e quindi all'incremento della sua quotazione. Abbiamo quindi creato un tariffario legato al valore dell'auto. Lo riveleremo però solo al cliente in fase di trattativa". R

CHI PUÒ ENTRARE IN OFFICINA

Saranno ammesse alle Officine Abarth Classiche tutte le vetture a marchio Abarth, sia stradali sia da competizione, comprese quelle marchiate Lancia elaborate dai tecnici Abarth. Rientrano in questo elenco:
Anni 50: Cisitalia 204; Abarth 1500 su base Fiat 1400; prototipi carrozzati da Ghia; Abarth 2000 su base Alfa Romeo 1900 Sprint; Fiat 600 e 750 derivazione Abarth; 500 derivazione Abarth e 750 Abarth Zagato, le famose "doppia gobba".
Anni 60: 850 e 1000 TC; Abarth 595 e 695, anche nelle varianti SS e Assetto Corsa; 750 Zagato Record Monza e le 2200 e 2400; le 1000 Bialbero; le Abarth-Simca 1600 GT e 2000 GT; le Fiat Abarth 2300 S coupé; le 850 OT e 1000 OT, sino alla OT 1600. All'elenco vanno aggiunte le OT 2000; la OT 1300 Periscopio; le 2000 Monoposto Record; le OT 1000 Coupé e le 1000 OTS.
Anni 70: Fiat 124; Fiat 131; Autobianchi A112 elaborate da Abarth, 58 e 70 HP; 3000 Prototipo, le monoposto e le biposto; Lancia Rally (037); Delta S4 e tutte le versioni Integrale della Delta; modelli utilizzati nei trofei monomarca Fiat: Uno 70 S; Uno Turbo a iniezione elettronica; Fiat Cinquecento 900 e Sporting Kit.

LA "SPORTIVA" DELLA CONTESSA

MAI STATA RITOCCATA

È un autentico capolavoro questa coupé fuoriserie disegnata da Mario Revelli di Beaumont, con grandi confort e piccole civetterie. Un'ammiraglia in miniatura perfettamente conservata e ora nella collezione di Corrado Lopresto. Solo la sfortuna gli ha impedito di vincere a Pebble Beach

Testo di **Marco Di Pietro** - foto di **Roberto Carrer**



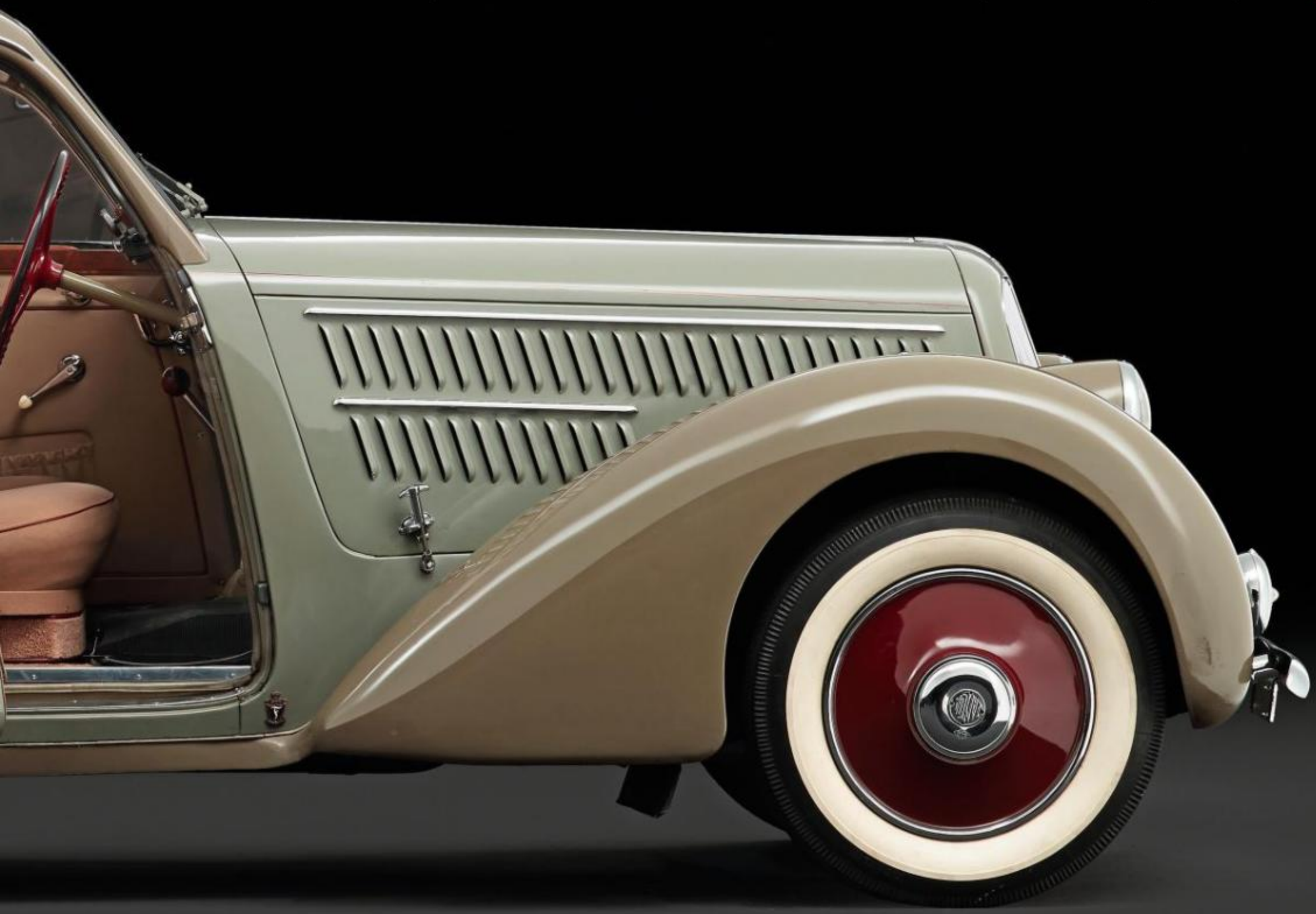
Nobile blasone
Il marchio degli Stabilimenti Farina nobilita la carrozzeria di questa Augusta fuoriserie. Nella linea si riconosce lo stile aerodinamico di Mario Revelli di Beaumont.

Per vincere il concorso d'eleganza di Pebble Beach non basta presentarsi con un'auto rara e impeccabile, bisogna avere anche un pizzico di fortuna. Lo sa bene Corrado Lopresto, l'asso pigliatutto che, tra i collezionisti più importanti del globo, è diventato una vera "bestia nera" ("Quando c'è lui, è meglio non presentarsi mai: così si evita la batosta!": a dirlo è stato uno dei rivali più qualificati). Questo è l'aneddoto che ci racconta illustrando la sua magnifica collezione di esemplari unici, passando davanti alla sua Lancia Augusta Coupé, reduce dalle "fatiche" espositive in terra californiana:

"Prima ho bucato durante il tour che precede il concorso, non riuscendo a completare in tempo il tragitto; poi durante la visita della commissione degli esperti, le frecce meccaniche hanno fatto le bizze; infine i commissari hanno notato che il contachilometri era stato azzerato: un'ingenuità da parte mia, commessa quando lo strumento, bloccatosi pochi anni addietro, era stato smontato per renderlo di nuovo funzionante. Peccato, perché grazie ai suoi 17.416 km originali avrei acquisito un punteggio importante, che forse mi avrebbe consentito di recuperare l'handicap accumulato con le due defaillance".

SOLO UN MAQUILLAGE

Sarà per la prossima volta… comunque la piccola Lancia fuoriserie di Lopresto un capolavoro lo è davvero. Innanzitutto perché è assolutamente conservata. Quando l'ha acquistata a marzo del 2014 dalla collezione Tavoletti, Corrado Lopresto l'ha sottoposta solamente a un maquillage: una sorta di cura di bellezza senza ricorrere al chirurgo estetico. Ossia come si impone a un'arzilla ottuagenaria che mai e poi mai ricorrerebbe al "bisturi" di un carrozziere! L'Augusta che vedete in questo servizio fotografico porta il numero di telaio 34/3028, ed è stata carrozzata dagli Stabilimenti Farina nel 1935, su disegno di Mario Revelli di Beaumont, antesignano della figura del designer freelance. Lo stilista piemontese, che nel corso della sua lunga carriera ha collaborato con tutti i nomi più prestigiosi della carrozzeria italiana, ha profuso in questa utilitaria di lusso tutta la sua perizia e ha inserito anche qualcuno dei suoi innovativi brevetti. Per esempio, i deflettori apribili e i paraurti ad assorbimento d'urto. "Coupé Aerodinamico Speciale": questo il ➜











nome affibbiato dal carrozziere alla Lancia Augusta. Una linea che attirò immediatamente gli sguardi di un cliente altrettanto speciale: la contessa Carla Viscardi Centenari di Como. La quale rimase talmente soddisfatta della sua due posti sportiva (ma non troppo), da tenerla per oltre trent'anni. Un'auto "al femminile", l'avrebbe definita Gabriele d'Annunzio, perché piena di piccole civetterie. Come le iniziali "CVC" dipinte a mano sulle due porte, oppure lo sportellino nel montante posteriore destro (a portata di guidatrice), contenente una trousse di bellezza (spazzola e profumi), e quello sul lato opposto, che cela bicchieri e bevande.

QUEL RAMO DI LAGO DI COMO...

L'Augusta trascorre i suoi giorni migliori sulle rive del Lago di Como, col volante ben saldo tra le affusolate e nobili dita della contessa e le più energiche mani della squadra di collaboratori domestici addetti a mantenerla sempre in perfetta efficienza. Nel 1976 viene ceduta alla collezione Tavoletti (che la porta nuovamente sul Lario per conquistare il primo premio per lo stato di conservazione al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este nel 1996), per approdare infine a Corrado Lopresto.

Smontata e ripulita, lucidata e imbellettata: queste le uniche operazioni eseguite dal collezionista milanese. Un'opera eseguita non certamente al risparmio ("conservare è nettamente più costoso che rifare", sentenzia Lopresto con cognizione di causa). Il risultato è eccezionale: pochi sarebbero pronti a scommettere che la vernice dell'Augusta sia la

Scomparto per signora
In alto, da sinistra: luci interne impreziosite dal vetro molato; lo scomparto per la trousse di bellezza; l'orologio sull'aletta parasole e l'avvolgibile per la tendina: quest'Augusta non nasconde nulla della sua raffinatezza. Sul parafango posteriore destro, il tappo del serbatoio del carburante mostra l'ennesima raffinatezza: una serratura a combinazione numerica.

Tende da oscuramento
Vetri laterali e lunotto possono celare con discrezione i passeggeri, grazie a un sistema di tende retraibili. Da notare anche le finiture in legno intarsiato che guarniscono cruscotto e portiere. Originale il volante rosso, un piccolo tocco di civetteria.











Poltrone in panno
Il panno Lancia riveste l'abitacolo nei minimi dettagli; le poltrone anteriori sono comode come un salotto. L'Augusta era un'automobile di dimensioni compatte, ma molto ricercata nelle finiture. Le fuoriserie erano ancora più curate nell'allestimento.





Ventilazione assicurata
Anche sull'Augusta, la Lancia adottava il parabrezza apribile con cerniera in alto, per favorire la ventilazione dell'abitacolo. Più innovativi, invece, i deflettori apribili, un brevetto di Mario Revelli di Beaumont.



stessa che 80 e più anni fa stesero con sapiente perizia i verniciatori degli Stabilimenti Farina. Eppure è proprio così.

VIAGGIARE SUL VELLUTO

Mettersi al volante di questo vero e proprio monumento alla storia incute timore. Eppure l'Augusta si lascia condurre quasi come un'auto moderna. La potenza del 4 cilindri a V è quella che è (35 CV): pochi per le strade di oggi, nettamente sufficienti per le polverose Statali della prima metà del secolo scorso. Pur di piccole dimensioni (meno di 4 metri, da paraurti a paraurti) e con un passo modesto (265 cm), l'Augusta si comporta come un'ammiraglia. Merito delle sospensioni sofisticate (a ruote indipendenti davanti, con ammortizzatori idraulici a cannocchiale, a ponte rigido al retrotreno, ma con balestre longitudinali montate su silentbloc e biscottini con cuscinetti a rulli), dello sterzo diretto ma leggero e della coppia motrice generosa. Il cambio a quattro rapporti è preciso e facile da manovrare; col dispositivo di "ruota libera" (inseribile tramite un comando sul cruscotto), l'Augusta "veleggia" senza freno motore e permette di risparmiare carburante.

Insomma, questa ammiraglia in sedicesimo era lussuosa e costruita come un'auto più importante: nata l'indomani della grande depressione economica innescata dalla crisi del '29, offriva alla clientela facoltosa eleganza, raffinatezza, classe, ma non ostentazione. La Lancia nella prima metà degli anni Trenta riuscì a produrre utili proprio grazie all'Augusta, che rappresentava oltre il 90% del suo fatturato industriale. Economica sì, dunque, ma fino a un certo punto: costava il doppio di una Fiat Balilla già nella normale versione berlina (19.500 contro 10.800 lire). E le fuoriserie si avvicinavano molto alle 30.000 lire. R

"Vettura leggera": così la Lancia definiva l'Augusta. Ovvero nello stesso modo in cui veniva presentata la Lambda





Doppia apertura
Il vano motore, ben accessibile grazie ai due cofani, ospita il raffinato quattro cilindri a V stretto (18 gradi) di 1,2 litri, testa smontabile in ghisa, cilindri in ghisa e basamento in alluminio.

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale, 4 cilindri a V di 18° Alesaggio 69,85 mm - Corsa 78 mm Cilindrata 1196 cm³ Rapporto di compressione: 5,45:1 Potenza 35 CV a 4000 giri/minuto Valvole in testa, distribuzione a un albero a camme in testa Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata con pompa centrifuga Alimentazione a carburatore orizzontale Zenith 30 VEH Impianto elettrico 6 Volt, batteria 60 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 4 marce + RM, dispositivo di ruota libera Frizione monodisco a secco.
Corpo vettura	Coupé due porte, 2+2 posti Costruzione Stabilimenti Farina, disegno di Mario Revelli di Beaumont Pianale a piattaforma Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, molle elicoidali racchiuse in foderi verticali con ammortizzatori idraulici incorporati Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre longitudinali semiellittiche, ammortizzatori a compasso Freni idraulici a tamburo.
Dimensioni e peso	Passo 2650 mm Carreggiata ant. 1236 mm, post. 1236 mm Lunghezza 3846 mm (solo telaio) Larghezza 1450 mm - Altezza 1420 mm Peso solo autotelaio 570 kg.
Prestazioni	Velocità 102 km/h Consumo medio circa 10 litri/100 km.

DERIVA SPORTIVA

LA RIVINCITA DELLE NORMALI

Negli anni 80 dilagano paciose vetture da famiglia trasformate in sfacciate "bruciasemafori". La formula è semplice: un motore brioso e ben dotato, qualche intervento alle sospensioni e l'aggiunta di svariate appendici aerodinamiche, più o meno vistose. Abbiamo provato due protagoniste di quel decennio e ancora oggi ci siamo divertiti. E pure molto

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

Filosofie a confronto
La Chrono (a destra) e la 105 TC (a sinistra) rappresentano due modi di intendere la sportività. La francese è sfacciata, eccentrica, quasi esagerata; nella Ritmo invece i particolari che ne indicano l'indole corsaiola sono molto più discreti. La Chrono nel 1983 costava 10.402.800 lire, la TC invece nel 1981 si fermava a quota 9.316.000 lire.



Impossibile non notarla. La Citroën Visa Chrono non fa nulla per passare inosservata, anzi. Bella? Difficile sostenerlo. Tuttavia fa simpatia ed emana una forte personalità, oggi più di ieri, e questo è innegabile.

La Chrono è un fulgido esempio di come economiche berline da famiglia prive di particolare appeal potessero essere trasformate facilmente dalle Case in vetture in grado di regalare un insospettabile piacere di guida. Un motore di maggiore potenza, una diversa taratura delle sospensioni e il gioco era fatto.

Ma avere più cavalli non bastava: l'incremento delle prestazioni doveva essere ben visibile a colpo d'occhio, per appagare il desiderio di distinguersi. Ed ecco comparire spoiler, minigonne, fari di profondità, profili, cerchi in lega e allestimenti interni dedicati; interventi non sempre all'insegna della sobrietà e ben armonizzati, ma assolutamente indispensabili per concorrere a trasformare d'incanto un'anonima utilitaria in una sportiva, se non di razza capace comunque di togliere qualche soddisfazione ai semafori e tra le curve. Era la rivincita delle automobili normali. Insomma da Clark Kent a Superman, o quasi. E il tutto a costi produttivi relativamente contenuti. Ecco, la ricetta della Visa Chrono è tutta qui.

La "nostra" protagonista appartiene da pochi mesi alla collezione di Citroën Italia. "È stata una ricerca lunga - racconta Marco Barbetta, responsabile tecnico parco stampa della Casa - ma alla fine ne abbiamo scovata una

Ispirazione rallistica
Il cruscotto è completamente diverso da quello delle Visa di serie e lo stesso dicasi per il volante a tre razze forate. Sotto, i rivestimenti erano proposti solo in blu.
Il sedile del pilota ha lo schienale regolabile, mentre quello del passeggero è fisso.





Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

La Chrono allestita per l'esportazione ha il motore della Visa GT da 80 CV. La versione per il mercato francese monta sempre un 1300, ma da 93 CV



CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, trasversale - 4 cilindri a in linea Alesaggio 75 mm - Corsa 77 mm Cilindrata 1360 cm^3 Rapporto di compressione 9,3:1 Potenza 80 CV DIN a 5800 giri/minuto Coppia 11 kgm a 2800 giri/minuto Distribuzione 2 valvole per cilindro Albero a camme in testa Due carburatori Solex 35 Bisa 8 Impianto elettrico 12 V, batteria 35 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio manuale a 5 marce Leva di comando centrale Pneumatici 165/70 SR13 XZX Cerchi Amil in lega leggera da 5".
Corpo vettura	Berlina 5 porte, 4 posti Scocca portante Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, schema MacPherson, molle elicoidali Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci longitudinali oscillanti, molle elicoidali Barre stabilizzatrici Ammortizzatori idraulici telescopici Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, servoassistenza Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio carburante 40 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2426 mm Carreggiata ant. 1330 mm - post. 1279 mm Lungh. 3690 mm - Largh. 1538 mm Altezza 1398 mm Peso in ordine di marcia 850 kg.
Prestazioni	Velocità 168 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 10,9 secondi.

Non si corica
La tenuta è sempre sicura. Il rollio e il beccheggio, molto pronunciati sulla Visa "normale", sono attenuati grazie alla diversa taratura delle sospensioni. Per tutti i mercati le decals mantengono la medesima grafica, ma i colori cambiano a seconda dei Paesi di destinazione.









presso un'officina Citroën a Siena. In effetti gli esemplari sopravvissuti sono pochissimi: le Chrono si indirizzavano infatti a una clientela giovane amante della guida sportiva, in genere poco attenta a preservare l'incolumità del mezzo meccanico e di conseguenza già a inizio anni Novanta erano finite quasi tutte nei campi dei demolitori".

La Chrono, al tempo l'unica minisportiva a cinque porte, nasce il 24 marzo 1982 come versione stradale ispirata alla Visa Trophée, allestita in 200 unità per competere nel Gruppo B. Basata sulla Super X e concepita da Heuliez (specialista in fuoriserie), si riconosce subito per i codolini in materiale plastico fissati con rivetti di colore nero, le minigonne, gli spoiler e le vistose decals con il tricolore francese applicate sulle fiancate e sul cofano motore. Viene proposta unicamente in Bianco Meije, tinta nella quale sono verniciati anche i cerchi in lega Amil con disegno a stella, sui quali sono montati pneumatici 175/70 HR13. Completamente rivisto l'abitacolo, che esibisce un nuovo cruscotto d'impostazione rallistica, il volante a tre razze forate e i sedili anteriori sportivi con poggiatesta integrati. I rivestimenti sono disponibili solo in blu. Ma la novità più interessante risiede nel motore, un quattro cilindri di 1360 cm^3 (lo stesso della Peugeot 104 ZS2) alimentato da due carburatori doppio corpo Solex 35 PHH; eroga 93 CV e consente alla Chrono di oltrepassare i 173 km/h e di catapultarsi da 0 a 100 km/h in 10,2 secondi. Si prevede di produrne 1000, ma per soddisfare la crescente domanda se ne aggiungono altre 1160, sempre destinate al solo mercato francese.

Sull'onda del successo ottenuto in patria, la Casa nel 1983 sviluppa una versione della Chrono per l'esportazione in Austria, Belgio, Germania, Italia, Olanda e Svizzera. Esteticamente identiche a quelle per il mercato interno, si distinguono solo per le decals, che pur mantenendo la medesima grafica recano i colori della bandiera del Paese di destinazione. Il propulsore è invece meno cattivo: viene scelto infatti il quattro cilindri di 1360 cm^3 da 80 CV (72 per la Svizzera) della Visa GT, uscita nell'estate del 1982. Diversi anche i pneumatici: 165/70 SR13. Ne vengono prodotte 1650, tutte numerate, di cui 400 destinate all'Italia.

SORPRESA INASPETTATA

"La nostra Chrono - continua Marco Barbetta - è identificata dal numero progressivo 102 (Ruoteclassiche nel marzo 2008 ha provato la "170", *ndr*) ed è stata immatricolata a Ravenna il 19 aprile 1984. Le condizioni apparivano buone e la percorrenza di poco più di 29.000 km faceva ben sperare sul corretto stato di conservazione. Smontando però le minigonne si è scoperto che la ruggine aveva fatto il suo corso, aggredendo gravemente i fondi. Abbiamo quindi affidato la '102' alla cure di Moreno Tassinari, esperto di Visa e per moltissimi anni riparatore autorizzato Citroën, il quale nella sua officina di Sesto Imolese (BO) ha smontato completamente la vettura, risanando la scocca e revisionando la meccanica. Un lavoro durato cinque mesi".

Su strada la prima impressione è che la potenza sia sensibilmente superiore a 80 CV: il motore è brillante, ama girare alto e sopporta bene i fuorigiri. Certo il rumore è a dir

Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

Profondo rosso
A sinistra, la TC beneficia di una grafica inedita della strumentazione (il tachimetro ha la scala a 200 km/h), illuminata in rosso. Il volante, troppo grande e montato un po' in basso, non favorisce una corretta postura per la guida sportiva. Comodi i sedili anteriori, rivisti nella profilatura.











Ama girare in alto
Il motore 1600 da 105 CV è cattivo e dà il meglio di sé oltre i 3500 giri. I cerchi in lega con pneumatici 185/60 HR14 erano optional a richiesta. Altro accessorio presente sono i cristalli atermici bronzati.

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, trasversale - 4 cilindri Alesaggio 84 mm - Corsa 71,5 mm Cilindrata 1585 cm³ Rapporto di compressione 9,3:1 Potenza 105 CV DIN a 6100 giri/minuto Coppia 13,6 kgm a 4000 giri/minuto Distribuzione 2 valvole a V per cilindro Due alberi a camme in testa Carburatore Weber 34 DAT 11/251 Impianto elettrico 12 V, batteria 48 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio manuale a 5 marce Leva di comando centrale Pneumatici 185/60 HR14 (optional); di serie 165/65 SR14 Cerchi in lega (optional); di serie in acciaio.
Corpo vettura	Berlina 3 porte, 5 posti Scocca portante Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, schema MacPherson, tiranti di reazione, molle elicoidali, barra stabilizzatrice flottante Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, schema MacPherson, balestra trasversale Ammortizzatori idraulici telescopici Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, correttore di frenata, servoassitenza a depressione Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio carburante 50 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2448 mm Carreggiata ant. 1415 mm - post. 1417 mm Lungh. 3937 mm - Largh. 1688 mm Altezza 1390 mm Peso in ordine di marcia 950 kg.
Prestazioni	Velocità 175 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 10,1 secondi.





poco invadente, ma per molti appassionati non è un difetto, anzi. Il cambio, a cinque marce, è veloce, preciso e non evidenzia impuntamenti; i rapporti sono ben scalati, anche se un po' lunghi per una sportiva. Grazie alla messa a punto delle sospensioni il rollio e il beccheggio, molto accentuati sulla Visa di serie, sono notevolmente ridotti. La tenuta è sempre ottima, come da tradizione Citroën, e invita talvolta a esagerare: quando si osa troppo si manifesta una certa lentezza nell'inserimento in curva, ma niente di più.

GUIDARE A RITMO SOSTENUTO

Decisamente meno vistosa è la Fiat Ritmo 105 TC, esteticamente più gradevole, ma meno caratterizzata. Presentata nel maggio 1981, risponde all'esigenza del marchio torinese di continuare a presidiare un segmento in forte espansione, che ha visto le berline sportive passare nei più importanti mercati europei (Germania, Francia, Italia, Gran Bretagna, Belgio e Svizzera) da 70.000 unità immatricolate nel 1976 alle oltre 200.000 del 1980.

Disponibile solo con carrozzeria a tre porte, la TC si differenzia dall'allestimento CL in virtù di interventi estetici contenuti: la prima versione pepata della Ritmo si caratterizza per gli scudi paraurti (anteriore dotato di spoiler che integra gli immancabili fendinebbia e posteriore con paraspruzzi), i codolini ai passaruota, le maniglie e le cornici intorno ai cristalli in acciaio inox di colore nero, il fascione di vernice nera nella parte inferiore della fiancata più ampio, il sottile profilo che corre lungo la linea di cintura rosso o nero, a contrasto con la livrea della carrozzeria e per il retrovisore (regolabile dall'interno) dal disegno carenato.

All'interno spiccano la strumentazione dalla grafica ridisegnata (numeri e lancette rossi), il quadro strumenti supplementare a centro plancia (con termometro olio, manometro olio e voltmetro), il volante a tre razze in lega (diametro 38,5 cm), i sedili anteriori ridisegnati e rivestiti in panno nero sui fianchetti, mentre la fascia centrale è in tessuto spigato rosso o beige a seconda del colore della carrozzeria. Nero antracite sono invece il rivestimento del padiglione e la moquette. Solo quattro le livree a catalogo: Rosso Racing, nero, Blu Racing e grigio metallizzato.

Ma a fare la differenza è il motore, il 1600 (1585 cm^3) a doppio albero a camme in testa (da cui la denominazione TC, ossia Twin Cam) derivato dalla 131 Super, sottoposto a ulteriori affinamenti. Il rapporto di compressione viene elevato a 9,3:1, i condotti di ammissione e



Ben custodite
La Visa Chrono appartiene a Citroën Italia. La 105 TC invece è di proprietà di Marco Reggio, presidente del Fiat Ritmo Club Italia (fiatritmo.altervista.org), nato dall'omonimo Forum attivo dal 2007. Si ringraziano per la consulenza Ermanno Iaretti e Marco Bianchini, nell'ordine vicepresidente e responsabile relazioni esterne del sodalizio.

di scarico sono maggiorati, vengono adottate valvole di scarico bimetalliche (più resistenti alle alte temperature) e valvole di aspirazione di nuovo disegno e realizzate in acciaio al cromo-manganese-nichel (anziché in acciaio al cromo-silicio-nichel). Migliorati infine l'impianto di lubrificazione (filtro olio, pompa maggiorata e coppa con paratie antirollio e antibeccheggio) e di raffreddamento. Nuovo il carburatore doppio corpo Weber 34 DAT 11/251 con starter automatico; ridisegnato infine lo scarico, con collettore sdoppiato e silenziatori Abarth. Il risultato è una potenza di 105 CV, dato di assoluto interesse per la categoria.

Le prestazioni più elevate impongono poi frizione rinforzata, cambio con nuovi ingranaggi, rapporti ravvicinati con quinta marcia di velocità e sospensioni aggiornate. In particolare all'avantreno compaiono per la prima volta su una Fiat cuscinetti a rulli conici anziché a sfera; inoltre viene modificato l'assetto e viene introdotta una barra stabilizzatrice. Sempre davanti si adottano dischi freno con diametro di 251 mm (anziché 227) e pinze con pattini teflonati; modificata anche la taratura della servoassistenza, che presenta una curva d'intervento più pronta.

La 105 TC del servizio, immatricolata nell'aprile 1982, appartiene a Marco Reggio, presidente del Fiat Ritmo Club Italia. "L'ho acquistata nel luglio 2009: era un bel conservato con all'attivo 120.000 km. Poiché sono pignolo ho comunque provveduto a smontarla e a far riverniciare la carrozzeria, mantenendo il nero originale. Ho sostituito i paraurti e altri particolari che col tempo avevano preso un aspetto fin troppo vissuto. Per fortuna i rivestimenti dell'abitacolo erano solo da pulire a fondo. La meccanica era in ordine e ha necessitato appena di una messa a punto".

Al volante la TC si dimostra ben più impegnativa della Visa Chrono. Il 1600 è più potente che elastico e offre il meglio sopra i 3500 giri/minuto; è un motore cattivo, la cui rumorosità è senza dubbio appagante. Ad andature medie non dà problemi: la torinese si mantiene facile e divertente. Se invece si desidera sfruttare tutti i 105 CV a disposizione, il comportamento della vettura diviene più scorbutico. Il sottosterzo è evidente e quando si cerca di correggere la tendenza ad allargare togliendo gas, ecco che si passa a un deciso sovrasterzo, difficile da controllare, complice lo sterzo pesante: il testacoda è sempre in agguato. Insomma, prevale la netta sensazione di non poter sfruttare appieno le elevate potenzialità della TC. Peccato. R

LO VOLLE PORSCHE PER LE CORSE

La prima applicazione documentata nacque nel 1935 su richiesta del geniale progettista tedesco per rendere più sicura ed efficace la guida delle monoposto Auto Union. Dagli anni Cinquanta divenne un must sulle sportive a trazione posteriore

Testo di **Maurizio Schifano**

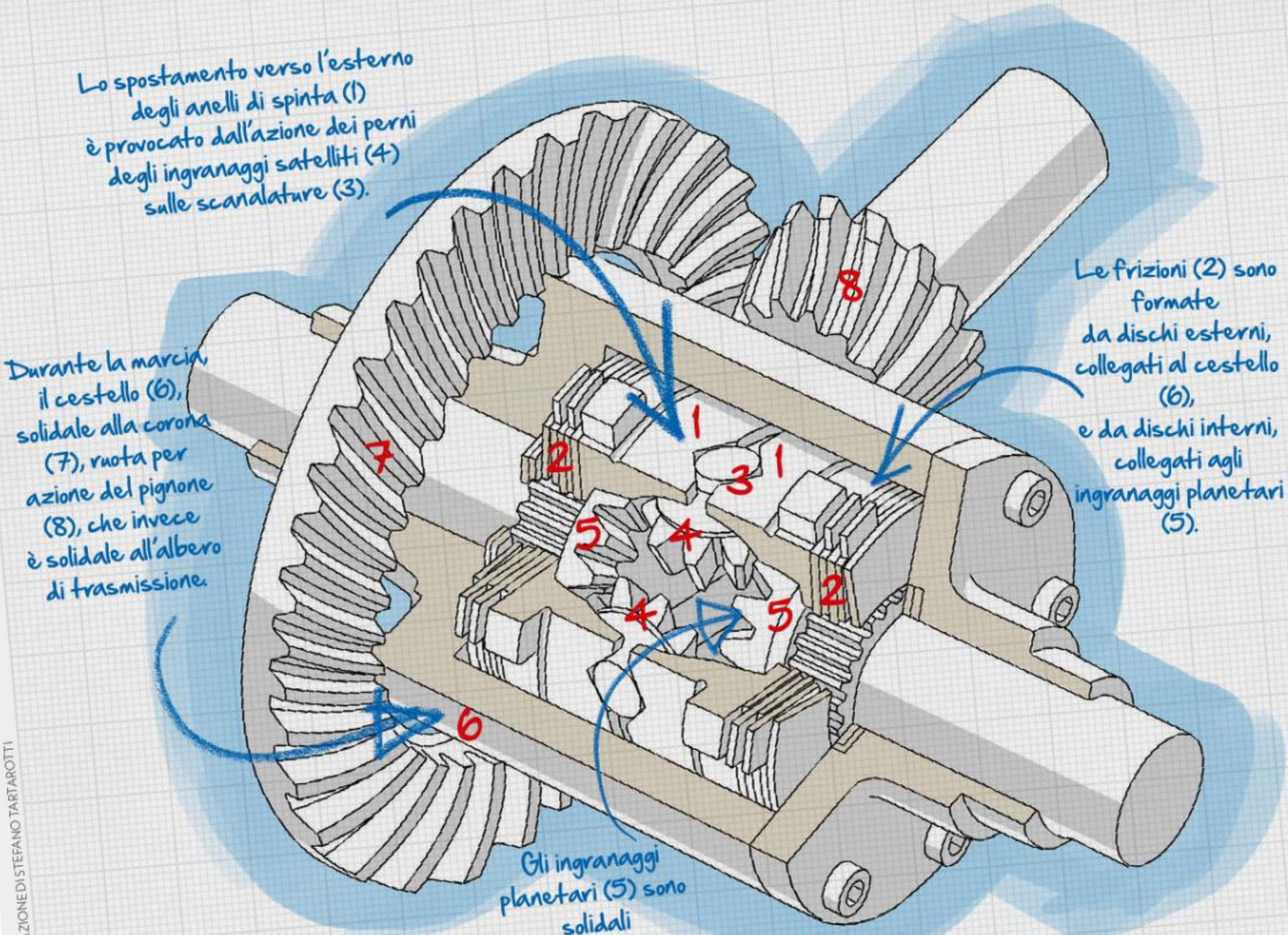
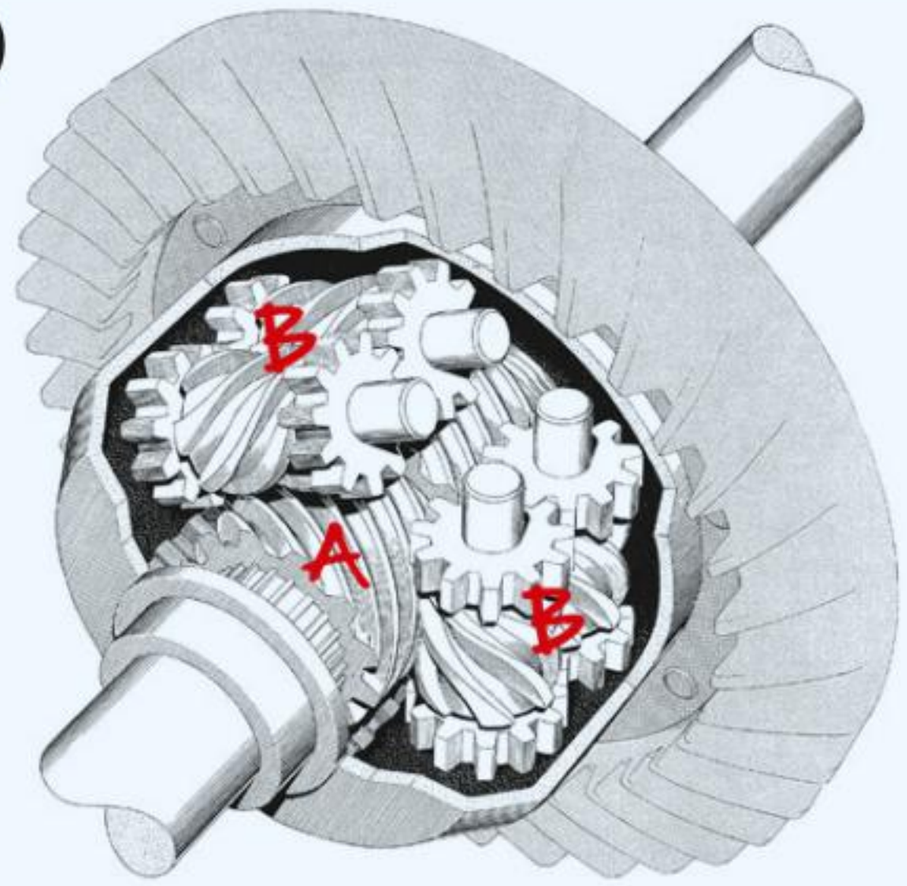


ILLUSTRAZIONE DI STEFANO TARTAROTTI

EVOLUZIONE ANNI 80

Inventato nella prima metà degli anni 80, il differenziale autobloccante Torsen (contrazione delle parole Torque Sensitive) è costruttivamente molto diverso da un differenziale convenzionale e nella versione d'origine mostra la tipica disposizione ortogonale degli ingranaggi interni, cilindrici a denti elicoidali. L'azione del differenziale Torsen non ha una soglia d'intervento: nelle curve consente un controllo preciso e continuo della ripartizione di coppia tra le due ruote; quando una ruota inizia a slittare, blocca istantaneamente il collegamento con l'altra ruota. L'effetto autobloccante si basa sull'irreversibilità dell'interazione tra le coppie d'ingranaggi del tipo a vite senza fine A (solidali ai semiassi) e quelle del tipo a ruota elicoidale B (solidali a cestello).



PRO...

- Funzionamento automatico, senza interventi del guidatore.
- Controllo della trazione nella guida ad alta velocità.
- Limitazione degli slittamenti su fondi a bassa aderenza.

...E CONTRO

- Maggiore complessità costruttiva, con lievitazione dei costi.
- Maggiore necessità di manutenzione.
- Durata relativamente inferiore.

L'invenzione del differenziale autobloccante risale alla prima metà degli anni 30 ed è attribuibile quasi certamente alla tedesca ZF che, su richiesta di Ferdinand Porsche, ne sviluppò un modello da montare sull'Auto Union Typ B da grand prix, per migliorarne la guidabilità. La prima applicazione su una vettura stradale risale invece al 1951, sull'esclusiva granturismo spagnola Pegaso Z 102.

La perdita di aderenza delle ruote motrici può causare parecchi problemi. Limita le prestazioni delle vetture molto potenti e più in generale ostacola la marcia su fondo bagnato, su fango o su neve. La presenza del differenziale, indispensabile nelle curve per consentire alla ruota esterna di ruotare più velocemente di quella interna, aggrava la situazione. Basta infatti che una sola delle due ruote motrici di un asse slitti, iniziando a girare a vuoto, perché a causa dell'azione del differenziale l'altra invece rallenti o addirittura si fermi, impedendo così l'avanzamento.

Per risolvere il problema, occorrerebbe temporaneamente collegare in modo rigido le due ruote motrici, come se fossero unite da un solo albero; ciò si può fare, nel modo più semplice, utilizzando un differenziale "bloccabile", adottato da tempo sui mezzi militari e sui fuoristrada più specialistici. Una soluzione alternativa e tecnicamente più evoluta è fornita dal differenziale "autobloccante" che, come suggerisce il termine, per rendere rigido il collegamento fra le ruote motrici agisce automaticamente, senza alcun intervento da parte del guidatore. Costruttivamente, il differenziale autobloccante di tipo più comune (a lamelle) differisce da quello convenzionale solo per l'aggiunta, al suo interno, di due anelli di spinta (1) e di due frizioni a dischi (2). Quando la differenza tra le velocità di rotazione delle ruote motrici supera una soglia prestabilita, gli anelli di spinta si spostano verso l'esterno, andando a comprimere le frizioni che, per attrito, attuano il bloccaggio. In base alla tipologia del veicolo, la coppia di bloccaggio può essere di norma fissata tra il 25 e il 75% della coppia motrice in entrata. R

Primato tedesco
La prima applicazione documentata di un differenziale autobloccante, realizzato dalla tedesca ZF, è quella sull'Auto Union Typ B del 1935 (sotto). La prima vettura stradale a montarne uno, sempre ZF, fu la spagnola Pegaso Z 102, prodotta dal 1951 al 1958 (in basso).





L'azione autobloccante inizia quando la differenza tra le velocità di rotazione delle ruote supera una soglia prefissata, provocando la rotazione degli ingranaggi satelliti (4).

GLI ANNI COL "SEI"

NEL SEGNO DELLA VARIETÀ

Moltissime le auto da ricordare. Nel 1956 arrivano la Ferrari 250 Testa Rossa e la Fiat 600 Multipla. Nel '66 irrompono icone dell'automobilismo come Alfa Romeo Duetto, Fiat 124 Sport Spider e Lamborghini Miura. Nel 1976 inizia l'era delle "piccole bombe" con la Golf GTI. Il 1986 porta la prima Audi "premium": la 80 "B3". Dieci anni dopo, le spider SLK e Boxster

Testo di **Maurizio Schifano**



#RUOTECLASSICHEANNIVERSARY

1956

Scegliete voi i modelli più interessanti del decennio che volete vedere esposti a Milano Autoclassica. Votateli sulla nostra pagina facebook.com/Ruoteclassiche.IT









DEBUTTANO ANCHE...

- Checker A8
- Ferrari 500 TR
- Fiat 600 Multipla
- Gordini 1500 Gran Turismo
- Hillman Minx Series I
- Jaguar Mk VIII
- Lancia Appia II serie
- Mercedes-Benz 220 S
- Morris Minor 1000
- Rover 105 S-R
- Tatra 603

Campione del mondo F.1
Juan Manuel Fangio (Lancia-Ferrari)
Scudetto Serie A - Fiorentina
Vincitore del Festival di Sanremo
Franca Raimondi (Aprite le finestre)

Il 1956 segna l'affermarsi dello stile "ponton", con linee in generale più tese e accenni di pinne sulla coda, che persino la conservatrice Mercedes-Benz estende alla sue nuove cabriolet e coupé. Lo stesso, per esempio, fanno la Ford inglese, con le Consul, Zephyr e Zodiac Mk2, e la Lancia, con l'Appia II serie.

Dai designer italiani arrivano però anche proposte avveniristiche, come quella del prototipo Chrysler Norseman, realizzato dalla Ghia, che purtroppo, nel suo viaggio di trasferimento negli Usa, è tra le "vittime" dell'affondamento del transatlantico Andrea Doria, ma anche quella della show car Ferrari 410 Superfast di Pininfarina, esposta al Salone di Parigi. In Italia poi viene lanciata la geniale Fiat 600 Multipla, monovolume ante litteram.

Un nuovo stile si afferma anche nella musica (Elvis Presley incide "Heartbreak Hotel", che consolida la popolarità del rock and roll), nel cinema, con "Et Dieu crea la femme" di Roger Vadim, che consacra definitivamente Brigitte Bardot, ma anche "Poveri ma belli" di Dino Risi, che lancia invece il cast vincente, Marisa Allasio, Lorella De Luca, Alessandra Panaro, Maurizio Arena e Renato Salvatori. Tutte opere bollate come "peccaminose". Viene fondato anche il quotidiano "Il Giorno", di proprietà dell'Eni, azienda di Stato con presidente Enrico Mattei, che ne fa un potente strumento politico. In autunno scoppia la crisi di Suez, che fa temere una nuova guerra e che provoca la prima crisi petrolifera. In Europa si parla di razionamento del carburante, poi ci si rende conto





Un nuovo stile
Nella pagina a fianco, la Mercedes-Benz 220 S Cabriolet, con carrozzeria "ponton". In questa pagina, dall'alto, il prototipo Chrysler Norseman, affondato con l'Andrea Doria; Lorenzo Bandini, che debutta come corridore; la crisi di Suez; la futuristica show car Ferrari 410 Superfast di Pinin Farina; sopra, la splendida Austin Healey 100/6 e, a sinistra, l'innovativa Ford Zodiac Mk2.



Berline di successo
La Renault Dauphine (nella foto), che inizialmente affianca l'ormai antiquata 4 CV; la Saab 93 (a destra), dalla caratteristica linea aerodinamica e la Volvo Serie 120, nota come Amazon.





#RUOTECLASSICHEANNIVERSARY

1966

Scegliete voi i modelli più interessanti del decennio che volete vedere esposti a Milano Autoclassica. Votateli sulla nostra pagina facebook.com/Ruoteclassiche.IT







Campione del mondo F.1
Jack Brabham (Brabham)
Scudetto Serie A - Inter
Vincitore del Festival di Sanremo
Modugno-Cinquetti (Dio come ti amo)



Scoperta per eccellenza
L'Alfa Romeo 1600 Spider, battezzata "Duetto" (nella foto). Sopra, l'ultima vittoria al G.P. di Monza di un italiano, Ludovico Scarfiotti; primo anno, in Italia, per l'ora legale; auto danneggiate dall'alluvione a Firenze.

#RUOTECLASSICHEANNIVERSARY

IN FIERA CON UN LIKE

Si ripeterà anche quest'anno, per la quinta edizione di Milano Autoclassica, in programma alla Fiera di Rho dal 18 al 20 marzo, la nostra iniziativa **#RuoteclassicheAnniversary**, che tanto successo ha riscosso nel 2015. In queste pagine sono riportati i principali modelli presentati negli anni con il 6, dal 1956 al 1996: nelle prossime settimane li riproporremo - decennio per decennio - sulla pagina Facebook di Ruoteclassiche. I nostri lettori avranno così la possibilità di votare con un "like" quelli che ricordano con più affetto e nostalgia. I tre più "apprezzati" di ogni decade saranno in mostra presso il nostro stand al Salone milanese. Lo scorso anno sono state 12 le vetture esposte, curiosamente tutte italiane. Nel 2016 intendiamo crescere a quindici. E sarete ancora voi a scegliere quali.

DEBUTTANO ANCHE...

- Alfa Romeo Giulia 1300 GT Junior
- Alfa Romeo Gran Sport Quattroruote Zagato
- Chevrolet Camaro
- Ferrari 330 GTC-GTS
- Fiat 1100 R
- Fiat Dino Spider
- Jaguar 420
- Ford Zephyr e Zodiac Mk4
- Maserati Ghibli
- Porsche Carrera 6
- Rover 2000 TC



La tedesca di Michelotti
Con la 2 porte 1600-2 (a sinistra) la BMW estende la gamma delle sue berline con carrozzeria disegnata da Michelotti, inaugurata nel 1962 con la 1500 a 4 porte. Con la 124 (sotto a sinistra) la Fiat estende invece verso l'alto la gamma delle sue berline medie.





che la situazione non è poi così grave. Intanto però il prezzo della benzina subisce un'impennata, provocando sfiducia e rallentando lo sviluppo della motorizzazione.

LE GRANDI ICONE DEL 1966

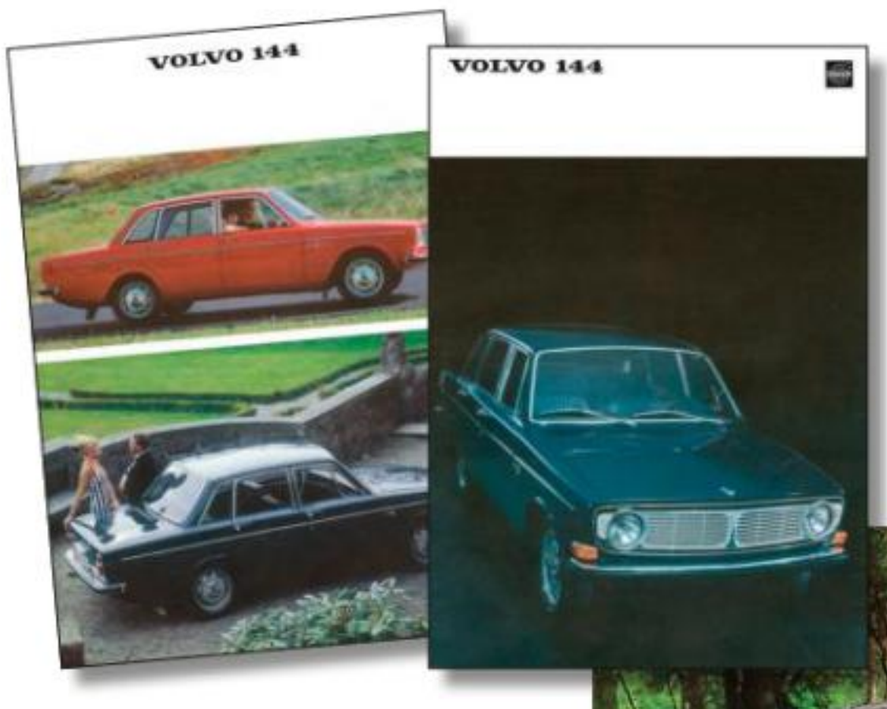
Il 1966, grazie all'importanza ormai assunta dai giovani come "trend setter", segna grandi cambiamenti in tutti i campi. L'Alfa Romeo lancia la coraggiosa "Duetto", disegnata da Pininfarina. Lo stilista torinese firma anche le Fiat 124 Sport Spider e Dino Spider, protagoniste, assieme alla più discreta 124 berlina, del "rinascimento" della Casa torinese, che vede il 30 aprile Gianni Agnelli succedere a Vittorio Valletta, nella carica di presidente. Il design italiano si arricchisce poi di un'assoluta pietra miliare, la Lamborghini Miura, firmata da Marcello Gandini per Bertone, mentre De Tomaso, intuendo il futuro delle supercar a motore centrale, presenta la Mangusta. Le nuove berline, come la Volvo 144, mostrano linee squadrate, che anticipano gli anni 70, mentre la Rolls-Royce consolida la modernità della Silver Shadow, lanciando la Two Door Saloon, che anticipa le future Corniche.

Nella moda le nuove tendenze si manifestano con il diffondersi per i ragazzi dei capelli lunghi e per le ragazze della minigonna, creata dall'inglese Mary Quant. Nella musica si estende la fama dei Beatles e dei Rolling Stones, mentre in Italia Adriano Celentano, Caterina Caselli e I Giganti cantano rispettivamente "Il ragazzo della via Gluck", "Nessuno mi può giudicare" e "Tema", questi ultimi due veri tormentoni estivi. Al cinema escono "Grand



Sportive a tutto campo
Caratterizzata dal cofano motore "ad ali di gabbiano" (sopra) la De Tomaso Mangusta, presentata nel 1966 ma prodotta dal 1967, porta la firma di Giorgetto Giugiaro. La Fiat 124 Sport Spider, disegnata da Tom Tjaarda in Pininfarina, è un classico senza tempo.





La rivoluzione di Gandini
Firmata da Marcello Gandini per Bertone, la Lamborghini P400 Miura (sopra), a motore centrale, innova l'immagine delle supercar. La Volvo 144 (a sinistra) mostra una carrozzeria a linee tese e spigolose, stilisticamente valida anche per il decennio successivo.



Berlina quasi coupé
La Rolls-Royce Silver Shadow Two Door Saloon, allestita da Mulliner-Park Ward, appare quasi come una coupé. Con uno stile simile, dal 1967, sarà prodotta anche la versione Convertible.

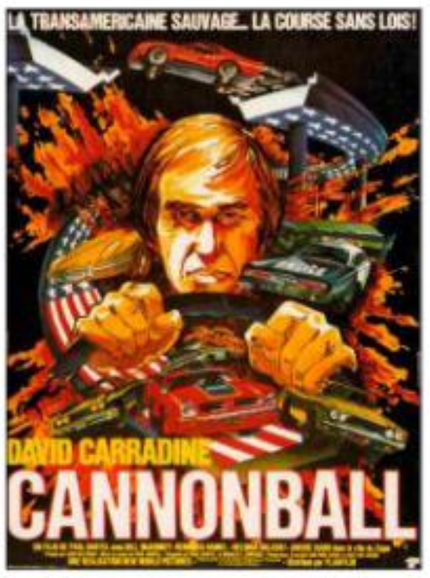
#RUOTECLASSICHEANNIVERSARY

1976

Scegliete voi i modelli più interessanti del decennio che volete vedere esposti a Milano Autoclassica. Votateli sulla nostra pagina facebook.com/Ruoteclassiche.IT











Campione del mondo F.1
James Hunt (McLaren)
Scudetto Serie A - Torino
Vincitore del Festival di Sanremo
Peppino di Capri (Non lo faccio più)

DEBUTTANO ANCHE...

- Alfa Romeo Giulia Diesel
- Alfa Romeo Alfasud Sprint
- Alpine A310 V6
- Citroën LN
- Ferrari 400 GT
- Fiat 131 Rally Abarth
- Jeep CJ-7
- Lancia Gamma berlina e Coupé
- Maserati Kyalami
- Opel Kadett C GT/E
- Volvo 343

Scuole a confronto
La Ferrari 512 BB (sopra) a motore centrale, massima espressione della berlinetta sportiva all'italiana. La nuova BMW Serie 6 (più in alto), porta avanti il concetto di coupé a quattro posti, alla tedesca.





Prestazioni in miniatura
La Fiesta (sopra) con la quale la Ford entra nel settore delle due volumi compatte: la versione Ghia si distingue per il lusso. L'Innocenti Mini De Tomaso (a destra), si distingue invece per le prestazioni da "piccola bomba".

Prix" di John Frankenheimer , "L'armata Brancaleone" di Mario Monicelli, "Uccellacci e uccellini" di Pier Paolo Pasolini. A maggio, entra in vigore anche in Italia l'ora legale. A novembre, una serie di alluvioni colpisce il Centro-Nord: ingenti i danni, soprattutto a Firenze.

1976: ARRIVANO LE PICCOLE BOMBE

Nuove protagoniste sono le versioni "pepate" delle due volumi compatte affermatesi all'inizio del decennio. È il caso della Volkswagen Golf GTI, presentata nell'autunno del 1975 come model year '76, che vanta un potente 1600 a iniezione da 110 CV, della Renault 5 Alpine, equipaggiata con un 1400 da 93 CV, ma anche della piccola Innocenti Mini De Tomaso, che monta un 1300 da 69 CV.

Il 14 gennaio è in edicola il primo numero de "La Repubblica", quotidiano diretto da Eugenio Scalfari; il 14 marzo Carlo De Benedetti diviene amministratore delegato della Fiat, ma solo sei mesi dopo rassegna le dimissioni per insanabili divergenze con la proprietà. Il 6 maggio un terremoto del nono grado della scala Mercalli, con epicentro a Gemona, devasta il Friuli e viene avvertito in tutta il Nord Italia. Tra i film dell'anno, "La corsa più pazza del Mondo" di Chuck Bail, "Cannonball" di Paul Bartel, "Casanova" di Federico Fellini e "Novecento" di Bernardo Bertolucci.

Il 31 dicembre va in onda la penultima tra-







Piccole bombe, berline e 4x4
Tra le novità spiccano le pepate Renault 5 Alpine (1397 cm³, 93 CV, a sinistra) e Volkswagen Golf GTI (1588 cm³, 110 CV, a destra); la Mercedes-Benz Serie W123 (sopra) che rimpiazza le W114 e W115; la Lada Niva (in alto a sinistra), simpatica ed economica fuoristrada prodotta Oltrecortina.



#RUOTECLASSICHEANNIVERSARY

1986

Scegliete voi i modelli più interessanti del decennio che volete vedere esposti a Milano Autoclassica. Votateli sulla nostra pagina facebook.com/Ruoteclassiche.IT





Campione del mondo F.1
Alain Prost (McLaren)
Scudetto Serie A - Juventus
Vincitore del Festival di Sanremo
Eros Ramazzotti (Adesso tu)

smissione del "Carosello"; l'ultima sarà del 1° gennaio 1977. È la fine di un'epoca.

NEL 1986 L'ALFA ROMEO È DI FIAT

Proseguendo una tendenza manifestatasi nella prima metà del decennio, le linee squadrate delle automobili si mostrano più smussate e slanciate, in nome dell'importanza sempre maggiore della profilatura aerodinamica. A tale proposito le carrozzerie vengono anche munite di appendici più o meno vistose, indispensabili a supportare e a favorire le prestazioni raggiunte da modelli dal disegno non proprio sportivo. È il caso della Ford Sierra RS Cosworth, il cui motore 2000 turbo eroga la bellezza di 204 CV, o della Lancia Thema 8.32, che vanta un 3000 V8 di derivazione Ferrari, con 215 CV. Il 1986 vede anche l'estendersi della moda delle cabriolet derivate dalle due volumi compatte: la Peugeot cavalca l'onda, presentando le 205 CT e CTI, quest'ultima equipaggiata col potente 1600 a iniezione, già montato sulla versione chiusa.

In un periodo controverso, nasce la moda dei "paninari", che come mito automobilistico eleggono la Jeep CJ, mentre i manager rampanti iniziano a comprare Audi con la 80 "B3" e,



Compatta con stile
Semplice e piacevole la linea della Citroën AX (a sinistra) che affianca e poi sostituisce la Visa. La Audi 80 "B3" (sotto) è il modello della svolta per Ingolstadt. Sopra, da sinistra, Frank Williams, costretto sulla sedia a rotelle dopo un incidente d'auto, e la locandina di "The Hitcher".





DEBUTTANO ANCHE...

- Alfa Romeo Spider 2.0 Q.V.
- Aston Martin V8 Vantage Volante
- BMW Z1
- BMW Serie 7
- Fiat nuova Panda
- Lancia Delta HF 4WD
- Lancia Thema Station Wagon
- Opel Omega
- Renault 21
- Rover 800
- Volkswagen Golf Syncro

Supercar derivate
La Ford Sierra RS Cosworth (1993 cm³, 204 CV, a sinistra) e la Lancia Thema 8.32 (2927 cm³, 215 CV, in basso), entrambe derivate da "paciose" berline, ma con motori decisamente esclusivi.







se più maturi, la Mercedes-Benz W124 station wagon. A novembre, dopo sei anni di trattative con l'Iri, l'Alfa Romeo, sulla quale aveva messo gli occhi anche la Ford, passa sotto il controllo della Fiat. Nel frattempo la Casa torinese, alla luce delle sanzioni alla Libia sottoscritte anche dal governo italiano, ha deciso di sbarazzarsi della quota detenuta dal colonnello Gheddafi, cercandosi un altro azionista. Nel mondo dell'automobilismo sportivo fa notizia l'incidente d'auto, nel quale, a marzo, il costruttore di Formula 1 Frank Williams riporta la rottura della spina dorsale, rimanendo paralizzato. Tra i film dell'anno vanno citati "The Hitcher, la lunga strada della paura" di Robert Harmon, "Platoon" di Oliver Stone, "Top Gun" di Tony Scott, "Ginger e Fred", di Federico Fellini, "La famiglia" di Ettore Scola, e "Speriamo che sia femmina" di Mario Monicelli. Il Festival di Sanremo, oltre a incoronare vincitore Eros Ramazzotti, sancisce il successo di Zucchero, che si presenta con "Canzone triste".



Trent'anni di Wrangler
La versione T (Station Wagon) della Mercedes-Benz Serie W124 (sopra), che diventa una delle vetture predilette dei manager arrivati, con famiglia numerosa. Più in alto, la Jeep Wrangler, che sostituisce la CJ 7, mito dei "paninari", soprattutto nell'allestimento Renegade. La Wrangler è oggi giunta alla terza generazione.



Originalità premiata
La Peugeot 205 CTI (sopra), riuscita versione scoperta della GTI realizzata da Pininfarina, monta il motore di 1580 cm³ da 115 CV. La Volvo 480 ES (a destra), vanta una linea decisamente originale, che le varrà un successo notevole.

DAL 1996 L'INPUT AERODINAMICA

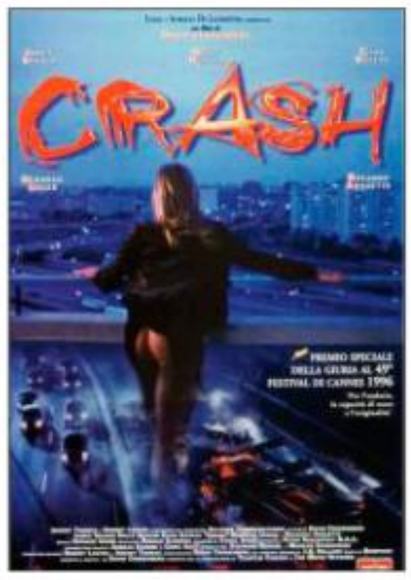
A metà degli anni 90 l'aerodinamica non è più un opinione e si estende prepotentemente a tutti i tipi di carrozzerie; ne traggono vantaggio le prestazioni, ma soprattutto il contenimento dei consumi.

#RUOTECLASSICHEANNIVERSARY

1996

Scegliete voi i modelli più interessanti del decennio che volete vedere esposti a Milano Autoclassica. Votateli sulla nostra pagina facebook.com/Ruoteclassiche.IT





Campione del mondo F.1
Damon Hill (Williams)
Scudetto Serie A - Milan
Vincitore del Festival di Sanremo
Ron-Tosca (Vorrei incontrarti fra cent'anni)

DEBUTTANO ANCHE...

- Aston Martin DB7 Volante
- Bentley Continental T
- Dodge Viper GTS
- Ferrari 456 GTA
- Fiat Palio
- Jaguar XK8
- Lancia k Station Wagon
- Opel Sintra
- Renault Mégane Cabriolet
- Skoda Octavia
- Volvo C70



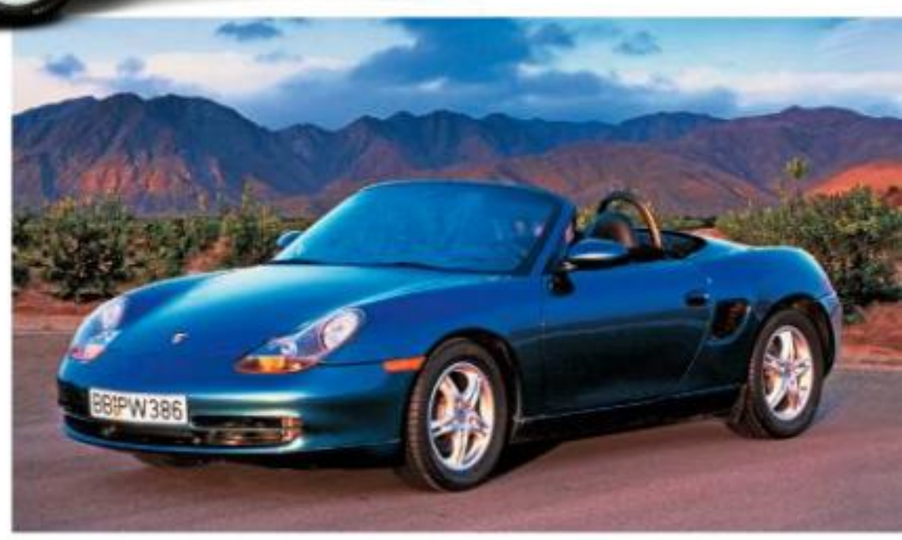
Aerodinamiche
La A3 (a sinistra) è la compatta con la quale l'Audi estende verso il basso la gamma. La Fiat Marea (sotto) sostituisce la Tempra. La Ferrari 550 Maranello (sotto a sinistra), disegnata da Pininfarina: segna il ritorno della Casa nel segmento delle berlinette a motore anteriore. In alto, la locandina del film "Crash" e Michael Schumacher, che nel 1996 approda in Ferrari.

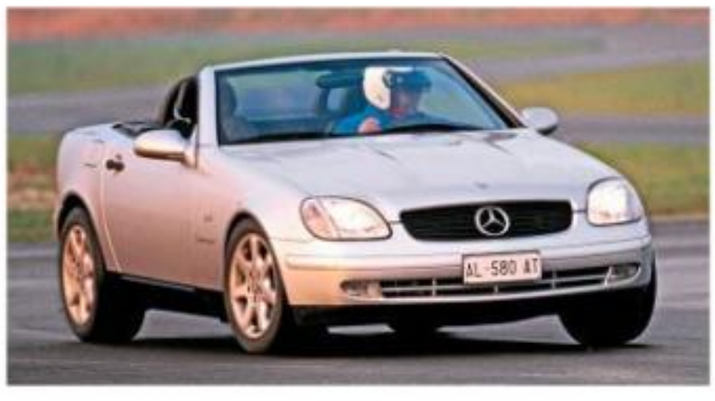




Il 1996 segna due ritorni importanti: quello di una Ferrari berlinetta a motore anteriore, la 550 Maranello, e quello di una Porsche a motore centrale, la Boxster. Ma la grande novità è la serie modulare delle Renault Mégane, capitanata dalla monovolume Scenic. All'inizio dell'anno Gianni Agnelli lascia temporaneamente la presidenza della Fiat a Cesare Romiti, in attesa del subentro di Giovannino Agnelli. L'automobilismo sportivo è scosso piacevolmente dall'arrivo alla Ferrari di Michael Schumacher, che non delude i tifosi: infatti vince il G. P. di Monza, che si corre l'8 settembre. Al cinema escono "007 Goldeneye" di Martin Campbell, "Indipendence Day" di Ronald Emmerich, "Crash" di David Cronenberg, "Mission Impossible" di Brian De Palma, "Evita" di Alan Parker, "Va' dove ti porta il cuore" di Cristiana Comencini e "Le affinità elettive" di Paolo Taviani. R



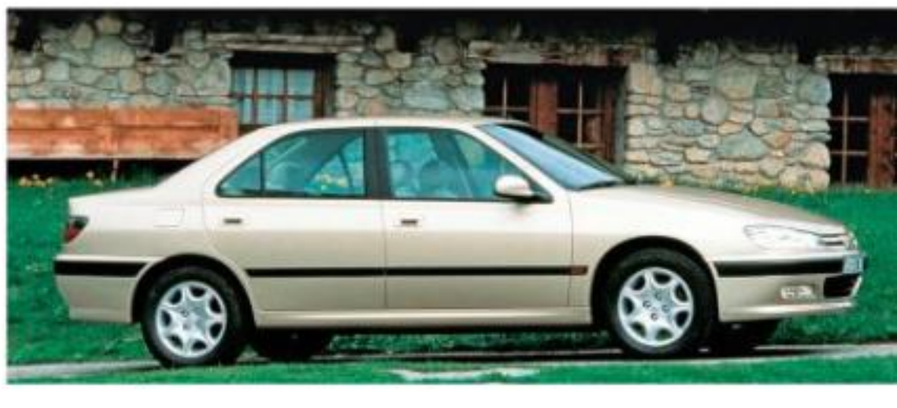






Dalla monovolume alla spider
Da sinistra e dall'alto, la Hyundai Coupé, qualità a buon prezzo; la Boxster, che segna il ritorno di Porsche al boxer centrale; la Mercedes-Benz SLK, la spider-coupé; la Lancia k Coupé, che fallisce il tentativo di rinverdire lo stile della Flaminia Coupé; la Renault Mégane Scénic, che inventa la monovolume compatta; la Peugeot 406, che conferma l'eleganza del design Pininfarina.





GLI EVENTI DA NON PERDERE

L'AGENDA IDEALE DEL COLLEZIONISTA

Non avete ancora pianificato a quali eventi dedicare la vostra attenzione nei prossimi 12 mesi? A quali gare, concorsi di eleganza, raduni, mostre-scambio, viaggi o aste internazionali di auto storiche partecipare? No problem: ecco una guida ragionata agli appuntamenti imperdibili in programma nel 2016, quelli che l'appassionato dovrebbe segnare sul proprio calendario come prioritari. Per essere sempre al posto giusto nel momento giusto

Testo di **Gilberto Milano**

CALENDARIO 2016

GARE REGOLARITÀ

1	21-24 gennaio	Winter Marathon - Madonna di Campiglio
	3-5 marzo	Winter Race - Cortina d'Ampezzo
	1-3 aprile	Valli e Nebbie (Ferrara)
	14-17 aprile	Terre di Canossa (Parma)
	5-8 maggio	Targa Florio
	6-8 maggio	Coppa della Perugina
2	19-22 maggio	Mille Miglia
	2-5 giugno	Giro di Sicilia (Palermo)
	7-11 giugno	Modena 100 Ore Classic
	15-19 giugno	Passione Caracciola - Zurigo-Lugano
	16-19 giugno	Mitiche Sport a Bassano
3	17-19 giugno	Vernasca Silver Flag (Piacenza)
	8-10 luglio	Stella Alpina (Trento)
	21-24 luglio	Coppa d'Oro delle Dolomiti - Cortina
	23-24 luglio	Trofeo Antonio Renati - Bobbio
	19-21 agosto	Passione Engadina - St. Moritz
	15-18 settembre	Gran Premio Nuvolari (Mantova)
	25/9-1/10	Raid dell'Etna (Palermo)
	26-28 settembre	Alpine Trial
	1° ottobre	Trofeo Milano

GARE VELOCITÀ - Rally

4	27/01-3/02	Rallye Monte-Carlo Historique
	5-8 maggio	Targa Florio Historic Rally
	13-15 maggio	Grand Prix Monte-Carlo Historique
	17-19 giugno	Coppa Intereuropa
	8-10 luglio	Le Mans Classic
	21-23 luglio	Adac Eifel Rallye Festival
	29-31 luglio	Silverstone Classic
	18-21 agosto	Rolex Monterey Motorsport Reunion
	2-4 settembre	Historic Grand Prix Zandwoort
	15-17 settembre	Elba Graffiti Rally

21 - 24 GENNAIO WINTER MARATHON

SULLA NEVE LA PRIMA CLASSICISSIMA

Appena il tempo di digerire i cenoni di fine anno che è già ora di prepararsi per la prima vera gara di regolarità del 2016, oltre che la più impegnativa (quando c'è la neve) se si esclude la Mille Miglia. Si corre in notturna, con partenza e arrivo a Madonna di Campiglio. La corsa non è massacrante solo per gli equipaggi, esposti al gelo e al buio per quasi 12 ore consecutive (il primo equipaggio parte alle 14.30 del venerdì e arriva alle 2.00 del sabato) ma anche per le vetture, che devono coprire un percorso di 427 km che attraversa 11 passi alpini. Di notte, con la neve ai lati della strada e il ghiaccio sull'asfalto, non è da tutti riuscire ad arrivare al traguardo. Nel 2015, dei 120 equipaggi al via ne sono arrivati soltanto 83. Chi non fosse riuscito a iscriversi, o quanti pensano che freddo e neve non sono mai abbastanza, può replicare qualche settimana più tardi con la WinteRace (3-5 marzo), gara di regolarità riservata a 80 auto storiche costruite fino al 1976 lungo un percorso di 400 km con 70 prove cronometrate, che si snoda tra le Dolomiti di Cortina d'Ampezzo.



1

19 - 22 MAGGIO MILLE MIGLIA

L'UNICO MUSEO VIAGGIANTE

È la gara più bella del mondo, la più prestigiosa, la più ricca di fascino, di storia: oltre 1600 chilometri da percorrere in quattro tappe (Brescia-Rimini; Rimini-Roma; Roma-Parma; Parma-Brescia). Quest'anno si tornano a scalare i passi della Futa e della Raticosa, e si ripeterà la sosta a Parma. Sarà riproposto anche il passaggio nell'autodromo di Monza mentre ai fini della classifica saranno applicati nuovi coefficienti. La vera grande impresa della Mille Miglia però è riuscire a parteciparvi, viste le migliaia di richieste che piovono da tutto il mondo, e anche per la quota di iscrizione (8540 euro a equipaggio). Per chi non avrà questo privilegio il consiglio è assistere al passaggio del museo viaggiante lungo le strade più belle previste dal percorso. Oppure recarsi a Brescia giovedì 19 maggio per godere dell'atmosfera unica che la città offre nel giorno delle verifiche e della partenza.



2

18-19 GIUGNO VERNASCA SILVER FLAG

CONCORSO DINAMICO

Un ibrido unico al mondo tra cronoscalata e concorso d'eleganza, riservato esclusivamente alle auto da competizione costruite fino all'inizio degli anni Settanta. Che invece della solita sfilata a passo d'uomo, con a fianco modelle ben vestite che procedono a piedi, qui possono tornare a sciogliere le briglie lungo i 9 chilometri chiusi al traffico del percorso della gara in salita Castell'Arquato-Vernasca, in provincia di Piacenza. Lo scorso anno le vetture partecipanti sono state ben 220. Tema conduttore dell'edizione 2016 sarà l'Alfa Romeo, con la partecipazione di una cinquantina di auto da corsa d'epoca del Biscione per una reunion che si preannuncia storica. La manifestazione, giunta alla sua ventunesima edizione, è diventata negli anni un appuntamento fisso anche per i più importanti collezionisti stranieri.



3

27 GENNAIO - 3 FEBBRAIO RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE

REGINE DEI RALLY NEL PRINCIPATO

Diciannovesima edizione della gara riservata ai nostalgici del "Montecarlo". Alla gara sono infatti ammesse solo le auto che hanno partecipato alle edizioni del Rally di Montecarlo che si sono tenute tra il 1955 e il 1980. Trecentoquattordici gli equipaggi iscritti nel 2016, provenienti da tutto il mondo, tra i quali numerosi italiani. Tra le vetture ammesse la più vecchia è una Austin Taxi del 1951, mentre dominano le auto degli anni 70, Porsche 911 in primis. Il via - a partire dal 27 gennaio - sarà scaglionato, con le verifiche che verranno effettuate in cinque città differenti (Oslo, Glasgow, Bad Homburg, Barcellona e Reims), per convergere entro le 10.10 di sabato 30 gennaio su Saint-André-les-Alpes, nel parco del Verdon, a due passi dalla Costa Azzurra, dove prenderà il via la prima prova speciale. Nei giorni successivi sarà una sfida continua sui tratti più famosi di questo rally, intervallata da pause di degustazione di prodotti locali e soste nei luoghi sacri del rally; tra cui il ristorante "La Remise", ad Antraigues-sur-Volane, visita d'obbligo per gli appassionati del Rally di Montecarlo. Serata di gala finale mercoledì 3 febbraio, nella Salle des Etoiles del "Monte-Carlo Sporting Club".



4

IL 2016 DI ADOLFO ORSI

PERLE IMPERDIBILI



Adolfo Orsi non ha certo bisogno di presentazioni. Frequenta attivamente tutti i più prestigiosi eventi motoristici del panorama mondiale, spesso come autorevole giudice. Agenda alla mano, è inevitabile che a inizio anno cerchi un non facile equilibrio tra gli impegni professionali e la passione personale. Gli chiediamo quali ritiene siano gli eventi imperdibili di questo 2016. "Sarà una stagione molto ricca su tutti i fronti" - ci spiega - "negli anni pari cadono diverse importanti manifestazioni biennali, come il **G.P. storico di Montecarlo** (a maggio) e **Le Mans Classic** (a luglio). A gennaio, consiglio di mettere in conto una visita a Scottsdale, in Arizona, per **l'asta di Barrett-Jackson**, 'con l'unica tensostruttura visibile dalla luna', così dicono gli organizzatori. A febbraio poi, **Rétromobile** a Parigi e, per gli appassionati Ferrari, **Cavallino Classic** a Palm Beach in Florida. A marzo, imperdibile per chi ha un debole per le vetture da corsa, il concorso d'eleganza di **Amelia Island**, ancora in Florida, dove ci sono anche interessanti conferenze. Ad aprile, **Techno Classica** a Essen, e a due passi da casa, soprattutto per chi ama le due ruote, **il mercatino di Reggio Emilia**. A maggio **Villa d'Este** è un must, come pure in agosto la settimana motoristica di **Monterey**, in California, l'evento che ogni appassionato di motori dovrebbe mettere tra i propri pellegrinaggi almeno una volta nella vita. A settembre, consiglierei **Chantilly Arts & Elegance**, alle porte di Parigi, alla sua terza edizione ma rapidamente impostosi come uno degli eventi da non perdere, e il 'Revival', quello che ritengo il più interessante dei due appuntamenti di **Goodwood**, in cui l'appassionato, rigorosamente in abbigliamento vintage, è anche protagonista. Purtroppo cade nello stesso fine settimana della **borsa-scambio di Imola**. A ottobre, imprescindibile **Auto e Moto d'Epoca** di Padova. Consiglio di programmare uno, massimo due eventi all'anno all'estero, per poterseli gustare con calma. Per anni ho avuto la curiosità di visitare il mercatino di **Beaulieu**, in Inghilterra, molto particolare. Il sogno nel cassetto? Per me è il mercatino all'aperto di **Hershey**, in Pennsylvania. Ma purtroppo cade in ottobre e tutti gli anni sono impegnato a chiudere il Classic Car Auction Yearbook."

Dario Tonani

CALENDARIO 2016

settembre N.D.	Rennsport Reunion Laguna Seca
6-9 ottobre	Rally Legend
21-23 ottobre	Imola Classic
6 novembre	Londra-Brighton

FIERE & MERCATI

9-10 gennaio	Arezzo Classic Motors
5 3-7 febbraio	Rétromobile (Parigi)
12-14 febbraio	Automotoretrò (Torino)
18-21 febbraio	The London Classic Car Show
26-28 febbraio	ClasicAuto Madrid
6 18-20 marzo	Milano AutoClassica
17-20 marzo	Retro Classic (Stoccarda)
1-3 aprile	Veterama (Hockenheimring - D)
2-3 aprile	Mostra-Scambio di Reggio Emilia
6-10 aprile	Techno Classica Essen
23-25 aprile	Novegro Automoto Collection
13-15 maggio	Verona Legend Cars
21-22 maggio	Beaulieu Spring Autojumble (GB)
9-11 settembre	Mostra-scambio Imola
24-25 settembre	Modena Motor Gallery
7 20-23 ottobre	Auto e Moto d'Epoca Padova
11-13 novembre	Automotociclo Novegro
2-6 dicembre	Auto Retro Barcelona
8 dicembre	Grande Mercato di Ferrara

CONCORSI DI ELEGANZA

10-13 marzo	Amelia Island Concours (USA) ameliaconcours.org
19-20 marzo	Salvarola Terme (Sassuolo) trofeosalvarolaterme.it
8 20-22 maggio	Concorso d'Eleganza di Villa d'Este (Cernobbio) concorsodeleganzavilladeste.com/it
4-5 giugno	Wilton Classic and Supercar Show (GB) wiltonclassicsupercar.co.uk
8-12 giugno	Concorso d'Eleganza Parco del Valentino (Torino) parcovalentino.com
17-19 giugno	Retro Classic Meets Barock, Ludwigsburg (D) retro-classics-meets-barock.de
1-3 luglio	Schloss Bensberg Classic (D) sbc2016.com
2-3 luglio	Paleis Het Loo (NL) www.concourselegance.com/nl
21 agosto	Concorso di eleganza di Pebble Beach (USA) pebblebeachconcours.net
2-4 settembre	Windsor Castle (GB) concoursofelegance.co.uk
1-3 settembre	Salon Privé (GB) salonpriveconcours.com
9 4 settembre	Chantilly Arts & Elegance (F) peterauto.peter.fr
24-25 settembre	Saint-Jean-Cap-Ferrat Légendes (F) saintjeancapferrat-legendes.com/en

3 - 7 FEBBRAIO RÉTROMOBILE

PRIMA TAPPA, PARIGI

Se non è il più vecchio dei saloni dedicati alle auto d'epoca è sicuramente uno dei primi in assoluto (quest'anno sarà la 41ª volta). Di sicuro è quello che vanta il maggior numero di imitazioni, ma che rimane ancora oggi inimitabile. Un po' perché si svolge a Parigi, città che nonostante gli ultimi tragici eventi è sempre affascinante da visitare; un po' perché è la prima grande manifestazione del calendario internazionale, quella che in sostanza inaugura le attività del nuovo anno; e un po' perché la qualità e la rarità delle vetture esposte (massimo 500) non ha pari in alcun Salone. Un dato che si spiega con la formula vincente di Rétromobile, dove non partecipano solo commercianti, restauratori, ricambisti (450 in tutto, nemmeno moltissimi, tutti però molto qualificati), ma dove parecchio spazio è riservato ai club di marca (più di 100), che qui fanno a gara a esporre i loro gioielli più prestigiosi, e ai musei storici, non solo francesi. Va da sé che per quasi una settimana Rétromobile diventa un museo temporaneo come se ne vedono pochi al mondo. Il tutto nei padiglioni 1 e 2 del Centro Espositivo di Porte de Versaille, i più ampi a disposizione (46.000 m² di superficie), tuttavia sempre insufficienti a evitare i disagi della calca che si forma soprattutto il sabato e la domenica, dovuta alla presenza di numerosi visitatori (almeno 100.000 nei cinque giorni di apertura). Per rendere l'idea, Padova ne conta 85.000 su una superficie di 90.000 m².



5

18 - 20 MARZO MILANO AUTOCLASSICA

UN SALONE SOTTO LA "MADUNINA"

Quinta edizione del Salone nostrano che più si avvicina per intenti e filosofia alla parigina Rétromobile. La ricetta è in parte simile, anche se i numeri non sono ancora al livello dell'evento francese. Milano è una piccola Parigi e, inoltre, la concorrenza di mostre-scambio in Italia è molto più agguerrita che non in Francia. La manifestazione, ancora giovanissima, sta tuttavia crescendo di anno in anno grazie alla presenza di numerose rarità automobilistiche, molte delle quali portate dai tanti club di marca, ai quali è riservato un intero padiglione (50.000 m²) della Fiera di Rho. Altro spazio è riservato ai commercianti professionisti e privati e il Classic Circuit Arena all'esterno consente di effettuare test o ammirare vecchie glorie in movimento. A questa edizione saremo presenti, come nel 2015, con l'operazione *#RuoteclassicheAnniversary* (vedi pag. 86).



6

20 - 23 OTTOBRE AUTO E MOTO D'EPOCA PADOVA

L'EVENTO CLOU È IN AUTUNNO


7

È uno degli appuntamenti imperdibili per l'appassionato italiano di auto d'epoca: la mostra-scambio più importante e frequentata tra le numerose che si svolgono nel nostro Paese. Oltre che l'evento che chiude sostanzialmente la stagione di questo settore. Qui la formula vincente è rappresentata dal perfetto mix tra passato e presente (sono sempre di più le Case automobilistiche che partecipano ufficialmente) e dal grande spazio che viene dedicato al mercato delle auto d'epoca. Nell'ultima edizione erano 4500 i veicoli presenti nei padiglioni della Fiera di Padova, portati da 300 commercianti, un numero che fa concorrenza alle più prestigiose fiere internazionali del settore. A loro si aggiungono ricambisti, restauratori, club di marca e operatori vari del settore che di anno in anno sono sempre più numerosi, costringendo gli organizzatori a fare i salti mortali per riuscire a ospitarli tutti.

20-22 MAGGIO CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

REGINE IN RIVA AL LAGO


8

Se si parla di prestigio e di stile in fatto di auto d'epoca, quello di Villa d'Este può essere considerato probabilmente il più esclusivo tra i concorsi d'eleganza al mondo, non fossaltro che per il fatto di essere il più antico (si è tenuto la prima volta nel 1929) e per il ridotto numero di partecipanti ammessi: 50 in tutto. Un limite fisico dettato dallo spazio contenuto del parco del "Grand Hotel Villa d'Este" di Cernobbio (uno degli alberghi più prestigiosi al mondo), che costringe la commissione esaminatrice a un arduo lavoro di selezione. Il risultato è un parterre di vetture da sogno premiate per l'eleganza del design e lo spirito aristocratico che esprimono, oltre che per lo stato di conservazione in cui versano. Ad assegnare il titolo di "Best of Show" è chiamato anche il pubblico, la domenica mattina nella vicina Villa Erba.

4 SETTEMBRE CHANTILLY ARTS & ELEGANCE

CREMÈ DE LA CRÈME

Terza edizione dell'evento più giovane, originale ed esclusivo che si sia affacciato, negli ultimi anni, nel settore delle storiche. Uno spettacolo per appassionati di auto d'epoca più unico che raro, che ha portato una ventata di freschezza e di novità dove nessuno più se lo aspettava. Non a caso si è subito imposto all'attenzione del mondo conquistando per due anni consecutivi il titolo di miglior evento dell'anno (ne parliamo a pag. 16). La ricetta è semplice e geniale allo stesso tempo, realizzata mischiando sapientemente gli ingredienti che hanno portato al successo varie iniziative di settore: il raduno di club, il concorso di eleganza, il contest per le concept car, l'intrattenimento per grandi e piccoli (picnic in abito d'epoca, gite in vaporetto, in mongolfiera, su macchinine a pedali storiche, spettacolo equestre, bici d'epoca), il tutto da consumare in una sola giornata nella splendida cornice del bellissimo castello di Chantilly e del suo parco. Imperdibile.


9

IL 2016 DI CORRADO LOPRESTO

MI GUIDANO I COLORI





Corrado Lopresto, architetto milanese con il collezionismo nel sangue, ha le idee chiare già dalla stagione prima. E anche molto colorate. "Acquisto l'agenda nuova tra settembre e ottobre. Ed è sempre dello stesso tipo, dal 1983: una 'Settegiorni Nava', che sulla base degli appuntamenti in calendario provvedo a personalizzare con un arcobaleno di evidenziatori. Ogni colore, una priorità diversa: giallo, gli imperdibili; rosa, quelli a cui comunque bisogna esserci; verde, i viaggi e gli sfizi". La sua presenza a un'evento non è solo un fatto di scelta personale, ma un impegno quasi istuzionale come ambasciatore del motorismo italiano nel mondo. "Nell'usare i colori parto dai punti fermi, cioè i concorsi d'eleganza più importanti - **Villa d'Este** e **Pebble Beach** - ma anche dagli eventi come la **Mille Miglia** o le manifestazioni che chiedono di poter esporre le mie auto, molto apprezzate soprattutto all'estero". Il calendario, sappiamo, è molto serrato e le sovrapposizioni frequenti. "Infatti" spiega, "il problema si presenta soprattutto a giugno, luglio e settembre. E in questo caso avere davanti agli occhi un'agenda settimanale con le date evidenziate secondo la loro importanza aiuta a tenere tutto sotto controllo e a fare le scelte giuste. Solo fino a qualche anno fa gli appuntamenti erano molti di meno, oggi senza la mia 'Settegiorni' non so come farei...". **D.T.**

CALENDARIO 2016

EVENTI

19-20 marzo	Goodwood Members' Meeting (GB)
10 16-19 giugno	LING80 anni dopo - 80° Topolino (Torino)
11 23-26 giugno	Goodwood Festival of Speed (GB)
20-26 giugno	Bugatti International Meeting Montreaux (CH)
5-7 agosto	Classic Days Schloss Dyck (D)
20 agosto	Concorso Italiano (USA)
9-11 settembre	Goodwood Revival Meeting (GB)

ASTE

15-24 gennaio	Mecum Auctions - Kissimmee (USA)
23-21 gennaio	Barrett-Jackson - Scottsdale (USA)
28 gennaio	Bonhams - Scottsdale (USA)
28-29 gennaio	RM Sotheby's - Arizona (USA)
29-30 gennaio	Gooding&Company - Scottsdale (USA)
12 3 febbraio	RM Sotheby's - Parigi (F)
4 febbraio	Bonhams - Les Grandes Marques du Monde au Grand Palais - Parigi (F)
13 5 febbraio	Artcurial Motorcars Rétromobile - Parigi (F)
27 febbraio	Silverstone Auction - Race Retro Classic Car Sale - Coventry (GB)
21 marzo	Asta Pananti - Bresso (Milano)
10 marzo	Bonhams - The Amelia Island Auction (USA)
11 marzo	Gooding&Co. - The Amelia Island Auction (USA)
12 marzo	RM Sotheby's - Amelia Island (USA)
19 marzo	Bonhams - Goodwood Member's Meeting (GB)
19 marzo	Bonhams - The Mercedes-Benz Sale (D)
9 aprile	Coys - Techno Classica Essen (D)
14-17 aprile	Mecum Auctions - Houston (USA)
17-22 maggio	Mecum Auctions – Indianapolis (USA)
13 maggio	Coys – Legende et Passion (MC)
14 13 maggio	Bonhams – Les Grandes Marques à Monaco (MC)
14 maggio	RM Sotheby's – Monaco (MC)
21 maggio	Bonhams - The Aston Martin Works Sale (GB)
24 giugno	Bonhams - Goodwood F. of Speed Sale (GB)
29 luglio	Silverstone Auction - Silverstone Classic Competition Car Sale (GB)
6 agosto	Coys - Nürburgring (D)
18-20 agosto	Mecum Auctions - Monterey (USA)
20-21 agosto	Gooding&Company - Pebble Beach (USA)
2 settembre	Silverstone Auction - Salon Privé Sale - Blenheim Palace (GB)
3 settembre	Bonhams - The Beaulieu Sale (GB)
10 settembre	Bonhams - Goodwood Revival Meeting (GB)
15 ottobre	Silverstone Auction - Porsche Sale (GB)
4 novembre	Bonhams - London to Brighton Run Sale (GB)
4 dicembre	Bonhams - Bond Street Sale (GB)
8 dicembre	Bonhams - The December Sale (GB)

TOUR

18-24 aprile	Tour Auto Optic 2000 - giro di Francia per 240 auto
12/06-17/07	Pechino-Parigi
13/11-09/12	Rally of the Incas

16-19 GIUGNO LING80 TOPOLINO

OTTANT'ANNI DI TOPOLINO

La Topolino compie 80 anni e Torino si appresta a festeggiarla degnamente. Base delle celebrazioni sarà il Lingotto (vedi a pag. 12), lo stabilimento che nel 1936 diede i natali alla vettura che Dante Giacosa aveva progettato con l'intento di rendere accessibile l'acquisto di un'automobile al più vasto strato di popolazione possibile. L'evento, promosso dal comitato organizzatore delle celebrazioni (formato dai due più importanti club dedicati a questo modello, il Topolino Autoclub Italia e il Fiat Topolino Club Torino) sarà riservato alle sole vetture della "produzione industriale e derivata" della Fiat 500 costruita dal 1936 al 1955. Oltre alle produzioni industriali e derivate su licenza (NSU, Simca, Steyr, Polski Fiat). Le vetture si snoderanno lungo un percorso di 130 km senza controlli orari di alcun tipo. Non è una gara, insomma. Le iscrizioni chiuderanno il 31 marzo 2016. Ulteriori informazioni all'indirizzo *www.ling80.org*



10 LAURA LAURENTI

23 - 26 GIUGNO GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED

PARTY VINTAGE IN CIRCUITO

Dal 1993 rappresenta l'evento più glamour dell'anno dedicato alle auto d'epoca da competizione. Una vera festa per appassionati che richiama nella splendida tenuta di Lord March a Goodwood un pubblico folto ed eterogeneo come solo questa manifestazione riesce a fare. Lo scorso anno vi hanno partecipato quasi 200.000 spettatori entusiasti, tra i quali moltissime famiglie con bambini al seguito. Oltre 600 le auto rarissime e gloriose presenti, tutte osservabili a distanza molto ravvicinata, chiamate su invito a cimentarsi su un percorso di 1,86 km in una sorta di cronoscalata. Ma ciò che attrae di più in questa manifestazione è la possibilità d'incontrare e rivedere al volante numerose glorie del passato e di oggi, con le quali è possibile scambiare due chiacchiere, fare selfie e chiedere autografi in un'atmosfera di familiarità e di allegra passione che non ha eguali. Tema del 2016 saranno le più potenti auto e moto da competizione della storia, con la presenza di vetture mai comparse finora sul suolo britannico, tra le quali i dragster e alcune vetture da record. Accanto al tema centrale saranno celebrati i cent'anni della 500 Miglia di Indianapolis, i 50 anni della prima edizione delle gare Can-Am e i 40 anni del Mondiale di F.1 vinto da James Hunt su McLaren nel 1976.



11

3 FEBBRAIO ASTA RM SOTHEBY'S A PARIGI

IL MEGLIO A RÉTROMOBILE

Piatto ricco, come al solito, quello preparato anche per il 2016 dalla Casa d'aste anglo-canadese. Quattro per ora gli incanti a calendario su una media di otto che in genere realizza ogni anno. Non ci sarà, per esempio, l'asta a Villa Erba di Cernobbio, che si tiene ogni due anni in concomitanza del Concorso di Eleganza di Villa d'Este (c'è stata lo scorso anno), mentre per ora sono fissate quelle di Phoenix in Arizona in occasione del concorso di eleganza locale, di Parigi il 3 febbraio, di Amelia Island il 12 marzo e di Montecarlo il 14 maggio. Di sicuro la più attesa delle quattro è quella di Parigi, nella settimana di Rétromobile, dove è appena stata annunciata la vendita di un pezzo da novanta come la Porsche 550 RS Spyder telaio n. 550-0068, che oltre alla superba storia sportiva vantata da questo modello in generale, ha come peculiare motivo d'interesse quello di essere stata la vettura esposta al Salone dell'auto di Francoforte nel 1955. La stima d'asta è stata fissata tra i 2.800.000 e i 3.500.000 di euro.


12

5 FEBBRAIO ASTA ARTCURIAL A PARIGI

RECORD ALLA CORTE DI FRANCIA

Non sarà l'unica vendita all'incanto che si terrà in occasione di Rétromobile (ne organizzano una anche Bonhams e RM Sotheby's), ma Artcurial gioca in casa e la sua asta è in genere la più importante del gruppo. Lo scorso anno ha fatto clamore la vendita dei 60 relitti della collezione Baillon, scoperti dopo cinquant'anni di abbandono in una vecchia tenuta nella campagna francese, tra i quali ha spiccato la vendita della Ferrari 250 GT Spider California ex Alain Delon, aggiudicata alla stratosferica cifra di 16.288.000 euro. Primato che si potrebbe replicare quest'anno con la vendita di una delle tante vetture iconiche della storia sportiva del Cavallino, la Ferrari 335 S del 1957 (nella foto), seconda alla Mille Miglia dello stesso anno con Von Trips, guidata poi a Le Mans da Mike Hawthorn e Luigi Musso, quindi vittoriosa al Gran Premio di Cuba nel 1958 con Moss-Gregory. È stimata tra i 28 e i 32 milioni di euro.


13

13 MAGGIO ASTA BONHAMS A MONTECARLO

UN INCANTO DIETRO L'ALTRO

Sono numerose le aste in programma nel 2016 per questa Casa inglese, non tutte ancora programmate in via definitiva. Di sicuro confermata la presenza a Scottsdale il 28 gennaio; a Parigi il 4 febbraio; al concorso di Amelia Island il 10 marzo; al Goodwood Member's Meeting il 19 marzo; al Goodwood F.o.S. il 24 giugno; a Beaulieu il 3 settembre; al Goodwood Revival Meeting il 10 settembre; a Londra il 4 novembre. Continueranno anche le vendite monomarca di Aston Martin (21 maggio) e Mercedes (19 marzo), ma l'appuntamento più importante sarà senza dubbio quello di Montecarlo del 13 maggio, dove sarà messa all'asta la Jaguar C Type "XXC 011" del 1952, ex ufficiale, guidata da Stirling Moss anche alla Mille Miglia e alla Targa Florio del 1953.


14

IL 2016 DI GIULIANO CANÈ

DECIDO CON MIA MOGLIE

Giuliano Canè, bolognese, classe 1946, recordman della Mille Miglia con ben 10 vittorie (9 delle quali con la moglie Lucia Galliani), racconta così il briefing familiare d'inizio anno: "Se abbiamo un'agenda? Non più, l'ho adoperata per anni, quando correvo nei rally e nelle gare di velocità. Oggi preferisco orientarmi su un comune calendario, coadiuvato da Lucia, che mi fa da navigatrice". E le gare a cui partecipare, come le scegliete? "Decidiamo insieme, tenendo conto dei reciproci impegni di lavoro, ma anche sulla base delle soddisfazioni raccolte nelle edizioni precedenti". Messa così, una scelta tutt'altro che facile, perché non c'è competizione di regolarità, in Italia o all'estero, che i Canè non abbiano vinto almeno una volta. "Sì, effettivamente. Per cui diciamo che ai primi due criteri ne aggiungiamo un terzo: la voglia, che dev'essere assolutamente condivisa da entrambi, di metterci in gioco e gareggiare su un determinato percorso, unendo al piacere della competizione e della guida quello della vacanza. Negli ultimi anni il numero degli impegni agonistici si è un po' ridotto, ma la riunione a tre d'inizio anno - moglie, calendario e io - è rimasta quella di sempre, con tutte le incertezze del caso". Chiediamo alla coppia che cosa manca al loro palmarès stellare: magari una manifestazione che avrebbero preferito non mettere in... agenda. "Non ho una gara stregata" risponde Canè. "Ma ne ho ancora qualcuna che non ho mai corso e a cui vorrei partecipare nel 2016: il **G.P. Terre di Canossa**, per esempio. E poi le solite: **Freccia Rossa, G.P. Nuvolari** e la **Festa Mille Miglia** in Giappone". **D.T.**



UNA FULGIDA PROMESSA

IL DEMONE DELLA VELOCITÀ

Era uno dei talenti dell'automobilismo tricolore: gareggiò con Lancia Aprilia, Fiat Topolino, Porsche 356, Alfa Romeo 1900 e Ferrari 750 Monza. Nel 1954 fece parte della spedizione del Portello alla Carrera Panamericana. Ma la sua corsa si interruppe drammaticamente a 29 anni, in quell'ultima fatidica curva alla Parma-Poggio di Berceto 1955

Testo di **Bruno Gerolimetto**







Primi passi con la Topolino
La foto scattata il 9 febbraio del 1936 (sopra) ritrae Mario vicino al padre Gilmo, generale dell'esercito. Al volante della Topolino (a destra) in un'immagine del 1945. Pagina a fronte, Parma-Poggio di Berceto, 1955.





Scuola guida
La passione per l'automobile è iniziata in giovanissima età. A destra, Coppa d'Oro delle Dolomiti del 1950 al volante di una Fiat Topolino C: arriverà 8° nella categoria Turismo fino a 750 cm³.

Sono da poco passate le 14 di domenica 12 giugno 1955 quando tra i partecipanti alla Parma-Poggio di Berceto, prestigiosa gara in salita nata nel 1913, si diffonde una mesta notizia: il giovane Mario Dalla Favera, promettente pilota padovano, ha perso la vita al volante della sua Ferrari 750 Monza.

Non fu uno schianto che fermò il mondo dello sport, incredulo, sotto choc, quasi anestetizzato dalle frammentarie notizie sullo sconvolgente incidente occorso a Le Mans poche ore prima, alle 18.26 di sabato 11 giugno, e costato la vita a 81 persone. Il più grave della storia. Una tragedia che colpiva un mondo ancora in lutto per la scomparsa dal campione Alberto Ascari, avvenuta all'autodromo di Monza pochi giorni prima, il 26 maggio, un giovedì. Tuttavia "Mariolino", com'era affettuosamente chiamato, aveva talento e determinazione tali da essere considerato un astro nascente dell'automobilismo tricolore. Quel fine settimana non avrebbe dovuto trovarsi lì, fra le curve e i tornanti della Parma-Poggio di Berceto, bensì sul circuito de la Sarthe per disputare la 23ª edizione della 24 Ore di Le Mans, alla quale però aveva dovuto rinunciare a causa di ritardi nella messa a punto della vettura. Quando Mario disse che non avrebbe partecipato alla massacrante gara di durata in terra francese i suoi genitori ne erano stati grandemente sollevati: non potevano sapere che il suo destino era già scritto. Nato nel 1926 a Padova da una famiglia benestante, Mario eredita il coraggio dimostrato alla guida dal padre Gilmo, ingegnere che dopo la laurea aveva intrapreso la carriera militare: durante la Grande Guerra egli, col grado di maggiore degli Arditi, si era distinto nelle sanguinose battaglie della Bainsizza.

EREDITÀ PATERNA

Il demone della velocità seduce Mario fin dalla tenera età, probabilmente mentre osserva le gare ippiche che il padre, ormai divenuto generale, organizza con regolarità sulla pista realizzata nella tenuta di famiglia a Ca'

Sfida in montagna
Sotto, Coppa d'Oro delle Dolomiti del '51 con Fiat Topolino C. Alla Stella Alpina del '52 (a destra) con una Porsche 356.









Alla conquista della Bastiglia
Nel 1953 Dalla Favera corre la terza edizione del Tour de France Automobile con l'Alfa Romeo 1900 (sopra). A destra, alla Coppa d'Oro delle Dolomiti del 1954 con Alfa Romeo 1900 SS: arriverà 6° in classifica assoluta.

Moro, vicino a Cittadella (PD). Gilmo vede in Mario un brillante avvocato, ma presto la divorante passione per i motori e per le competizioni prende il sopravvento sugli studi di giurisprudenza intrapresi all'università di Padova. Nel 1948 partecipa alla seconda edizione della Coppa d'Oro delle Dolomiti con una Lancia Aprilia; nel 1949, sempre con l'Aprilia, si iscrive alla Mille Miglia (75° posto) e alla "Coppa d'Oro"; l'anno successivo, con la Fiat Topolino C, gareggia nella Targa Florio, nella Mille Miglia e ancora nella "Coppa d'Oro". Nel 1952 intensifica il suo impegno agonistico: Mille Miglia, Coppa della Toscana, Coppa d'Oro delle Dolomiti, 12 Ore di Pescara, Coppa Intereuropa, tutte al volante della Porsche 356.

In quegli anni rileva una concessionaria di auto a La Spezia ed entra a far parte della Scuderia Patavium, costituita nel 1949: ormai Dalla Favera si candida come uno dei piloti più promettenti del panorama nazionale. Nel biennio 1953-54 è sui campi di gara con l'Alfa Romeo 1900 TI; nel 1954 la Casa del Portello gli affida una delle sei 1900 TI ufficiali approntate per affrontare la quinta Carrera Panamericana. In coppia con Egidio Campigotto conclude l'epica sfida d'Oltreoceano al 19° posto in classifica assoluta e al 3° nella categoria Turismo Europeo, dietro alle due Alfa dei compagni di squadra Mantovani e Sanesi, vincitore di classe.

COLPA DEL DIFFERENZIALE?

E arriviamo al 1955, anno in cui "Mariolino" fa il salto di qualità passando alla guida di una sportiva di razza, la Ferrari 500 Mondial, con la quale affronta il Gran Premio di Agadir

Trasferta messicana
Stella Alpina 1953 (sotto) con Alfa Romeo 1900. Nel 1954 Dalla Favera partecipa alla quinta Carrera Panamericana; a destra, la 1900 TI del compagno di squadra Sanesi tallona la Lincoln Capri di Walt Faulkner.







L'ultima partenza
Parma-Poggio di Berceto 1955: mancano pochi minuti alle 14 e Mario Dalla Favera è schierato sulla linea di partenza alla guida della sua Ferrari 750 Monza. Poco dopo perderà il controllo della vettura, morendo nel violento impatto contro una casa. Quella sarebbe stata l'ultima edizione della prestigiosa gara, nata nel 1913.

Si ringraziano per la collaborazione l'Archivio Storico Automobile Club di Parma e il signor Cesare Lorenzani.

(ove trionfa), la 2 Ore di Dakar, il Giro di Sicilia, la Mille Miglia, il Gran Premio di Bari, il "Supercortemaggiore" e il Gran Premio del Mugello. Domenica 12 giugno è sulla linea di partenza della Parma-Poggio di Berceto; parte alle 13.56. Pochi minuti dopo a Ponte Scodogna la sua Ferrari 750 col numero di gara 210 si disintegra contro un edificio.

Cosa sia accaduto non è mai stato chiarito, tuttavia sulle cause della disgrazia sono state formulate diverse ipotesi. Sergio Mantovani (1929-2001), pilota e successivamente membro della Commissione Sportiva dell'Automobile Club Italiano, ha stabilito un interessante legame tra l'incidente di Alberto Ascari e quello occorso a Mario Dalla Favera, sottolineando come entrambi fossero alla guida di una Ferrari 750 Monza e come in ambedue i casi l'uscita di strada fosse avvenuta in una curva veloce a sinistra. Secondo Mantovani a tradire i due piloti sarebbe stato un difetto meccanico, in particolare un malfunzionamento del differenziale autobloccante, componente capriccioso delle Rosse di quegli anni. Altri invece sostengono più semplicemente che "Mariolino", abituato a vetture meno potenti, fosse arrivato troppo veloce in quella curva.

Per onorare il pilota prematuramente scomparso, nasce nel '56 la Coppa Mario Dalla Favera, autosciatoria e poi vero e proprio rally che si disputerà fino al '76. Nel 2005 la competizione rinasce come gara di regolarità per auto storiche, diventando una delle prove più impegnative in calendario. Una fortuna, perché di "Mariolino", delle sue gesta e del suo entusiasmo si sarebbe altrimenti persa memoria. R

I SEGRETI DEL RESTAURO: L'ARTE DI STAMPARE

RICOSTRUZIONI FEDELISSIME



Da 30 anni l'azienda modenese replica basamenti e componenti meccaniche per le più prestigiose granturismo emiliane: Ferrari, Maserati, Lamborghini e non solo. Un riferimento per i collezionisti

Testo di **Marco Visani** - foto di **Wolfango**

Col V12 nel cuore
Andrea Bernardi (a sinistra) e Luca Amadei (a destra) sono i titolari della Modena Motori. Posano accanto ai monoblocchi V12, interamente rifatti, di due Ferrari 250 GT SWB. In primo piano, una rara Maserati 250 S del 1956 di cui hanno curato la revisione.







Bisogna restare lucidi
Da sinistra: la rilevazione delle quote dei componenti del ponte di una Ferrari 166, un differenziale sull'alesatrice e l'asse a camme di una Maserati Ghibli mentre viene lucidato al tornio. A centro pagina, la misurazione del mantello di un pistone per Ferrari GTO al micrometro; in basso, l'archivio valvole Ferrari: qui quelle per 212, 225, 250 e 275.

Non sempre l'erba del vicino è più verde. Non per i motori nobili, quelli che muovono le granturismo emiliane che nascono in quei 40 chilometri scarsi che separano Maranello da Sant'Agata Bolognese, passando per Modena. Ed è a Modena, patria (sia pure in seconda) della Maserati, che ha sede il sancta sanctorum dei ricostruttori di queste meccaniche d'eccellenza. L'azienda, manco a dirlo, si chiama Modena Motori ed è tra le più quotate al mondo per la rigenerazione, la ricostruzione e il restauro di parti motoristiche di Ferrari, Maserati, Lamborghini, con rare incursioni in altri territori, comunque esclusivi, quali per esempio Osca o Ermini. In un anonimo capannone della zona industriale della città, questa realtà artigianale opera oramai dal 1985, anche se gli attori della vera crescita sono gli attuali titolari, al timone dal 2007: Luca Amadei, classe 1967, e Andrea Bernardi, 1976, in precedenza rispettivamente fornitore e dipendente della vecchia gestione.

VISTO, SI STAMPI

Con la collaborazione di tre addetti mandano avanti un giro di commesse in arrivo da tutto il pianeta che riguarda per lo più motori, ma anche trasmissioni e freni, con le vetture di serie in netta prevalenza su quelle da competizione e le Ferrari (specie la





Un motore completo a stagione
La "sala d'attesa" (a destra): ci sono un motore di una Lamborghini Countach, cambi e frizioni che attendono di essere lavorati con i numerosi ferri del mestiere (nelle due foto a destra). In basso, i due titolari di Modena Motori con il propulsore completo di carburatori di una 275 GTB monoalbero. Di blocchi completi ne vengono realizzati non più di tre, quattro all'anno.





serie 250, seguita a ruota dalla 275) in larga maggioranza sugli altri marchi. "Operiamo dagli anni Quaranta alla vigilia dell'avvento dell'elettronica - spiega Amadei - e l'80 per cento dei nostri clienti è in realtà composto da restauratori per conto dei quali noi forniamo materiali o parti finite".

La peculiarità della Modena Motori consiste infatti nel disporre degli stampi, realizzati il più delle volte con scansioni tridimensionali in base alla tecnica del reverse engineering, dai quali ricavare qualunque pezzo (strutturale o meno) di un propulsore, dai basamenti alle testate, dai pistoni agli alberi a gomiti. In molti casi sono i componenti originali, recuperati da motori smembrati, a fare da campionatura. Sulla scorta di questo archivio pressoché sterminato di dime (la sola serie 250 ha avuto numerose filiazioni, e dal '47 in poi le auto di Maranello hanno montato motori a 4, 6, 8 e 12 cilindri), Amadei e Bernardi si rivolgono alle fonderie (a loro volta nell'arcipelago dell'indotto modenese) per farsi realizzare il grezzo. Dopo di che lo lavorano con frese, torni, alesatrici e altre macchine a controllo numerico spianando teste, allargando fori, lucidando sedi.

Stati Uniti, Francia, Gran Bretagna, Germania, Giappone e Australia sono i mercati principali e, è sempre Amadei che parla, "La crisi economica ci ha paradossalmente dato una mano: le quotazioni delle vetture d'élite sono cresciute e il giro d'affari si è ➔





ampliato. Di ricostruttori di pezzi precisi come gli italiani se ne trovano d'altronde pochi. Però ci sono alcuni americani che stanno imparando il rispetto dell'originalità. Oltre ad alcuni bravi olandesi, tuttavia più concentrati sul settore corse, che richiede interventi più radicali e continuativi, piuttosto che sui modelli di produzione".

BASAMENTI "TAILOR MADE"

Anche se non manca chi si rivolge alla Modena Motori per una "semplice", ma altamente qualificata, revisione meccanica, magari anche per rifare la sola compressione, il core business dell'azienda rimane, appunto, la ricostruzione. Basamenti e testate sono realizzati solo su commissione, mentre la minuteria (da bielle e fasce elastiche in giù, fino alle molle di richiamo delle valvole e alle guarnizioni della pompa benzina) viene costruita in serie, così da disporre in ogni momento di un assortito magazzino. "Talora realizziamo basamenti che accoppiamo a testate originali o viceversa, mentre altre volte facciamo motori completi" informa Bernardi.

La ricostruzione integrale non è tuttavia l'attività prevalente: blocchi interi, dall'atelier di via Repubblica di San Marino, non ne escono più di tre, quattro all'anno.

E trattandosi di lavori fatturati non meno di 200.000 euro (come nel caso del meraviglioso 275 GTB in lavorazione, completo di tutta l'accessoristica e con sei carburatori a tromboncino che svettano sopra le testate) è pure facile capire il perché.

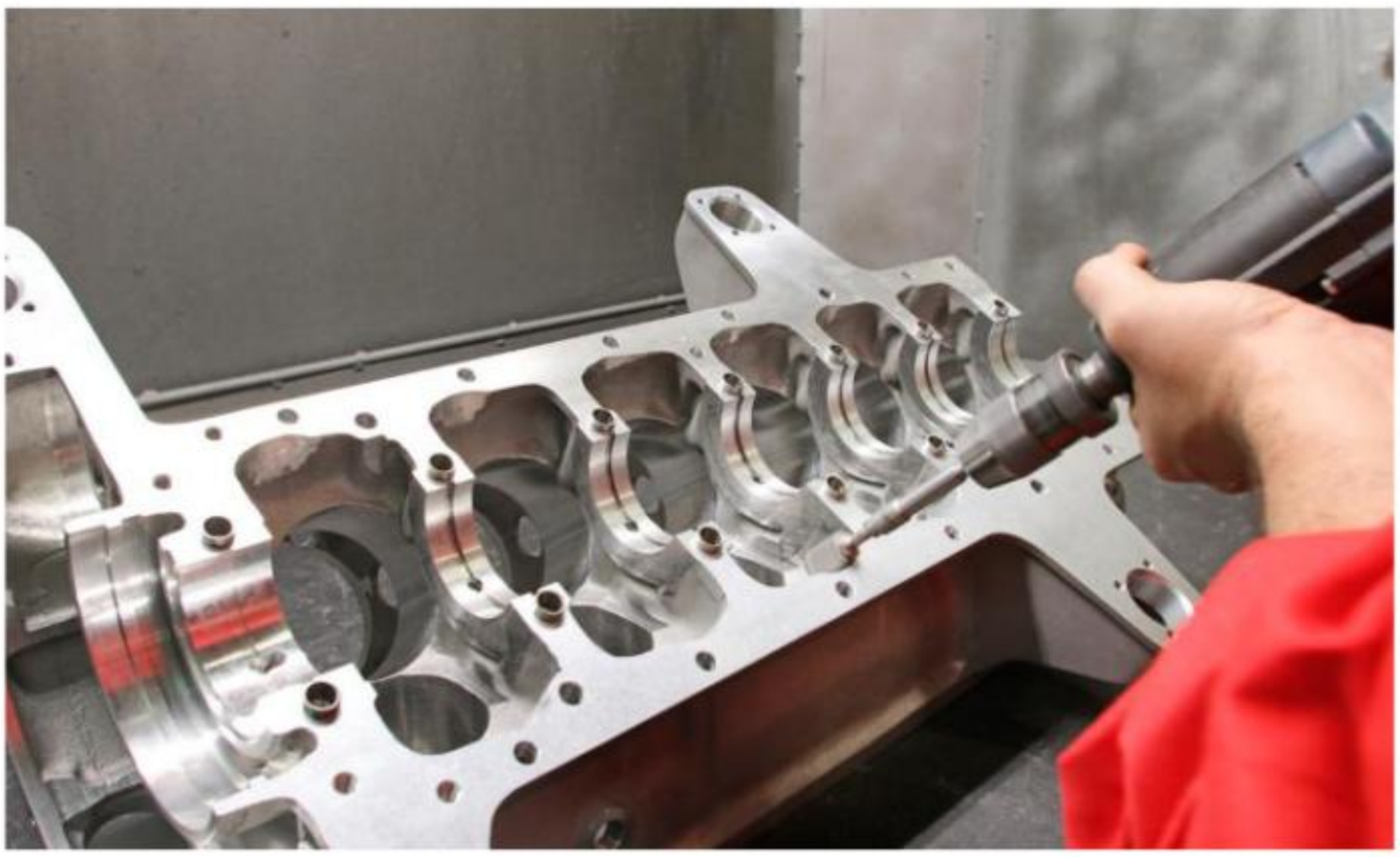
TRIONFO A PEBBLE BEACH

Come ogni specialista d'eccezione, anche la Modena Motori ha un palmarès fatto di rilevanti affermazioni internazionali. Nella fattispecie, il motore della Ferrari 375 America Vignale "0337AL" piazzatasi come Best in Class all'edizione 2009 del concorso d'eleganza di Pebble Beach era uscito dai banchi di Amadei e Bernardi, giusto alla vigilia dell'evento californiano. Bravi a studiare, "copiare" e riportare a nuova vita tutte le espressioni del motorismo emiliano, gli specialisti di Modena Motori non hanno tuttavia quasi mai lavorato per le De Tomaso, per via della derivazione yankee dei loro propulsori V8. "Abbiamo fatto però anche una frizione per una Mangusta". Come dire: l'importante è che siano nostri vicini di casa. Dopo di che, niente è impossibile. R



Alberi genealogici
Una serie di alberi a gomiti che servono da campione per le ricostruzioni, in una suggestiva inquadratura (a sinistra). L'archivio delle guarnizioni delle testate per numerosi motori Ferrari (sopra) e, più in basso, Maserati.

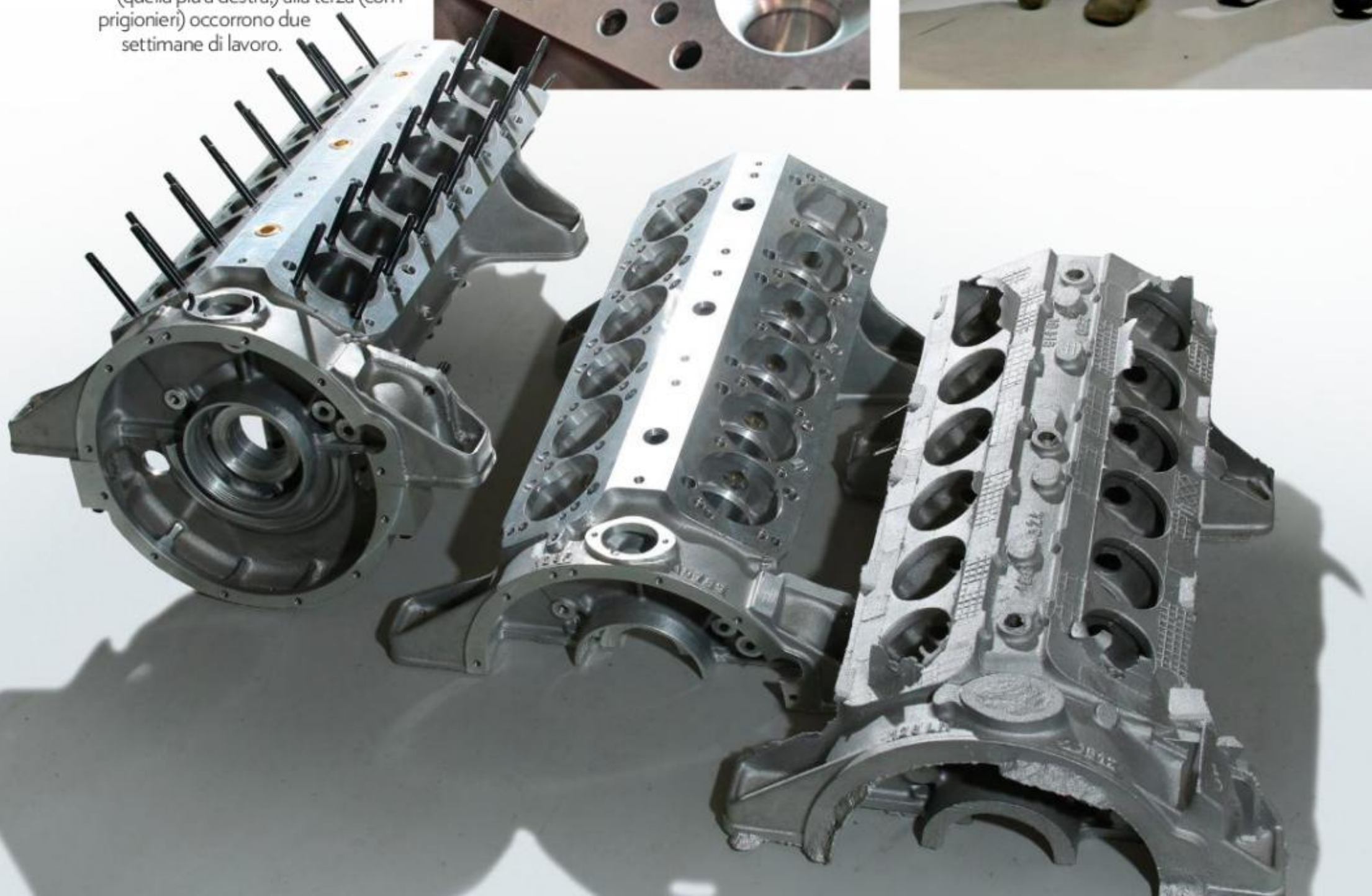
"Di ricostruttori di componenti precisi come in Italia se ne trovano pochi. Però ci sono alcuni americani che stanno imparando il rispetto dell'originalità"





Prigionieri in due settimane
In alto, la lavorazione dei supporti di banco di una 365 GT 2+2; a fianco, la profilatura delle sedi valvole dello stesso motore. Più a destra, Amadei regge una pistola per la rilevazione tridimensionale e Bernardi il selettore cambio di una Dino 206 SP. Sotto, tre fasi della lavorazione del basamento di una 250; dalla prima (quella più a destra,) alla terza (con i prigionieri) occorrono due settimane di lavoro.





CAPOLAVORI IN PISTA

OTTANT'ANNI DI EVOLUZIONE

Si è conclusa sul circuito di Quattroruote a Vairano (PV) la settimana dedicata alle eccellenze del design, organizzata dall'Editoriale Domus. "Lectio Magistralis" di Lorenzo Ramaciotti, davanti a una spettacolare rassegna delle auto che hanno segnato la storia dello stile italiano

Testo e foto di **Maurizio Schifano**



Le specificità nazionali
In apertura e a destra, le vetture esemplificative delle specificità nazionali, delineate nell'anteguerra: qui sotto una Isotta Fraschini 8 AS Stabilimenti Farina del 1929, affiancata da Lorenzo Ramaciotti, e, a lato in senso orario, una Fiat 508 S Berlinetta MM del 1934, una Fiat 500 del 1938 e un'Alfa Romeo 6C 2300 B Mille Miglia Touring del 1938. Quest'ultima vettura è stata fornita dal Riar; le altre tre appartengono alla Collezione Quattroruote.











L'occasione è unica, le vetture autentiche pietre miliari: sabato 28 novembre, ore 10.30, all'Automotive Safety Center di Vairano (PV) Lorenzo Ramaciotti, già responsabile del design Pininfarina, poi Chief Design Officer del gruppo FCA, ha tenuto una "Lectio Magistralis" sul percorso storico-evolutivo del design automobilistico italiano. È stato l'ultimo atto della settimana di incontri che, presso la sede dell'Editoriale Domus, a Rozzano (MI), ha visto avvicendarsi alcuni dei maggiori designer italiani viventi (vedi box a pag. 113), davanti a una platea di quindici giovani "stilisti" provenienti dell'estremo Oriente. Gli stessi che a Vairano, seguendo e ascoltando Ramaciotti, hanno avuto l'opportunità di studiare dal vivo alcune delle automobili che hanno segnato la storia dello stile italiano; per l'esattezza ventitré, partendo da un'Isotta Fraschini 8 AS Stabilimenti Farina del 1929, per terminare con una Fiat 500 del 2007; inquadrate in sei gruppi tematici, così definiti: le specificità nazionali (stabilite nell'anteguerra), la rivoluzione del volume integrale, la motorizzazione di massa, l'affermazione dello stile italiano in Europa, le supercar come icone di stile, i capisaldi dello stile per il grande pubblico.

Nel primo gruppo, l'Isotta Fraschini 8 AS del 1929, che rappresenta il tipico esempio del rapporto instaurato all'epoca tra costruttore e cliente, che metteva in risalto la qualità dell'artigianato dei carrozzieri italiani. Poi la Fiat 508 S Berlinetta Mille Miglia del 1934, disegnata da Mario Revelli di Beaumont, esempio di aerodinamica applicata a una "utilitaria" e della mania degli italiani di ricavare versioni spinte da qualsiasi tipo di vettura. Ma anche la Fiat 500 del 1936, che rappresenta i primi tentativi di motorizzazione di massa, con soluzioni tecniche innovative per ridurre il peso e i costi e un'estetica con richiami aerodinamici. Infine l'Alfa Romeo 6C 2300 B Mille Miglia Touring del 1938, sintesi delle caratteristiche della vettura d'élite italiana: leggera, veloce, compatta e sofisticata.

LA RINASCITA DOPO LA GUERRA

Nel secondo gruppo, la Cisitalia 202, con la meccanica della modesta Fiat 1100, ma un design nobile e riuscito, punto d'arrivo di una serie di progetti di Pinin Farina, divenuto un riferimento assoluto. Poi l'Alfa Romeo 6C 2500 Villa d'Este di Touring, che mostra un approccio all'integrazione dei volumi più carico e barocco, evidente nel disegno dei modellati della carrozzeria e dei dettagli tipico del carrozziere milanese. Quindi la Lancia Aurelia B20, semplicissima nelle sue forme levigate; un classico senza tempo, le cui linee, secondo Ramaciotti, sono senz'altro attribuibili a Pinin Farina, che con questa vettura com-

Volume integrale
A destra, due significativi esempi di vetture con carrozzerie coi parafanghi integrati, apparse nel dopoguerra: da sinistra, la Cisitalia 202 del 1947, disegnata da Pinin Farina, e l'Alfa Romeo 6C 2500 Coupé Villa d'Este del 1949, disegnata da Touring.







Carrozzerie monoscocca
Sopra, sullo schermo, le prime berline italiane di nuova progettazione del dopoguerra, tutte del 1950 e tutte con carrozzeria monoscocca portante: in senso orario, la Lancia Aurelia, l'Alfa Romeo 1900e la Fiat 1400.



Affermazioni all'estero
A fianco, tre esempi di design italiano di successo per vetture estere di serie: da destra, la Volkswagen Golf di Giorgetto Giugiaro, la BMW "Neue Klasse" di Giovanni Michelotti e la Peugeot 404 di Pinin Farina.

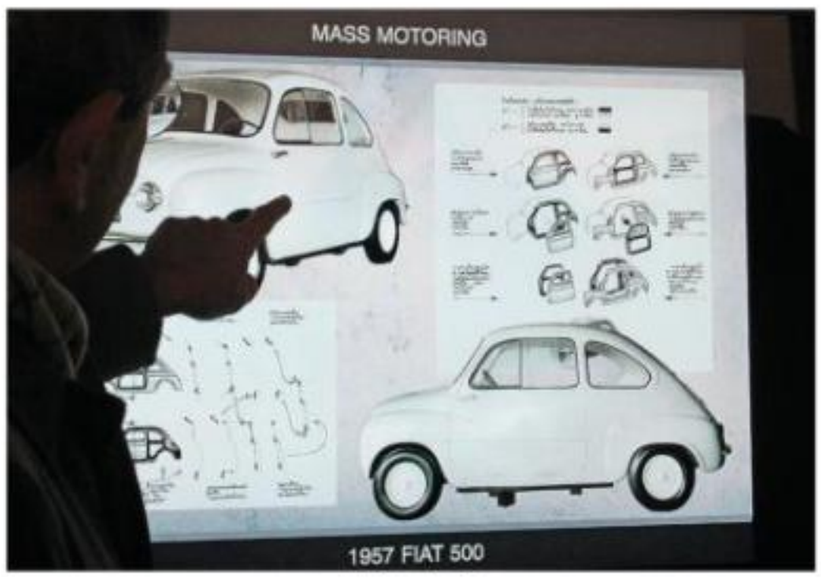












Dalla granturismo all'utilitaria
Lo stile italiano degli anni 50 coinvolge tutte le categorie di vetture. Sopra, dall'alto, le Lancia Aurelia B20 e Flaminia Coupé, l'Alfa Romeo Giulietta e le Fiat 600 e Nuova 500, quest'ultima illustrata anche come prototipo (sopra).

pie il primo passo del passaggio dalla costruzione artigianale a quella in piccola serie. Infine, la Lancia Flaminia Coupé, sempre di Pinin Farina, che la deriva dalle show car Florida e Florida II. Il disegno radicale, teso e strutturato, che lascia perplessa una clientela conservatrice, mostra però elementi, come il lunotto incassato, che verranno replicati su future vetture di grande serie.

Al terzo gruppo appartiene la Fiat 600 del 1955, un progetto di Dante Giacosa, al quale va attribuito anche lo stile della carrozzeria. Per l'auto destinata a motorizzare gli italiani il design è un fattore secondario; le forme tondeggianti sono datate ma funzionali per massimizzare l'apporto strutturale dei lamierati, minimizzando superfici e costi. Poi la Fiat Nuova 500 del 1957, che all'inizio non ha successo, perché troppo piccola e spartana, ma poi diverrà un'icona. L'integrazione fra ottimizzazione strutturale, semplificazione costruttiva, minimizzazione dei costi e gradevolezza della forma ne fanno un capolavoro del design italiano. Infine l'Alfa Romeo Giulietta del 1955, fondamentale per il passaggio della Casa del Portello da una produzione d'élite a quella di grande serie. Leggera, snella e ben proporzionata, non ha nulla di rivoluzionario, ma vanta una forte personalità nel frontale, che stabilisce il volto futuro della marca.

Nel quarto gruppo è presente la Peugeot 404 del 1960, disegnata da Pinin Farina come traduzione su una media di grande serie del modello Flaminia, semplificato e con proporzioni anche più felici. Quindi la BMW "Neue Klasse" del 1962, base del successo della Casa di Monaco, grazie al disegno di Giovanni Michelotti: innovativo, carico e ricco al punto giusto. Infine la Volkswagen Golf del 1974, con la quale la Casa di Wolfsburg riesce finalmente a sostituire il Maggiolino. Firmata da Giorgetto Giugiaro, vanta un disegno semplice e funzionale e al tempo stesso caratteristico e ben proporzionato; la fiancata integrale che massimizza gli spazi, il montante solido e il lunotto piano incassato mettono assieme piacevolezza estetica e semplicità costruttiva.

DALL'ÉLITE ALLA GRANDE SERIE

Il quinto gruppo è introdotto dalla Ferrari 275 GTB/4 del 1966, uno degli esempi più rappresentativi del disegno tondeggiante e naturale, che tra gli anni 50 e gli anni 60 Pinin Farina riservava alle vetture sportive. Inquadrata nel suo tempo, questa vettura però rappresenta anche uno degli ultimi esempi di un modo ormai "antico" di disegnare le automobili. Nello stesso 1966 infatti nasce la seconda vettura appartenente a questo gruppo, la Lamborghini P 400 Miura, a motore centrale e con proporzioni inusuali che cambiano il lessico della velocità. Il disegno della carrozzeria, firmato da Marcello Gandini per Bertone, è caratterizzato dall'altezza estremamente ridotta, dai volumi integrati e dalle decorazioni spinte.

Segue la Lamborghini Countach LP400 del 1973, un altro passo di Bertone verso il futuro, sempre dovuto alla matita di Marcello Gandini, che traccia un volume unico, senza nessuna curvatura, con un frontale affilatissimo, compiendo un passo forse irreversibile verso la spettacolarizzazione delle supercar. Infine la Ferrari Testarossa del 1984, con la quale Pininfarina interpreta alla perfezione la voglia di ostentazione degli anni 80. Il disegno, in opposizione al canone integrale stabilito dalla Lamborghini Countach, mostra due volumi che si intersecano e le caratteristiche griglie laterali, vistose ma anche funzionali per il raffreddamento del motore.

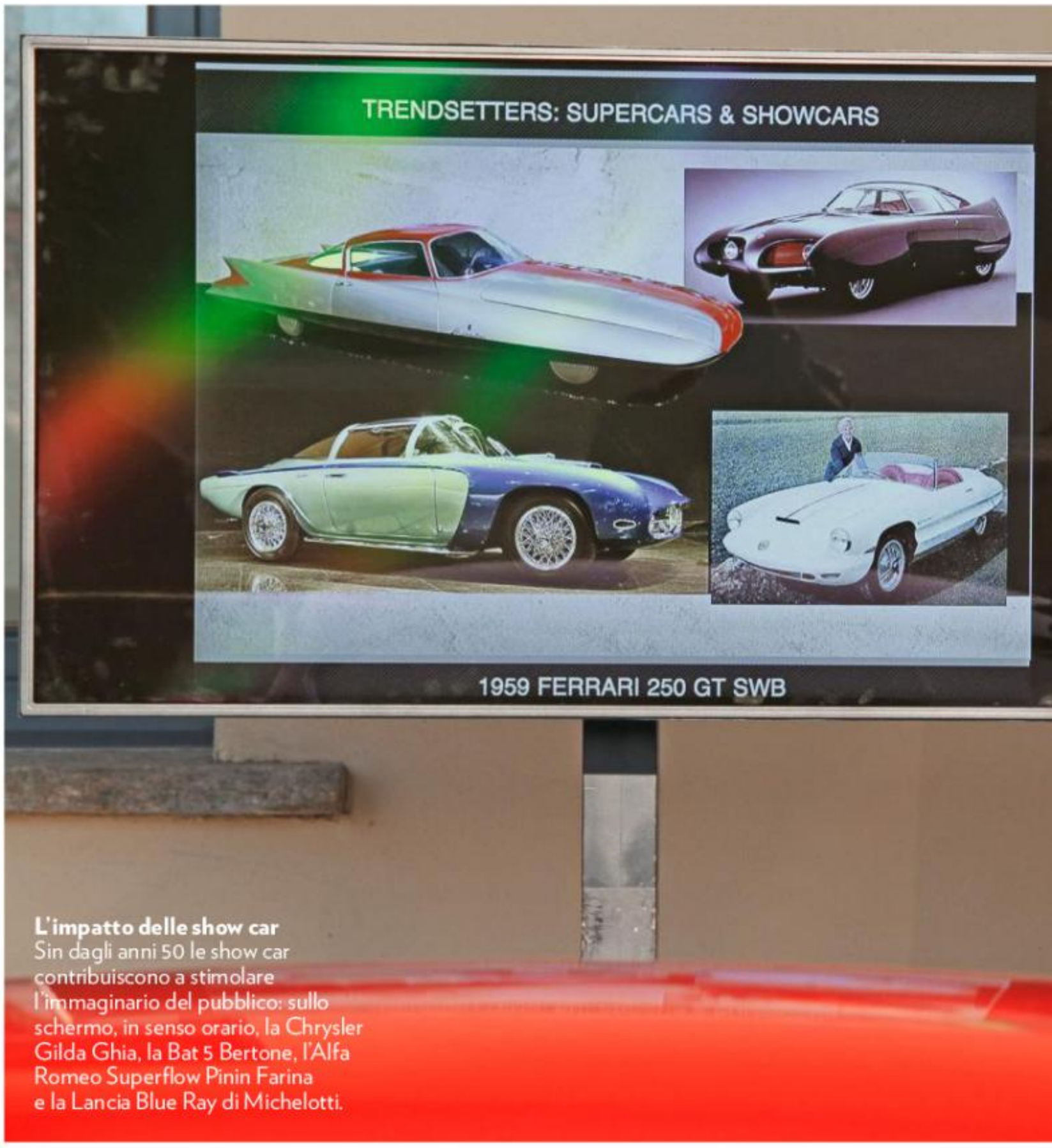
A introdurre il sesto e ultimo gruppo c'è la Lancia Delta del 1979, firmata da Giugiaro, che rappresenta la radicalizzazione del disegno a spigoli netti, che si è imposto progressivamente negli anni 70. In quegli anni l'aerodinamica, per una berlina, non è ancora prioritaria, è il successo è notevole. Le forme geometriche, con facce quasi piane, si prestano anche meglio a una vettura minimalista come la Fiat Panda del 1980, anch'essa disegnata da Giugiaro, che coniuga massima semplicità costruttiva, grandi spazi interni, modularità e basso costo d'esercizio. Tecnicamente è obsoleta, ma indistruttibile; rimarrà in produzione 23 anni. Poi la Fiat Uno del 1983,







Dalle curve agli spigoli
Tra gli anni 60 e gli anni 80 l'evoluzione stilistica delle supercar porta a forme sempre più squadrate. Sopra, da sinistra, la Ferrari 275 GTB/4 del 1966, la Lamborghini P 400 Miura S del 1968, la Lamborghini Countach LP400 del 1973 e la Ferrari Testarossa del 1986.



L'impatto delle show car
Sin dagli anni 50 le show car contribuiscono a stimolare l'immaginario del pubblico: sullo schermo, in senso orario, la Chrysler Gilda Ghia, la Bat 5 Bertone, l'Alfa Romeo Superflow Pinin Farina e la Lancia Blue Ray di Michelotti.

➔ firmata ancora da Giugiaro, che vanta l'innovazione funzionale delle porte e dei cofani "avvolgenti". Le forme più arrotondate favoriscono l'aerodinamica; gli spazi interni sono abbondanti e ben organizzati. Quindi l'Alfa Romeo 156 del 1997, che segna il ritorno a un design sviluppato dal centro stile della Casa e il recupero della morbidezza delle superfici e del dinamismo associati al marchio del Biscione. Caratteristiche le maniglie delle porte posteriori nascoste, che la fanno sembrare una coupé (faranno scuola), e la presenza rilevante e autonoma dello scudetto frontale.

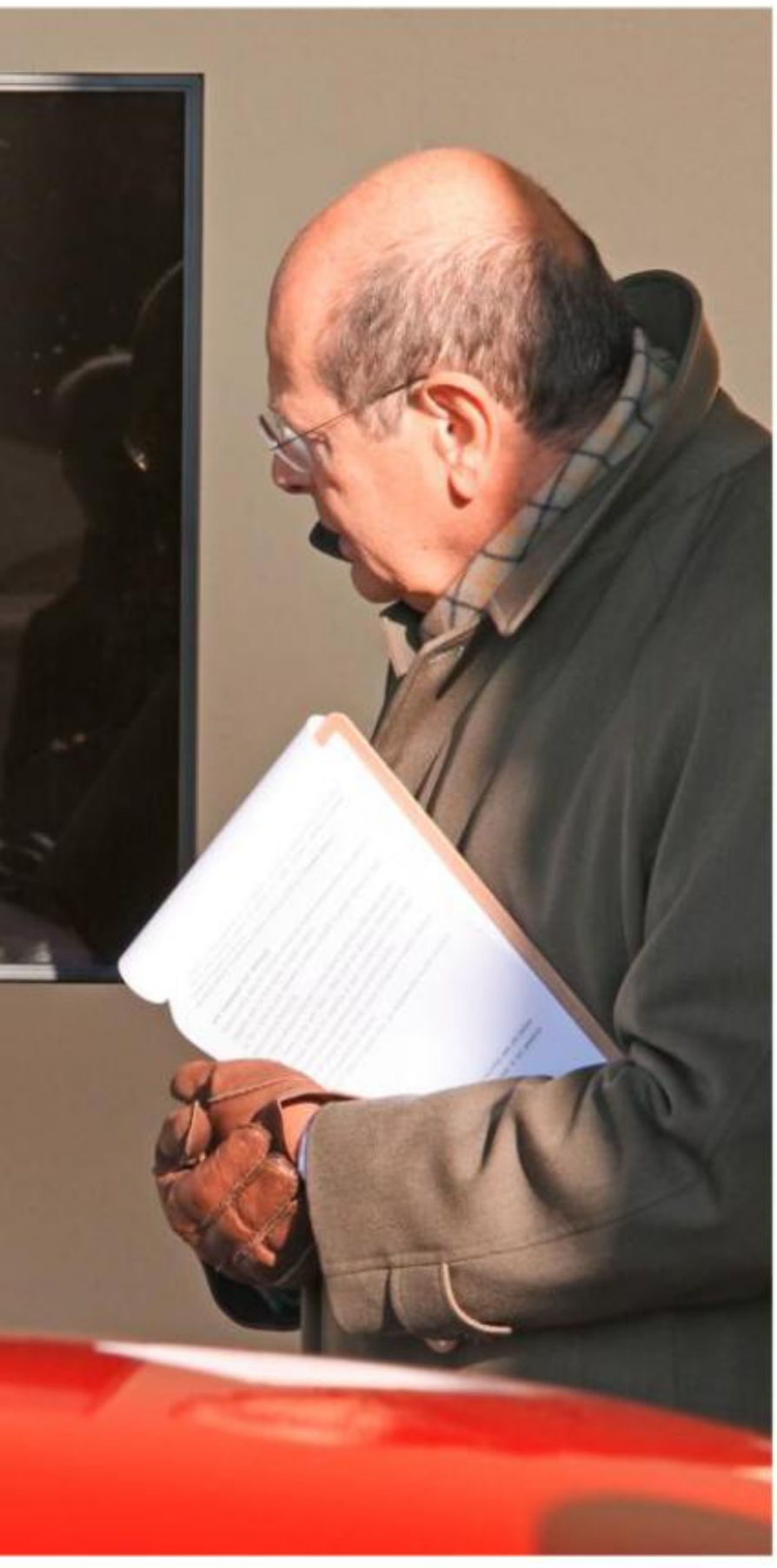
Infine, la nuova Fiat 500 del 2007, anch'essa disegnata dal centro stile della Casa. Riuscita rivisitazione colta dell'antenata del 1957, è ben proporzionata, sebbene sia realizzata sul telaio fin troppo alto della Panda. Un progetto speciale per la Fiat, sviluppato abbattendo steccati consolidati fra le varie funzioni aziendali, alla ricerca delle soluzioni migliori e più audaci: premiato in seguito da un successo planetario. Così si è conclusa questa appassionante carrellata, ricca di citazioni e di retroscena svelati, che ha lasciato entusiasti i quindici allievi e non solo loro. R











11 MAESTRI DEL DESIGN IN EDITORIALE DOMUS

IL GRANDE STILE

Fitta di incontri prestigiosi la settimana Meet the Masters of Italian Car Design, organizzata dall'Editoriale Domus nella settimana dal 22 al 27 novembre. Nella sede di Rozzano, infatti, si sono avvicendati i maggiori designer italiani viventi, davanti a una platea di quindici giovani designer provenienti da Corea del Sud, Giappone, India e Thailandia e in forza a Hyundai, Nissan e Suzuki-Maruti. Dopo l'introduzione del 22 novembre curata da Chris Bangle, già responsabile del design BMW, il 23 sono intervenuti Walter de Silva (ex n. 1 del design gruppo Volkswagen e presidente della Italdesign) e autore tra le tante di Alfa Romeo 147 e 156 o della Audi A5, e Filippo Perini (ex Lamborghini e da poco direttore di Italdesign) dalla cui matita sono nate le linee delle Lamborghini più recenti, dalla Gallardo in poi. Il giorno 24 sono intervenuti Ercole Spada, designer di Zagato e autore, tra le altre, dell'Alfa Romeo Giulia TZ, della Lancia Flavia Sport, ma anche dell'Alfa Romeo 155, e Roberto Piatti, AD di Torino Design, a illustrare l'attività di Battista Farina, Flaminio Bertoni, Nuccio Bertone e Franco Scaglione. Il giorno 25 è stata la volta di Aldo Brovarone, autore, alla Pininfarina, dello stile di quel capolavoro che è la Dino Berlinetta Sperimentale, della Ferrari 365 GT 2+2, ma anche della Peugeot 604, e di Giorgetto Giugiaro, che prima con Bertone e poi con la sua Italdesign ha creato autentiche pietre miliari della produzione di grande serie, quali la VW Golf e la Fiat Panda, oltre a splendide concept car. Il 26 è stato il turno di Leonardo Fioravanti, responsabile in Pininfarina dei progetti Dino, Ferrari Daytona e 308 GTB, e di Roberto Giolito, responsabile del design Fiat e autore dello stile della Grande Punto, della 500 del 2007 e dell'attuale Panda. L'ultima giornata ha visto infine gli interventi di Marcello Gandini, designer alla Bertone e autore di progetti di assoluto rilievo, quali le Lamborghini Miura, Countach e Diablo, dell'Alfa Romeo Montreal, della Lancia Stratos e della Citroën BX, e di Flavio Manzoni, attualmente senior vice president del design Ferrari e autore, fra gli altri, con il sio team del design dei modelli F12 Berlinetta e 488 GTB. Manzoni è anche noto per aver creato la stupenda linea della Lancia Fulvia concept car del 2003. Una full immersion nello stile, che certo lascerà il segno.


Chris Bangle


Aldo Brovarone


Walter de Silva


Leonardo Fioravanti


Marcello Gandini


Roberto Giolito


Giorgetto Giugiaro


Flavio Manzoni


Filippo Perini


Ercole Spada





Il design diventa "popolare"
Dalla fine degli anni 70 la cura del design si estende anche a tutte le auto di grande serie: al piede di queste pagine, da sinistra, la Lancia Delta del 1979, la Fiat Panda del 1980, la Fiat Uno del 1983, l'Alfa Romeo 156 del 1997 e la nuova Fiat 500 del 2007.

"CICCIO" DI CEFALÙ: UN MARCHIO

HA MESSO LE ALI AI PIEDI DI TUTTI

Le calzature sono un po' come i pneumatici delle auto da corsa: fanno quasi sempre la differenza. Lo sa bene il mastro calzolaio siciliano che ha trasformato le scarpette da guida in una forma d'arte. Mettendo d'accordo piloti che in pista sono acerrimi nemici

Testo di **Alessandro Giudice** - foto di **Alessandro Barteletti**

Tutto cominciò una sera in pizzeria, quando Ignazio Giunti gli chiese "Perché non mi fai un paio di scarpe su misura, per guidare?"

Questa è una storia di passione, fatta di auto, di motori, di gomme e olio bruciato, di cronometri e tempi, di leggende e realtà. E anche di scarpe. Che, detta così, sembra imparentata più con Cinecittà che con la Sicilia, più con Ava Gardner che con Vic Elford, più con una smagliante Ferrari 400 Superamerica che scivola a passo d'uomo per via Veneto che con una 312 P lanciata a 300 all'ora sul rettilineo di Buonfornello. E invece è proprio così che inizia (e continua) la storia di un calzolaio capace di trovare quella magica connessione tra lavoro e passione - nel suo caso, tra abilità artigianale e motori - tanto rara e straordinaria da dar vita a vicende che sembrano fantasie da scrittori. Seguendo altre storie, racconti, aneddoti, leggendo qua e là testimonianze, interviste, curiosità, abbiamo spesso incrociato un nome, che in realtà è un soprannome, che in realtà è ormai un marchio di fabbrica, buttato lì come se fosse un sigillo di garanzia, una citazione dotta, una chicca che faceva capire di essere dell'ambiente: "Ciccio di Cefalù".

E così, in una fresca giornata di settembre, dopo aver percorso in lungo e in largo le curve delle Madonie sulle tracce di una corsa antica e affascinante come la Targa Florio, approdiamo a metà della costa settentrionale della Sicilia, a Cefalù, perché è qui, su un lungomare tra i più belli del Mediterraneo, che lavora Francesco Liberto, in arte "Ciccio". E rimaniamo un po' delusi. Perché pensavamo che uno che fa le scarpe ai più grandi piloti del mondo stesse in una raffinata boutique piena di pelli pregiate, foto alle pareti, scarpiere piene di pezzi unici illuminati come in una gioielleria. E invece quello di Ciccio è un normale negozio di calzature, con in vetrina scarpe col tacco e qualche paio di sneakers, pantofole e scarponcini. Poi ti viene incontro lui e tutto diventa chiaro.

Capisci che "Ciccio" è un creativo puro, incurante degli 80 anni portati benissimo, uno che alla forma (se non quella delle sue scarpe) bada poco, che è invece attentissimo a quello che dice e a come lo dice, che vive nella confusione sapendo perfettamente dove trovare qualsiasi cosa, come un ago in un pagliaio. Ed è così che nelle sue mani si materializza un paio di scarpe da guida bianche







rosse e blu, magnifiche, affusolate, elegantissime: "Sono per un francese: quella dei colori nazionali è una moda che piace molto ai piloti. Ne ho fatto un paio rosse nere e gialle per Vettel ma mica le mette: gli piace averle, mostrarle agli amici".

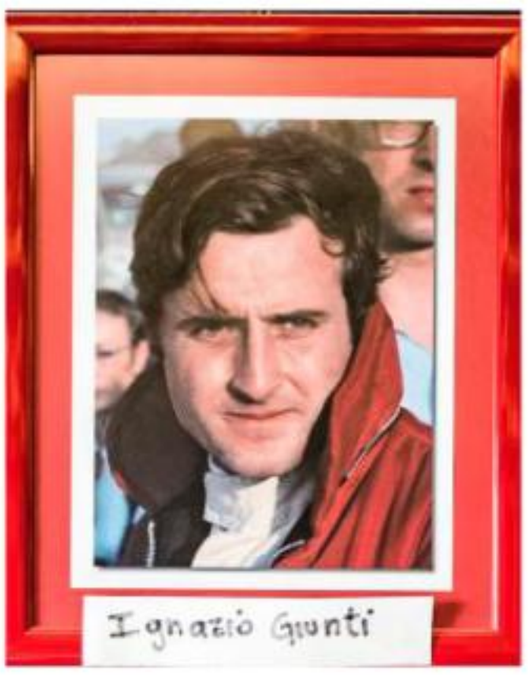
La moda delle scarpe da guida colorate l'ha lanciata proprio lui: "Prima erano solo nere, una noia. Ma io avevo alle spalle la frequentazione della scuola d'arte e i colori li sapevo usare. Ho iniziato a proporle rosse, che tra alfisti e ferraristi andavano alla grande, e anche bianche". Senza poi considerare quelle in pitone fatte per Merzario in occasione della Targa Florio del '73 che regalarono al pilota di Civenna, piantato al terzo degli undici giri dal semiasse della Ferrari 312 P che divideva con Vaccarella, uno spazio glamour sulla Rai, grazie a Mario Poltronieri, che raccontò in eurovisione che razza di scarpe calzasse.

Successo immediato e "Ciccio" agli onori delle cronache.

Anche se lui, a dire il vero, le sue belle soddisfazioni se le era già prese a "Cefalù Moda Mare", manifestazione internazionale di moda balneare con le più grandi firme del settore, dove fu premiato più volte per gli accessori e le calzature. "La moda doveva averla proprio nel sangue, se per il marchio 'Ciccio' ha usato gli stessi caratteri di Gucci", lo provochiamo: "Ma quando mai! È stato piuttosto Gucci a copiarmi! Successe nell'an-



Ogni scarpa una firma
A sinistra, "Ciccio" Liberto, nel suo negozio di Cefalù, mostra due diversi tipi di scarpe da guida, entrambe autografate dai piloti. In alto, nel suo laboratorio artigianale. A destra, forme di legno fatte sulle misure di ogni pilota; Sotto, foto con dedica di alcuni illustri clienti.









Rosso & nero
Sono di "Ciccio" (in alto, sulla soglia del suo negozio, sul Lungomare Estisimone di Cefalù) le prime scarpe da guida colorate: in precedenza erano solo in pelle nera. In basso a destra, quelle in "pitone roccia" realizzate per l'estroso Arturo Merzario in occasione della Targa Florio del 1973.







no in cui un pilota, che correva la Mille Miglia con una macchina che gli aveva prestato Gucci, mi chiese un adesivo da mettere sull'auto durante la gara, così, per ringraziarmi delle scarpe che gli avevo confezionato.

Quando Gucci vide la scritta, magari non la copiò proprio, ma di certo ne trasse - diciamo così - grande ispirazione per creare il suo marchio".

FECE LE SCARPE

E dire che l'avventura automobilistica di "Ciccio" iniziò al tavolo di una pizzeria: c'erano seduti Nanni Galli e Ignazio Giunti, indissolubile coppia del volante, con Geki Russo, tutti piloti Alfa Romeo, tutti in corsa con la mitica 33. "Ciccio" e un amico, ventenni appassionati di motori, non perdono l'occasione e iniziano a chiacchierare finché Giunti, a fine serata, non se ne esce con una richiesta: "Ma tu che sei tanto bravo con le scarpe, perché non me ne fai un paio su misura, per guidare?". Era il maggio del 1967 e da allora "Ciccio" non si è più fermato.

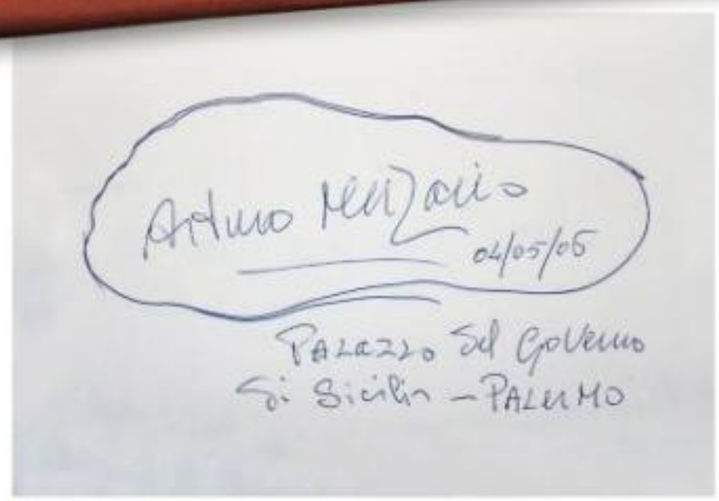
Già l'anno dopo il suo nome era sulla bocca di tutti: "Il pomeriggio prima della 'Targa' del '68 mi arriva in laboratorio Vic Elford, pilota inglese della Porsche 907/8 che divideva con Umberto Maglioli. È disperato, dice che non riesce a guidare perché le scarpe gli fanno troppo male e me ne chiede un paio nuove. Rifiuto, sono oberato di lavoro e non c'è il tempo per accontentarlo. Allora lui si mette a piedi nudi e mi mostra il sinistro, senza l'alluce: 'Come faccio a guidare così?' mi dice. Lavorai tutta la notte per adattare un numero 42 con calzata 44: feci obiettivamente un capolavoro". Anche Elford, che la gara la vinse, rifilando poco meno di tre minuti proprio a Giunti-Galli, an-



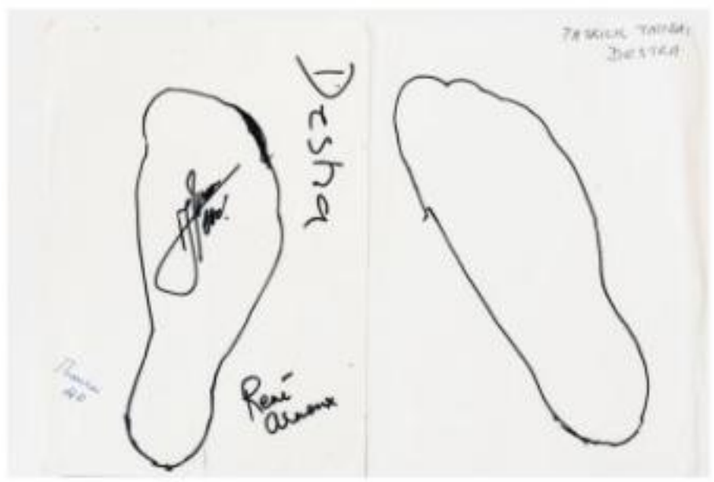
Un giorno bussò in bottega Vic Elford. Era azzoppato e disse: "con questi piedi doloranti non riesco a guidare"













che loro calzati da "Ciccio". Da quel momento il negozio di Lungomare Estisimone diventa meta di pellegrinaggio dei campioni del volante di tutto il mondo: da Andretti a Stommelen, da Regazzoni a Vaccarella, da Müller ad Arnoux, da Tambay a Ickx e poi Lauda e Reutemann: "Nel '75 la Ferrari mi chiese le scarpe per i suoi piloti: iniziai a mandarne tre paia - un 41, un 42, un 43 - e non volli mai essere pagato.

Due anni dopo Lauda vinse il Mondiale con le mie scarpe, il 41, ai piedi". Ma qual è il segreto che ha reso le sue scarpe da guida così famose? "Sulle auto da corsa affilate e aerodinamiche, con poco spazio per i piedi, i piloti si lamentavano sempre di toccare in punta quando facevano il punta-tacco: allora creai scarpe con pianta stretta e monta (la parte sopra alle dita, *ndr*) alta, perfette per la guida sportiva. E poi usai da subito la pelle di mezzi vitelli pieno fiore, rigorosamente lavorata in Italia, dove abbiamo i migliori conciatori al mondo. Tutto qui".

Se la grandezza si misura con la semplicità, "Ciccio" è un grande. Se la fama si vede dalle piccole cose, allora basta il biglietto inviato via posta da Parigi nel 1976 per riconoscerla: la busta diceva "Ciccio Cefalù Sicile", sufficiente per farlo arrivare a destinazione. Su un lungomare tra i più belli del Mediterraneo. R

Il segreto nel piede destro
Le impronte del piede destro di vari piloti, il più importante: nella foto grande, quella di Stommelen e poi, dall'alto, Merzario, Herrmann, Arnoux, Tambay, Vaccarella. Più in alto, il biglietto inviato da Parigi e regolarmente recapitato: porta solo il soprannome, la città e l'isola.

civediamoalclub@ruoteclassiche.it

VISTI DA VICINO - MUSICAL WATCH VETERAN CAR CLUB

C'era una volta una pendola

57 anni di storia, 2600 soci e un ruolo determinante per il lancio della Mille Miglia

Il Musical Watch Veteran Car Club fu fondato a Brescia il 10 ottobre 1958 da un manipolo di giovani appassionati riuniti da Pierluigi Bassini. Prese il nome da un orologio a pendolo presente nel salotto dove erano soliti incontrarsi, il cui scandire doveva rappresentare i "rintocchi dei motori". La prima manifestazione organizzata, nel 1959, fu la 10 Miglia, gara di regolarità per auto storiche che si svolgeva sulle rampe del Castello di Brescia. Nel 1961 il MWVCC contribuì a fondare il Veteran Car Club d'Italia, per poi essere protagonista della fondazione dell'Asi, nel 1966 a Bardolino (VR). Nella sua vecchia sede nacque l'idea di far rivivere con una rievocazione la Mille Miglia, con la prima edizione che vide la luce nel 1977. Nei primi anni i soci del sodalizio erano poche decine, ma già nel 1990 erano diventati 278; nel 2002 crebbero a 1320 e quindi a 1650 nel 2005. Oggi, il MWVCC ha superato la soglia dei 2500 tesserati. Oltre all'espletamento di tutte le pratiche e documenti previsti dall'Asi per vetture e motociclette, trattori e macchine agricole, veicoli militari e mezzi commerciali (camion, corriere...), il club ha dato il via, a livello nazionale, a una nuova branca del motorismo storico, quella dei kart, grazie al bresciano Antonio "Tony" Bosio, fondatore della celebre Casa costruttrice Tony Kart. Fiore all'occhiello del sodalizio è la Settimana Motoristica Bresciana, rievocativa delle manifestazioni del periodo 1899-1904, aperta anche ad aerei e natanti, che riporta sulle strade bresciane la famosa Coppa Florio. **P.M.**





SCHEDA

Nome: Musical Watch Veteran Car Club
Tipo: Club federato Asi
Sede: Via della Rimembranza, 3 - Brescia
Apertura: da lunedì a venerdì 9.00-12.00 e 14.30-18.30; mercoledì 20.30-22.30
Telefoni e fax: tel. 030 3367781 - fax 030 3367782
Email: info@mwvcc.it
Sito Internet: www.mwvcc.it
Data fondazione: 10 ottobre 1958
Numero soci: 2600
Presidente: Mauro Pasotti
Vicepresidente: Giovanni Orlandi

Le auto più vecchie o più importanti dei soci: Bugatti T35, T37, T40 (parecchi esemplari), Alfa Romeo 33 TT 12 Sport Prototipo del '67, Ferrari 875 Monza (più di un esemplare), Abarth 2000 e Abarth-Simca (alcuni esemplari), Alfa Romeo 6C 1750 GS Zagato, parecchie Dino, molti esemplari di Fiat Balilla Coppa d'Oro, Lancia Lambda (vari esemplari con diverse carrozzerie), barchette Siata, Bandini, Stanguellini, anche queste in numerosi esemplari.
Manifestazioni organizzate: Brescia-Edolo-Ponte di Legno, Nave Caino-Colle S. Eusebio (auto da corsa ante '75), Settimana Motoristica Bresciana (veicoli ante 1918); gite sociali: Raduno di Primavera, Ottobrata e Brescia-Roncone-Tione.

CLUB VENETO AUTO MOTO STORICHE DI SPINEA

L'INVITO DI SANDRO MUNARI

Il 20 novembre, durante la festa sociale del Club Veneto Auto Moto Storiche di Spinea (VE), il presidente onorario Sandro Munari e il presidente Franco Emilio Pellegrini, pure lui ex rallista, hanno dibattuto con l'avv. Giorgio Capuis, presidente dell'AC Venezia, degli avvenimenti motoristici del 2015, anno caratterizzato dalle nuove leggi in materia di auto d'epoca. Dopo qualche giorno Sandro Munari ha scritto alcune riflessioni, rese ancor più incisive dall'autorevolezza di un grande campione come il "Drago". Ecco uno stralcio del testo: "Dopo la giornata con voi, mi sono trovato a riflettere su una questione molto importante. Questi indomiti possessori di auto e moto storiche non sono certo milionari. Loro sono il motore che traina questo settore, il quale dà lavoro a tante categorie: meccanici, albergatori, ristoratori, tipografi, gommisti ecc. E i nostri governanti cosa fanno? Tassano ingiustificatamente coloro che si privano del pane quotidiano, pur di far brillare questi importanti cimeli. Voglio fare un salto nel passato per raccontarvi un episodio significativo, che dimostra che questo non è un settore per pochi ricchi appassionati: per la Lancia è stata la



salvezza, ma per i lavoratori forse anche di più: il 31 dicembre 1971 la Lancia fu costretta a chiudere la linea di montaggio della Fulvia Coupé perché non c'era più richiesta: 2500 capi famiglia vennero mandati a casa. Nel gennaio del '72, con la Fulvia HF, Mannucci e io vincemmo il 'Montecarlo', il più prestigioso di tutto il Mondiale Rally. Ebbene, in pochi giorni sono piovuti 50.000 ordini di Fulvia Coupé. La Lancia riaprì la linea di montaggio reintegrando tutti gli operai che vi lavorarono per altri cinque anni. Cari politici, questo non è stato solo un fatto sportivo, ma anche sociale. Vi prego, venite incontro a questi appassionati e non tartassateli, perché stanno solo facendo del bene alla nostra economia".

P.M.

MAXI RADUNO A GIUGNO

A TUTTA STRATOS

Nel corso del gala di chiusura del 2015 che la Zenith ha organizzato il 3 dicembre presso la sede della Lopresto Collection a Rodano (MI), la celebre maison orologiaia di Le Locle (CH) ha annunciato l'intenzione di organizzare a giugno, dal 24 al 26 durante il prossimo Rally della Lana, un raduno di Lancia Stratos, al quale sono attese almeno cinquanta vetture provenienti da tutto il mondo. Il gala intendeva rendere omaggio alle tre "stelle" dell'annata Zenith: Erik Comas (nella foto), vincitore del campionato italiano Rally Storico Velocità, l'orologio sportivo Zenith El Primero Chronomaster 1969 Tour Auto Edition e i quarant'anni dal secondo dei tre Mondiali Rally vinti dalla Stratos.





MILANO
AUTOCLASSICA

Fiera Milano Rho | ORARI 9.30 - 19.00

18 / 19 / 20 Marzo 2016

Visita la Fiera con il tuo Club!

Prestigiose auto d'epoca, un grande mercato di ricambi e accessori, gare sul circuito esterno.
Scopri le offerte in treno o pullman per club e registri.

IN TRENO

Sono previsti **pacchetti speciali treno + ingresso** alla manifestazione.
Per usufruire del pacchetto speciale scrivere a: **club@milanoautoclassica.com**

IN PULLMAN

Club e registri potranno usufruire di offerte riservate a gruppi composti da un minimo di 50 persone. I partecipanti potranno inoltre usufruire di un **prezzo speciale cumulativo per l'ingresso in Fiera.**

Per conoscere le offerte e per informazioni: club@milanoautoclassica.com - Tel: 0572-910474.

WWW.MILANOAUTOCLASSICA.COM

AdOne

HISTORIC CLUB SCHIO

Adventure d'autunno

L'Historic Club Schio, in collaborazione con il Boomerang Club di Valli del Pasubio, ha organizzato l'8 dicembre l'8ª edizione dell'Historic Adventure, evento da sempre dedicato alle fuoristrada d'epoca. Le iscrizioni erano aperte a tutte le 4x4 ante 1995; tra le presenti c'erano una Willys del '43 che ha partecipato a quattro raduni in Normandia, una Fiat Campagnola del '51, una Land Rover 2A Half Ton del '68 e una Toyota BJ 40 del '79. Tra le più recenti spiccavano la Jeep Wrangler del '94 e la Suzuki Vitara JLX del '91. Il raduno è subito iniziato con un'avventura tra le piccole stradine sterrate di montagna del Pasubio. Il percorso della prima prova, ricco di dune e curve strette, di salite e discese, impegnava non solo il pilota ma anche il passeggero. Prova facoltativa era la "fangaia", circondata da alberi e fusti secchi, totalmente disseminata di fanghiglia. Il raduno è poi proseguito tra i panorami mozzafiato delle nostre "piccole Dolomiti". Passo Pian delle Fugazze (1000 m) ha accolto la conclusione della manifestazione, con la premiazione del vincitore: Vittorio Losio su Land Rover 2A Half Ton del '68. **P.M.**



TATRA E FIAT 130 ALL'ISOLA D'ELBA

STRANI INCONTRI

Dall'8 all'11 ottobre si è svolto un singolare raduno congiunto di vetture Tatra e Fiat 130 per le vie di Marina di Campo, Porto Ferraio, Porto Azzurro, Marciana e Capoliveri, in un'Isola d'Elba resa ancor più bella dai colori autunnali. Nel secondo giorno i partecipanti sono stati guidati nella visita di una miniera di magnetite che si trova a 5 km da Capoliveri; la struttura è stata attiva dal 1971 al 1981 e ha rappresentato per la popolazione dell'isola una della maggiori risorse economiche. Il meeting si è concluso sabato sera con la presentazione dei raduni per le Fiat 130 e il taglio di una torta raffigurante il suo stemma per i venti anni del club. Oltre ai componenti dei due sodalizi, erano presenti i rappresentanti dell'Aeronautica Militare alla guida di una Fiat 130 che fu al servizio del presidente della Repubblica Sandro Pertini, in carica dal 1978 al 1985. *www.tatraclub.at* **P.M.**



SCUDERIA BRESCIA CORSE

I MIGLIORI DELLA STAGIONE





La stagione sportiva 2015 della Scuderia Brescia Corse - rinata nel 1993 sulle ceneri di quella che fu una delle più sorprendenti realtà dell'automobilismo anni 60 e 70 - si è chiusa con un bilancio positivo, costituito da tante partecipazioni e alcune vittorie. Tra regolarità, velocità in pista e in salita, sono state più di cinquanta le competizioni disputate dai soci della scuderia; come da tradizione, nonostante le molte richieste di adesione, il numero massimo degli associati è limitato a cento, anche allo scopo di portare in gara vetture d'epoca di assoluta eccezione. Sommando vittorie e piazzamenti, la classifica sociale ha premiato quindici piloti: a primeggiare sono stati Osvaldo Peli per la regolarità e Bruno Ferrari per la velocità in pista, con le monoposto. Tra gli episodi più rilevanti, da sottolineare la vittoria, sia assoluta sia a squadre, di Peli e della "Scuderia" alle Mitiche Sport a Bassano. Di rilievo la partecipazione del presidente Ugo Gussalli Beretta, in compagnia del segretario Donato Benetti, al Pebble Beach Concours d'Elegance con la Porsche 550 RS.

RITORNO ALLE ORIGINI DEL MITO

1936 - 2016



Grande evento internazionale per l'80° anniversario della FIAT 500 Topolino



LING80® *anni dopo*

Torino, 16-19 giugno 2016

Per informazioni sul programma ed iscrizioni:
www.ling80.org info@ling80.org

TOPOLINO AUTOCLUB ITALIA

FEDERAZIONE EUROPEA FIAT TOPOLINO CLUBS

CLUB TOPOLINO FIAT TORINO

CLUB AFFILIATO AL REGISTRO FIAT ITALIANO

Progetto grafico: Dario Calzagno

DA NEW YORK A LONDRA

L'ANNO CHIUDE IN ROSSO FERRARI

Il mercato dell'auto da collezione archivia il 2015 col botto, grazie a tre vendite all'incanto realizzate, quasi in contemporanea, sulle rive opposte dell'Oceano Atlantico. RM Sotheby's, a New York, fa segnare addirittura il record dell'anno con una Ferrari 290 MM di Scaglietti aggiudicata a poco meno di 26 milioni di euro

Testo di **Gilberto Milano**

Preannunciata come una vendita "dirompente" vista la qualità e la particolarità delle auto in catalogo, l'asta di RM Sotheby's, battuta giovedì 10 dicembre a New York, ha mantenuto le aspettative che la davano come un evento storico. Grazie alle 21 auto aggiudicate su un totale di 31 in catalogo (67,7%), il fatturato di RM Sotheby's ha raggiunto in due ore e mezzo 67.123.287 euro: in pratica una media di 3,2 milioni di euro per auto. Gran parte dovuta alla vendita della Ferrari 290 MM che da sola ha contribuito per il 33% del totale, con un record di oltre 25 milioni di euro. A RM non è riuscito di superare il prezzo della Ferrari 250 GTO (28,5 milioni di euro ottenuti da Bonhams lo scorso anno), ma quello raggiunto è pur sempre il secondo risultato nella storia delle aste di auto, oltre che il più alto ottenuto nel 2015 da una vendita all'incanto.

Tra le altre sorprese: la Porsche 356 appartenuta alla cantante Janis Joplin, venduta a 1,6 milioni di euro; una quotazione che però non può essere presa come riferimento per questo modello, in quanto si tratta di una vettura trasformata in opera d'arte. Una Miura restaurata in Italia in modo ossessivamente perfetto e senza badare a spese aggiudicata a 2,2 milioni di euro. Un'Aston Martin DB4 GT Zagato che ha stabilito un nuovo record per questa Casa inglese. Gli oltre 3,3 milioni di euro pagati per una Ferrari Enzo del 2003. Invendute invece le due BMW presenti (una M1 del 1981 e una 507 Roadster del 1959), penalizzate da richieste troppo elevate. E, a sorpresa, "bocciate" anche una Bugatti Type 57 Atalante del 1938 e una Ferrari 500 Mondial del 1955, anch'esse condizionate da pretese eccessive. R

1 FERRARI 290 MM SCAGLIETTI, **1956**
Stima d'asta € **26.470.000 - 30.250.000**
Venduta a € **25.616.438**
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre
La n. 0626 è una delle quattro auto ex ufficiali della Scuderia Ferrari, guidata tra gli altri da Fangio, De Portago, Castellotti, Musso... È lei l'auto dell'anno. Oltre che la seconda vettura più cara di tutti i tempi dopo la Ferrari 250 GTO.





2 BUGATTI TYPE 57C ATALANTE, **1938**
Stima d'asta € 2.080.000 - 2.360.000
INVENDUTA
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre
L'ultima prodotta su 32 e una della 12 con carrozzeria in alluminio. Presentata alla Fiera di New York del 1939 per dimostrare l'abilità stilistica francese, è una delle più belle Bugatti. Penalizzata dal "vestito" non originale.



3 CHRYSLER SPECIAL COUPÉ GHIA, **1953**
Stima d'asta € 660.000 - 850.000
INVENDUTA
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre
Nel 1950 il presidente della Chrysler chiedeva che le sue vetture potessero essere guidate da un uomo con il cappello e il vestito della festa. Come questa, realizzata in appena 18 esemplari dalla Ghia. Interessante, ma non a questo prezzo.



4 FERRARI 250 EUROPA COUPÉ VIGNALE, **1953**
Stima d'asta € 3.600.000 - 4.250.000
Venduta a € 3.013.700
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre
Linea insolita per una Ferrari, tutta "angoli acuti e spigoli arrotondati", come nello stile di Vignale. Tra il 1950 e il 1954 il carrozziere torinese ha realizzato 150 diverse Ferrari, oggi molto ricercate.

5 MERCEDES-BENZ 300 SL "SPORTABTEILUNG", **1955**
Stima d'asta € 4.250.000 - 6.620.000
INVENDUTA
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre
Forse la più ambita delle W198 "Gullwing", la prima delle quattro preparate dal reparto Sportabteilung della Casa per le competizioni, seconda al Tour de France 1956 con Stirling Moss. Richiesta però eccessiva.



6 FERRARI 500 MONDIAL, **1955**
Stima d'asta € 4.250.000 - 6.620.000
Venduta a € INVENDUTA
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre
"Forse una delle più originali Ferrari barchetta esistenti", sosteneva il catalogo della Casa d'aste. In effetti è ormai quasi impossibile trovare delle Rosse tanto anziane in un simile stato di conservazione. Tutti argomenti comunque insufficienti: invenduta.



7 SIATA 208 S SPIDER MOTTO, **1954**
Stima d'asta € 1.415.000 - 1.795.000
Venduta a € 1.506.850
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre
Steve McQueen la definiva "una piccola Ferrari". Sportiva molto apprezzata, monta un 8 cilindri a V di 2000 cm³ e 125 CV derivato da quello della Fiat 8V. Il disegno è di Michelotti, la realizzazione della torinese Motto. Davvero alta la quotazione.



8 BMW 507 ROADSTER, **1959**
Stima d'asta € 2.175.000 - 2.460.000
INVENDUTA
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre
Solo 251 esemplari costruiti. Una delle più belle BMW in assoluto. Questo esemplare è verniciato in nero con interno in pelle rossa. Il motore però non è il suo originale. Penalizzata anche da una richiesta eccessiva.

9 STOLA MODELLO DELL'AUTO DA RECORD DI CARLO MOLLINO, **2006**
Stima d'asta € 140.000 - 190.000
Venduta a € 65.640
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre
Lungo 5,3 metri per 1,96 di larghezza e 0,84 di altezza, è stato realizzato 10 anni fa su disegno di Carlo Mollino del 1950 (architetto, designer e pilota torinese 1905-1973). Aggiudicato nonostante la stima più che doppia.





10 PORSCHE 356 C 1600 SC CABRIOLET, **1964**
Stima d'asta € 378.000 - 567.000
Venduta a € 1.607.300
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre
Con questa livrea psichedelica, è stata l'auto di tutti i giorni di Janis Joplin. Il prezzo, tre volte superiore alla stima massima, non fa testo nel mercato delle 356: più che un'auto è un'icona della cultura pop.

11 FERRARI 250 GT CABRIOLET PININ FARINA, **1958**
Stima d'asta € 5.670.000 - 7.090.000
Venduta a € 5.223.750
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre
Una delle linee più riuscite di Pinin Farina, rappresenta "la quintessenza di un gentleman Ferrari in fatto di cabriolet", come cita il catalogo. È la 14ª delle 40 costruite, venduta da Chinetti in Usa. Alta la quotazione.



12 LAMBORGHINI COUNTACH LP400 S, **1981**
Stima d'asta € 850.000 - 1.040.000
Venduta a € 879.000
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre
Solo 6031 km percorsi in 34 anni, la terza delle 82 "terza serie" costruite. Restaurata da ex dipendenti Lamborghini sotto il controllo di Valentino Balboni. Prezzo di vendita estraneo alla media del modello.



13 ASTON MARTIN DB4 GT ZAGATO, **1962**
Stima d'asta € 14.000.000 - 16.000.000
Venduta a € € 13.059.350
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre
Nata per contrastare il dominio delle Ferrari 250 GT SWB nelle gare, è una delle 19 costruite da Zagato. Venduta nonostante un'offerta inferiore alla stima minima, ma sempre elevatissima. Nuovo record per un'auto inglese.



ITALIANE D'OLTREMANICA

Due aste a distanza di quattro giorni, entrambe nel Regno Unito, hanno concluso l'annata di Bonhams con risultati che confermano ancora un buon andamento del mercato: la percentuale di venduto è stata del 74% a Londra e del 78% a Hendon, con diversi modelli aggiudicati sopra la stima. Nella capitale le auto più pregiate: tra queste un'Aston Martin DB5 del 1964 aggiudicata a 714.167 euro; una Lagonda 4½ Litre LG45 Rapide Tourer del 1937 a 1.085.000 euro; una Jaguar XK 150 Drophead Coupé del 1960 a 590.324 euro; una Ferrari Maranello Superamerica del 2005 a 845.749 euro, ben 246.000 oltre la stima massima. Ottimi risultati anche per la collezione di Austin Healey di Arthur Carter. In questa pagina, invece, una rappresentanza delle vetture italiane presenti nelle due aste. Oltre a un VW Type 2 simile a quello della recente webserie Bulli&Bulloni.

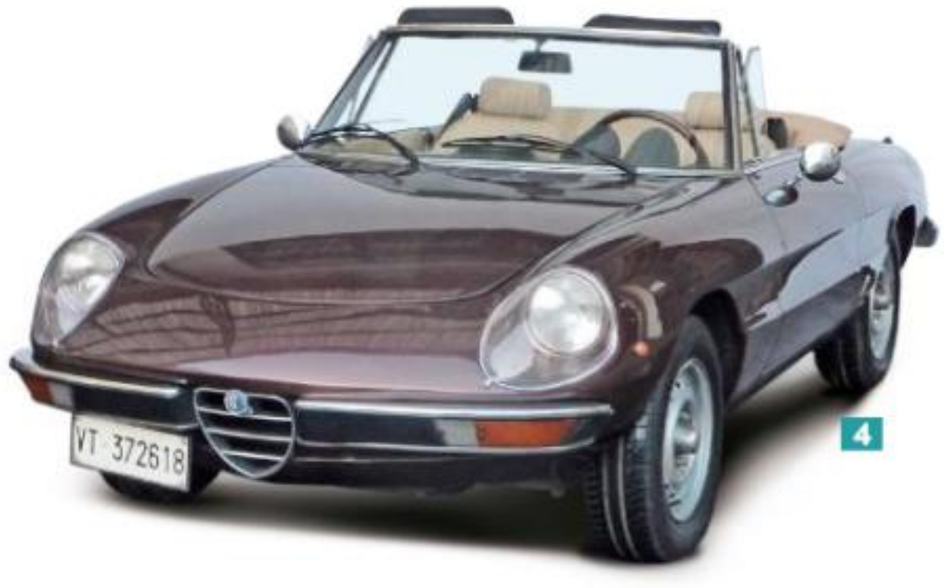


1 ALFA ROMEO GIULIA TI SUPER, **1964**
Stima d'asta € **57.000 - 71.000**
Venduta a € **55.632**
Bonhams, Hendon, 10 dicembre
Berlina di punta Alfa Romeo di metà anni 60, è una delle 501 preparate dall'Autodelta e omologate per il campionato Turismo. Guidata da Teodoro Zeccoli.



2 ALFA ROMEO SZ, **1993**
Stima d'asta € **36.000 - 43.000**
Venduta a € **39.737**
Bonhams, Hendon, 10 dicembre
Presentata al Salone di Ginevra del 1989, monta il V6 "Busso" di 3 litri da 206 CV; lo sviluppo delle sospensioni è stato curato da Giorgio Pianta, ex squadra corse del gruppo Fiat. Modello in ascesa con quotazione in linea con la stima.

3 FERRARI BB 512 I, **1982**
Stima d'asta € **210.000 - 280.000**
Venduta a € **257.498**
Bonhams, Hendon, 10 dicembre
Guida a destra, proveniente da una collezione giapponese, ma senza documenti; da qui la stima al ribasso rispetto alle ultime aggiudicazioni. Resta comunque un modello desiderabile.



4 ALFA ROMEO SPIDER 1600, **1980**
Stima d'asta € **17.000 - 22.000**
INVENDUTA
Bonhams, Hendon, 10 dicembre
Vettura con documenti e targhe italiani, guida a sinistra, di un colore elegante e insolito, anche in questa versione è ormai un oggetto di culto per gli appassionati.





5 FIAT 500 L, **1970**
Stima d'asta € **11.000 - 17.000**
Venduta a € **11.444**
Bonhams, Hendon, 10 dicembre
Documenti italiani per una delle icone automobilistiche nostrane molto apprezzata all'estero. Versione "Lusso" introdotta a fianco della 500 F, è stata restaurata nel 2015 con parti originali. Quotazione su valori decisamente elevati.



6 VW TYP 2 DE LUXE MICROBUS CAMPER DEVON, **1964**
Stima d'asta € **110.000 - 140.000**
Venduta a € **118.175**
Bonhams, Hendon, 10 dicembre
Versione con allestimento camper di Devon e guida a destra, restaurato completamente utilizzando parti originali VW. Anche il motore è stato completamente rifatto.

7 MASERATI MISTRAL SPYDER 3.5, **1966**
Stima d'asta € **570.000 - 710.000**
Venduta nel dopo asta. Prezzo non dichiarato
Bonhams, Londra, 6 dicembre
Una delle 125 Spyder realizzate e una delle rare con guida a destra. La linea è di Frua, il motore è invece l'ultimo dei classici 6 cilindri Maserati. Venduta con un accordo a fine asta.



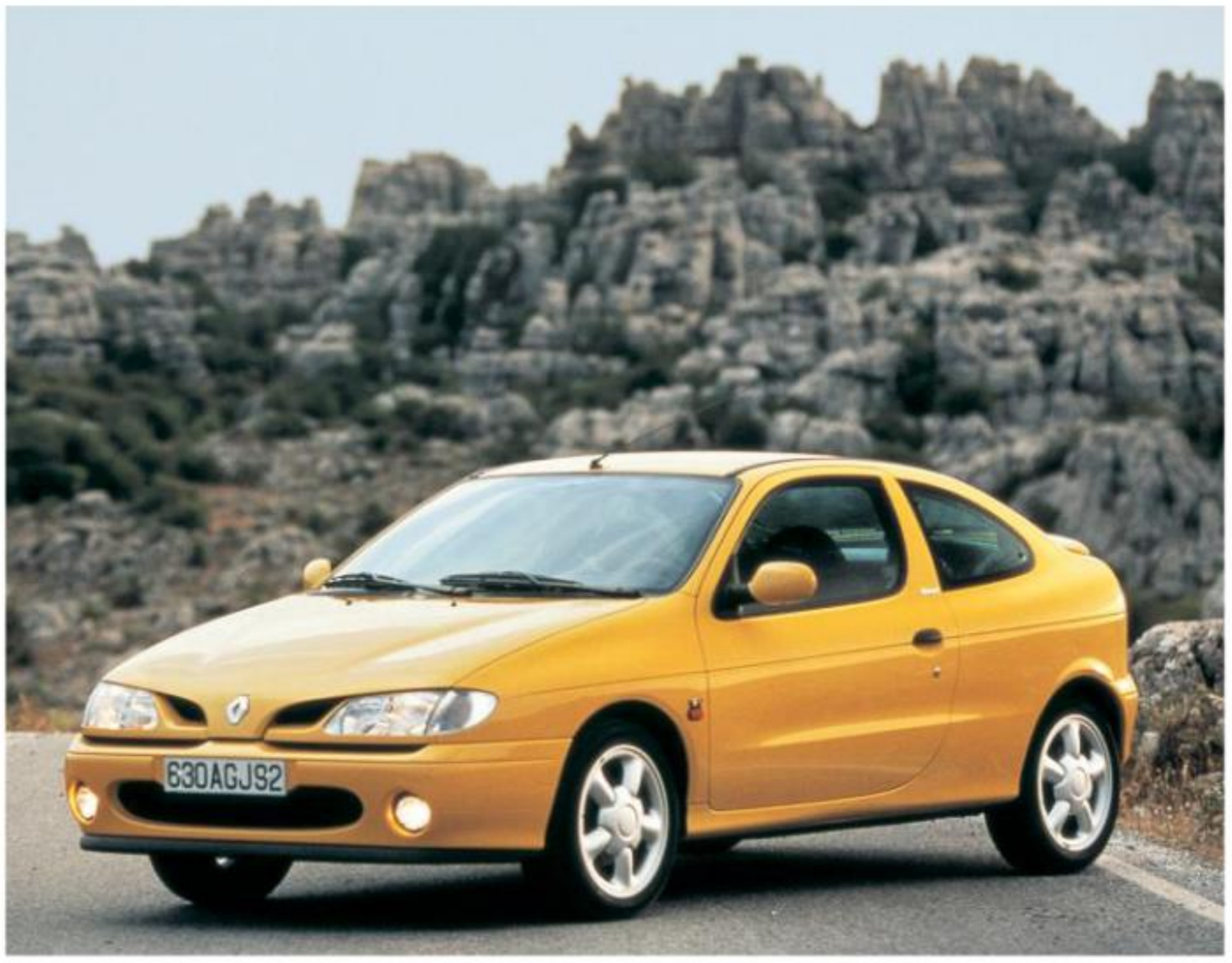


IL 1996 ENTRA NEL LISTINO DI RUOTECLASSICHE

Ventenni da curare

Come tutti gli anni, nel mese di gennaio il listino di Ruoteclassiche si arricchisce di nuovi modelli. Quest'anno è la volta del 1996, ossia delle auto che compiono 20 anni a partire da questo mese. Anche se le versioni di maggior pregio compaiono nei nostri listini già da tempo, sin dal superamento dei 10 anni d'età (cioè da quando sono usciti dalle quotazioni di Quattroruote). Tra le new entry troviamo comunque modelli che potrebbero attirare il collezionista di youngtimer. Si tratta quasi sempre di auto di grande serie che però, a causa delle numerose tornate di "rottamazione di Stato" che si sono succedute negli anni, sono praticamente scomparse dalla circolazione. Chi si imbatte in un esemplare in buono stato di conservazione, se decide di salvarlo, probabilmente fa un affare.

I "consigli per gli acquisti" di miglior prospettiva nel lungo periodo comprendo-



LE MIGLIORI DEL 1996



BMW SERIE 5 (E39)
€ 3000-6000
Le versioni più potenti già sono entrate nel mirino dei collezionisti. Ora tocca agli allestimenti normali.



FIAT MAREA W. 2.0 20V
€ 1500
La "media" Fiat è quasi scomparsa dalle strade. Puntare su una 5 cilindri familiare potrebbe essere vincente!



FORD KA
€ 1000
Meccanica tradizionale, stile innovativo. Un giorno la Ka sarà da conservare. Meglio trovarla subito, a poca spesa.



MINI
€ 3000-5000
Nel 1996 debutta l'ultima versione della Mini classica sotto l'egida della BMW. La produzione finirà nel 2000.



PEUGEOT 106 GTI 1.6 16V
€ 2000
Grinta e prestazioni per la più piccola delle Peugeot anni Ottanta. Alternativa alle 205 GTI, si rivaluterà.



ROVER TOURER
€ 1000
Ultima rappresentante delle eleganti giardinette inglesi, fa ancora la sua bella scena, ma solo se è perfetta.



VOLKSWAGEN POLO HARLEKIN € 1500
Un collage di colori che desta sensazione. Sembra riparata dal rottamaio, ma è una curiosità.



VW PASSAT IV SERIE
€ 1500
Da scegliere le raffinate, ma successive, versioni con motori VR5 di 2,3 litri (150 CV) o V6 di 2,8 litri (193 CV).



Sarà classica
La Classe E station wagon (serie S210) compie 20 anni: è da cercare nelle versioni a benzina, meglio con motori a 6 cilindri. Nella pagina accanto, la Renault Mégane Coach, cui si affianca nel corso del 1996 la Cabriolet.

no diversi modelli che oggi hanno raggiunto un valore minimo, ma che in un futuro potrebbero rivelarsi un buon investimento. Per esempio, tra le auto di produzione nazionale, le Alfa Romeo 155 di seconda generazione, con motore dotato di monoblocco in ghisa di origine Fiat (al posto della più consona, per la Casa del Biscione, lega leggera): 1.6 16V e 1.8 16V, propulsori che conservano comunque peculiarità da vera Alfa (testata bialbero e doppia accensione).

Per quanto riguarda le Fiat, la Marea (la più interessante da ricercare è sicuramente la 2.0 20V, in dotazione tra l'altro anche alle forze dell'ordine). Tra le curiosità, le Bravo-Brava con cambio automatico, le serie speciali Fiat Cinquecento Soleil e Punto Team. Chi volesse trovare una Lancia all'esordio nel 1996, potrebbe invece puntare sulla seconda serie delle k, un modello che aveva debuttato nel 1994, ma che dopo due anni necessitava già di un importante aggiustamento qualitativo.

Volgendo lo sguardo alla produzione estera, possono risultare di qualche interesse la Serie 5 di BMW (E39), la Ford Mondeo seconda serie, la Volkswagen Passat di quarta generazione (sicuramente una delle più riuscite), l'Audi A6 (serie C5), la Chrysler Voyager seconda serie, la Renault Mégane Coach (cioè coupé) e Cabriolet, le Mercedes-Benz Classe E SW (S210), le Volvo S40 e V40.

Chi volesse puntare su un'utilitaria dal sicuro avvenire, potrebbe scegliere una delle prime Ford Ka, un'auto dalla forte personalità stilistica (fu il primo esempio dello stile "Edge" della marca di Colonia), che conobbe un grande successo sul mercato, in particolare in Italia. Dotata di una meccanica molto tradizionale e robusta, non riserva sorprese a chi si accinge a usarla come "classica" da tutti i giorni. Anche per i ricambi nessun problema di reperibilità.

Tra le curiosità del 1996 occorre infine segnalare la Volkswagen Polo Harlekin, con la carrozzeria patchwork: all'epoca venne giudicata una stranezza, oggi pure, domani... chissà!

Marco Di Pietro

QUOTAZIONI INTERNAZIONALI

EUROPA DISUNITA

Unione europea? Nossignori, verrebbe da dire osservando quanto differiscono i valori di mercato delle auto storiche tra le varie nazioni del continente. Il Paese con i prezzi più alti è la Svizzera, seguita a ruota dalla Germania; al terzo posto si piazza la Francia (assieme ai Paesi di area francofona). Italia e Spagna sono i fanalini di coda in questa graduatoria. Questo è il risultato di un'indagine svolta da Ruoteclassiche esaminando le quotazioni dei listini riportati sulla stampa specializzata internazionale e spulciando gli annunci sul web e sulle riviste. Tale difformità alimenta gli scambi internazionali: in Italia si viene a comprare, in Germania si va a vendere. Qualche esempio? Una Citroën 11 BL Traction Avant (foto sotto) del dopoguerra vale 11.000 euro in Italia, supera i 15.000 per gli acquirenti transalpini e raggiunge i 18.000 in Germania; una BMW 2002 Tii (foto in basso), quotata da Ruoteclassiche 14.000 euro, tocca i 23.000 in Germania, mentre in Francia si attesta sui 20.000.





EVENTI

TRITTICO PER GOODING & CO.

Definito il calendario delle vendite all'incanto della Casa d'aste Gooding & Co., che ricalca gli appuntamenti dello scorso anno. La seduta iniziale è quella che tradizionalmente si svolge a fine gennaio in Arizona, a Scottsdale: si terrà nei giorni 29 e 30. A marzo, il giorno 11, invece si svolgerà l'appuntamento di Amelia Island, mentre dopo ferragosto, il 20 e 21, il gran circo delle vendite all'incanto si trasferirà a Pebble Beach, in contemporanea con il concorso d'eleganza più prestigioso d'America. *(www.goodingco.com)*



BONHAMS E ARTCURIAL A PARIGI

La lista delle vetture in vendita durante il Salone di Retromobile a Parigi a inizio febbraio mette i brividi: Bonhams (la cui seduta all'incanto si svolgerà il 4 febbraio al Grand Palais) punterà soprattutto sulle supercar youngtimer: saranno infatti proposte una Porsche Carrera GT (con stima d'asta di 1 milione di euro), una Mercedes-Benz CLK-GTR (2 milioni) e una Ferrari F40 (fino a 1,1 milioni). Non mancheranno, ovviamente, le storiche d'eccezione: per una Ferrari 275 GTB immacolata e fresca di restauro si pensa di realizzare 3,5 milioni di euro, mentre per un'Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato "coda tonda" gli esperti della Casa d'aste ipotizzano di raggiungere gli 800.000 euro. Se così fosse, sarebbe la più alta valutazione mai raggiunta da una SZ in un'asta pubblica. Artcurial terrà la propria vendita nei due giorni seguenti, il 5 e 6 febbraio. Tra le "chicche" una Ferrari 335 S appartenuta alla collezione del francese Pierre Bardinon e la Testarossa Spider (vedere Ruoteclassiche dicembre 2015) realizzata per l'avvocato Gianni Agnelli. *(www.bonhams.com e www.artcurial.com)*



QUOTAZIONI

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 restaurabili, con modeste possibilità di recupero di parti meccaniche e di carrozzeria.*

IL PREZZO DI RUOTECLASSICHE

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

GUIDA ALLE QUOTAZIONI

Le nostre stime costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra una vettura storica e per le società assicuratrici. Esse coprono un arco di tempo che va dal 1918 al 2005, 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 & Compro", 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	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	●	↑
ABARTH ITALIA					
500 BERLINA	479	1957-63	10,0	20,0	30,0
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	20,0	40,0	60,0
595	594	1963-71	13,0	25,0	35,0
595 SS	594	1964-71	15,0	30,0	45,0
695	690	1964-71	13,0	25,0	35,0
695 SS	690	1964-71	16,0	32,0	48,0
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	18,0	35,0	50,0
750 BERLINA	747	1955-61	10,0	20,0	30,0
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	30,0	60,0	90,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	40,0	80,0	120,0
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	45,0	90,0	135,0
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	40,0	80,0	120,0
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	35,0	70,0	105,0
MONOMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	40,0	80,0	120,0
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 COUPÉ	982	1964-68	10,0	20,0	30,0
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	10,0	20,0	30,0
OT 1300/124	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 PROTO TIPO	1280	1965-68	50,0	100,0	150,0
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	13,0	25,0	35,0
OTSS 1000 COUPÉ	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 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	15,0	30,0	45,0
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	18,0	35,0	50,0
2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	15,0	30,0	45,0
2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	15,0	30,0	45,0
1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	60,0	120,0	180,0
2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	75,0	150,0	225,0
AC GRAN BRETAGNA					
2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	13,0	25,0	35,0
2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	15,0	30,0	40,0
ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	30,0	60,0	90,0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	45,0	90,0	130,0
ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	23,0	45,0	65,0
ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	25,0	50,0	75,0
ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	33,0	65,0	100,0
COBRA 260	4261	1962-63	200,0	400,0	600,0
COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	350,0	700,0	1.050,0
COBRA 427	6997	1964-68	300,0	600,0	900,0
COBRA MK IV	4942	1983-97	60,0	120,0	180,0
COBRA 212 SIC V8/MK IV CRS	3506-4942	1999-00	60,0	120,0	180,0
428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989	1967-73	20,0	40,0	60,0
3000 ME	2994	1979-84	8,0	15,0	22,0
SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-05	60,0	120,0	180,0
COBRA V8 427	6997	2004-05	70,0	140,0	210,0
ACM ITALIA					
10.1 ENDURO/OFF 4WD	1588-1595	1988-93	0,5	1,0	1,5
ACMA FRANCIA					
VESPA 400	393	1958-64	4,5	9,0	13,5
ALFA ROMEO ITALIA					
RL N/S	2916-2994	1922-25	100,0	200,0	300,0
RL TURISMO	2994	1925-27	90,0	180,0	270,0
RLSS	2994	1925-27	150,0	300,0	450,0
RM N/S/U	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	300,0	600,0	900,0
6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	250,0	500,0	750,0
6C 1750 SPORT	1752	1929-33	150,0	300,0	450,0
6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	75,0	150,0	225,0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	150,0	300,0	450,0
6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	600,0	1.200,0	1.800,0
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	300,0	600,0	900,0
8C 2300	2336	1932-34	1.250,0	2.500,0	3.500,0
6C 2300 TURISMO/B LUNGO	2309	1934-39	75,0	150,0	220,0
6C 2300 GRAN TURISMO/B CORTO	2309	1934-39	125,0	250,0	375,0
6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	175,0	350,0	500,0
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	350,0	700,0	1.050,0
8C 2900A	2905	1936	1.250,0	2.500,0	3.500,0
8C 2900B	2905	1937-39	1.750,0	3.500,0	5.000,0
6C 2500 TURISMO 5 POSTI/7 POSTI	2443	1939-50	60,0	120,0	180,0
6C 2500 SPORT	2443	1939-51	50,0	100,0	150,0
6C 2500 SPORT COUPÉ	2443	1939-50	150,0	300,0	450,0
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2443	1939-51	130,0	260,0	390,0
6C 2500 SPORT/GT	2443	1950-53	60,0	120,0	180,0
6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO	2443	1947-51	85,0	170,0	255,0
6C 2500 SS COUPÉ	2443	1939-51	200,0	400,0	600,0
6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1939-51	200,0	400,0	600,0
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443	1949-51	250,0	500,0	750,0
6C 2500 COLONIALE	2443	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 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	75,0	150,0	225,0
1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	65,0	130,0	195,0
1900 SS	1975	1954-55	75,0	150,0	225,0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	50,0	100,0	150,0
AR 51 «MATTA»	1884	1951-53	12,5	25,0	35,0
DAUPHINE	845	1960-64	1,8	3,5	5,0
GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	7,5	15,0	22,5
GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	7,0	14,0	21,0
GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	6,5	13,0	19,5
GIULIETTA TI I SERIE	1290	1957-59	8,5	17,0	25,5
GIULIETTA TI II SERIE	1290	1959-61	8,0	16,0	24,0
GIULIETTA TI III SERIE	1290	1961-65	7,5	15,0	22,5
GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	22,5	45,0	67,5
GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	20,0	40,0	60,0
GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	19,0	38,0	57,0
GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35,0	70,0	105,0
GIULIETTA S.V. I SERIE «CONFORT»	1290	1958	30,0	60,0	90,0
GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	27,5	55,0	82,5
1300 SPRINT	1290	1963-65	17,5	35,0	52,5
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	40,0	80,0	120,0
GIULIETTA SZ	1290	1958-61	125,0	250,0	375,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	150,0	300,0	450,0
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	30,0	60,0	90,0
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	27,5	55,0	80,0
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	25,0	50,0	75,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35,0	70,0	100,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	32,5	65,0	100,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	30,0	60,0	90,0
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	20,0	40,0	60,0
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	40,0	80,0	120,0
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	23,0	45,0	65,0
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30,0	60,0	90,0
GIULIA TZ	1570	1963-65	250,0	500,0	750,0
GIULIA TZ2	1570	1964-65	600,0	1.200,0	1.800,0
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	6,0	12,0	18,0
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	5,0	10,0	15,0
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	20,0	40,0	60,0
GIULIA 1300	1290	1964-71	4,0	8,0	12,0
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	3,5	7,0	10,0
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	3,3	6,5	10,0
GIULIA SUPER	1570	1965-72	5,0	10,0	15,0
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	3,5	7,0	10,0
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	3,0	6,0	9,0
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	3,5	7,0	10,0
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	2,8	5,5	8,0
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	3,0	6,0	9,0
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	2,0	4,0	6,0
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	9,0	18,0	27,0
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	11,0	22,0	33,0
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	6,0	12,0	18,0
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	12,0	24,0	36,0
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	5,0	10,0	15,0
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	6,0	12,0	18,0
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	14,0	28,0	42,0
GIULIA GTA 1600	1570	1965-69	90,0	180,0	270,0
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	75,0	150,0	225,0
GTAM	1995	1970-71	125,0	250,0	375,0
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	17,5	35,0	50,0
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	12,0	24,0	36,0
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	20,0	40,0	60,0
2000	1975	1958-62	6,0	12,0	18,0
2600	2584	1962-69	7,5	15,0	22,0
2600 DE LUXE (OSI)	2584	1965-67	10,0	20,0	30,0
2000 SPRINT	1975	1960-62	11,0	22,0	33,0
2600 SPRINT	2584	1962-66	15,0	30,0	45,0
2600 SZ	2584	1965-68	75,0	150,0	220,0
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	22,5	45,0	67,5
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	27,5	55,0	82,5
33 STRADALE	1995	1967-69	750,0	1.500,0	2.250,0
1750	1779	1968-72	4,0	8,0	12,0
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	12,5	25,0	35,0
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	11,5	23,0	33,0
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	11,0	22,0	33,0
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	8,5	17,0	25,0
2000 BERLINA	1962	1971-77	5,0	10,0	15,0
2000 GTV	1962	1971-76	12,5	25,0	35,0
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	9,0	18,0	27,0
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	10,0	20,0	30,0
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	6,0	12,0	18,0
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	5,0	10,0	15,0
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	5,5	11,0	16,5
SPIDER 1.6	1570	1975-82	5,5	11,0	16,5
SPIDER 1.6	1570	1983-90	4,0	8,0	12,0
SPIDER 1.6	1570	1990-93	5,5	11,0	16,5
SPIDER 2.0	1962	1983-90	4,5	9,0	13,5
SPIDER 2.0	1962	1990-94	6,5	13,0	19,5
SPIDER 2.0 Q.V.	1962	1986-90	5,5	11,0	16,5
MONTREAL	2597	1970-77	20,0	40,0	60,0
ALFASUD (TUTTI I MODELLI)	1186-1490	1972-84	1,3	2,5	3,5
ALFASUD TI	1186-1490	1973-84	2,0	4,0	6,0
ALFASUD TI Q.V.	1490	1982-84	2,3	4,5	6,5
ALFASUD GIARDINETTA	1186	1975-77	1,5	3,0	4,5
ALFASUD SPRINT 1.3/1.3 VELOCE	1286-1351	1976-82	2,0	4,0	6,0
ALFASUD SPRINT 1.5/1.5 VELOCE	1490	1978-83	2,0	4,0	6,0
SPRINT 1.3/1.5	1351-1490	1983-89	2,0	4,0	6,0
SPRINT Q.V.	1490-1712	1983-89	2,5	5,0	7,5
ALFETTA	1779	1972-75	5,0	10,0	15,0
ALFETTA 1.6	1570	1975-77	3,0	6,0	9,0
ALFETTA 1.6	1570	1977-81	2,5	5,0	7,5
ALFETTA 1.8	1779	1975-81	4,0	8,0	12,0
ALFETTA 2000	1962	1977-78	2,8	5,5	8,5
ALFETTA 2000 L	1962	1978-81	3,0	6,0	9,0
ALFETTA 2000 L AMERICA	1962	1981	3,3	6,5	10,0
ALFETTA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	2,0	4,0	6,0
ALFETTA 2.0	1962	1982-84	2,5	5,0	7,5
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-84	3,0	6,0	9,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
ALFETTA 2.0 CEM	1962	1983	3,5	7,0	10,0
ALFETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1979-84	1,5	3,0	4,5
ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2392	1983-84	1,5	3,0	4,5
ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	4,0	8,0	12,0
ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	3,8	7,5	11,5
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	4,0	8,0	12,0
ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	13,0	25,0	35,0
ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	3,5	7,0	10,0
GTV 2.0	1962	1983-87	3,5	7,0	10,0
ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	4,5	9,0	13,0
ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	5,0	10,0	15,0
GTV 2.5	2492	1983-87	5,0	10,0	15,0
GIULIETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1357-1962	1977-85	1,5	3,0	4,5
GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	2,0	4,0	6,0
GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	7,5	15,0	22,0
GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1,0	2,0	3,0
ALFA 6	2492	1979-83	3,0	6,0	9,0
ALFA 6 2.0	1997	1983-86	2,5	5,0	7,5
ALFA 6 2.5 Q. ORO	2492	1983-86	3,0	6,0	9,0
ALFA 6 2.5 TURBODIESEL	2494	1983-86	1,5	3,0	4,5
ARNA L/SL/TI	1186-1490	1984-86	0,5	1,0	1,5
33 1.3 /L.S/1.5 4X4 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	0,8	1,5	2,0
33 Q. VERDE	1490	1984-86	1,3	2,5	3,5
33 1.5 GIARDINETTA	1490	1984-87	0,8	1,5	2,3
33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	1,0	2,0	3,0
33 1.7/1.7 IE	1712	1986-89	0,8	1,5	2,3
33 1.7 Q.V.	1712	1986-90	1,3	2,5	3,5
33 1.3 S/1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	0,5	1,0	1,5
33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	0,8	1,5	2,3
33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	1,0	2,0	3,0
33 1.8 TD	1779	1986-89	0,5	1,0	1,5
33 1.8 TD GIARDINETTA	1779	1986-87	0,5	1,0	1,5
33 1.8 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	0,5	1,0	1,5
NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1990-94	0,5	1,0	1,5
NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1990-94	0,5	1,0	1,5
NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	0,4	0,8	1,5
NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER S. W.	1779	1990-94	0,4	0,8	1,5
NUOVA 33 1.7 IE	1712	1990-94	0,5	1,0	1,5
NUOVA 33 1.7 IE SPORT WAGON	1712	1990-94	0,5	1,0	1,5
NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-94	0,8	1,5	2,3
NUOVA 33 1.3 LE. SPORT W. 4X4	1351	1992-94	0,8	1,5	2,3
NUOVA 33 1.7 LE. SPORT W. 4X4	1712	1990-94	0,8	1,5	2,5
NUOVA 33 1.7 LE. PERMANENT 4/Q4	1712	1991-94	1,0	2,0	3,0
NUOVA 33 1.7 LE. PERM. 4 S.W./Q4 S.W.	1712	1991-94	1,3	2,5	3,5
NUOVA 33 1.7 LE. 16V Q.V.	1712	1990-94	1,0	2,0	3,0
NUOVA 33 1.7 LE. 16V Q.V. S.W.	1712	1990-94	1,0	2,0	3,0
NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351	1992-94	0,8	1,5	2,3
ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1779	1985-91	2,0	4,0	6,0
ALFA 75 2.0	1962	1985-89	2,5	5,0	7,5
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	3,0	6,0	9,0
ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	2,5	4,5	6,5
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962	1991-92	3,5	7,0	10,0
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	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	1762	1987-88	7,5	15,0	22,5
ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	1,3	2,5	3,8
ALFA 75 2.4 TD	2393	1988-92	1,3	2,5	3,8
ALFA 90 1.8/2.0/2.0 V6	1779-1996	1984-87	1,5	3,0	4,5
ALFA 90 Q. ORO	2492	1984-87	2,0	4,0	6,0
ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	0,8	1,5	2,3
164 TWIN SPARK	1962	1987-96	0,5	1,0	1,5
164 3.0 V6	2959	1987-96	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	1987-96	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 1.7/1.8/2.0	1748-1995	1992-96	0,5	1,0	1,5
155 2.0 16V TWIN SPARK	1970	1995-96	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 1.9/2.5 TD	1929-2499	1993-96	0,5	1,0	1,5
GTV 1.8/2.0 TWIN SPARK	1747-1970	1994-02	1,0	2,0	3,0
GTV 2.0 V6 TURBO/3.0 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 1.8/2.0 TWIN SPARK	1747-1970	1994-02	1,5	3,0	4,5
SPIDER 2.0 V6 TURBO/3.0 V6/V6 24V	1996-2959	1995-02	1,8	3,5	5,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
SPIDER II SERIE 2.0 TS	1970	2003-04	1,8	3,5	5,0
SPIDER II SERIE 2.0 JTS	1970	2003-04	2,0	4,0	6,0
SPIDER II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2,5	5,0	7,5
145 1.3/1.6	1351-1596	1994-96	0,5	1,0	1,5
145 1.7 16V	1712	1994-96	0,8	1,5	2,3
145 QUADRIFOGLIO 2.0 T. SPARK	1970	1995-01	1,3	2,5	3,5
145 1.9 TD	1929	1994-96	0,5	1,0	1,5
146 1.3/1.6	1351-1596	1994-96	0,5	1,0	1,5
146 1.7 16V	1712	1994-96	0,8	1,5	2,3
146 T 2.0 T. SPARK	1970	1995-99	1,0	2,0	3,0
146 1.9 TD	1929	1994-96	0,5	1,0	1,5
156 GTA	3179	2001-05	5,5	11,0	16,5
156 GTA SELESPEED	3179	2001-05	6,0	12,0	18,0
156 GTA SPORTWAGON	3179	2001-05	5,0	10,0	15,0
156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179	2001-05	5,5	11,0	16,5
166 2.0 V6 TURBO	1996	1999-00	1,0	2,0	3,0
166 2.5 V6 24V	2492	1998-03	0,8	1,5	2,3
166 3.0 V6 24V	2959	1998-03	1,0	2,0	3,0
166 II SERIE 2.5 V6 24V	2492	2003-05	1,3	2,5	3,8
166 II SERIE 3.0 V6 24V	2959	2003-05	1,5	3,0	4,5
166 II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-05	1,8	3,5	5,0
147 2.0 TWIN SPARK I/II SERIE	1969	2000-05	1,0	2,0	3,0
147 GTA/GTA SELESPEED	3179	2002-05	5,5	11,0	16,5
GT 2.0 JTS	1970	2003-05	1,5	3,0	4,5
GT 3.2 V6 24V	3179	2003-05	2,3	4,5	6,5
BRERA 2.2 JTS	2198	2005	2,0	4,0	6,0
BRERA 3.2 V6	3195	2005	2,5	5,0	7,5
156 2.0 JTS	1970	2002-03	0,8	1,5	2,3
156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	0,8	1,5	2,3
156 2.0 JTS (II SERIE)	1970	2003-05	0,7	1,5	2,2
156 2.5 V6 24V (II SERIE)	2492	2003-05	0,7	1,5	2,2
156 1.9 JTD CROSSWAGON	1910	2004-05	1,3	2,5	3,5
156 2.0 JTS SPORTWAGON	1970	2000-03	1,0	2,0	3,0
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON	2492	2000-03	1,0	2,0	3,0
156 2.0 JTS SPORTWAGON (II S.)	1970	2003-05	1,0	2,0	3,0
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492	2003-05	1,0	2,0	3,0
159 3.2 V6	3195	2005	1,5	3,0	4,5

ALLARD GRAN BRETAGNA

J2 ROADSTER	3917	1946-51	50,0	100,0	150,0

ALPINA-BMW GERMANIA

B5 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2000-05	2,5	5,0	7,5
B5 3.3 COUPÉ	3300	2000-05	3,8	7,5	11,0
B5 3.3 CABRIOLET	3300	2001-05	5,0	10,0	15,0
B10 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2002	3,5	7,0	10,5
B10 4.8 V8 BERLINA/TOURING	4837	2002	4,0	8,0	12,0
B10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2000-01	3,0	6,0	9,0
D10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2001-02	2,5	5,0	7,5
B7 4.4 V8	4398	2004-05	5,0	10,0	15,0
ROADSTERS	3346	2003-05	6,0	12,0	18,0
B5 4.4 V8 BERLINA/TOURING	4398	2005	4,0	8,0	12,0

ALPINE RENAULT FRANCIA

A106 NORMALE	747	1955-60	8,5	17,0	25,0
A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	11,0	22,0	33,0
A106 BERLINETTA	747	1961	10,0	20,0	30,0
A106 CABRIOLET	747	1958-60	10,0	20,0	30,0
A108 BERLINETTA	845	1958-65	10,0	20,0	30,0
A108 BERLINETTA	904	1958-63	10,0	20,0	30,0
A108 BERLINETTA	998	1958-65	10,0	20,0	30,0
A108 CABRIOLET	845	1960-64	10,0	20,0	30,0
A108 COUPÉ	998	1960	9,0	18,0	27,0
A108 2+2	845	1961-64	8,5	17,0	25,0
A108 2+2	904	1961-63	8,5	17,0	25,0
A110 COUPÉ (51 CV)	956	1963-64	12,5	25,0	37,0
A110 BERLINETTA (55 CV)	956	1963-65	12,5	25,0	37,0
A110 CABRIOLET (51 CV)	956	1963-64	11,0	22,0	33,0
A110 GT4 (51 CV)	956	1963	10,0	20,0	30,0
A110 BERLINETTA (66 CV)	956	1963-64	15,0	30,0	45,0
A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	15,0	30,0	45,0
A110 CABRIOLET	1108	1964-69	12,5	25,0	37,0
A110 GT4	1108	1964-69	10,0	20,0	30,0
A110 CABRIOLET	1289	1966-69	14,0	28,0	42,0
A110 BERLINETTA	1289	1966-69	20,0	40,0	60,0
A110 GT4	1289	1966-69	12,5	25,0	37,0
A110 CABRIOLET SUPER	1289	1967-69	15,0	30,0	45,0
A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	20,0	40,0	60,0
A110 GT4 SUPER	1289	1967-69	12,5	25,0	37,0
A110 BERLINETTA	1470	1967-68	20,0	40,0	60,0
A110 1300 G	1255	1970-71	25,0	50,0	75,0
A110 1600	1565	1968-73	22,5	45,0	65,0
A110 1600 S	1565	1970-73	30,0	60,0	90,0
A110 1600 SC/SI	1605	1974-75	30,0	60,0	90,0
A110 1600 SX	1647	1976-77	25,0	50,0	75,0
A310 1600	1647	1971-76	7,5	15,0	22,5

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
A310 V6	2664	1976-84	9,0	**18,0**	27,0
V6 GT	2849	1985-90	4,0	**8,0**	12,0
V6 TURBO	2458	1985-91	5,0	**10,0**	15,0
A610 TURBO	2975	1991-95	6,0	**12,0**	18,0

ALVIS GRAN BRETAGNA

ABERLINA	2993	1950-54	12,5	**25,0**	35,0
TA DROP HEAD	2993	1950-54	17,5	**35,0**	50,0
TB DROP HEAD	2993	1951-52	17,5	**35,0**	50,0
TC BERLINA	2993	1954-58	15,0	**30,0**	45,0
TC DROP HEAD	2993	1954-56	20,0	**40,0**	60,0
TD BERLINA	2993	1958-63	15,0	**30,0**	45,0
TD DROP HEAD	2993	1958-63	20,0	**40,0**	60,0
TE BERLINA	2993	1963-65	15,0	**30,0**	45,0
TE DROP HEAD	2993	1963-65	20,0	**40,0**	60,0
TF BERLINA	2993	1965-67	15,0	**30,0**	45,0
TF DROP HEAD	2993	1965-67	20,0	**40,0**	60,0

AMPHICAR GERMANIA

770	1147	1961-65	20,0	**40,0**	60,0

ANSALDO ITALIA

4C TORPEDO	1847	1923-26	17,5	**35,0**	50,0
4F TORPEDO	1847	1926-28	17,5	**35,0**	50,0
Z2 BERLINA	3500	1929-32	35,0	**70,0**	100,0

ARMSTRONG SIDDELEY GRAN BRETAGNA

30	4960	1919-32	17,5	**35,0**	50,0
18/18 MK II	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	1927-30	10,0	**20,0**	30,0
20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	12,5	**25,0**	35,0
12	1236-1434	1928-31	9,0	**18,0**	27,0
NEW 20	3190	1932	12,5	**25,0**	35,0
SPECIAL	4960	1932-39	20,0	**40,0**	60,0
17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	10,0	**20,0**	30,0
12/14	1666	1936-37	9,0	**18,0**	27,0
20/25	3670	1937	12,5	**25,0**	35,0
16 SIX	1990	1939	10,0	**20,0**	30,0
20	2783	1939	12,5	**25,0**	35,0
16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	7,5	**15,0**	20,0
16 HURRICANE	1991	1945-49	10,0	**20,0**	30,0
18 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	3435	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

ARO ROMANIA

M461C	2512	1971-76	1,0	**2,0**	3,0
SERIE 240	2495-3119	1972-96	0,8	**1,5**	2,3
10	1289-1870	1980-00	0,5	**1,0**	1,5

ASA ITALIA

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

ASIA MOTORS COREA DEL SUD

ROCSTA (TUTTI I MODELLI)	1789-2184	1990-96	0,5	**1,0**	1,5

ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA

1,5 LITRE OHC	1495	1927-32	40,0	**80,0**	120,0
INTERNATIONAL	1495	1927-32	75,0	**150,0**	220,0
LE MANS	1495	1932-33	75,0	**150,0**	220,0
ULSTER	1495	1934-36	75,0	**150,0**	220,0
MK II ROADSTER	1495	1934-36	40,0	**80,0**	120,0
2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	32,5	**65,0**	100,0
2 LITRE (DBI)	1970	1948-50	32,5	**65,0**	100,0
DB2 COUPÉ	2580	1950-53	45,0	**90,0**	130,0
DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	60,0	**120,0**	180,0
DB2/4 MK2-MK3 COUPÉ	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 COUPÉ	3670	1958-63	125,0	**250,0**	375,0
DB4 CABRIOLET	3670	1958-63	150,0	**300,0**	450,0
DB4 GT	3670	1959-61	225,0	**450,0**	675,0
DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	1.500,0	**3.000,0**	4.500,0
DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995	1963-65	175,0	**350,0**	525,0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	200,0	**400,0**	600,0
DB6 COUPÉ/VANTAGE	3995	1965-69	100,0	**200,0**	300,0
DB6 MK2 COUPÉ	3995	1969-70	85,0	**170,0**	255,0
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	150,0	**300,0**	450,0
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

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
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	17,5	**35,0**	52,5
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-97	22,5	**45,0**	67,0
VOLANTE 2+2	5340	1991-99	22,5	**45,0**	67,0
LWB VOLANTE	5340	1997-99	22,5	**45,0**	67,5
VANTAGE	5340	1993-00	20,0	**40,0**	60,0
VANTAGE 600	5340	1998-99	21,5	**43,0**	64,5
VANTAGE LE MANS	5341	1999	23,5	**47,0**	70,5
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	5935	1999-03	15,0	**30,0**	45,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	2000-03	17,0	**34,0**	50,0
DB7 GT	5935	2003	16,5	**33,0**	50,0
VANQUISH	5935	2001-04	20,0	**40,0**	60,0
VANQUISH S	5935	2004-05	22,5	**45,0**	67,5
DB9	5935	2004-05	15,0	**30,0**	45,0
DB9 VOLANTE	5935	2004-05	17,5	**35,0**	52,0

ATS ITALIA

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

AUDI GERMANIA

AUDI/AUDI L (72 CV)	1696	1965-68	1,8	**3,5**	5,0
60/60 L	1496	1968-72	1,3	**2,5**	3,8
60 VARIANT	1496	1968-72	1,5	**3,0**	4,5
75 L/80 L	1696	1966-72	1,3	**2,5**	3,8
75/80 VARIANT	1696	1966-72	1,5	**3,0**	4,5
SUPER 90	1770	1966-71	1,8	**3,5**	5,3
50 (TUTTI I MODELLI)	1093	1975-80	0,8	**1,5**	2,3
80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	0,8	**1,5**	2,3
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	0,5	**1,0**	1,5
80 GTE/GLE II SERIE	1588	1976-81	1,0	**2,0**	3,0
80/80 Q./90 III S. (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	0,5	**1,0**	1,5
80 D/80 TD III SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	0,5	**1,0**	1,5
80/80 QUATTRO IV SERIE	1595-1984	1986-90	0,5	**1,0**	1,5
80/80 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	0,5	**1,0**	1,5
80 D/TD IV SERIE	1588-1896	1986-90	0,5	**1,0**	1,5
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	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/100 LS	1760	1968-71	1,3	**2,5**	3,8
100 COUPÉS	1871	1970-73	2,0	**4,0**	6,0
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	1,0	**2,0**	3,0
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	0,8	**1,5**	2,3
100 5D 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/TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	0,8	**1,5**	2,3
100 D/TD/TDI III SERIE	1986-2461	1982-90	0,5	**1,0**	1,5
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	0,8	**1,5**	2,3
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	1,0	**2,0**	3,0
100 AVANT D/TD/TDI	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 2,5 TDI IV SERIE	2461	1991-94	0,5	**1,0**	1,5
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-94	0,8	**1,5**	2,3
100 AVANT TDI II S.	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
COUPÉ/COUPÉ GT	1781-2226	1981-87	1,0	**2,0**	3,0
COUPÉ 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
COUPÉ 2.0 E	1984	1989-95	0,8	**1,5**	2,3
COUPÉ 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	1,0	**2,0**	3,0
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	1,0	**2,0**	3,0
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-94	1,3	**2,5**	3,5
COUPÉ 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771	1992-95	1,3	**2,5**	3,5
COUPÉ 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-93	1,5	**3,0**	4,5
80 2.0/2.3 V SERIE	1984-2309	1991-94	0,5	**1,0**	1,5
80 2.0/2.3 AVANT	1984-2309	1992-95	0,8	**1,5**	2,3
80 1.9 TD V SERIE	1896	1991-94	0,5	**1,0**	1,5

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
80 1.9 TD AVANT	1896	1992-95	0,7	**1,5**	2,2
80 2.6 - 2.8 E V6/QUATTRO V SERIE	2598-2771	1991-94	0,8	**1,5**	2,3
80 2.6 E V6/2.8 E V6 AVANT	2598-2771	1992-95	1,0	**2,0**	3,0
S2 2.2 20V TURBO QUATTRO	2226	1993-95	1,5	**3,0**	4,5
S2 AVANT	2226	1992-94	1,5	**3,0**	4,5
RS2 AVANT	2226	1993-96	7,5	**15,0**	22,0
CABRIO 1.8/2.0/2.3 20V/2.6 V6/2.8 V6	1781-2771	1991-00	2,0	**4,0**	6,0
COUPÉ 2.6/2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	1,0	**2,0**	3,0
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	0,5	**1,0**	1,5
100 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	0,8	**1,5**	2,3
100 2.2 TURBO 20V Q. S4/AVANT S4	2226	1991-94	0,8	**1,5**	2,3
100 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94	1,3	**2,5**	3,8
V8	2771-4172	1989-94	1,0	**2,0**	3,0
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO	1595-1781	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-00	0,8	**1,5**	2,3
A4 1.9 TDI	1896	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO AVANT	1595-1781	1995-96	0,7	**1,5**	2,2
A4 1.9 TDI AVANT	1896	1995-96	0,7	**1,5**	2,2
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT	2598-2771	1995-00	1,0	**2,0**	3,0
A4 CABRIOLET 1.8 T/2.4/3.0	1781-2976	2002-05	2,0	**4,0**	6,0
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	1,5	**3,0**	4,5
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-00	1,8	**3,5**	5,0
RS4 AVANT	2671	1999-00	6,0	**12,0**	18,0
A4 CABRIOLET 2.5 V6 TD	2496	2002-05	1,8	**3,5**	5,0
A6 1.8/2.0	1781-1984	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
A6 1.9 TDI/2.5 TDI	1896-2461	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
A6 1.8/2.0 AVANT	1781-1984	1994-96	0,7	**1,5**	2,2
A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
A6 2.8 V6 30V (II SERIE)	2771	1997-01	0,7	**1,5**	2,2
A6 1.9 TDI/2.5 TDI AVANT	1896-2461	1994-96	0,7	**1,5**	2,2
A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 30V AVANT	2771	1994-98	1,0	**2,0**	3,0
A6 2.8 V6 30V AVANT (II S.)	2771	1998-01	1,3	**2,5**	3,8
A6 4.2 V8 (II SERIE)	4172	1998-02	1,5	**3,0**	4,5
S6 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	1,3	**2,5**	4,0
S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	1,5	**3,0**	4,5
S6 4.2 V8 (II SERIE)	4172	1999-03	1,5	**3,0**	4,5
S6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-03	1,8	**3,5**	5,0
RS6 4.2 V8 QUATTRO (II S.)	4172-41720	2002-04	2,5	**5,0**	7,5
RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT (II S.)	4172	2002-04	3,0	**6,0**	9,0
A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1994-98	1,3	**2,5**	3,5
A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	1,8	**3,5**	5,3
A8 3.7/4.2 V8/QUATTRO	3697-4172	1994-98	1,5	**3,0**	4,5
A8 3.7/4.2 V8 40V/QUATTRO	3697-4172	1998-02	2,0	**4,0**	6,0
A8 6.0 W12 48V QUATTRO	5998	1999-02	2,5	**5,0**	7,5
A8 V8 3.7/4.2 QUATTRO (II S.)	3697-4172	2002-05	2,8	**5,5**	8,0
A8 3.0 V6 (II S.)	2976	2003-05	2,0	**4,0**	6,0
A8 4.0 TDI QUATTRO (II S.)	3936	2003-05	2,3	**4,5**	6,5
A8 6.0 W12 48V (II S.)	5998	2002-05	3,0	**6,0**	9,0
S8 4.2 V8 32V	4172	1996-98	2,0	**4,0**	6,0
S8 4.2 V8 40V	4172	1999-02	2,5	**5,0**	7,5
S8 5.2 V10 FSI (II SERIE)	5204	2005	3,0	**6,0**	9,0
A8 3.0 TDI QUATTRO (II S.)	2967	2003-05	2,0	**4,0**	6,0
A3 1.8 20V TURBO	1781	1996-02	0,8	**1,5**	2,3
A3 1.8 20V TURBO QUATTRO	1781	1998-02	1,0	**2,0**	3,0
S3	1781	1999-02	2,0	**4,0**	6,0
A3 3.2 V6 24V (II S.)	3189	2003-05	2,3	**4,5**	6,5
TT	1781	1998-05	2,5	**5,0**	7,5
TT QUATTRO	1781	1998-05	3,0	**6,0**	9,0
TT 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-05	3,5	**7,0**	10,5
TT ROADSTER	1781	1999-05	3,3	**6,5**	9,8
TT ROADSTER QUATTRO	1781	1999-05	3,8	**7,5**	11,0
ALLROAD 2.7 V6 30V	2671	2000-05	1,5	**3,0**	4,5
ALLROAD 4.2 V8 40V	4163	2002-05	2,0	**4,0**	6,0
A4 V6 3.0 30V (II SERIE)	2976	2001-04	1,3	**2,5**	3,5
S4 4.2 V8 40V (II SERIE)	4163	2002-04	1,8	**3,5**	5,0
S4 4.2 V8 40V AVANT (II S.)	4163	2002-04	1,7	**3,5**	5,2
S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V (II S.)	4163	2003-04	3,8	**7,5**	11,0
A4 3.2 V6 24V (III S.)	3123	2004-05	1,8	**3,5**	5,0
S4 4.2 V8 40V (III SERIE)	4163	2004-05	2,2	**4,5**	6,7
S4 4.2 V8 40V AVANT (III S.)	4163	2004-05	2,2	**4,5**	6,7
S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (III S.)	4163	2004-05	4,2	**8,5**	12,7
RS4 4.2 V8 FSI (III SERIE)	4163	2005	4,0	**8,0**	12,0
A6 3.2 V6 FSI (III SERIE)	3123	2004-05	1,7	**3,5**	5,2
A6 4.2 V8 40V (III S.)	4163	2004-05	2,0	**4,0**	6,0
A6 3.2 V6 FSI AVANT (III S.)	3123	2004-05	1,7	**3,5**	5,2
A6 4.2 V8 40V AVANT (III S.)	4163	2004-05	2,0	**4,0**	6,0
Q7 4.2 FSI	4163	2005	2,5	**5,0**	7,5
Q7 3.0 TDI QUATTRO	2967	2005	3,0	**6,0**	9,0

AUSTIN GRAN BRETAGNA

20	3601	1921-31	6,5	**13,0**	20,0
20 (II SERIE)	3400	1932-38	6,0	**12,0**	18,0
12	1661-1861	1921-35	4,5	**9,0**	13,5
12 (6 CILINDRI)	1496	1930-36	4,8	**9,5**	14,0
12 (6 CILINDRI) II SERIE	1535	1938-47	4,8	**9,5**	14,0

Modello	cm3	Anni	Euro x 000		
10/4	1125	1932-36	4,0	8,0	12,0
12/4	1535	1932-36	4,3	8,5	13,0
15.9	1711	1935-37	4,3	8,5	13,0
14	1711	1937-39	4,3	8,5	13,0
SEVEN TORPEDO	747	1922-39	5,0	10,0	15,0
SEVEN SPIDER	747	1922-39	5,0	10,0	15,0
SEVEN BERLINA	747	1922-39	4,5	9,0	13,5
BIG SEVEN	900	1937-40	3,5	7,0	11,0
16	2249	1932-36	5,0	10,0	15,0
16 (I SERIE)	2199	1945-49	4,0	8,0	12,0
18	2510	1938-39	5,0	10,0	15,0
28	4016	1938-40	7,5	15,0	22,5
EIGHT TOURER	900	1939-47	4,0	8,0	12,0
EIGHT BERLINA	900	1939-47	3,5	7,0	11,0
TEN	1125	1939-47	3,5	7,0	11,0
A40 DORSET	1199	1947	2,5	5,0	7,5
A40 DEVON	1199	1947-52	2,5	5,0	7,5
A40 SPORTS TOURER	1199	1950-53	3,3	6,5	10,0
A40 SOMERSET	1199	1952-54	2,5	5,0	7,5
A40 CAMBRIDGE	1199	1954-57	2,0	4,0	6,0
A40 SOMERSET DHC	1199	1950-53	3,0	6,0	9,0
A90 WESTMINSTER	2639	1954-56	2,5	5,0	7,5
A90 ATLANTIC (FHC)	2660	1949-52	3,0	6,0	9,0
A90 ATLANTIC (DHC)	2660	1949-52	3,5	7,0	11,0
A95	2639	1956-59	2,5	5,0	7,5
A99	2912	1959-61	2,5	5,0	7,5
A105	2639	1956-59	2,5	5,0	7,5
A105 VANDEN PLAS	2639	1958-59	3,0	6,0	9,0
A110/A110 MK II	2912	1961-68	2,5	5,0	7,5
CHAMP	2838	1952-57	4,5	9,0	13,5
A30	803	1951-56	2,0	4,0	6,0
A30 COUNTRYMAN	803	1954-56	2,3	4,5	7,0
A35	948	1956-62	2,3	4,5	7,0
A35 COUNTRYMAN	948	1956-62	2,5	5,0	7,5
A50 CAMBRIDGE	1489	1954-57	2,0	4,0	6,0
A55 CAMBRIDGE/MK II/MK II EST.	1489	1957-61	2,0	4,0	6,0
A60 CAMBRIDGE ESTATE (P. FARINA)	1622	1961-69	2,3	4,5	7,0
A60 CAMBRIDGE DIESEL	1489	1962-69	1,5	3,0	4,5
A70 HAMPSHIRE	2199	1948-51	2,5	5,0	7,5
A70 HEREFORD/ESTATE	2199	1950-54	2,5	5,0	7,5
A70 HEREFORD DHC	2199	1950-54	3,3	6,5	10,0
A40	948-1098	1958-68	1,8	3,5	5,5
A125 SHEERLINE	3993	1947-53	5,0	10,0	15,0
A135 PRINCESS (TUTTI I MOD.)	3993	1947-59	5,5	11,0	16,5
METROPOLITAN COUPÉ	1500	1954-62	2,5	5,0	7,5
METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	4,0	8,0	12,0
GIPSY	2199	1958-67	3,5	7,0	11,0
SEVEN (MINI)	848	1959-64	5,0	10,0	15,0
SEVEN (MINI)	848-998	1965-70	3,0	6,0	9,0
SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848-998	1961-70	4,0	8,0	12,0
MINI COOPER	997	1961-63	7,5	15,0	22,0
MINI COOPER	998	1964-68	6,5	13,0	20,0
MINI COOPER S	1071	1963-64	10,5	21,0	31,5
MINI COOPER S	1275	1963-69	9,5	19,0	28,5
MINI COOPER S	970	1964-65	10,0	20,0	30,0
MINI MOKE	848	1964-68	5,0	10,0	15,0
BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	4,0	8,0	12,0
BMC/LEYLAND MOKE (AUS)	998	1970-81	3,5	7,0	10,0
LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998-1275	1974-77	3,5	7,0	10,0
1100/1100 MK2	1098	1964-70	1,3	2,5	4,0
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	1,5	3,0	4,5
1300/1300 GT	1275	1967-74	1,5	3,0	4,5
1300 TRAVELLER	1275	1971-74	1,3	2,5	4,0
1800/1800 MK2	1798	1964-74	1,0	2,0	3,0
3 LITRE	2912	1967-71	1,3	2,5	4,0
FXD TAXI	2178-2520	1958-81	2,3	4,5	7,0
CARBODIES TAXI	2286-2664	1982-97	1,8	3,5	5,5
MAXI (TUTTI I MODELLI)	1485-1748	1970-82	0,5	1,0	1,5
ALLEGRO (TUTTI I MODELLI)	1098-1748	1973-82	0,5	1,0	1,5
PRINCESS 1800 HL	1798	1974-80	0,5	1,0	1,5
MINI/MINI E/MINI HLE/MAYFAIR/CITY	998	1981-90	1,5	3,0	4,5
LEYLAND MINI MOKE (P)	998	1980-90	4,0	8,0	12,0
CAGIVA MINI MOKE (I)	998	1991-93	4,0	8,0	12,0
MINI CLUBMAN	998	1971-75	1,5	3,0	4,5
MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	1,8	3,5	5,0
MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098	1974-82	1,8	3,5	5,0
METRO 1.0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	0,5	1,0	1,5
METRO 1.3/1.3 S/1.3 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	0,5	1,0	1,5
METRO 1.3 SPORTI/GS/GTA	1275	1988-90	1,0	2,0	3,0
METRO MG	1275	1981-90	1,0	2,0	3,0
METRO VANDEN PLAS	1275	1981-87	1,0	2,0	3,0
METRO MG TURBO	1275	1983-90	1,3	2,5	3,8
MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275-1598	1983-91	0,5	1,0	1,5
MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	0,8	1,5	2,3
MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	0,8	1,5	2,3
MONTEGO/MONTEGO ESTATE	1275-1994	1984-91	0,5	1,0	1,5
MONTEGO/MONTEGO ESTATE 2.0 DL/DSL	1994	1988-91	0,5	1,0	1,5
MONTEGO MG	1994	1984-90	0,8	1,5	2,3
MONTEGO MG TURBO	1994	1985-90	0,8	1,5	2,3

AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA

100 BN1	2660	1953-55	20,0	40,0	60,0
100 BN2	2660	1955	20,0	40,0	60,0
100 S BN2	2660	1954-55	40,0	80,0	120,0
100 M BN2	2660	1956	35,0	70,0	100,0
100/6 BN4-BN6	2639	1956-59	20,0	40,0	60,0
3000 BN7/BT7	2912	1959-61	22,5	45,0	65,0
3000 MK II BN7/BT7/BJ7	2912	1961-63	25,0	50,0	75,0
3000 MK III BJ8	2912	1963-68	27,5	55,0	80,0
SPRITE MK I (FROG EYE)	948	1958-61	9,0	18,0	27,0
SPRITE MK II	948	1961-62	6,5	13,0	20,0
SPRITE MK II	1098	1962-66	6,0	12,0	18,0
SPRITE MK III	1098	1966-67	5,0	10,0	15,0
SPRITE MK IV	1275	1967-70	4,5	9,0	13,0

AUTO UNION/DKW GERMANIA

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

AUTOBIANCHI ITALIA

BIANCHINA TRASFORM/SPECIAL	479-499	1957-62	5,5	11,0	16,5
BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	2,5	5,0	7,5
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	2,8	5,5	8,0
BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	7,0	14,0	21,0
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	2,3	4,5	7,0
GIARDINIERA	499	1967-77	2,3	4,5	7,0
STELLINA	767-792	1963-68	4,0	8,0	12,0
PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	1,3	2,5	4,0
PRIMULA 65 C	1197	1968-70	1,0	2,0	3,0
PRIMULA COUPÉ 1.2	1221	1965-68	1,8	3,5	5,0
PRIMULA COUPÉS 1.4	1438	1968-70	1,8	3,5	5,0
A 111	1438	1969-72	1,0	2,0	3,0
A 112	903	1969-71	1,5	3,0	4,5
A112 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	1,0	2,0	3,0
A112 JUNIOR	903	1983-86	0,8	1,5	2,3
A112 ELEGANT	965	1971-82	1,0	2,0	3,0
A112 ELITE	965	1979-85	0,8	1,5	2,3
A112 LX	965	1983-85	0,8	1,5	2,3
A112 ABARTH (58 CV)	982	1971-76	4,0	8,0	12,0
A112 ABARTH (70 CV)	1049	1975-77	3,5	7,0	10,5
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1049	1977-85	3,0	6,0	9,0
Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1985-90	0,5	1,0	1,5
Y10 TURBO	1049	1985-88	1,3	2,5	3,8
Y10 4WD/FIRE 1.3 4WD	999-1108	1986-95	0,8	1,5	2,3
Y10 FIRE LE/LE LX/SELECTRONIC	999-1108	1987-95	0,5	1,0	1,5
Y10 1.3 LE/GT LE	1297-1301	1987-95	1,0	2,0	3,0
Y10 JUNIOR/IGLOO	999	1995	0,5	1,0	1,5

BANTAM STATI UNITI

40 BRC	1835	1940-41	7,5	15,0	22,0

BENTLEY GRAN BRETAGNA

4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	125,0	250,0	375,0
6 1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	175,0	350,0	520,0
8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	250,0	500,0	750,0
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	37,5	75,0	110,0
4 1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	42,5	85,0	125,0
MK VI	4257	1946-51	17,5	35,0	50,0
MK VI	4566	1951-52	15,0	30,0	45,0
R TYPE	4566	1952-55	20,0	40,0	60,0
R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	100,0	200,0	300,0
S I	4887	1955-59	19,0	38,0	57,0
S I CONTINENTAL	4887	1955-59	75,0	150,0	225,0
S II	6230	1959-62	20,0	40,0	60,0
S II CABRIOLET	6230	1959-62	55,0	110,0	165,0
S III	6230	1962-66	21,0	42,0	63,0
S III CABRIOLET	6230	1962-66	60,0	120,0	180,0
T	6230	1965-70	11,0	22,0	33,0
T CONVERTIBLE	6230	1967-70	22,5	45,0	67,0
T	6750	1971-77	10,0	20,0	30,0
T2	6750	1977-80	11,0	22,0	33,0
CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	15,0	30,0	45,0
CORNICHE TWO DOOR	6750	1977-81	16,0	32,0	48,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	22,5	45,0	67,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	21,0	42,0	63,0
MULSANNE	6750	1980-83	9,0	18,0	27,0
MULSANNE	6750	1984-89	10,0	20,0	30,0
MULSANNE TURBO	6750	1982-91	14,0	28,0	42,0
MULSANNE S	6750	1987-93	11,0	22,0	33,0
EIGHT	6750	1984-93	10,0	20,0	30,0
BROOKLANDS/R	6750	1992-98	11,0	22,0	33,0
TURBO R/S/RT	6750	1985-98	15,0	30,0	45,0
CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-02	25,0	50,0	75,0
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	25,0	50,0	75,0
CONTINENTAL CONVERTIBLE	6750	1994-95	32,5	65,0	100,0
CONTINENTAL SC	6750	1998-01	35,0	70,0	100,0
AZURE	6750	1995-02	42,5	85,0	125,0
ARNAGE/RED LABEL	4398-6750	1998-02	14,0	28,0	42,0
ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	15,0	30,0	45,0
ARNAGE R/RL	6761	2002-04	15,0	30,0	45,0
ARNAGE T	6750	2002-05	17,5	35,0	50,0
ARNAGE LIMOUSINE MULLINER	6750	2002-05	25,0	50,0	75,0
CONTINENTAL GT	5998	2003-05	22,5	45,0	67,5
CONTINENTAL FLYING SPUR	5998	2005	20,0	40,0	60,0
ARNAGE DHC (AZURE)	6750	2005	40,0	80,0	120,0

BERTONE ITALIA

FREECUMBER/FREECUMBER 2	1596-2693	1990-95	1,0	2,0	3,0

BIANCHI ITALIA

S4 TORPEDO	1287	1925-27	9,0	18,0	27,0
S5 1300 TORPEDO	1287	1928-32	9,0	18,0	27,0
S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	9,0	18,0	27,0
S9 BERLINA	1452	1934-39	11,0	22,0	33,0

BIZZARRINI ITALIA

5300 GT STRADA	5358	1964-68	150,0	300,0	450,0
1900 GT EUROPA	1897	1967-68	35,0	70,0	100,0

BMW GERMANIA

315 CABRIOLET	1490	1934-36	20,0	40,0	60,0
326 LIMOUSINE	1971	1936-39	35,0	70,0	100,0
327 COUPÉ/CABRIOLET	1971	1937-39	75,0	150,0	225,0
328 ROADSTER	1971	1937-39	400,0	800,0	1.200,0
501 BERLINA	1971	1952-55	10,0	20,0	30,0
501/6	2077	1955-58	10,0	20,0	30,0
501/8	2580	1955-62	10,0	20,0	30,0
502 2.6 LITRI	2580	1954-61	10,0	20,0	30,0
502 3.2 LITRI	3168	1955-61	11,0	22,0	33,0
503 COUPÉ	3168	1956-59	75,0	150,0	220,0
503 CABRIOLET	3168	1956-59	100,0	200,0	300,0
507 ROADSTER	3168	1956-60	250,0	500,0	750,0
2600	2580	1961-62	9,0	18,0	27,0
2600 L	2580	1961-62	10,0	20,0	30,0
3200 L/S	3168	1961-63	10,0	20,0	30,0
3200 CS	3168	1962-65	15,0	30,0	45,0
250/300 (ISETTA)	245-298	1955-62	10,0	20,0	30,0
600	582	1957-59	6,0	12,0	18,0
700 BERLINA	697	1960-61	2,5	5,0	7,5
700 LS BERLINA	697	1962-65	2,5	5,0	7,5
700 COUPÉ	697	1959-64	3,5	7,0	11,0
700 LS COUPÉ	697	1964-65	3,5	7,0	11,0
700 COUPÉ SPORT	697	1960-64	4,5	9,0	13,5
700 CABRIOLET	697	1959-63	5,0	10,0	15,0
1500	1499	1961-64	2,0	4,0	6,0
1600	1606	1964-66	2,0	4,0	6,0
1800	1775	1963-68	2,5	5,0	7,5
1800 TI	1775	1964-66	3,0	6,0	9,0
1800 TI/SA	1775	1964-65	10,0	20,0	30,0
2000	1990	1966-72	2,5	5,0	7,5
2000 TI/TI LUX	1990	1966-70	3,0	6,0	9,0
2000 C COUPÉ	1990	1965-69	5,0	10,0	15,0
2000 CS COUPÉ	1990	1965-69	6,0	12,0	18,0
1600/1602/1802 (SERIE 02)	1573-1766	1966-75	2,5	5,0	7,5
1600 TI (SERIE 02)	1575	1967-68	4,5	9,0	13,5
1600 CABRIOLET (SERIE 02)	1575	1967-71	6,0	12,0	18,0
2002 (SERIE 02)	1990	1968-76	4,0	8,0	12,0
2002 CABRIOLET (SERIE 02) (CON ROLLBAR)	1990	1971-75	6,0	12,0	18,0
2002 TI (SERIE 02)	1990	1968-71	5,0	10,0	15,0
2002 TII (SERIE 02)	1990	1971-75	7,0	14,0	20,0
1502 (SERIE 02)	1575	1975-77	2,0	4,0	6,0
2002 TURBO (SERIE 02)	1990	1973-74	17,5	35,0	50,0
1600-1800 TOURING (SERIE 02)	1573-1766	1971-74	3,0	6,0	9,0
2000 TOURING (SERIE 02)	1990	1971-74	3,5	7,0	10,0
2000 TII TOURING (SERIE 02)	1990	1971-74	5,0	10,0	15,0
2500/2800/2.8 L (SERIE E3)	2494-2788	1968-77	2,0	4,0	6,0
2.5 CS (SERIE E9)	2494	1974-77	5,0	10,0	15,0
2800 CS (SERIE E9)	2788	1968-71	5,5	11,0	16,5
3.0 S (SERIE E3)	2986	1971-77	2,5	5,0	7,5
3.0 SI (SERIE E3)	2986	1971-77	3,0	6,0	9,0
3.0 L (SERIE E3)	2986	1975-77	2,5	5,0	7,5
3.3 L/LI (SERIE E3)	3210-3299	1974-77	4,0	8,0	12,0

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
3.0 CS (SERIE E9)	2986	1971-75	6,5	**13,0**	20,0
3.0 CSI (SERIE E9)	2986	1971-75	7,5	**15,0**	23,0
3.0 CSL (SERIE E9)	2986-3003	1971-73	17,5	**35,0**	50,0
3.0 CSL (SERIE E9) "BATMOBILE"	3008-3153	1973-75	27,5	**55,0**	80,0
316/318 (E21)	1575-1766	1975-78	1,0	**2,0**	3,0
315/316/318I (E21)	1575-1766	1979-82	0,8	**1,5**	2,3
320/320I (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	1,0	**2,0**	3,0
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	1,5	**3,0**	4,5
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	2,0	**4,0**	6,0
323I (E21)	2316	1977-82	2,8	**5,5**	8,0
323I CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	2,5	**5,0**	7,5
316/318I/320I (E30)	1767-1991	1982-87	0,5	**1,0**	1,5
323I (E30)	2316	1982-85	1,8	**3,5**	5,0
320IS 2P (E30)	1990	1988-91	2,3	**4,5**	7,0
320IS 4P (E30)	1990	1988-90	3,0	**6,0**	9,0
320I CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	2,0	**4,0**	6,0
325I CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	2,3	**4,5**	6,5
318I CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	2,0	**4,0**	6,0
320I CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	2,3	**4,5**	7,0
316I/318I/318IS/320I (E30)	1596-1991	1987-91	0,5	**1,0**	1,5
324 D (E30)	2443	1985-90	0,5	**1,0**	1,5
325I 2/4 P (E30)	2494	1985-91	0,8	**1,5**	2,3
325I 24V 2/4 P (E30)	2494	1991-92	1,0	**2,0**	3,0
318I/320I TOURING (E30)	1796-1991	1988-91	0,8	**1,5**	2,2
324 TD TOURING (E30)	2443	1988-91	0,5	**1,0**	1,5
325I TOURING (E30)	2494	1988-91	1,3	**2,5**	3,5
325IX 2/4 P (E30)	2494	1985-90	0,8	**1,5**	2,2
325IX TOURING (E30)	2494	1988-92	1,3	**2,5**	3,5
325I CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	2,5	**5,0**	7,5
M3 (E30)	2302	1986-88	7,0	**14,0**	21,0
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	7,0	**14,0**	21,0
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	8,5	**17,0**	25,0
M3 SPORT EVOLUTION II (E30)	2467	1989-90	10,0	**20,0**	30,0
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	9,0	**18,0**	27,0
316I/318I (E36)	1596-1895	1990-96	0,5	**1,0**	1,5
318I TOURING (E36)	1796	1996	0,7	**1,5**	2,2
320I 24V (E36)	1991	1990-96	0,8	**1,5**	2,2
320I 24V TOURING (E36)	1991	1996	1,0	**2,0**	3,0
323I/325I/328I 24V (E36)	2494-2793	1990-98	1,3	**2,5**	3,5
318 TDS (E36)	1665	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
325 TD/TDS (E36)	2497	1994-96	0,8	**1,5**	2,2
M3 (E36)	2990	1994-95	4,0	**8,0**	12,0
M3 3.2 (E36)	3201	1995-99	4,5	**9,0**	13,5
323I/325I/328I 24V TOURING (E36)	2494-2793	1995-99	1,8	**3,5**	5,0
318 TDS TOURING (E36)	1665	1996	0,7	**1,5**	2,2
325 TDS TOURING (E36)	2497	1996	1,0	**2,0**	3,0
316I/318IS 16V COUPÉ (E36)	1596-1895	1992-99	2,0	**4,0**	6,0
320I 24V COUPÉ (E36)	1991	1992-99	2,0	**4,0**	6,0
323I/325I/328I 24V COUPÉ (E36)	2494-2793	1992-99	2,3	**4,5**	6,5
M3 COUPÉ (E36)	2990	1992-95	4,5	**9,0**	13,5
M3 3.2 COUPÉ (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/328I 24V CABR. (E36)	2494-2793	1993-00	2,5	**5,0**	7,5
M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	4,0	**8,0**	12,0
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	5,0	**10,0**	15,0
316 TI/318 TI COMPACT (E36)	1596-1895	1994-96	0,8	**1,5**	2,2
323 TI COMPACT (E36)	2494	1994-00	1,0	**2,0**	3,0
325 TI COMPACT (E36)	2494	2001-04	1,3	**2,5**	3,5
318 TDS COMPACT (E36)	1665	1996	0,5	**1,0**	1,5
518/520/520I (E12)	1766-1990	1972-81	0,8	**1,5**	2,3
520 (E12 6 CILINDRI)	1991	1977-81	1,0	**2,0**	3,0
525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	1,3	**2,5**	3,5
528I (E12)	2788	1977-81	1,5	**3,0**	4,5
M535I (E12)	3453	1980-81	2,0	**4,0**	6,0
518/518I/520I (E28)	1766-1991	1981-87	0,5	**1,0**	1,5
525I/528I (E28)	2494-2788	1981-87	0,5	**1,0**	1,5
524 D/TD (E28)	2443	1983-87	0,5	**1,0**	1,5
535I (E28)	3430	1985-87	1,0	**2,0**	3,0
M535I (E28)	3430	1984-87	1,8	**3,5**	5,0
M5 (E28)	3430	1987-88	2,5	**5,0**	7,5
518I (E34)	1796	1990-95	0,5	**1,0**	1,5
520I/520I 24V (E34)	1991	1988-95	0,5	**1,0**	1,5
518I TOURING (E34)	1796	1990-95	0,5	**1,0**	1,5
520I/520I 24V TOURING (E34)	1991	1990-95	0,7	**1,5**	2,2
524 TD/525 TDS (E34)	2443-2503	1988-95	0,5	**1,0**	1,5
524 TD/525 TDS TOURING (E34)	2443-2503	1990-95	0,7	**1,5**	2,2
525I (E34)	2494	1988-94	0,8	**1,5**	2,2
525I TOURING (E34)	2494	1990-94	0,7	**1,5**	2,2
525I 24V/525IX 24V (E34)	2494	1990-95	0,8	**1,5**	2,2
525I 24V/525IX 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	1,0	**2,0**	3,0
530I (E34)	2986	1988-94	1,0	**2,0**	3,0
530I V8/TOURING (E34)	2997	1992-95	1,5	**3,0**	4,5
535I (E34)	3430	1988-94	1,3	**2,5**	3,5
540I V8/TOURING (E34)	3982	1992-95	1,8	**3,5**	5,0
M5 (E34)	3535	1988-92	2,8	**5,5**	8,0
M5/TOURING (E34)	3795	1992-95	3,3	**6,5**	10,0
520I/523I/525I/528I 24V (E39)	2171-2793	1995-02	1,5	**3,0**	4,5
535I 32V (E39)	3498	1995-02	1,8	**3,5**	5,0
540I 32V (E39)	4398	1995-02	2,0	**4,0**	6,0
523I/528I/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
628 CSI/630 CSI/633 CSI (E24)	2788-3210	1976-82	2,3	**4,5**	7,0
635 CSI (E24)	3453	1978-82	2,5	**5,0**	7,5
635 CSI (E24)	3453	1982-89	3,0	**6,0**	9,0
628 CSI/633CSI (E24)	2788-3210	1982-88	2,5	**5,0**	7,5
M635 CSI (E24)	3453	1984-89	10,0	**20,0**	30,0
728/728I/730/732I/733I (E23)	2788-3210	1977-82	1,0	**2,0**	3,0
728I/732I (E23)	2788-3210	1982-86	1,0	**2,0**	3,0
735I (E23)	3430	1979-82	1,3	**2,5**	3,7
735I (E23)	3430	1982-86	1,3	**2,5**	3,7
745I (E23)	3210-3430	1979-82	1,5	**3,0**	4,5
745I (E23)	3430-3453	1982-86	1,5	**3,0**	4,5
730I/735I (E32)	2986-3430	1986-92	1,5	**3,0**	4,5
735IL (E32)	3430	1988-92	1,8	**3,5**	5,2
730I/730I V8/740I V8 (E32)	2986-3982	1992-94	1,8	**3,5**	5,0
750I/ILM/HL (E32)	4988	1986-94	2,5	**5,0**	7,5
730I V8/740I V8 (E38)	2997-3982	1994-95	1,5	**3,0**	4,5
728I (E38)	2793	1996-01	1,3	**2,5**	3,5
730I/735I/740I V8 32V (E38)	3498-4398	1996-01	1,8	**3,5**	5,0
750I/IL (E38)	5379	1994-01	2,0	**4,0**	6,0
M5 (E39)	4941	1998-02	2,5	**5,0**	7,5
M1	3430	1979-81	100,0	**200,0**	300,0
Z1	2494	1988-92	15,0	**30,0**	45,0
840 CI/V8 32V (E 31)	3982-4398	1993-00	4,5	**9,0**	13,5
850I/850 CI V12 (E 31)	4988-5379	1989-00	5,5	**11,0**	16,5
850 CSI V12 (E 31)	5576	1992-96	8,0	**16,0**	24,0
Z3 1.8/1.9/2.0/2.2	1796-2171	1995-02	4,0	**8,0**	12,0
Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	4,5	**9,0**	13,5
Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	9,0	**18,0**	27,0
Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2795-2979	1998-02	4,5	**9,0**	13,5
Z3 M COUPÉ	3201	1998-02	7,5	**15,0**	22,0
Z4 2.0/2.2	1995-2171	2003-05	4,5	**9,0**	13,5
Z4 2.5	2494	2003-05	5,0	**10,0**	15,0
Z4 3.0	2979	2003-05	5,5	**11,0**	16,5
Z4 3.0 COUPÉ	2996	2005	5,0	**10,0**	15,0
X5 3.0	2979	1999-05	1,7	**3,5**	5,2
X5 4.4	4398	1999-05	2,0	**4,0**	6,0
X5 4.8	4799	2004-05	2,5	**5,0**	7,5
X5 3.0 D	2993	1999-05	1,7	**3,5**	5,2
323I/325I/328I/330I 24V (E46)	2494-2979	1998-04	1,5	**3,0**	4,5
323I/325I/328I/330I 24V TOURING (E46)	2494-2979	1999-05	1,8	**3,5**	5,0
316I/318I COUPÉ (E46)	1895-1995	1999-05	1,8	**3,5**	5,0
320I 24V COUPÉ (E46)	1991-2171	1999-05	2,0	**4,0**	6,0
323I/325I/328I/330I 24V C.PÉ (E46)	2494-2979	1999-05	2,5	**5,0**	7,5
318I/320I CABRIOLET (E 46)	1995-2171	2000-05	2,5	**5,0**	7,5
325I/330I CABRIOLET (E 46)	2494-2979	2000-05	3,0	**6,0**	9,0
M3 COUPÉ (E46)	3246	2001-05	5,5	**11,0**	16,5
M3 CABRIOLET (E 46)	3246	2001-05	6,5	**13,0**	19,5
Z8 ROADSTER	4941	2000-03	50,0	**100,0**	150,0
730I/735I (E 65)	2979-3600	2001-05	1,8	**3,5**	5,0
740I/745I (E 65)	4000-4398	2001-05	2,3	**4,5**	6,5
750I (E 65)	4799	2005	2,5	**5,0**	7,5
760I/IL (E 65)	5972	2002-05	2,8	**5,5**	8,0
730 D/740 D/745 D (E65)	2993-4423	2001-05	2,0	**4,0**	6,0
530 I (E 60)	2979	2003-05	2,5	**5,0**	7,5
545I (E60)	4398	2004-05	3,0	**6,0**	9,0
530 I TOURING (E 60)	2979	2004-05	3,0	**6,0**	9,0
545I TOURING (E60)	4398	2004-05	3,5	**7,0**	10,0
M5 V10 (E60)	4999	2004-05	5,0	**10,0**	15,0
650 CI	2979	2004-05	4,0	**8,0**	12,0
645 CI	4398	2003-05	4,5	**9,0**	13,5
650 CI CABRIOLET	2979	2004-05	5,0	**10,0**	15,0
645 CI CABRIOLET	4398	2004-05	5,5	**11,0**	16,5
X3 2.5/3.0	2494-2979	2003-05	2,5	**5,0**	7,5
130I	2996	2005	2,5	**5,0**	7,5
325I/330I (E90)	2497-2996	2004-05	2,0	**4,0**	6,0
325XI/330XI (E90)	2497-2996	2005	2,2	**4,5**	6,7
325I/330I TOURING (E90)	2497-2996	2005	2,2	**4,5**	6,7
325XI/330XI TOURING (E90)	2497-2996	2005	2,5	**5,0**	7,5
M6 V10	4999	2005	7,0	**14,0**	21,0

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 2/2	1498	1950-53	7,5	**15,0**	22,5
HANSA 1500 KOMBI	1498	1950-52	5,0	**10,0**	15,0
HANSA 1800	1758	1952-54	4,0	**8,0**	12,0
HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBI	1758	1953-54	3,5	**7,0**	10,0
HANSA 1800 CABRIOLET 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 2/2	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
2,3 LITER (P 100)	2240	1960-61	4,0	**8,0**	12,0
ISABELLA	1493	1954-58	7,5	**15,0**	22,5
ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1955-58	8,5	**17,0**	25,5
ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1959-61	8,5	**17,0**	25,5
ISABELLA COUPÉ DE UTSCH	1493	1955-57	12,5	**25,0**	37,5
ISABELLA CABRIOLET/TS CABRIOLET	1493	1955-58	12,5	**25,0**	37,5
ISABELLA COMBI	1493	1955-58	6,0	**12,0**	18,0
ISABELLA COMBI	1493	1959-61	5,0	**10,0**	15,0
ISABELLA	1493	1959-61	7,0	**14,0**	21,0
ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	11,0	**22,0**	33,0
ISABELLA COUPÉ	1493	1957-61	11,0	**22,0**	33,0
ISABELLA COUPÉ HEOKFLOSSE	1493	1959-60	11,0	**22,0**	33,0
ISABELLA COUPÉ CABRIOLET	1493	1958-61	14,0	**28,0**	42,0

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
BLENHEIM/BLEN. 2/BLEN. 3	5898	1993-05	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**	1.200,0
TYPE 35T C/B	2261	1927-31	400,0	**800,0**	1.200,0
TYPE 35C	1991	1928-31	500,0	**1.000,0**	1.500,0
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	4.000,0	**8.000,0**	12.000,0
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	5360	1929-36	225,0	**450,0**	650,0
TYPE 47 GRAND SPORT	2986	1929-30	150,0	**300,0**	450,0
TYPE 49	3257	1930-34	125,0	**250,0**	375,0
TYPE 50	4972	1930-34	300,0	**600,0**	900,0
TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	750,0	**1.500,0**	2.250,0
TYPE 57 GALIBIER	3257	1933-39	175,0	**350,0**	500,0
TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	225,0	**450,0**	650,0
TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	275,0	**550,0**	800,0
TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	500,0	**1.000,0**	1.500,0
TYPE 57C	3257	1937-39	250,0	**500,0**	750,0
TYPE 57S	3257	1936-38	275,0	**550,0**	800,0
TYPE 57SC	3257	1937-39	300,0	**600,0**	900,0
TYPE 64	4432	1940	500,0	**1.000,0**	1.500,0
TYPE 68	369	1942	50,0	**100,0**	150,0
TYPE 73A	1488	1947	75,0	**150,0**	225,0
TYPE 101/101C	3257	1951-52	125,0	**250,0**	375,0
EB 110/110S	3500	1992-96	125,0	**250,0**	375,0
VEYRON	7993	2005	600,0	**1.200,0**	1.800,0

CADILLAC STATI UNITI

CTS	2597-3564	2004-05	2,0	**4,0**	6,0
XLR	4565	2004-05	4,0	**8,0**	12,0
ESCALADE	5327-5967	2001-05	3,0	**6,0**	9,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
CATERHAM GRAN BRETAGNA					
21 1.6/1.8/2.0 16V	1588-1998	1995-01	10,0	20,0	30,0
SUPER SEVEN	1396-1998	1986-05	12,0	24,0	36,0
SEVEN CSR 200/260	2261	2004-05	13,0	26,0	39,0
CEIRANO ITALIA					
150N TORPEDO	1458	1924-28	25,0	50,0	75,0
150S TORPEDO	1458	1924-31	37,5	75,0	112,5
CHEVROLET STATI UNITI					
BLAZER/GMC JIMMY	4093-5733	1969-73	2,5	5,0	7,5
BLAZER/GMC JIMMY (II S.)	4093-5733	1974-86	2,0	4,0	6,0
BLAZER/GMC JIMMY (DIESEL II S.)	6217	1982-86	1,5	3,0	4,5
BLAZER V/GMC JIMMY V	5012-5733	1987-91	2,0	4,0	6,0
BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	1,5	3,0	4,5
BLAZER K/GMC YUKON	5733	1992-94	2,5	5,0	7,5
BLAZER K/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1994	2,0	4,0	6,0
BLAZER S-10/GMC JIMMY	2471-4300	1982-93	2,0	4,0	6,0
BLAZER (S-10)/GMC JIMMY (II SERIE)	2198-4300	1994-05	2,5	5,0	7,5
TAHOE/GMC YUKON	5733	1995-99	3,0	6,0	9,0
TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1995-99	2,5	5,0	7,5
TAHOE/GMC YUKON (II S.)	4806-5967	1999-05	3,5	7,0	10,0
TRAILBLAZER	4157-5327	2000-05	2,0	4,0	6,0
CORVETTE COUPÉ (C5)	5666	1997-03	10,0	20,0	30,0
CORVETTE CONVERTIBLE (C5)	5666	1998-03	10,0	20,0	30,0
CORVETTE COUPÉ (C6)	5967	2004-05	11,5	23,0	34,5
CORVETTE CONVERTIBLE (C6)	5967	2004-05	12,5	25,0	37,5
CORVETTE Z06 (C6)	7011	2005	15,0	30,0	45,0
CHRYSLER STATI UNITI					
VOYAGER 3.0/3.3 LE/3.8 V6 (I S.)	2972-3778	1988-95	1,0	2,0	3,0
VOYAGER 2.5 TD SE/LE (I S.)	2500	1992-94	0,5	1,0	1,5
GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I S.)	3778	1988-95	0,8	1,5	2,3
GRAND VOYAGER 2.5 TD SE/LE (I S.)	2500	1993	0,5	1,0	1,5
VOYAGER 3.0/3.3/3.8 V6 (II S.)	2972-3778	1995-01	1,5	3,0	4,5
GRAND VOYAGER 3.8 V6 (II S.)	3778	1995-01	1,3	2,5	3,5
VISION	3301-3526	1992-96	0,5	1,0	1,5
STRATUS	1996-2497	1995-96	1,0	2,0	3,0
STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497	1996-00	1,8	3,5	5,0
SEBRING CONVERTIBLE	1996-2736	2001-05	2,0	4,0	6,0
300 M 3.5 V6	3518	1998-00	1,0	2,0	3,0
PT CRUISER	1598-2429	1999-05	1,0	2,0	3,0
PT CRUISER CABRIOLET	1598-2429	2004-05	1,8	3,5	5,0
VOYAGER 3.3/3.8 (III SERIE)	3301-3778	2001-05	1,8	3,5	5,0
GRAND VOYAGER 3.3/3.8 (III SERIE)	3301-3778	2001-05	1,5	3,0	4,5
CROSSFIRE	3199	2002-05	3,0	6,0	9,0
CROSSFIRE ROADSTER	3199	2004-05	4,0	8,0	12,0
300 5.7 V8	5657	2003-05	1,5	3,0	4,5
300 5.7 V8 SW	5657	2003-05	1,8	3,5	5,0
NEON 2.0 16V	1996	1994-96	0,5	1,0	1,5
CISITALIA ITALIA					
202 BERLINETTA	1089	1947-52	250,0	500,0	750,0
202 CABRIOLET	1089	1947-52	200,0	400,0	600,0
202 SMM SPYDER N.UVOLARI	1089	1947-48	400,0	800,0	1.200,0
303 DF	1089	1951-53	30,0	60,0	90,0
750 GT/850 GT	735-847	1961-63	5,0	10,0	15,0
CITROËN FRANCIA					
C/C2/C3 5 HP TORPEDO 2/3 POSTI	856	1922-26	6,0	12,0	18,0
B14 TORPEDO	1539	1926-28	7,0	14,0	21,0
B14 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	6,5	13,0	20,0
C4 TORPEDO	1628	1928-32	6,5	13,0	20,0
C6 BERLINA	2442-2650	1928-32	8,0	16,0	24,0
8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	7,0	14,0	21,0
7A TRACTION AVANT	1303	1934	7,5	15,0	22,0
7B TRACTION AVANT	1529	1934	7,5	15,0	22,0
7S TRACTION AVANT	1911	1934	7,5	15,0	22,0
7C TRACTION AVANT	1628	1934-39	7,0	14,0	21,0
7CE TRACTION AVANT	1628	1939-40	7,0	14,0	21,0
11 A TRACTION AVANT	1911	1934-37	7,0	14,0	21,0
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 I MODELLI)	1911	1934-39	27,5	55,0	80,0
15 SIX	2867	1938-45	10,0	20,0	30,0
15 SIX	2867	1946-56	9,0	18,0	27,0
11 B NORMALE	1911	1946-57	5,0	10,0	15,0
11 BL LÉGÉRE	1911	1948-57	5,5	11,0	16,5
2CV	375-425	1948-60	6,0	12,0	18,0
2CV SAHARA (BIMOTORE 4 2SX2)	850	1958-66	10,0	20,0	30,0
2CV	425-602	1961-70	3,0	6,0	9,0
AMI 6	602	1961-69	2,0	4,0	6,0
AMI 6 BREAK	602	1964-69	1,8	3,5	5,0
AMI 8	602	1969-78	1,5	3,0	4,5
AMI 8 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 I.E.	2175	1969-72	7,5	15,0	22,0
DS 21 I.E. 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 I.E.	2341	1972-75	9,0	18,0	27,0
DS 23 I.E. 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	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	30,0	60,0	90,0
DS CABRIOLET	1911-2175	1960-71	40,0	80,0	120,0
SM CARBURATORI/INIEZIONE	2670	1970-75	9,0	18,0	27,0
2CV4	435	1970-78	2,3	4,5	6,5
2CV6/CLUB	602	1970-90	2,5	5,0	7,5
2CV6 SPÉCIAL	602	1976-90	2,5	5,0	7,5
2CV SPOT	435	1976	3,0	6,0	9,0
2CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	2,8	5,5	8,0
DYANE	425	1967-68	2,0	4,0	6,0
DYANE 4/6	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
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	1,0	2,0	3,0
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	0,8	1,5	2,3
LN/LNA	652-1124	1976-86	0,5	1,0	1,5
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	0,5	1,0	1,5
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	1,0	2,0	3,0
VISA SUPER X/14/GT/GTI	1219-1580	1979-89	0,5	1,0	1,5
VISA 1.7 D/RD	1769	1984-89	0,5	1,0	1,5
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	1,5	3,0	4,5
VISA 4X4 MILLE SPISTES	1361	1984-86	3,0	6,0	9,0
AXEL/OLTCIT	652-1299	1981-90	0,4	0,8	1,2
AX (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1986-96	0,5	1,0	1,5
AX SPORT	1294	1987-93	1,0	2,0	3,0
AX GT/GTI	1360	1987-95	0,8	1,5	2,3
AX 1.4 4X4	1360	1991-96	0,5	1,0	1,5
AX 14 D (TUTTI I MOD.)	1361-1527	1988-96	0,5	1,0	1,5
BX (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	0,5	1,0	1,5
BX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	0,5	1,0	1,5
BX TRD/TGD/TZD TURBO	1768	1988-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	0,5	1,0	1,5
BX TRD/TGD/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	0,5	1,0	1,5
BX GT/GTI	1905	1983-92	0,8	1,5	2,3
BX 19 GTI 16V	1905	1987-92	0,8	1,5	2,3
BX 4 TC	2141	1985-86	16,0	32,0	48,0
BX 19 4X4	1905	1988-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	0,5	1,0	1,5
CX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	2,0	4,0	6,0
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	2,0	4,0	6,0
CX 2400 GTI	2347	1977-82	3,5	7,0	10,5
CX 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	2,0	4,0	6,0
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	4,2	8,5	12,7
CX 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1,0	2,0	3,0
CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1,0	2,0	3,0
CX D LIMOUSINE	2500	1979-83	1,5	3,0	4,5
CX 25 GTI	2500	1983-85	4,0	8,0	12,0
CX 20/22	1995-2165	1986-89	1,8	3,5	5,0
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1995-2500	1986-90	2,5	5,0	7,5
CX 25 RI/GTI	2500	1986-89	3,5	7,0	10,0
CX 25 GTI TURBO	2500	1985-89	4,5	9,0	13,5
CX 25 GTI TURBO 2/PRESTIGE	2500	1986-89	5,5	11,0	16,5
CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5,5	11,0	16,0
CX 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1,0	2,0	3,0
CX 25 BREAK RD/TRD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1,0	2,0	3,0
CX LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2,0	4,0	6,0
XM 3.0 I V6/V6 24V	2946-2975	1989-00	0,5	1,0	1,5
XM 3.0 I V6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	0,8	1,5	2,3
XM 2.0/2.0 INJECTION/2.0 TURBO CT	1998	1989-96	0,5	1,0	1,5
XM D12/TURBO D12/2.5 TD	2088-2446	1989-96	0,5	1,0	1,5
XM 2.0I/2.0 TURBO CT BREAK	1998	1991-96	0,5	1,0	1,5
XM D12/TURBO D12/2.5 TD BREAK	2088-2446	1991-96	0,5	1,0	1,5
SAXO (TUTTI I MODELLI)	954-1587	1996	0,5	1,0	1,5
SAXO 1.6 VTS/II SERIE	1587	1996-02	0,8	1,5	2,3
ZX (TUTTI I MODELLI)	1124-1998	1991-96	0,5	1,0	1,5
ZX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1993-96	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	1993-96	0,5	1,0	1,5
ZX D/TD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1993-96	0,5	1,0	1,5
XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580-1998	1993-96	0,5	1,0	1,5
XANTIA 1.6/1.8/2.0 BREAK	1580-1998	1995-96	0,7	1,5	2,2
XANTIA 1.9 D/1.9 TD/2.1 TD	1905-2088	1993-96	0,5	1,0	1,5
XANTIA 1.9 D/1.9 TD/2.1 TD BREAK	1905-2088	1995-96	0,7	1,5	2,2
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	0,5	1,0	1,5
XANTIA 3.0 V6 BREAK	2946	1996-00	0,7	1,5	2,2
EVASION 2.0/2.0 TURBO CT	1998	1994-96	0,8	1,5	2,3
EVASION 1.9 TD	1905	1994-96	0,5	1,0	1,5
XSARA COUPÉ 2.0 16V/VTS	1998	1998-02	0,5	1,0	1,5
C3 PLURIEL	1360-1587	2002-05	1,5	3,0	4,5
C5 3.0 V6 24 V	2946	2000-05	0,5	1,0	1,5
C5 3.0 V6 24V BREAK	2946	2001-05	0,8	1,5	2,3
C8 3.0 V6 24V	2946	2002-05	1,3	2,5	3,8
C2 VTS	1587	2004-05	0,8	1,5	2,3
C4 2.0I 16V (177 CV) COUPÉ	1997	2004-05	0,8	1,5	2,3
C6 3.0 V6	2946	2005	1,0	2,0	3,0
CIZETA ITALIA					
V16T	5995	1993-94	100,0	200,0	300,0
DAEWOO COREA DEL SUD					
ESPERO	1498-1998	1990-96	0,3	0,5	0,8
NEXIA (TUTTI I MOD.)	1498	1995-96	0,2	0,5	0,7
DAF OLANDA					
600/750 DAFFODIL	590-746	1958-68	1,8	3,5	5,0
33	746	1968-70	1,3	2,5	3,5
44	844	1966-70	0,8	1,5	2,3
55	1108	1967-70	0,8	1,5	2,3
55 COUPÉ	1108	1968-70	1,0	2,0	3,0
DAIHATSU GIAPPONE					
TAFT F10	958	1975-78	2,3	4,5	6,5
TAFT F20	1587	1976-84	1,5	3,0	4,5
ROCKY/D/TD	1998-2765	1984-00	1,0	2,0	3,0
FEROZA	1590	1988-99	1,0	2,0	3,0
CHARADE 1.0 TURBO GTTI	993	1992-93	0,5	1,0	1,5
CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	0,5	1,0	1,5
COPEN	659-1298	2003-05	2,5	5,0	7,5
TERIOS	1298	2000-05	1,2	2,5	3,7
DAIMLER GRAN BRETAGNA					
DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	60,0	120,0	180,0
DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	10,0	20,0	30,0
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	25,0	50,0	75,0
DB18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	8,5	17,0	25,0
DB18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	9,0	18,0	27,0
DB18 CABRIOLET	2522	1945-53	12,5	25,0	37,0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	7,5	15,0	22,0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-57	6,5	13,0	20,0
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1953-58	9,0	18,0	27,0
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	7,5	15,0	22,0
DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	5,0	10,0	15,0
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	5,0	10,0	15,0
DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	4,5	9,0	13,5
DF/DK LIMOUSINE	4617	1954-58	7,5	15,0	22,0
DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	5,0	10,0	15,0
DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	4,5	9,0	13,5
DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	3,5	7,0	10,0
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	5,5	11,0	16,5
MAJESTIC	3794	1958-59	10,0	20,0	30,0
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	11,5	23,0	35,0
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	12,5	25,0	37,0
SP 250 DART	2548	1959-64	15,0	30,0	45,0
V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	9,0	18,0	27,0
V8 250	2548	1967-69	8,5	17,0	25,0
SOVEREIGN	4235	1966-69	5,0	10,0	15,0
SOVEREIGN 2.8	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	11,5	23,0	35,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1973-79	3,0	6,0	9,0
SOVEREIGN 4.2 COUPÉ II SERIE	4235	1973-77	6,5	13,0	20,0

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	4,5	**9,0**	13,5
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1972-73	5,0	**10,0**	15,0
DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	3,5	**7,0**	10,0
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS II S.	5345	1973-79	4,0	**8,0**	12,0
DOUBLE SIX 5.3 COUPÉ II SERIE	5345	1973-77	8,0	**16,0**	24,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 I III SERIE	3442-4235	1979-86	3,5	**7,0**	10,0
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE	5345	1979-81	3,5	**7,0**	10,0
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	4,0	**8,0**	12,0
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	4,5	**9,0**	13,5
3.6-4.0 (XJ40)	3590-3980	1986-94	2,5	**5,0**	7,5
DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	3,5	**7,0**	10,0
SIX 4.0-6 24V	3980	1994-97	3,5	**7,0**	10,0
V8 4.0 32V	3996	1998-02	4,0	**8,0**	12,0
SUPER V8 4.0 32V	3996	1998-02	5,0	**10,0**	15,0
DOUBLE SIX 6.0 V12	5993	1994-97	3,8	**7,5**	11,0

DATSUN GIAPPONE

FAIRLADY SPORT 1600	1595	1966-70	3,0	**6,0**	9,0
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	6,0	**12,0**	18,0
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	4,5	**9,0**	13,5
240 Z	2393	1969-75	7,5	**15,0**	22,0

DB FRANCIA

750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	6,5	**13,0**	20,0
750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	9,0	**18,0**	27,0
750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	7,5	**15,0**	22,0
850 LE MANS	851	1961-62	5,0	**10,0**	15,0

DE LOREAN STATI UNITI

DMC 12	2849	1981-83	17,5	**35,0**	52,5

DE TOMASO ITALIA

VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	35,0	**70,0**	105,0
MANGUSTA	4728	1966-70	60,0	**120,0**	180,0
PANTERA/PANTERA L	5763	1970-80	30,0	**60,0**	90,0
PANTERA L	5763	1981-88	25,0	**50,0**	75,0
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	27,5	**55,0**	82,5
PANTERA GTS/GT5 (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	30,0	**60,0**	90,0
PANTERA GTS/GT5 (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	32,5	**65,0**	97,5
NUOVA PANTERA	4942	1990-95	18,0	**36,0**	54,0
NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	20,0	**40,0**	60,0
DEAUVILLE	5763	1971-80	6,5	**13,0**	20,0
DEAUVILLE	5763	1981-88	7,5	**15,0**	22,0
LONGCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	7,5	**15,0**	22,0
LONGCHAMP SPIDER	5763	1980-89	10,0	**20,0**	30,0
GUARÀ	3982-4601	1996-05	11,5	**23,0**	35,0
BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	10,0	**20,0**	30,0

DELAGE FRANCIA

CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524	1918-24	22,5	**45,0**	70,0
DO	3003	1918-24	17,5	**35,0**	50,0
DE/DI/DIS 11 CV	2116-2120	1922-28	17,5	**35,0**	50,0
GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	27,5	**55,0**	80,0
DM/DMS/DMN 17 CV	3180	1926-30	22,5	**45,0**	70,0
DR	2170	1927-30	17,5	**35,0**	50,0
D6/DS	2517-3045	1931-33	25,0	**50,0**	75,0
D6-11/D6-11S	2000	1932-34	20,0	**40,0**	60,0
D6-65	2678	1934-35	27,5	**55,0**	80,0
D6-60/D6-80	2449-3226	1935-37	30,0	**60,0**	90,0
D6-70	2729	1936-37	32,5	**65,0**	100,0
D6-75	2800-2984	1938-40	37,5	**75,0**	110,0
D8/D8S	4060	1929-33	60,0	**120,0**	180,0
D8-15/D8-15S	2660	1933-39	45,0	**90,0**	135,0
D8-85/D8-105	3570	1934-35	60,0	**120,0**	180,0
D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	125,0	**250,0**	375,0
D4	1480	1933-34	15,0	**30,0**	45,0
DI-12	2151	1935-38	17,5	**35,0**	50,0
DI-50	2370	1938-39	20,0	**40,0**	60,0
3 L	2984	1946-54	25,0	**50,0**	75,0
SPORT OLYMPIC	2984	1946-54	30,0	**60,0**	90,0

DELAHAYE FRANCIA

TYPE 82	4410	1919-24	25,0	**50,0**	75,0
TYPE 84/84 N	2940	1919-24	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 87	1843	1921-26	15,0	**30,0**	45,0
TYPE 92	2513	1924-28	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 94	2940	1923-26	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 97	1847	1923-26	15,0	**30,0**	45,0
TYPE 102 M SPORT	2750	1928-31	20,0	**40,0**	60,0
TYPE 107/107 M	1785	1926-29	15,0	**30,0**	45,0
TYPE 108/108 N	2460	1928-33	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 109	1496	1929-31	7,5	**15,0**	22,0
TYPE 110	2178	1930-31	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 112	2872	1927-29	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 122/123	1800	1932-33	10,0	**20,0**	30,0
TYPE 124	2102	1931-34	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 126	2860	1931-34	17,5	**35,0**	50,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	10,0	**20,0**	30,0
TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 134 G	2371	1938-46	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	55,0	**110,0**	165,0
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	60,0	**120,0**	180,0
TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557	1935-37	100,0	**200,0**	300,0
TYPE 135 M/MS/M COMPETITION	3557	1938-52	75,0	**150,0**	225,0
TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORTS.-L.	3227	1933-35	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 143/144	1800-2102	1934	10,0	**20,0**	30,0
TYPE 148/148 L	3557	1936-53	25,0	**50,0**	75,0
TYPE 154 LONG	2152	1934-35	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 145/165	4496	1937-38	350,0	**700,0**	100,0
TYPE 168	3557	1938-39	20,0	**40,0**	60,0
TYPE 175	4455	1947-50	250,0	**500,0**	750,0
TYPE 178/180	4455	1947-50	90,0	**180,0**	270,0
TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	35,0	**70,0**	100,0
TYPE 235	3557	1951-54	50,0	**100,0**	150,0
TYPE 182 V.L.R.	1995	1950-53	4,0	**8,0**	12,0

DELTA FILIPPINE

MINI CRUISER	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	90,0	**180,0**	270,0
246 GT	2418	1969-73	100,0	**200,0**	300,0
246 GTS	2418	1972-74	125,0	**250,0**	375,0
208 GT4	1991	1975-80	7,5	**15,0**	22,5
308 GT4	2926	1973-77	9,0	**18,0**	27,0

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 HEBMÜLLER	684	1951-52	3,0	**6,0**	9,0
MEISTERKLASSE COUPÉ 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	2,5	**5,0**	7,5
MEISTERKLASSE UNIVERSAL	684	1951-54	2,3	**4,5**	7,0
SONDERKLASSE F 91 (3 CIL.)	896	1953-55	2,0	**4,0**	6,0
SONDERKLASSE LUXUS-COUPÉ 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 COUPÉ 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-COUPÉ 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	7,5	**15,0**	22,5
JUNIOR	741	1959-62	1,5	**3,0**	4,5
JUNIOR DE LUXE	796	1961-63	1,8	**3,5**	5,0
F 11/F 12	796-889	1963-65	1,8	**3,5**	5,0
F 12 ROADSTER	889	1964	2,5	**5,0**	7,5
F 102	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)/RT/10	7990	1996-04	20,0	**40,0**	60,0
VIPER GTS	7990	1996-02	25,0	**50,0**	75,0
VIPER SRT-10	8277	2005	25,0	**50,0**	75,0
VIPER COUPÉ	8277	2005	27,5	**55,0**	82,5

FACEL VEGA FRANCIA

FVS COUPÉ	4520-5407	1955-58	90,0	**180,0**	270,0
FVS CABRIOLET	4520-5407	1955-58	100,0	**200,0**	300,0
HK 500	5907-6276	1959-61	75,0	**150,0**	225,0
EXCELLENCE	6276	1959-61	75,0	**150,0**	225,0
FACELLIA/FACELLIA F 2	1646	1960-63	20,0	**40,0**	60,0
FACEL II	6276-6767	1962-64	60,0	**120,0**	180,0
FACEL III	1780	1963-64	35,0	**70,0**	105,0
FACEL VI	2860	1964	30,0	**60,0**	90,0

FERRARI ITALIA

166 SPORT	1995	1947-49	1.000,0	**2.000,0**	3.000,0
166 INTER	1995	1948-51	375,0	**750,0**	1.100,0
195 INTER	2341	1950-52	300,0	**600,0**	900,0
212 INTER	2562	1951-53	375,0	**750,0**	1.100,0
250 EUROPA	2953	1953-55	300,0	**600,0**	900,0
340/342/375 AMERICA	4101-4523	1952-55	1.250,0	**2.500,0**	3.750,0
400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	1.750,0	**3.500,0**	5.250,0
500 SUPERFAST	4961	1964-67	1.500,0	**3.000,0**	4.500,0
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

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	200,0	**400,0**	600,0
250 GT 2+2/330 GT 2+2	2953-3967	1960-64	100,0	**200,0**	300,0
250 GT L	2953	1963-64	250,0	**500,0**	750,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	4.000,0	**8.000,0**	10.000,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	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 SWB	2953	1960-62	3.500,0	**7.000,0**	9.000,0
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	4.000,0	**8.000,0**	10.000,0
250 GTO/GTO 64	2953	1961-64	10.000,0	**20.000,0**	30.000,0
250 LE MANS	2953-3285	1964-66	5.000,0	**10.000,0**	15.000,0
275 GTB	3285	1964-66	500,0	**1.000,0**	1.500,0
275 GTB/4	3285	1966-68	650,0	**1.300,0**	2.000,0
275 GTS	3285	1964-66	375,0	**750,0**	1.000,0
330 GT 2+2 (III SERIE)	3967	1964-67	100,0	**200,0**	300,0
330 GTC	3967	1966-68	200,0	**400,0**	600,0
330 GTS	3967	1966-68	300,0	**600,0**	900,0
365 GT 2+2	4390	1967-72	40,0	**80,0**	120,0
365 GTC	4390	1969-71	225,0	**450,0**	650,0
365 GTS	4390	1969-70	350,0	**700,0**	900,0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390	1966-68	750,0	**1.500,0**	2.250,0
365 GTB/4 DAYTONA	4390	1968-73	200,0	**400,0**	600,0
365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-73	400,0	**800,0**	1.200,0
208 GTB	1991	1980-82	10,0	**20,0**	30,0
208 GTS	1991	1980-82	12,5	**25,0**	37,0
208 GTB TURBO	1991	1982-85	12,5	**25,0**	37,0
208 GTS TURBO	1991	1982-85	15,0	**30,0**	45,0
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	15,0	**30,0**	45,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	17,5	**35,0**	50,0
308 GT4	2926	1977-80	8,0	**16,0**	24,0
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	40,0	**80,0**	120,0
308 GTB	2926	1978-81	15,0	**30,0**	45,0
308 GTS	2926	1977-81	15,0	**30,0**	45,0
308 GTBI	2926	1981-82	15,0	**30,0**	45,0
308 GTSI	2926	1981-82	15,0	**30,0**	45,0
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	**35,0**	50,0
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	**35,0**	50,0
328 GTB	3185	1985-89	20,0	**40,0**	60,0
328 GTS	3185	1985-89	20,0	**40,0**	60,0
348 TB	3405	1989-94	14,0	**28,0**	42,0
348 TS	3405	1989-94	15,0	**30,0**	45,0
348 SPIDER	3405	1993-95	17,5	**35,0**	52,5
288 GTO	2855	1984-85	500,0	**1.000,0**	1.500,0
MONDIAL 8	2926	1980-82	7,5	**15,0**	22,5
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	8,5	**17,0**	25,5
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-84	11,0	**22,0**	33,0
MONDIAL 3.2	3185	1985-88	10,0	**20,0**	30,0
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-88	12,5	**25,0**	37,5
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	12,5	**25,0**	37,5
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-93	15,0	**30,0**	45,0
365 GTC/4	4390	1971-72	60,0	**120,0**	180,0
365 GT4 2+2	4390	1972-76	16,0	**32,0**	48,0
400 GT	4823	1976-79	12,5	**25,0**	37,5
400 I	4823	1979-84	13,5	**27,0**	40,5
412	4942	1985-90	15,0	**30,0**	45,0
365 GT4 BB	4390	1973-76	100,0	**200,0**	300,0
512 BB	4942	1976-81	100,0	**200,0**	300,0
512 BBI	4942	1981-84	100,0	**200,0**	300,0
TESTAROSSA	4942	1984-85	25,0	**50,0**	75,0
TESTAROSSA	4942	1986-91	22,5	**45,0**	65,0
512 TR	4942	1992-94	27,5	**55,0**	82,5
F 512 M	4942	1994-96	30,0	**60,0**	90,0
F 40	2936	1987-92	250,0	**500,0**	750,0
456 GT/GTA	5474	1993-99	15,0	**30,0**	45,0
F 355 BERLINETTA	3496	1994-98	20,0	**40,0**	60,0
F 355 GTS	3496	1994-98	21,0	**42,0**	63,0
F 355 SPIDER	3496	1995-99	24,0	**48,0**	72,0
F 50	4698	1995-97	250,0	**500,0**	750,0
550 MARANELLO	5474	1996-01	17,5	**35,0**	52,5
575 M MARANELLO	5748	2002-05	20,0	**40,0**	60,0
550 BARCHETTA	5474	2000-02	75,0	**150,0**	225,0
MARANELLO SUPERAMERICA	5748	2005	100,0	**200,0**	300,0
360 MODENA	3586	1999-04	22,5	**45,0**	65,0
360 SPIDER	3586	2000-04	37,5	**75,0**	110,0
360 CHALLENGE STRADALE	3586	2003-04	37,5	**75,0**	110,0
612 SCAGLIETTI	5748	2003-05	20,0	**40,0**	60,0
F 430	4308	2004-05	32,5	**65,0**	100,0
F 430 SPIDER	4308	2005	40,0	**80,0**	120,0
F 430 CHALLENGE	4308	2005	50,0	**100,0**	150,0
ENZO	5998	2002-04	500,0	**1.000,0**	1.500,0

FERVES ITALIA

RANGER 4X4	499	1966-71	4,0	**8,0**	12,0

FIAT ITALIA

501/502/503 TORPEDO	1460	1919-27	12,5	**25,0**	37,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
501 S	1460	1921-26	15,0	30,0	45,0
505/507 TORPEDO	2296	1919-27	12,5	25,0	37,0
510/512 TORPEDO	3446	1919-28	15,0	30,0	45,0
510 S	3446	1920-25	17,5	35,0	50,0
519/519 A/519 B TORPEDO	4766	1922-27	75,0	150,0	225,0
509/509 A	990	1925-29	10,0	20,0	30,0
509 S	990	1925-29	12,5	25,0	37,0
520 TORPEDO	2244	1927-29	17,5	35,0	50,0
521/521 C	2516	1928-31	17,5	35,0	50,0
525/525 N/525 S	3739	1928-31	20,0	40,0	60,0
525 SS	3739	1929-31	40,0	80,0	120,0
514/514 L	1438	1929-32	9,0	18,0	27,0
514 S/514 MM	1438	1929-32	12,5	25,0	37,0
515	1438	1931-34	9,0	18,0	27,0
522 C/522 L	2516	1931-33	16,5	33,0	50,0
522 S	2516	1932-33	18,0	36,0	54,0
524 C/524 L	2516	1931-34	16,5	33,0	50,0
518 C/518 L «ARDITA» 1750	1758	1933-38	11,5	23,0	35,0
518 C/518 L «ARDITA» 2000	1944	1933-38	11,5	23,0	35,0
527/527 S «ARDITA» 2500	2516	1934-37	14,0	28,0	42,0
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	22,5	45,0	65,0
508 «BALILLA» (3M) BERLINA	995	1932-34	8,0	16,0	24,0
508 «BALILLA» (3M) BERLINA LUSSO	995	1932-34	9,0	18,0	27,0
508 «BALILLA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	11,0	22,0	33,0
508 «BALILLA» (3M) SPIDER	995	1932-34	12,0	24,0	36,0
508 «BALILLA» (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	35,0	70,0	100,0
508 M	995	1933-37	8,5	17,0	25,0
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	7,5	15,0	22,5
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	7,5	15,0	22,5
508 «BALILLA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	10,0	20,0	30,0
508 «BALILLA» (4M) SPIDER	995	1934-37	11,0	22,0	33,0
508 S «BALILLA» (4M) S. S. (C. D'ORO)	995	1934-37	35,0	70,0	100,0
508 S «BALILLA» (4M) (BERL. M.M.)	995	1935-37	25,0	50,0	75,0
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	7,5	15,0	22,5
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)	569	1936-38	7,0	14,0	21,0
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)	569	1938-45	7,0	14,0	21,0
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	6,5	13,0	20,0
500 A (BALESTRA LUNGA)	569	1946-48	6,0	12,0	18,0
500 B	569	1948-49	5,5	11,0	16,5
500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	9,0	18,0	27,0
500 C	569	1949-55	4,3	8,5	12,5
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	7,0	14,0	21,0
500 C BELVEDERE	569	1952-55	3,5	7,0	10,0
508 C (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	5,5	11,0	16,5
508 L (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	6,5	13,0	20,0
508 C M.M.	1089	1938-39	30,0	60,0	90,0
508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	6,0	12,0	18,0
1100 (A)/(A) L	1089	1939-48	5,5	11,0	16,5
1100 B/BL	1089	1948-49	5,0	10,0	15,0
1100 E/EL	1089	1949-53	4,5	9,0	13,5
1100 S	1089	1947-50	25,0	50,0	75,0
1100 S	1089	1950-51	22,5	45,0	70,0
1500 A/B/C	1493	1935-47	10,0	20,0	30,0
1500 D	1493	1948-49	8,5	17,0	25,0
1500 E	1493	1949-50	8,5	17,0	25,0
1400	1395	1950-54	5,0	10,0	15,0
1400 CABRIOLET	1395	1950-54	10,0	20,0	30,0
1400/A/B DIESEL	1901	1953-58	3,5	7,0	10,5
1400 A	1395	1954-56	4,0	8,0	12,0
1400 B	1395	1956-58	4,5	9,0	13,5
1900	1901	1952-54	5,0	10,0	15,0
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	7,0	14,0	21,0
1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	10,0	20,0	30,0
1900 A	1901	1954-56	4,0	8,0	12,0
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	7,0	14,0	21,0
1900 B	1901	1956-58	4,5	9,0	13,5
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	7,5	15,0	22,5
AR 51	1901	1951-55	4,5	9,0	13,5
AR 55	1901	1955-59	4,0	8,0	12,0
AR 59	1901	1959-73	3,5	7,0	10,0
CAMPAGNOLA	1901	1951-55	4,5	9,0	13,5
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	4,0	8,0	12,0
CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	4,0	8,0	12,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	3,5	7,0	10,0
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	3,5	7,0	10,0
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	3,5	7,0	10,0
8V	1996	1952-54	150,0	300,0	450,0
8V ZAGATO	1996	1952-54	250,0	500,0	650,0
1100/103	1089	1953-56	3,5	7,0	10,0
1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	3,8	7,5	11,0
1100/103 TV	1089	1953-56	5,0	10,0	15,0
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	7,5	15,0	22,0
1100/103 E	1089	1956-57	3,3	6,5	10,0
1100/103 E FAMILIARE	1089	1956-57	3,5	7,0	10,0
1100/103 E TV	1089	1956-57	4,5	9,0	13,5

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	7,5	15,0	22,0
1100/103 D	1089	1957-60	2,5	5,0	7,5
1100/103 D FAMILIARE	1089	1957-60	2,8	5,5	8,0
1100/103 H LUSSO	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)	633	1955-57	5,0	10,0	15,0
600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)	633	1956-57	5,5	11,0	16,5
600	633	1957-60	4,0	8,0	12,0
600 TRASFORMABILE	633	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	633	1956-60	7,0	14,0	21,0
600 D MULTIPLA	767	1960-67	6,0	12,0	18,0
NUOVA 500	479	1957	6,0	12,0	18,0
NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	5,0	10,0	15,0
NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	5,5	11,0	16,5
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	5,0	10,0	15,0
NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	7,0	14,0	21,0
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	6,5	13,0	20,0
500 D	499	1960-65	3,5	7,0	10,0
500 F	499	1965-72	2,5	5,0	7,5
500 LUSSO	499	1968-72	2,3	4,5	6,5
500 GIARDINIERA	499	1960-67	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 LUSSO	2279	1963-68	3,8	7,5	11,0
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	4,5	9,0	13,5
2300 LUSSO FAMILIARE	2279	1963-68	4,3	8,5	12,0
2300 COUPÉ	2279	1961-65	6,5	13,0	20,0
2300 COUPÉ S	2279	1961-69	7,5	15,0	22,0
1300	1295	1961-66	1,8	3,5	5,0
1300 FAMILIARE	1295	1961-66	2,0	4,0	6,0
1500/1500 C	1481	1961-67	1,8	3,5	5,0
1500 FAMILIARE	1481	1961-67	2,0	4,0	6,0
1500 L	1481	1962-68	2,5	5,0	7,5
1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	9,0	18,0	27,0
1500 COUPÉ	1481	1964-65	5,0	10,0	15,0
1500 CABRIOLET	1481	1963-66	6,5	13,0	20,0
1600 S CABRIOLET	1568	1962-63	9,0	18,0	27,0
1600 S CABRIOLET	1568	1963-66	9,0	18,0	27,0
1600 S COUPÉ	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 COUPÉ	843	1965-68	3,0	6,0	9,0
850 SPORT COUPÉ	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/III SERIE)	1197	1970-74	1,0	2,0	3,0
124 FAMILIARE	1197	1966-74	1,3	2,5	3,8
124 SPECIAL	1438	1968-70	1,3	2,5	3,8
124 SPECIAL (II/III SERIE)	1438	1970-74	1,0	2,0	3,0
124 SPECIAL T/T1600	1438-1592	1970-74	1,5	3,0	4,5
124 SPORT COUPÉ	1438	1967-69	2,8	5,5	8,0
124 SPORT COUPÉ	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 COUPÉ 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	20,0	40,0	60,0
SPORT SPIDER	1995	1979-82	5,0	10,0	15,0
SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	6,0	12,0	18,0
SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1982-87	7,5	15,0	22,0
125	1608	1967-69	1,5	3,0	4,5
125 SPECIAL	1608	1968-70	1,8	3,5	5,0
125 SPECIAL (II SERIE)	1608	1970-72	1,5	3,0	4,5
DINO COUPÉ	1987	1967-69	10,0	20,0	30,0
DINO 2400 COUPÉ	2418	1969-72	9,0	18,0	27,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
DINO SPIDER	1987	1966-69	25,0	50,0	75,0
DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	22,5	45,0	65,0
128	1116	1969-72	1,0	2,0	3,0
128 FAMILIARE	1116	1969-72	1,0	2,0	3,0
128 (II SERIE)/SPECIAL	1116-1290	1972-76	0,8	1,5	2,3
128 (III SERIE)	1116-1290	1976-85	0,5	1,0	1,5
128 FAMILIARE (II/III SERIE)	1116-1290	1972-80	0,5	1,0	1,5
128 RALLY	1290	1971-74	2,5	5,0	7,5
128 SPORT COUPÉ S/SL	1116-1290	1971-75	1,8	3,5	5,0
128 3P	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 COUPÉ	3235	1971-77	5,0	10,0	15,0
126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	0,8	1,5	2,3
126/BIS/UP	652-704	1983-96	0,5	1,0	1,5
127 (I SERIE)	903	1971-77	1,0	2,0	3,0
127 (II SERIE)	903-1049	1977-81	0,5	1,0	1,5
127 (III SERIE/UNIFICATA)	903-1049	1981-86	0,5	1,0	1,5
127 III SERIE DIESEL	1301	1981-83	0,5	1,0	1,5
127 PANORAMA	1049	1980-86	0,5	1,0	1,5
127 PANORAMA DIESEL	1301	1981-83	0,4	0,8	1,2
127 SPORT	1049	1978-81	1,8	3,5	5,0
127 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	1,5	3,0	4,5
147 DIESEL	1301	1983-86	0,3	0,5	0,8
131 (I/II/III SERIE) BERLINA	1301-1585	1974-83	0,8	1,5	2,3
131 (I/II/III SERIE) PANORAMA	1301-1585	1974-84	0,8	1,5	2,3
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1995	1978-83	0,5	1,0	1,5
131 MIRAFIORI/SUPERM. D	1995-2445	1978-83	0,5	1,0	1,5
131 SUPERMIRAF. 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	25,0	50,0	70,0
131 RACING	1995	1978-81	1,3	2,5	3,5
131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	3,0	6,0	9,0
131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995	1981-83	2,5	5,0	7,5
132 (TUTTI I MODELLI)	1592-1995	1972-81	0,8	1,5	2,3
132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1995-2445	1978-81	0,5	1,0	1,5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	2,3	4,5	6,5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	2,0	4,0	6,0
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL CORTA	2445	1978-87	1,8	3,5	5,0
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	1,5	3,0	4,5
ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	0,5	1,0	1,5
ARGENTA DIESEL	2445	1981-85	0,5	1,0	1,5
ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	0,8	1,5	2,3
ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	0,5	1,0	1,5
PANDA 30	652	1980-85	1,0	2,0	3,0
PANDA 45/45 S	903	1980-85	1,0	2,0	3,0
PANDA 750/1000	770-999	1986-96	0,5	1,0	1,5
PANDA 4X4	965	1983-85	1,3	2,5	3,8
PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-96	1,3	2,5	3,8
PANDA SELECTA	999-1108	1991-96	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 D/DS	1301	1983-89	0,5	1,0	1,5
UNO 60 D/DS	1698	1986-89	0,5	1,0	1,5
UNO TURBO D	1367	1986-89	0,5	1,0	1,5
UNO TURBO LE/ANTISKID	1301	1985-89	1,8	3,5	5,0
UNO II SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-95	0,5	1,0	1,5
UNO SELECTA/SELECTA IE I.S.	1116-1499	1989-94	0,5	1,0	1,5
UNO 1.3 D/DS II SERIE	1302	1989-93	0,5	1,0	1,5
UNO 1.7/1.9 D/DS 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 1400/RACING	1372	1989-93	1,3	2,5	3,5
RITMO/RITMO SUPER (I SERIE)	1116-1498	1978-82	0,5	1,0	1,5
RITMO D (I SERIE)	1714	1980-83	0,5	1,0	1,5
RITMO 85 S CABR./CABRIO 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	1981-82	1,3	2,5	3,8
RITMO 125 TC	1995	1981-83	3,0	6,0	9,0
RITMO (II SERIE)	1116-1498	1982-85	0,5	1,0	1,5
RITMO D (II SERIE)	1714	1983-85	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 (III SERIE)	1116-1585	1985-87	0,5	1,0	1,5
RITMO D (III SERIE)	1698	1985-87	0,5	1,0	1,5
RITMO TURBO DS	1929	1986-87	0,5	1,0	1,5
REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301-1585	1983-90	0,5	1,0	1,5
REGATA D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1983-90	0,5	1,0	1,5
REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1301-1585	1984-90	0,5	1,0	1,5
REGATA W. D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1984-90	0,5	1,0	1,5

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
DUNA	1116-1301	1987-90	0,3	**0,5**	0,8
DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-90	0,4	**0,8**	1,2
DUNA DS	1698	1987-90	0,3	**0,5**	0,8
DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	0,4	**0,8**	1,2
TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108-1995	1988-95	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
TIPO 16V	1756	1989-93	0,5	**1,0**	1,5
TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-95	0,5	**1,0**	1,5
TEMPRA DS/TURBO DS	1929	1990-95	0,5	**1,0**	1,5
TEMPRA SW (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-95	0,5	**1,0**	1,5
TEMPRA SW DS/TURBO DS	1929	1990-95	0,5	**1,0**	1,5
TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	0,5	**1,0**	1,5
CROMA 1.6/CHT/LE/2.0 16V	1585-1995	1985-96	0,5	**1,0**	1,5
CROMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1985-96	0,5	**1,0**	1,5
CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	0,8	**1,5**	2,3
CROMA D	2499	1986-90	0,5	**1,0**	1,5
CROMA TURBO D	2499	1986-96	0,5	**1,0**	1,5
CROMA 1.9 TD-HD	1929	1988-96	0,5	**1,0**	1,5
PUNTO (TUTTI I MODELLI)	1108-1581	1993-96	0,5	**1,0**	1,5
PUNTO D/TD	1698	1993-96	0,5	**1,0**	1,5
PUNTO GT TURBO	1372	1994-99	1,3	**2,5**	3,8
PUNTO CABRIO	1242-1581	1994-00	1,0	**2,0**	3,0
ELBA	1297-1580	1986-90	0,3	**0,5**	0,8
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-96	1,0	**2,0**	3,0
COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	1,5	**3,0**	4,5
BARCHETTA 16V	1747	1995-02	2,5	**5,0**	7,5
BARCHETTA 16V (II SERIE)	1747	2002-05	2,8	**5,5**	8,0
BRAVA (TUTTI I MODELLI)	1369-1747	1995-96	0,5	**1,0**	1,5
BRAVA 1.9 D	1929	1995-96	0,5	**1,0**	1,5
BRAVO (TUTTI I MODELLI)	1369-1747	1995-96	0,5	**1,0**	1,5
BRAVO 1.9 D	1929	1995-96	0,5	**1,0**	1,5
BRAVO HGT 2.0 20V	1998	1995-01	0,8	**1,5**	2,3
CINQUECENTO	704-903	1991-96	0,5	**1,0**	1,5
CINQUECENTO SPORTING	1108	1994-96	0,8	**1,5**	2,3
STILO 2.4 ABARTH 3P SELESPEED	2446	2001-05	1,3	**2,5**	3,8
STILO 2.4 ABARTH 5P SELESPEED	2446	2001-05	1,0	**2,0**	3,0
STILO 2.4 ABARTH 3P M. SCHUMACHER	2446	2004-05	1,5	**3,0**	4,5
ULYSSE 2.0/2.0 TURBO	1995	1994-96	0,8	**1,5**	2,3
ULYSSE 1.9 TD	1905	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
ULYSSE 2.9 24V (II SERIE)	2946-2949	2002-05	1,2	**2,5**	3,7

FORD FRANCIA

T "BORDELAISE"	2896	1924-28	8,0	**16,0**	24,0
A	3285	1928-32	9,0	**18,0**	27,0
AF	2043	1928-32	6,0	**12,0**	18,0
ALSACE (MATFORD)	3621	1935-36	7,5	**15,0**	22,5
V8-62 (MATFORD)	2225	1936-37	6,0	**12,0**	18,0
V8-66 (MATFORD)	3621	1936-37	7,5	**15,0**	22,5
V8-72 (MATFORD)	2225	1937	4,5	**9,0**	13,5
V8-76 (MATFORD)	3621	1937	6,0	**12,0**	18,0
V8-F-81 (MATFORD)	3621	1938-39	5,5	**11,0**	16,5
V8-F-82 (MATFORD)	2225	1938-39	4,0	**8,0**	12,0
V8-F-91A (MATFORD)	3621	1939-40	5,0	**10,0**	15,0
V8-F-92A (MATFORD)	2225	1939-40	3,5	**7,0**	10,0
F-472A	2225	1946-48	3,0	**6,0**	9,0
VEDETTE LIMOUSINE	2158	1948-52	2,5	**5,0**	7,5
VEDETTE COUPÉ	2158	1949-52	2,8	**5,5**	8,0
VEDETTE CABRIOLET	2158	1949-52	3,5	**7,0**	11,0
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	2,5	**5,0**	7,5
VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	2,8	**5,5**	8,0
VENDOME (F39E)	3923	1953-54	2,8	**5,5**	8,0
ABEILLE	2158	1952-54	2,3	**4,5**	7,0
COMETE	2158-2351	1951-53	3,3	**6,5**	10,0
MONTE-CARLO	3923	1953-54	4,0	**8,0**	12,0

FORD GERMANIA

KÖLN	921	1933-36	3,5	**7,0**	10,0
RHEINLAND	3285	1934-36	10,0	**20,0**	30,0
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	12,5	**25,0**	38,0
EIFEL	1172	1935-39	3,0	**6,0**	9,0
EIFEL CABRIOLET	1172	1936-39	4,0	**8,0**	12,0
EIFEL ROADSTER	1172	1936-39	4,5	**9,0**	13,5
V8	2225-3620	1935-41	12,5	**25,0**	38,0
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	17,5	**35,0**	50,0
TAUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1939-52	2,5	**5,0**	7,5
TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	3,3	**6,5**	10,0
TAUNUS 12M G13 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	2,3	**4,5**	7,0
TAUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-59	2,8	**5,5**	8,0
TAUNUS 12M (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	1,8	**3,5**	5,0
TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	2,8	**5,5**	8,0
TAUNUS 15M G4B (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	1,8	**3,5**	5,0
TAUNUS 15M G4B CABRIOLET	1498	1955-58	2,3	**4,5**	7,0
TAUNUS 17M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	2,0	**4,0**	6,0
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	3,0	**6,0**	9,0
TAUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.)	1498-1758	1960-64	2,0	**4,0**	6,0
TAUNUS 17M P3 TURNIER	1498-1758	1960-64	2,0	**4,0**	6,0
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	2,8	**5,5**	8,0
TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	1,8	**3,5**	5,0
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	2,5	**5,0**	7,5
TAUNUS 17M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	1,8	**3,5**	5,0
TAUNUS 17M P5 TURNIER	1498-1699	1964-67	1,8	**3,5**	5,0
TAUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	1,8	**3,5**	5,0
TAUNUS 20M P5 TURNIER	1998	1964-67	1,8	**3,5**	5,0
TAUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1966-70	1,3	**2,5**	4,0
TAUNUS 15M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	1,3	**2,5**	4,0
17M P7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	1,5	**3,0**	4,5
17M P7A TURNIER	1498-1998	1967-68	1,5	**3,0**	4,5
20M P7A (TUTTI I MOD.)	1998-2293	1967-68	1,5	**3,0**	4,5
20M P7A TURNIER	1998	1967-68	1,5	**3,0**	4,5
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	2,3	**4,5**	6,0
OSI 20M/TS COUPÉ	1998-2293	1967-68	3,5	**7,0**	11,0
17M P7B (TUTTI I MOD.)	1498-2293	1968-71	1,5	**3,0**	4,5
17M P7B TURNIER	1498-2293	1968-71	1,5	**3,0**	4,5
17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	2,3	**4,5**	7,0
20M P7B (TUTTI I MOD.)	1998-2550	1968-71	1,5	**3,0**	4,5
20M P7B TURNIER	1998-2550	1968-71	1,5	**3,0**	4,5
26M P7B (TUTTI I MOD.)	2550	1969-71	1,8	**3,5**	5,0
TAUNUS BERLINA I/II/III SERIE	1293-1993	1971-82	0,8	**1,5**	2,3
TAUNUS S.W. I/II/III SERIE	1297-1993	1971-82	0,8	**1,5**	2,3
ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	0,8	**1,5**	2,3
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	6,0	**12,0**	18,0
ESCORT RS 1600	1601	1971-75	7,5	**15,0**	20,0
ESCORT RS 1800	1835	1975-77	7,5	**15,0**	20,0
ESCORT RS 2000	1993	1974-77	9,0	**18,0**	25,0
ESCORT RS 2000	1993	1977-80	5,0	**10,0**	15,0
ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	0,5	**1,0**	1,5
ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1117-1597	1980-90	0,5	**1,0**	1,5
ESCORT III SERIE D	1608-1753	1983-90	0,5	**1,0**	1,5
ESCORT III SERIE CABRIOLET	1392-1597	1983-90	1,0	**2,0**	3,0
ESCORT XR3/XR3I	1597	1980-90	1,0	**2,0**	3,0
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	1,3	**2,5**	4,0
ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-95	0,5	**1,0**	1,5
ESCORT IV SERIE D	1753	1990-95	0,5	**1,0**	1,5
ESCORT IV SERIE XR3I	1796	1990-95	0,8	**1,5**	2,3
ESCORT IV SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-95	0,5	**1,0**	1,5
ESCORT IV SERIE SW D	1753	1990-95	0,5	**1,0**	1,5
ESCORT RS 2000 (IV SERIE)	1998	1991-95	0,8	**1,5**	2,3
ESCORT RS 2000 4X4 (IV SERIE)	1998	1993-95	1,0	**2,0**	3,0
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-95	4,0	**8,0**	12,0
ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392-1796	1990-95	1,0	**2,0**	3,0
ESCORT V SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1796	1995-96	0,5	**1,0**	1,5
ESCORT V SERIE D/TD	1753	1995-96	0,5	**1,0**	1,5
ESCORT RS 2000 (V SERIE)	1998	1995-96	0,7	**1,5**	2,2
ESCORT RS 2000 4X4 (V SERIE)	1998	1995-96	1,0	**2,0**	3,0
ESCORT V SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1299-1796	1995-96	0,5	**1,0**	1,5
ESCORT V SERIE SW D/TD	1753	1995-96	0,5	**1,0**	1,5
ESCORT V SERIE CABRIOLET	1299-1796	1995-98	1,0	**2,0**	3,0
ESCORT V SERIE CABRIOLET TD	1753	1995-98	0,7	**1,5**	2,2
ORION I/II SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	0,5	**1,0**	1,5
ORION I/II SERIE D	1608-1753	1983-90	0,5	**1,0**	1,5
ORION III SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	0,5	**1,0**	1,5
ORION III SERIE D	1753	1990-93	0,5	**1,0**	1,5
CAPRI I/II SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2293	1969-73	1,8	**3,5**	5,0
CAPRI III SERIE (TUTTI I MOD.)	1293-2994	1974-78	1,3	**2,5**	3,8
CAPRI IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1298-2994	1978-87	1,0	**2,0**	3,0
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	12,5	**25,0**	37,0
CAPRI 2800 RS/TURBO	2792	1981-83	3,5	**7,0**	10,0
CONSUL/GRANADA BERL. I SERIE	1699-2994	1972-77	0,8	**1,5**	2,3
CONSUL/GRANADA S.W. I SERIE	1699-2994	1972-77	0,8	**1,5**	2,3
GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	0,5	**1,0**	1,5
GRANADA D II SERIE	1948-2499	1977-85	0,5	**1,0**	1,5
GRANADA S.W. II SERIE	1699-2792	1977-85	0,5	**1,0**	1,5
GRANADA D S.W. II SERIE	1948-2499	1978-85	0,5	**1,0**	1,5
FIESTA I/II SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1976-88	0,5	**1,0**	1,5
FIESTA II SERIE D	1608	1983-88	0,5	**1,0**	1,5
FIESTA XR2	1598	1981-88	0,8	**1,5**	2,3
FIESTA XR2I	1598-1796	1989-95	0,5	**1,0**	1,5
FIESTA TURBO	1597	1990-93	1,0	**2,0**	3,0
FIESTA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1796	1989-95	0,5	**1,0**	1,5
FIESTA III SERIE D	1753	1989-95	0,5	**1,0**	1,5
FIESTA IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1242-1388	1995-96	0,5	**1,0**	1,5
FIESTA IV SERIE D	1753	1995-96	0,5	**1,0**	1,5
SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	0,5	**1,0**	1,5
SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1595-2294	1982-92	0,5	**1,0**	1,5
SIERRA DIESEL/TD (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	0,5	**1,0**	1,5
SIERRA D/TD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	0,5	**1,0**	1,5
SIERRA XR4I	2792	1982-85	0,8	**1,5**	2,3
SIERRA XR4I 4X4/2.8I 4X4	2792-2935	1985-92	0,8	**1,5**	2,3
SIERRA 2.8I 4X4 SW	2792	1986-89	0,8	**1,5**	2,3
SIERRA 2.9I 4X4	2933	1988-92	0,8	**1,5**	2,3
SIERRA 2.9I 4X4 SW	2933	1988-92	0,8	**1,5**	2,3
SIERRA RS COSWORTH	1993	1986-87	7,5	**15,0**	22,0
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	10,0	**20,0**	30,0
SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	5,0	**10,0**	15,0
RS 200	1803	1985-86	50,0	**100,0**	130,0
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-94	0,5	**1,0**	1,5
SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	0,5	**1,0**	1,5
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2935	1991-94	0,5	**1,0**	1,5
SCORPIO TD SW	2498	1991-94	0,5	**1,0**	1,5
SCORPIO 2.8I/2.9I 4X4	2792-2935	1986-94	0,5	**1,0**	1,5
SCORPIO 2.9I 24V/4X4	2935	1991-94	0,8	**1,5**	2,3
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW	2935	1992-94	0,8	**1,5**	2,3
SCORPIO 2.0/2.0 16V (I S.)	1998	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
SCORPIO 2.0/2.0 16V SW (I S.)	1998	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
SCORPIO TD (II S.)	2500	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
SCORPIO TD SW (II S.)	2500	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
SCORPIO 2.9 V6/V6 24V (II S.)	2935	1994-98	0,8	**1,5**	2,3
SCORPIO 2.9 V6/V6 24V SW (II S.)	2935	1994-98	0,8	**1,5**	2,3
MONDEO 4 P./5 P. (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993-96	0,5	**1,0**	1,5
MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200	2544	1994-99	0,5	**1,0**	1,5
MONDEO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993-96	0,5	**1,0**	1,5
MONDEO 2.5 V6 24V SW/ST-200	2544	1994-99	0,8	**1,5**	2,3
MONDEO TD 4P/5P.	1753	1993-96	0,5	**1,0**	1,5
MONDEO TD SW	1753	1993-96	0,5	**1,0**	1,5
GALAXY 2.0 16V	1998	1995-96	0,7	**1,5**	2,2
GALAXY TD	1896	1995-96	0,7	**1,5**	2,2
GALAXY 2.8 VR6/II SERIE	2792	1995-05	1,3	**2,5**	3,5
PUMA	1388-1679	1997-01	0,8	**1,5**	2,3
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1999-01	0,8	**1,5**	2,3
MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-05	0,5	**1,0**	1,5
MONDEO 2.5 V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-05	0,8	**1,5**	2,3
MONDEO 3.0 V6 24V (II SERIE)	2967	2002-05	0,7	**1,5**	2,2
MONDEO 3.0 V6 24V SW (II SERIE)	2967	2002-05	1,0	**2,0**	3,0
MONDEO 3.0 V6 ST220 (II SERIE)	2967	2002-05	1,3	**2,5**	3,5
MONDEO 3.0 V6 ST220 SW (II S.)	2967	2002-05	1,5	**3,0**	4,5
SPORTKA	1597	2003-05	1,0	**2,0**	3,0
STREETKA	1597	2003-05	1,5	**3,0**	4,5
FOCUS ST 170/ST 170 SW (I S.)	1988	2002-04	1,5	**3,0**	4,5
FOCUS RS 215 (I S.)	1988	2003-04	2,5	**5,0**	7,5
FIESTA ST (V SERIE)	1999	2005	1,2	**2,5**	3,7
FOCUS ST TURBO (II S.)	2522	2005	3,2	**6,5**	9,7

FORD GRAN BRETAGNA

PREFECT E93A-E493A	1172	1938-53	3,0	**6,0**	9,0
POPULAR 103E	1172	1953-59	2,5	**5,0**	7,5
PREFECT 107E	997	1959-61	2,0	**4,0**	6,0
ANGLIA E94A-E494A	995	1939-53	2,5	**5,0**	7,5
ANGLIA PREFECT POPULAR 100E	1172	1953-62	2,0	**4,0**	6,0
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105E	997	1959-67	2,0	**4,0**	6,0
ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123E	1198	1962-65	2,0	**4,0**	6,0
CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1951-56	1,8	**3,5**	5,0
CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1703	1956-62	2,0	**4,0**	6,0
CONSUL CONVERTIBLE	1508	1952-56	2,3	**4,5**	7,0
CONSUL CONVERTIBLE MK2	1703	1956-62	3,0	**6,0**	9,0
CONSUL 315	1340-1498	1961-63	1,8	**3,5**	5,0
CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	2,3	**4,5**	7,0
CORSAIR (TUTTI I MODELLI)	1498-1996	1964-70	1,5	**3,0**	4,5
CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1198-1500	1962-66	1,3	**2,5**	4,0
CORTINA MK2 (TUTTI I MOD.)	1298-1599	1967-70	0,8	**1,5**	2,3
CORTINA LOTUS MK1	1558	1964-66	16,0	**32,0**	48,0
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	10,0	**20,0**	30,0
ZEPHYR SIX	2262	1951-56	2,0	**4,0**	6,0
ZEPHYR CONVERTIBLE	2262	1952-56	2,8	**5,5**	8,0
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	2,0	**4,0**	6,0
ZEPHYR MK2	2553	1956-62	2,3	**4,5**	7,0
ZEPHYR MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	3,0	**6,0**	9,0
ZODIAC MK2	2553	1956-62	2,3	**4,5**	7,0
ZODIAC MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	3,0	**6,0**	9,0
ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	1,8	**3,5**	5,0
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	2,0	**4,0**	6,0
ZODIAC MK3	2553	1962-66	2,0	**4,0**	6,0
ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	1,3	**2,5**	4,0
ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	1,5	**3,0**	4,5
ZODIAC MK4	2994	1966-72	1,8	**3,5**	5,0

FORD STATI UNITI

GPW	2199	1941-45	12,5	**25,0**	37,5
MUTT M 151/A1/A2	2319	1959-88	5,0	**10,0**	15,0
BRONCO	2781-4946	1966-75	3,0	**6,0**	9,0
BRONCO	4918-5766	1976-96	2,5	**5,0**	7,5
BRONCO II	2347-2930	1983-86	2,0	**4,0**	6,0
MAVERICK 2.7 TD	2663	1992-96	1,5	**3,0**	4,5
EXPLORER	3958	1990-94	2,0	**4,0**	6,0
EXPLORER	3958-4942	1995-05	2,5	**5,0**	7,5
THUNDERBIRD	3950	2001-05	5,0	**10,0**	15,0

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
GT	5409	2004-05	110,0	220,0	330,0
MUSTANG 4.0 V6	4009	2004-05	6,0	12,0	18,0
MUSTANG 4.0 V6 CONVERTIBLE	4009	2004-05	6,5	13,0	19,5
MUSTANG 4.6 V8	4606	2004-05	7,5	15,0	22,5
MUSTANG 4.6 V8 CONVERTIBLE	4606	2004-05	8,0	16,0	24,0

GAZ RUSSIA

69 M/AM	2430	1953-73	1,8	3,5	5,0

GIANNINI ITALIA

750 TV	797	1962-64	7,5	15,0	22,5
850 GT/900 GT	848-901	1963-64	8,5	17,0	25,5
500 GT	586	1963-65	7,0	14,0	21,0
500 TV/TV S	498	1963-65	8,0	16,0	24,0
500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	7,5	15,0	22,5
500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	7,5	15,0	22,5
590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	10,0	20,0	27,0
590 CORSA REPLICA	652	1993	4,0	8,0	12,0
650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	4,5	9,0	13,5
1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	2,8	5,5	8,0
850/950/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-71	5,0	10,0	15,0
850/950/1000 COUPÉ	843-980	1965-72	7,0	14,0	21,0
850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	7,5	15,0	22,5
850/950 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	843-930	1964-68	5,0	10,0	15,0
850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	9,0	18,0	27,0
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	2,0	4,0	6,0
128 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	2,0	4,0	6,0
X1/9 SPECIAL	1290	1973-78	4,0	8,0	12,0
126 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	1,3	2,5	4,0
127 NP (TUTTI I MODELLI)	903-1049	1971-81	2,0	4,0	6,0
132 2000	1956	1972-78	1,8	3,5	5,0
PANDA (TUTTI I MODELLI)	652-903	1981-85	1,3	2,5	4,0
RITMO (TUTTI I MODELLI)	1116-1301	1979-85	1,8	3,5	5,0
RITMO TURBO DIESEL	1714	1982-85	0,5	1,0	1,5
REGATA TURBO DIESEL	1714	1984-85	0,5	1,0	1,5
UNO TURBO	903	1984-85	1,5	3,0	4,5

GINETTA GRAN BRETAGNA

G2	1172	1958-60	7,5	15,0	22,5
G3	997	1961	7,5	15,0	22,5
G4	997	1960-69	7,5	15,0	22,5
G15	875-998	1967-74	5,0	10,0	15,0
G21	1599-2954	1970-79	6,0	12,0	18,0
G32	1597	1982-88	4,0	8,0	12,0
G32	1597	1988-91	5,0	10,0	15,0
G32 CONVERTIBLE	1597	1990-91	6,0	12,0	18,0
G34/G27	1986-4498	1990-97	7,5	15,0	22,5
G33	3947	1990-91	7,5	15,0	22,5
G40	1986	1995-00	9,0	18,0	27,0
G20/G27 (II SERIE)	1988-3950	2002-05	10,0	20,0	30,0

GLAS GERMANIA

GOGGOMOBIL T 250/300	247-296	1955-69	3,5	7,0	10,5
GOGGOMOBIL TS 250/300 COUPÉ	247-296	1957-69	4,0	8,0	12,0
GOGGOMOBIL T 400	395	1957-67	3,5	7,0	10,5
GOGGOMOBIL TS 400 COUPÉ	395	1957-67	3,7	7,5	11,0
ISAR T 600/T 700	584-688	1958-65	2,5	5,0	7,5
1004/1204/1304	992-1290	1962-67	1,8	3,5	5,0
1700/1700 TS	1682	1964-67	2,5	5,0	7,5
1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	3,5	7,0	10,0
BMW 1600 GT	1573	1967-68	3,5	7,0	10,0
2600 V8/3000 V8	2580-2982	1966-68	4,5	9,0	13,5
BMW 3000 COUPÉ	2982	1967-68	4,0	8,0	12,0

GREPPI ITALIA

SAVANA	1297-2360	1979-81	0,5	1,0	1,5

HEALEY GRAN BRETAGNA

SILVERSTONE	2443	1949-50	50,0	100,0	150,0

HILLMAN GRAN BRETAGNA

11	1593	1919-26	6,0	12,0	18,0
SPEED MODEL	1122	1920	5,0	10,0	15,0
SPORTING	1496	1921	5,0	10,0	15,0
14	1953	1926-28	6,0	12,0	18,0
14	1944	1937-39	4,5	9,0	13,5
MINX	1185	1931-35	4,0	8,0	12,0
AERO MINX	1185	1932-35	5,0	10,0	15,0
MINX MAGNIFICENT	1185	1935-39	3,5	7,0	10,5
MINX PHASE I/II	1185	1939-48	2,7	5,5	8,2
MINX PHASE III/IV/V	1185-1265	1948-53	2,3	4,5	7,0
MINX MK V/VII/VIII/VIII A	1265-1390	1953-56	2,0	4,0	6,0
MINX SERIES I/II/III A-B-C	1390-1592	1956-63	2,3	4,5	7,0
MINX SERIES V/VI SALOON	1592-1725	1963-67	2,3	4,5	7,0
MINX PHASE II CONVERTIBLE	1185	1945-48	3,3	6,5	10,0
MINX PHASE III/IV/V CONVERTIBLE	1185-1265	1948-53	3,5	7,0	10,0
MINX MK I/II/III/IV CONV. - CALIF.	1265-1390	1953-56	3,7	7,5	11,2
MINX SERIES I/II/III A-B-C CONVERT.	1390-1592	1956-62	3,7	7,5	11,2
SUPER MINX SERIES I/II/III/IV	1592-1725	1961-67	2,0	4,0	6,0
SUPER MINX CONVERTIBLE	1592	1962-64	3,5	7,0	10,0
HUSKY	1265	1954-57	1,8	3,5	5,0
HUSKY SERIES I/II/III	1390	1958-65	1,8	3,5	5,0
IMP/SUPER IMP (TUTTI I MOD.)	875	1963-76	1,5	3,0	4,5
HUSKY (IMP ESTATE)	875	1967-70	1,5	3,0	4,5
IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	1,8	3,5	5,0
IMP RALLY	998	1965-68	2,8	5,5	8,0
NEW MINX (TUTTI I MOD.)	1496-1725	1967-70	1,0	2,0	3,0
HUNTER (TUTTI I MOD.)	1725	1966-77	1,0	2,0	3,0
AVENGER (TUTTI I MOD.)	1248-1598	1970-76	0,8	1,5	2,3
VORTIC	2618	1928-32	7,0	14,0	21,0
WIZARD 65/75	2110-2810	1931-33	6,0	12,0	18,0
20/70	2810	1933-35	6,5	13,0	20,0
16 HP	2110-2576	1933-35	5,5	11,0	16,5
16 HP	2110-2576	1935-37	6,0	12,0	18,0
HAWK	3181	1935-37	6,5	13,0	20,0
80	3181	1935-38	6,5	13,0	20,0

HISPANO SUIZA SPAGNA

T3 30 HP	4712	1917-24	100,0	200,0	300,0
H6B 32 HP (T41)	6597	1919-29	150,0	300,0	450,0
H6C 46 HP (T56)	7982	1924-34	200,0	400,0	600,0
T48	2498	1926-31	20,0	40,0	60,0
T49	3746	1924-36	27,5	55,0	80,0
T64	4581	1929-33	40,0	80,0	120,0
H5 26 JUNIOR	4560	1930-34	42,5	85,0	130,0
T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404	1932-43	17,5	35,0	50,0
K6 (T70)	5181	1934-37	200,0	400,0	600,0
J12 (T68)	9424-11310	1931-37	250,0	500,0	750,0

HONDA GIAPPONE

S600	606	1965-66	5,0	10,0	15,0
S800	791	1966-70	6,0	12,0	18,0
N360/N400/N600	354-599	1969-74	1,8	3,5	5,0
CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	0,5	1,0	1,5
CIVIC CRX	1590	1984-91	1,8	3,5	5,0
CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1991-95	0,5	1,0	1,5
CRX	1493-1595	1992-99	2,0	4,0	6,0
CITY/JAZZ	1238-1296	1986-95	0,5	1,0	1,5
PRELUDE 2.0I/2.0I 16 4WS	1958	1987-90	1,0	2,0	3,0
PRELUDE 2.0 16V/2.2 16V 4WS	1996-2259	1991-96	1,3	2,5	3,5
PRELUDE 2.0 16V/2.2 16V	1996-2259	1996-02	1,3	2,5	3,5
LEGEND 2.7 V6 24V COUPÉ	2675	1988-90	1,0	2,0	3,0
LEGEND 3.2/3.5 I V6 24V COUPÉ	3206-3474	1991-98	1,5	3,0	4,5
NSX	2977-3179	1990-05	12,5	25,0	35,0
CR-V	1973-2354	1995-05	1,5	3,0	4,5
INTEGRA TYPE R	1797	1997-99	1,8	3,5	5,0
HR-V 3/5 PORTE	1590	1998-05	0,5	1,0	1,5
S2000	1996	1999-05	4,0	8,0	12,0
ACCORD (TUTTI I MODELLI)	1850-2675	1995-96	0,5	1,0	1,5
SHUTTLE	2156	1994-96	0,7	1,5	2,2
CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1396-1590	1995-96	0,5	1,0	1,5
CR-V	1973	1995-96	1,0	2,0	3,0

HOTCHKISS FRANCIA

686	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

SNIPE 80	3498	1932-35	12,5	25,0	37,5
SNIPE	4086	1935-37	13,5	27,0	40,0
SNIPE	3180	1937-39	11,0	22,0	33,0
SNIPE	2731	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 I I/III/IV	4086-4139	1948-54	8,0	16,0	24,0
SNIPE IMPERIAL	4086	1937-39	14,0	28,0	42,0
SUPER SNIPE	4086	1938-40	7,0	14,0	21,0
SUPER SNIPE MK I	4086	1945-48	6,5	13,0	20,0
SUPER SNIPE MK II/MK III	4086	1948-52	7,5	15,0	22,5
SUPER SNIPE MK IV/IV A/IV B	4139	1952-57	6,0	12,0	18,0
SUPER SNIPE SER. I/I I/III/IV/V	2651-2965	1958-67	3,5	7,0	10,0
IMPERIAL MK II/III/IV	4086-4139	1949-54	8,0	16,0	24,0
HAWK MK I/II	1944	1945-48	5,0	10,0	15,0
HAWK MK III/IV/V/VI/VI A	1944-2267	1948-57	3,5	7,0	10,0
HAWK SERIES I/I A/II/III/IV/IV A	2267	1957-67	2,8	5,5	8,0
NEW IMPERIAL	2965	1964-67	4,0	8,0	12,0
SCEPTRE	1592	1963-65	2,5	5,0	7,5
SCEPTRE MK II	1725	1965-67	2,3	4,5	7,0
SCEPTRE MK III	1725	1967-76	1,5	3,0	4,5
15.96	2815	1919-28	6,5	13,0	20,0
10.5	1593	1919-23	5,0	10,0	15,0
10.8	1743	1921	5,0	10,0	15,0
11.4	1743	1922-25	6,0	12,0	18,0
8/18	985	1922-25	4,5	9,0	13,5
9/20	1056	1925-28	4,5	9,0	13,5
12/25	1795	1925-27	6,0	12,0	18,0
14/40	2050	1927-29	6,5	13,0	20,0
20/55	3075	1927-28	12,5	25,0	37,0
20/65	3075	1929-30	12,5	25,0	37,0
9/28	1056	1929-30	5,0	10,0	15,0
6/50	2110	1929	6,0	12,0	18,0
16/50	2110	1928-32	9,0	18,0	27,0
16/60	2276	1932-35	9,0	18,0	27,0
12 HP	1669	1933-37	5,5	11,0	16,5
18 HP	2731	1935-37	8,0	16,0	24,0
16 HP	2576	1937-39	7,5	15,0	22,5
25/70 SNIPE	3498	1930-35	12,5	25,0	37,5

HUMMER STATI UNITI

H2	5967	2003-05	5,0	10,0	15,0
H3	3464	2004-05	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 II MOD.)	1299-1468	1990-94	0,3	0,5	0,8
PONY COUPÉ	1468	1980-82	0,4	0,8	1,2
SCOUPE	1468-1495	1990-95	0,4	0,8	1,2
COUPÉ (I/II SERIE)	1600-1975	1996-01	0,5	1,0	1,5
LANTRA (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
COUPÉ/TIBURON	1599-2656	2002-05	0,5	1,0	1,5
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1341-1495	1994-95	0,3	0,5	0,8
TERRACAN	3497	2005	1,5	3,0	4,5
TERRACAN TD	2902	2005	1,5	3,0	4,5

IATO ITALIA

1.6/1.9 TD/2.0 CHT	1580-1995	1991-93	0,5	1,0	1,5

INNOCENTI ITALIA

A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	1,5	3,0	4,5
A 40 S	1098	1963-67	1,8	3,5	5,0
950 SPIDER	948	1960-63	3,5	7,0	10,0
1100 SPIDER	1098	1963-68	3,5	7,0	10,0
1100 C COUPÉ	1098	1967-69	3,0	6,0	9,0
IM3/IM3S	1098	1963-70	2,0	4,0	6,0
J4/J4S/I5	1098	1964-73	1,5	3,0	4,5
MINI MINOR 33.1 CV DIN	848	1965-67	2,7	5,5	8,0
MINI MINOR 37 CV DIN	848	1967-68	2,5	5,0	7,5
MINI MINOR MK2	848	1968-70	2,2	4,5	7,0
MINI MINOR MK3	848	1970-72	2,0	4,0	6,0
MINI COOPER	998	1966-68	6,0	12,0	18,0
MINI COOPER MK2	998	1968-70	5,5	11,0	16,0
MINI COOPER MK3	998	1970-72	5,0	10,0	14,0
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	3,2	6,5	9,5
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	3,0	6,0	9,0
MINI T MK2 METALLICA	848	1968-70	2,2	4,5	6,5
MINI T MK3 LEGNO	848	1970-72	2,7	5,5	8,0
MINI T MK3 METALLICA	848	1970-72	2,2	4,5	6,5
MINI 1000/1001/EXPORT	998	1972-75	2,0	4,0	6,0
MINI COOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	4,5	9,0	13,5
MINI MATIC 1000	998	1972-74	2,2	4,5	6,0
MINI T 1000	998	1972-74	2,2	4,5	6,5
REGENT	1275-1485	1974-76	0,5	1,0	1,5
MINI 90/120 (TUTTI I MOD.)	998-1275	1974-82	0,8	1,5	2,3
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	1,8	3,5	5,0
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	1,5	3,0	4,5
3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	993	1982-87	0,5	1,0	1,5
35 DIESEL/MINIDIESEL	993	1983-87	0,4	0,8	1,2
650	617	1984-90	0,5	1,0	1,5
990	993	1986-90	0,5	1,0	1,5
990 DIESEL	993	1987-90	0,4	0,8	1,2
550	548	1988-90	0,5	1,0	1,5
SMALL 500	659	1991-92	0,5	1,0	1,5
SMALL 990	993	1991-92	0,5	1,0	1,5
ELBA 1.5 3 P/5 P.	1498	1992-95	0,4	0,8	1,2
ELBA 1.7 D 5 PORTE	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

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
ISO ITALIA					
ISETTA	198-236	1953-56	10,0	20,0	30,0
ISO RIVOLTA ITALIA					
GT 300/IR 300	5359	1962-70	40,0	80,0	120,0
GT 340/IR 340	5359	1962-70	42,5	85,0	125,0
45 (4 SPORTELLI)/F IDEA/IR 10	5359-5762	1967-74	17,5	35,0	52,0
LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	25,0	50,0	75,0
LELE IR6	5762	1972-74	27,5	55,0	80,0
LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	30,0	60,0	90,0
GRIFO GL (300-365 CV)/IR	5359	1965-70	100,0	200,0	300,0
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	150,0	300,0	450,0
GRIFO IR8	5762	1971-74	125,0	250,0	375,0
GRIFO IR9 CAN AM	6998	1971-74	150,0	300,0	450,0
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
ITALA ITALIA					
TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	18,0	36,0	54,0
TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	16,5	33,0	50,0
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	22,5	45,0	70,0
JAGUAR GRAN BRETAGNA					
SS1 COUPÉ/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	42,5	85,0	130,0
SS2 COUPÉ/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	37,5	75,0	100,0
SS90 ROADSTER	2663	1935	75,0	150,0	220,0
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	200,0	400,0	600,0
1 1/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	20,0	40,0	60,0
1 1/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	20,0	40,0	60,0
1 1/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	30,0	60,0	90,0
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	20,0	40,0	60,0
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	20,0	40,0	60,0
2 1/2 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
3 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	3485	1945-49	27,5	55,0	80,0
XK 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	75,0	150,0	220,0
XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	50,0	100,0	150,0
XK 120 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1951-54	27,5	55,0	80,0
XK 120 DROP HEAD COUPÉ	3442	1953-54	40,0	80,0	120,0
XK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	40,0	80,0	120,0
XK 140 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1954-57	22,5	45,0	65,0
XK 140 DROP HEAD COUPÉ	3442	1954-57	32,5	65,0	100,0
XK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	30,0	60,0	90,0
XK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	32,5	65,0	100,0
XK 150 FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	20,0	40,0	60,0
XK 150 S FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	22,5	45,0	70,0
XK 150 DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	25,0	50,0	75,0
XK 150 S DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	27,5	55,0	80,0
C TYPE	3442	1951-53	1.000,0	2.000,0	3.000,0
D TYPE	3442-3781	1954-57	1.500,0	3.000,0	4.500,0
XK SS	3781	1956-57	1.000,0	2.000,0	3.000,0
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	17,5	35,0	50,0
MK V DROP HEAD COUPÉ	2663-3485	1948-50	27,5	55,0	80,0
MK VII	3442	1950-54	10,0	20,0	30,0
MK VII M	3442	1955-56	11,0	22,0	33,0
MK VIII	3442	1956-58	12,5	25,0	35,0
MK IX	3781	1959-61	14,0	28,0	42,0
2.4 LITRE	2483	1955-59	8,5	17,0	25,0
3.4 LITRE	3442	1957-59	11,0	22,0	33,0
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	10,0	20,0	30,0
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	13,0	26,0	40,0
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	15,0	30,0	45,0
3.4 S	3442	1964-68	7,5	15,0	22,5
3.8 S	3781	1964-68	8,5	17,0	25,0
MK X	3781-4235	1961-66	7,0	14,0	21,0
420	4235	1966-68	6,0	12,0	18,0
420 G	4235	1966-70	7,5	15,0	22,5
240	2483	1967-69	7,5	15,0	23,0
340	3442	1967-68	8,5	17,0	25,0
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPÉ	3781	1961-62	35,0	70,0	110,0
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	40,0	80,0	120,0
E TYPE I SERIE COUPÉ	3781	1962-64	30,0	60,0	90,0
E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	35,0	70,0	110,0
E TYPE I SERIE COUPÉ	4235	1964-68	27,5	55,0	80,0
E TYPE I SERIE COUPÉ 2+2	4235	1966-68	22,5	45,0	65,0
E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1964-68	32,5	65,0	100,0
E TYPE II SERIE COUPÉ	4235	1968-71	24,0	48,0	72,0
E TYPE II SERIE COUPÉ 2+2	4235	1968-71	19,0	38,0	57,0
E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	30,0	60,0	90,0
E TYPE V12 COUPÉ	5345	1971-73	17,5	35,0	55,0
E TYPE V12 ROADSTER	5345	1971-75	25,0	50,0	75,0
XJ6 2.8	2791	1968-73	3,0	6,0	9,0
XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	4,0	8,0	12,0
XJ12/XJ12L I SERIE	5345	1972-73	3,5	7,0	10,0
XJ6 3.4/4.2/4.2L II SERIE	3442-4235	1973-79	3,0	6,0	9,0
XJ6 4.2 COUPÉ II SERIE	4235	1975-77	6,5	13,0	20,0
XJ12 II SERIE	5345	1973-79	3,0	6,0	9,0
XJ12 COUPÉ II SERIE	5345	1975-77	7,5	15,0	23,0
XJ6 3.4/4.2 III SERIE	3442-4235	1979-86	3,0	6,0	9,0
XJ12/H.E. III SERIE	5345	1979-88	3,5	7,0	10,0
SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	3,5	7,0	10,0
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1983-86	4,0	8,0	12,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	1,8	3,5	5,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2,0	4,0	6,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	2,3	4,5	7,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2,5	5,0	7,5
XJ6 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	2,8	5,5	8,0
SOVEREIGN 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	3,3	6,5	10,0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	3,5	7,0	10,0
XJ-R (XJ40)	3980	1990-94	3,8	7,5	11,0
XJ6 3.2/4.0 (SOVEREIGN (X 300)	3239-3980	1994-97	2,5	5,0	7,5
XJ12 6.0 (X 300)	5993	1994-97	3,5	7,0	10,0
XJ-R (X 300)	3980	1994-97	3,5	7,0	10,0
XJ8 3.2/4.0 (X 308)	3253-3996	1997-02	3,5	7,0	10,0
XJR SUPER CHARGED (X 308)	3996	1997-02	3,0	6,0	9,0
XJR 100 SUPER CHARGED (X 308)	3996	2001	3,5	7,0	10,0
XJS 3.6/3.6 CAT	3590	1983-91	7,0	14,0	21,0
XJS 4.0	3980	1991-96	8,0	16,0	24,0
XJS	5345	1975-81	7,5	15,0	22,5
XJS H.E.	5345	1981-87	8,0	16,0	24,0
XJS H.E.	5345	1988-93	8,5	17,0	25,5
XJS 6.0 V12	5993	1993-96	10,0	20,0	30,0
XJR S	5993	1990-93	12,0	24,0	36,0
XJ-SC	5345	1983-87	8,0	16,0	24,0
XJS CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	12,0	24,0	36,0
XJ 220	3498	1992-94	100,0	200,0	300,0
XK8 COUPÉ	3996-4196	1996-05	6,0	12,0	18,0
XKR	3996-4196	1998-05	7,0	14,0	21,0
XKR 100	3996	2001	8,0	16,0	24,0
XK8 CONVERTIBLE	3996-4196	1996-05	8,0	16,0	24,0
XKR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-05	9,0	18,0	27,0
XKR 100 CONVERTIBLE	3996	2001	10,0	20,0	30,0
S-TYPE 2.5/3.0 V6	2497-2967	1998-05	1,8	3,5	5,0
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1998-05	2,3	4,5	6,5
S-TYPE 4.2 R	4196	2002-05	3,0	6,0	9,0
XJR 15	5993	1991	175,0	350,0	500,0
X TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2002-05	1,3	2,5	3,5
X TYPE V6 2.5 4X4/ESTATE	2495	2001-05	1,5	3,0	4,5
X TYPE V6 3.0 4X4/ESTATE	2968	2001-05	1,8	3,5	5,0
XJ6 3.0 V6 (X 350)	2967	2002-05	4,0	8,0	12,0
XJ8 3.5 V8 (X 350)	3555	2002-05	4,5	9,0	13,5
XJ8 4.2 V8 (X 350)	4196	2002-05	5,0	10,0	15,0
XJ8 4.2 V8 S/C (X 350)	4196	2002-04	6,0	12,0	18,0
XJ8 4.2 V8 SUPERS/C (X 350)	4196	2003-04	7,0	14,0	21,0
XJR V8 (X 350)	4196	2004-05	7,0	14,0	21,0
JEEP STATI UNITI					
MB/GPW	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 A1	2199	1952-68	7,0	14,0	21,0
STATION WAGON	2199-3703	1946-62	7,5	15,0	22,0
M422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	4,0	8,0	12,0
CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	5,0	10,0	15,0
CJ-5	2199	1955-65	4,0	8,0	12,0
CJ-5	2199-3801	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)	2464-4235	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	1996-05	5,0	10,0	15,0
JEEPSTER	2199-2638	1947-51	5,0	10,0	15,0
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	4,0	8,0	12,0
WAGONEER	3777-5359	1962-73	4,0	8,0	12,0
WAGONEER	4235-5896	1974-83	3,5	7,0	10,0
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	3,0	6,0	9,0
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	2,5	5,0	7,5
CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	1,0	2,0	3,0
CHEROKEE	2464-3964	1984-99	1,5	3,0	4,5
WAGONEER	2466-3956	1984-92	2,0	4,0	6,0
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	2,0	4,0	6,0
GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	1,5	3,0	4,5
GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701	1998-04	2,5	5,0	7,5
GRAND CHEROKEE TD (II S.)	2688-3124	1998-04	2,0	4,0	6,0
CHEROKEE (II SERIE)	2429-3700	2001-05	2,3	4,5	6,5
CHEROKEE TD (II SERIE)	2499-2755	2001-05	1,8	3,5	5,0
GRAND CHEROKEE (III S.)	3700-5654	2004-05	2,7	5,5	8,2
GRAND CHEROKEE TD (III S.)	2987	2004-05	2,2	4,5	6,7
JENSEN GRAN BRETAGNA					
PW	3860-4274	1946-52	11,5	23,0	35,0
INTERCEPTOR COUPÉ/CONV.	3993	1949-58	15,0	30,0	45,0
541/541 R/541 S	3993-5354	1953-63	20,0	40,0	60,0
C-V8	5916-6276	1962-66	17,5	35,0	50,0
INTERCEPTOR I/II/III SERIE	6276-7212	1966-76	19,0	38,0	62,0
FF I/II/III SERIE	6276-7212	1967-72	22,5	45,0	65,0
INTERCEPTOR III S. CONVERTIBLE	7212	1974-76	20,0	40,0	60,0
INTERCEPTOR SP	7212	1971-72	18,0	36,0	54,0
INTERCEPTOR S4	5898	1987-91	19,0	38,0	57,0
JENSEN-HEALEY	1973	1972-76	7,5	15,0	22,0
GT	1973	1975-76	6,0	12,0	18,0
S-V8	4601	1998-02	10,0	20,0	30,0
C-V8 COUPÉ	4601	2000-02	10,0	20,0	30,0
JOWETT GRAN BRETAGNA					
7/17	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
JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	5,0	10,0	15,0
JUPITER 1/1A	1486	1950-54	6,5	13,0	20,0
KIA COREA DEL SUD					
PRIDE (TUTTI I MODELLI)	1138-1323	1991-95	0,3	0,5	0,8
SEPHIA (TUTTI I MODELLI)	1598-1993	1993-95	0,3	0,5	0,8
SPORTAGE	1998	1993-95	0,5	1,0	1,5
SPORTAGE DIESEL	2184	1993-95	0,5	1,0	1,5
LADA RUSSIA					
NIVA	1568	1976-81	0,5	1,0	1,5
NIVA	1568-1905	1982-95	0,8	1,5	2,3
NIVA MASTER	1568-1690	1995	1,0	2,0	3,0
2107 BERLINA	1198-1690	1992-95	0,3	0,5	0,8
21043/2105 SW/NOVA SW	1198-1690	1992-95	0,3	0,5	0,8
SAMARA (TUTTI I MOD.)	1108-1499	1992-95	0,3	0,5	0,8
110	1500	1995	0,2	0,5	0,7
LAFER BRASILE					
MP SPIDER	1584	1974-90	4,0	8,0	12,0
LAGONDA GRAN BRETAGNA					
11.9/12/24	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.)	2931-3181	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
LG45	3619-4453	1935-36	27,5	55,0	80,0
LG6	4453	1938-39	25,0	50,0	75,0
4 1/2 V12/RAPIDE	4480	1937-40	75,0	150,0	225,0
2 1/2 LITRE	2580	1946-53	12,5	25,0	38,0
2 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2580	1946-53	20,0	40,0	60,0
3 LITRE	2922	1953-58	15,0	30,0	45,0
3 LITRE DROP HEAD COUPÉ	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	175,0	350,0	525,0
400 GT	3929	1966-68	150,0	300,0	450,0
400 GT 2+2	3929	1966-68	140,0	280,0	420,0
P 400 MIURA	3929	1966-68	400,0	800,0	1.200,0
P 400 MIURA S	3929	1968-71	500,0	1.000,0	1.300,0
P 400 MIURA SV	3929	1971-73	600,0	1.200,0	1.500,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
ESPADA	3929	1968-78	50,0	100,0	130,0
ISLERO/ISLERO S	3929	1968-70	50,0	100,0	150,0
JARAMA/JARAMA S	3929	1970-76	35,0	70,0	100,0
P 250 S 2+2 URRACO	2462	1970-75	20,0	40,0	60,0
URRACO P200	1994	1974-79	16,0	32,0	48,0
URRACO P250	2462	1976-79	20,0	40,0	60,0
URRACO P300	2996	1974-79	22,5	45,0	65,0
SILHOUETTE	2996	1977-79	45,0	90,0	120,0
JALPA P350 GTS	3485	1983-88	22,5	45,0	65,0
COUNTACH LP400	3929	1973-78	100,0	200,0	300,0
COUNTACH LP400S	3929	1978-82	90,0	180,0	270,0
COUNTACH LP5000S	4754	1982-84	85,0	170,0	250,0
COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167	1985-89	85,0	170,0	250,0
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1989-90	75,0	150,0	225,0
LM002	5167	1985-91	35,0	70,0	100,0
DIABLO/DIABLO SE/DIABLO VT	5707	1990-00	32,5	65,0	95,0
DIABLO SV/SVR/GT2	5707	1991-00	35,0	70,0	105,0
DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	37,5	75,0	110,0
DIABLO GT/GTR	5992	1999-01	50,0	100,0	140,0
DIABLO 6.0	5992	2000-01	35,0	70,0	105,0
DIABLO 6.0 SE	5992	2001	40,0	80,0	120,0
GALLARDO	4961	2003-05	35,0	70,0	100,0
MURCIELAGO	6192	2002-05	50,0	100,0	150,0
MURCIELAGO ROADSTER	6192	2004-05	65,0	130,0	200,0
GALLARDO SPIDER	4961	2005	45,0	90,0	135,0

LANCHESTER GRAN BRETAGNA

40	6178	1919-28	22,5	45,0	70,0
21	3100-3327	1923-31	15,0	30,0	45,0
30	4437	1928-33	20,0	40,0	60,0
40	6180	1928-31	20,0	40,0	60,0
10	1203	1932-35	5,0	10,0	15,0
18	2504	1933-34	9,0	18,0	27,0
LIGHT 6	1378	1933-37	6,0	12,0	18,0
E18	2390	1935	9,0	18,0	27,0
SPECIAL S-8	4625	1936-39	15,0	30,0	45,0
11	1444	1936-39	4,0	8,0	12,0
18	2565	1936-39	9,0	18,0	27,0
ROADRIDER	1527	1937-38	5,0	10,0	15,0
14	1809	1937-39	5,5	11,0	16,5
10	1287	1946-51	4,0	8,0	12,0
14 LEDA	1968	1950-54	3,5	7,0	10,0

LANCIA ITALIA

LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-23	100,0	200,0	300,0
LAMBDA II/III/IV/V/VI S. TORPEDO	2120	1923-26	50,0	100,0	150,0
LAMBDA VII SERIE TORPEDO	2370	1927	50,0	100,0	150,0
LAMBDA VIII/IX SERIE TORPEDO	2570	1928-31	50,0	100,0	150,0
DILAMBDA I/II SERIE BERLINA	3960	1928-32	60,0	120,0	180,0
ASTURA I/II/III/IV SERIE BERL.	2604-2972	1931-39	40,0	80,0	120,0
ARTENA BERLINA	1925	1931-34	17,5	35,0	50,0
AUGUSTA BERLINA	1196	1933-36	12,5	25,0	35,0
APRILIA BERLINA	1351	1937-39	17,5	35,0	50,0
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	16,0	32,0	48,0
APRILIA 1500	1485	1945-49	15,0	30,0	45,0
ARDEA I/II SERIE BERLINA	903	1939-48	7,0	14,0	21,0
ARDEA III SERIE	903	1948-49	6,0	12,0	18,0
ARDEA IV SERIE	903	1949-53	5,0	10,0	15,0
AURELIA B10	1754	1950-52	11,0	22,0	33,0
AURELIA B15	1991	1952-53	12,5	25,0	37,0
AURELIA B21	1991	1951-52	12,0	24,0	36,0
AURELIA B22	1991	1952-53	12,0	24,0	36,0
AURELIA II SERIE B12	2266	1954-57	14,0	28,0	42,0
AURELIA B50/B51	1754	1950-51	17,5	35,0	50,0
AURELIA B52/B53	1991	1952-54	17,5	35,0	50,0
AURELIA B55/B56	2266	1955-57	17,5	35,0	50,0
AURELIA B20 GT	1991	1951-52	40,0	80,0	120,0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1953-55	50,0	100,0	150,0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1956-57	55,0	110,0	160,0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	50,0	100,0	150,0
AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1955	200,0	400,0	600,0
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	150,0	300,0	450,0
APPIA C10 I SERIE	1090	1953-56	4,0	8,0	12,0
APPIA C10 III SERIE	1090	1956-59	4,0	8,0	12,0
APPIA II SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1957-59	6,0	12,0	18,0
APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1957-59	6,0	12,0	18,0
APPIA II SERIE GTZ/GTE ZAGATO	1090	1957-59	25,0	50,0	75,0
APPIA III SERIE	1090	1959-63	3,0	6,0	9,0
APPIA III SERIE LUSSO VIGNALE	1090	1959-62	4,0	8,0	12,0
APPIA III SERIE GIARDINETTA VIOTTI	1090	1960-63	3,5	7,0	10,0
APPIA III SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1959-63	5,0	10,0	15,0
APPIA III SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1959-63	5,0	10,0	15,0
APPIA III SERIE GTE/SPORT ZAGATO	1090	1959-62	25,0	50,0	75,0
FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	7,5	15,0	22,5
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458	1959-63	8,5	17,0	25,0
FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	15,0	30,0	45,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	20,0	40,0	60,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	45,0	90,0	135,0
FLAMINIA BERLINA 2.8	2775	1963-70	7,5	15,0	22,5
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8	2775	1963-67	9,0	18,0	27,0
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	16,0	32,0	48,0
FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	12,5	25,0	38,0
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	21,5	43,0	65,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	50,0	100,0	150,0
FLAMINIA SUPERSPORT ZAGATO	2775	1964-67	50,0	100,0	150,0
FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	3,0	6,0	9,0
FLAVIA COUPÉ PININFARINA	1500	1962-64	4,5	9,0	13,5
FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	6,0	12,0	18,0
FLAVIA SPORT	1500	1962-64	15,0	30,0	45,0
FLAVIA 1.8	1800	1963-67	3,0	6,0	9,0
FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800	1965-67	3,3	6,5	10,0
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8	1800	1963-68	5,0	10,0	15,0
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800	1965-68	5,5	11,0	16,5
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	6,0	12,0	18,0
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	6,5	13,0	20,0
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	15,0	30,0	45,0
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	15,0	30,0	45,0
FLAVIA II SERIE	1488	1967-70	2,5	5,0	7,5
FLAVIA II SERIE 1800	1800	1967-70	2,8	5,5	8,0
FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	2,8	5,5	8,0
FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	2,8	5,5	8,0
FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	3,0	6,0	9,0
FLAVIA COUPÉ 2000	1991	1969-71	4,5	9,0	13,5
FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	4,8	9,5	14,0
2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	2,0	4,0	6,0
2000 LE. BERLINA	1991	1972-75	2,5	5,0	7,5
2000 COUPÉ	1991	1971-74	5,0	10,0	15,0
2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	6,0	12,0	18,0
FULVIA BERLINA	1091	1963-64	2,0	4,0	6,0
FULVIA 2C	1091	1964-69	2,0	4,0	6,0
FULVIA GT	1216	1967	2,3	4,5	7,0
FULVIA GT	1231	1967-69	2,3	4,5	7,0
FULVIA GTE	1298	1968-69	2,5	5,0	7,5
FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298	1969-72	2,0	4,0	6,0
FULVIA COUPÉ	1216	1965-67	4,5	9,0	13,5
FULVIA COUPÉ	1231	1967-70	4,0	8,0	12,0
FULVIA COUPÉ HF	1216	1966-67	10,0	20,0	30,0
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298	1967-69	3,8	7,5	11,0
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	4,0	8,0	12,0
FULVIA COUPÉ 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	10,0	20,0	30,0
FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	10,0	20,0	30,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	8,5	17,0	25,0
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1298	1968-72	8,5	17,0	25,0
FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONA)	1584	1968-70	20,0	40,0	60,0
FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSSO	1584	1970-72	10,0	20,0	30,0
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	11,0	22,0	33,0
FULVIA COUPÉ II SERIE	1298	1970-73	3,5	7,0	10,0
FULVIA COUPÉ 3	1298	1973-76	3,0	6,0	9,0
FULVIA COUPÉ MONTECARLO	1298	1972-76	3,5	7,0	10,0
FULVIA COUPÉ SAFARI	1298	1974-76	3,5	7,0	10,0
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 I SERIE	1297-1756	1972-75	1,0	2,0	3,0
BETA 1.3/1.6/2.0 II SERIE	1297-1995	1975-79	0,8	1,5	2,3
BETA 1.6/2.0 III SERIE	1585-1995	1979-82	0,8	1,5	2,3
BETA COUPÉ 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1973-75	1,8	3,5	5,0
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 II/III S.	1297-1995	1975-81	1,5	3,0	4,5
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 I.E. IV S.	1366-1995	1981-84	1,8	3,5	5,0
BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2,5	5,0	7,5
BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1975	1,8	3,5	5,0
BETA HPE 1.6/2.0 II/III SERIE	1585-1995	1975-81	1,5	3,0	4,5
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-84	1,8	3,5	5,0
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2,5	5,0	7,5
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 I/II S.	1585-1995	1974-82	3,5	7,0	10,0
BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1975-79	4,5	9,0	13,5
MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1980-84	5,0	10,0	15,0
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	0,5	1,0	1,5
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	0,5	1,0	1,5
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	1,3	2,5	4,0
STRATOS HF	2418	1973-78	120,0	240,0	350,0
DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	0,5	1,0	1,5
DELTA GT 1600/GT I.E.	1585	1982-93	1,0	2,0	3,0
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	2,0	4,0	6,0
DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	2,3	4,5	6,5
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	4,0	8,0	12,0
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	6,0	12,0	18,0
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	10,0	20,0	30,0
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	15,0	30,0	45,0
DELTA S4	1759	1985-87	60,0	120,0	180,0
DELTA 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 II SERIE	1999	1980-84	1,8	3,5	5,0
GAMMA 2500/2500 I.E. II SERIE	2484	1980-84	2,0	4,0	6,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
GAMMA 2000 COUPÉ I SERIE	1999	1976-79	2,5	5,0	7,5
GAMMA 2500 COUPÉ I SERIE	2484	1976-79	2,8	5,5	8,0
GAMMA 2000 COUPÉ II SERIE	1999	1980-84	3,0	6,0	9,0
GAMMA 2500 I.E. COUPÉ II SERIE	2484	1980-84	3,3	6,5	10,0
037 RALLY	1995	1982-84	85,0	170,0	250,0
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.E.	1995	1984-88	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 I.E. 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 8.32	2927	1986-87	6,0	12,0	18,0
THEMA 2.0 I.E. 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./I.E. 16V II SERIE	1995	1988-92	1,0	2,0	3,0
THEMA 2.0 I.E. 16V 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 8.32 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.E. 16V TURBO SW II S.	1995	1988-92	2,3	4,5	6,5
THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1988-92	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V III SERIE	1995	1992-94	1,0	2,0	3,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO III SERIE	1995	1992-94	2,0	4,0	6,0
THEMA 3.0 V6 III SERIE	2959	1992-94	2,0	4,0	6,0
THEMA TURBO DS III SERIE	2500	1992-94	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V SW III SERIE	1995	1992-94	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW III S.	1995	1992-94	2,3	4,5	6,5
THEMA 3.0 V6 III SERIE SW	2959	1992-94	2,3	4,5	6,5
THEMA TURBO DS SW III SERIE	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.E. TURBO HF	1995	1992-94	1,0	2,0	3,0
DEDRA 2.0 I.E. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1,0	2,0	3,0
K 2.0 20V/2.4 20V	1998-2446	1994-95	0,5	1,0	1,5
K 2.0 TURBO 16V	1995	1994-95	0,8	1,5	2,3
K 2.4 TD	2387	1994-95	0,5	1,0	1,5
K 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	0,8	1,5	2,3
K 3.0 V6 24V	2959	1994-01	0,8	1,5	2,3
K 3.0 V6 24V S.W.	2959	1996-01	0,8	1,5	2,3
K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1,0	2,0	3,0
K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959	1996-01	1,0	2,0	3,0
K COUPÉ 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	0,8	1,5	2,3
K COUPÉ 2.4 20V	2446	1996-01	0,8	1,5	2,3
THESIS 2.0 TURBO 20V	1998	2001-05	1,3	2,5	3,5
THESIS 2.4 20V	2446	2001-05	1,0	2,0	3,0
THESIS 3.0 V6	2959	2001-05	1,5	3,0	4,5
THESIS 3.2 V6	3179	2003-05	1,8	3,5	5,0
DELTA 1.6/1.8 (II SERIE)	1581-1756	1993-95	0,5	1,0	1,5
DELTA 2.0 16V (II SERIE)	1995	1993-95	0,8	1,5	2,3
DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995	1993-94	1,0	2,0	3,0
DELTA HPE 2.0 16V TURBO	1995	1995-99	1,0	2,0	3,0
DELTA 1.9 TD	1929	1994-95	0,5	1,0	1,5
Z 2.0 TURBO	1998	1994-95	0,8	1,5	2,3
PHEDRA 2.9 V6	2946	2002-05	1,3	2,5	3,5

LAND ROVER GRAN BRETAGNA

80 (SERIE 1)	1595-1997	1948-54	11,5	23,0	34,0
86 (SERIE 1)	1997	1954-56	8,5	17,0	25,0
88 (SERIE 1)	1997	1957-58	7,0	14,0	20,0
88 D (SERIE 1)	2052	1957-58	6,0	12,0	18,0
107 (SERIE 1)	1997	1955-58	7,0	14,0	20,0
109 (SERIE 1)	1997	1957-58	6,0	12,0	18,0
109 D (SERIE 1)	2052	1957-58	5,0	10,0	15,0
88 (SERIE 2)	2286	1958-61	4,5	9,0	13,0
88 D (SERIE 2)	2052	1958-61	4,0	8,0	12,0
109 (SERIE 2)	2286	1958-61	4,5	9,0	13,0
109 D (SERIE 2)	2052	1958-61	4,0	8,0	12,0
88 (SERIE 2A)	2286	1962-71	3,7	7,5	11,0
88 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	3,2	6,5	9,5
109 (SERIE 2A)	2286-2625	1962-71	3,5	7,0	10,5
109 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	3,0	6,0	9,0
88 HALF TON	2286	1968-78	5,0	10,0	15,0
88 HALF TON	2286	1979-84	5,0	10,0	15,0
101 1 TON FWC	3528	1975-78	4,5	9,0	13,0
109 FWC	2286	1963-66	4,0	8,0	12,0
110 FWC	2286-2625	1967-72	4,0	8,0	12,0
88 (SERIE 3)	2286-2625	1972-84	3,0	6,0	9,0
88 D (SERIE 3)	2286	1972-84	2,5	5,0	7,5
109 (SERIE 3)	2286-2625	1972-85	3,0	6,0	9,0

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	2,5	5,0	7,5
109 V8	3528	1979-85	4,5	9,0	13,0
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	1983-88	2,5	5,0	7,5
110 D	2286-2494	1983-90	3,0	6,0	9,0
110 TD	2494	1986-89	3,5	7,0	10,0
DEFENDER 90	3528-3947	1990-02	4,0	8,0	12,0
DEFENDER 90 TD	2494-2495	1990-05	3,5	7,0	10,0
DEFENDER 110	3528-3947	1990-02	4,0	8,0	12,0
DEFENDER 110 TD	2494-2495	1990-05	3,5	7,0	10,0
DISCOVERY 2.5 TD	2495	1989-98	1,5	3,0	4,5
DISCOVERY 2.5 TD (II S.)	2496	1998-04	2,0	4,0	6,0
DISCOVERY 2.0 16V/3.5/3.9 V8	1994-3947	1989-98	1,3	2,5	3,5
DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)	3947	1998-04	2,0	4,0	6,0
DISCOVERY 3 4.0 V6/4.4 V8	4015-4394	2004-05	3,0	6,0	9,0
DISCOVERY 3 2.7 TDV6	2720	2004-05	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	2393	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 DT II S.	2497	1994-01	1,5	3,0	4,5
RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4398	2002-05	3,5	7,0	10,0
RANGE ROVER 4.2 V8 (III S.) COMPR.	4197	2005	4,5	9,0	13,5
RANGE ROVER 2.9 TD (III S.)	2926	2002-05	2,3	4,5	6,5
FREELANDER SOFTBACK	1795-2497	1997-05	1,0	2,0	3,0
FREELANDER WAGON	1795-2497	1997-05	1,3	2,5	3,5
FREELANDER SOFTBACK TD	1950-1994	1997-05	1,3	2,5	3,5
FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-05	1,8	3,5	5,0
RANGE ROVER SPORT 4.4 V8	4394	2005	4,0	8,0	12,0
RANGE ROVER SPORT 4.2 V8 (COMPR.)	4197	2005	4,5	9,0	13,5

LEXUS GIAPPONE

GS 300/GS 430	2997-4293	2000-05	1,5	3,0	4,5
LS 430	4293	2000-05	1,5	3,0	4,5
SC 430	4293	2001-05	3,5	7,0	10,0
RX 300/330	2994-3302	2001-05	2,0	4,0	6,0
RX 400H	3311	2004-05	2,5	5,0	7,5

LLOYD GERMANIA

LP 600	596	1955-61	2,2	4,5	7,0
ALEXANDER	596	1957-61	2,2	4,5	7,0
ARABELLA	897	1959-63	3,0	6,0	9,0

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 COUPÉ	1558	1962-75	12,5	25,0	38,0
ELAN SPYDER	1558	1962-75	14,0	28,0	42,0
ELAN +2 130S COUPÉ	1558	1971-74	11,0	22,0	33,0
EUROPA	1563	1971-75	10,0	20,0	30,0
ESPRIT/S2/S3/S3 TURBO	1973-2174	1975-87	12,0	24,0	36,0
ESPRIT S E/SE TURBO	2174	1988-93	11,0	22,0	33,0
ESPRIT S 4/S 4S	2174	1993-96	15,0	30,0	45,0
ESPRIT GT 3 2.0	1994	1996-99	16,0	32,0	48,0
ESPRIT V8 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	18,5	37,0	55,0
ECLAT/EXCEL	1973-2174	1976-92	5,0	10,0	15,0
ELITE	1973-2174	1976-83	5,0	10,0	15,0
ELAN 1.6 I	1588	1989-92	5,0	10,0	15,0
ELAN 1.6 I TURBO/ELAN S2	1588	1989-95	6,5	13,0	20,0
ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-05	8,0	16,0	24,0
ELISE 111/111 S	1795	2002-05	9,0	18,0	27,0
ELISE 111 R	1795	2004-05	10,0	20,0	30,0
EXIGE	1795	2001-04	9,0	18,0	27,0
EXIGE II SERIE	1795	2004-05	10,0	20,0	30,0

LUAZ RUSSIA

VOLIN 969	1118-1196	1979-95	1,0	2,0	3,0

MAHINDRA INDIA

CJ/CL D (TUTTI I MODELLI)	2112-2523	1993-95	0,5	1,0	1,5

MARCOS GRAN BRETAGNA

GT 1600	1650	1964-70	6,0	12,0	18,0
MINI GT	848-1275	1965-72	3,7	7,5	11,0
3 LITRE	2994	1968-73	9,0	18,0	27,0
2 LITRE	1996	1969-73	7,5	15,0	22,0
MANTIS	2498	1970-73	5,0	10,0	15,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑

MARUTI SUZUKI INDIA

800	796	1986-95	0,3	0,5	0,8

MASERATI ITALIA

A6 1500	1488	1946-50	250,0	500,0	750,0
A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	250,0	500,0	750,0
A6 G 2000 FRUA SPIDER	1954	1951-53	325,0	650,0	950,0
A6 G/54 2000 ZAGATO	1985	1954-57	350,0	700,0	1.000,0
A6 G/54 2000 ALLEMANO	1985	1954-57	225,0	450,0	650,0
A6 G/54 2000 FRUA SPIDER	1985	1954-57	275,0	550,0	800,0
3500 GT (CARBURATORI)	3485	1957-64	65,0	130,0	200,0
3500 GT SPYDER VIGNALE (CARB.)	3485	1959-64	100,0	200,0	300,0
3500 GT I (INIEZIONE)	3485	1961-65	60,0	120,0	180,0
3500 GT I SPYDER VIGNALE (INIEZ.)	3485	1961-64	90,0	180,0	270,0
5000 GT TOURING	4937-4941	1960-64	300,0	600,0	900,0
5000 GT ALLEMANO	4937-4941	1960-64	225,0	450,0	650,0
3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	50,0	100,0	150,0
MISTRAL 3.7	3692	1963-67	50,0	100,0	150,0
MISTRAL 4.0	4014	1967-70	60,0	120,0	180,0
MISTRAL SPYDER 3.5/3.7/4.0	3485-4014	1964-69	125,0	250,0	370,0
SEBRING 3500 GTI S	3485	1963-69	50,0	100,0	150,0
SEBRING 3.7/4.0	3692-4014	1963-69	55,0	110,0	160,0
GHIBLI	4719	1968-73	100,0	200,0	300,0
GHIBLI SPYDER	4719	1969-73	150,0	300,0	450,0
GHIBLI SS	4930	1970-73	125,0	250,0	370,0
GHIBLI SS SPYDER	4930	1970-73	175,0	350,0	500,0
MEXICO 4.2	4136	1967-73	35,0	70,0	100,0
MEXICO 4.7	4719	1967-73	40,0	80,0	120,0
INDY 4.2	4136	1969-74	25,0	50,0	75,0
INDY 4.7	4719	1970-74	30,0	60,0	90,0
INDY 4.9	4930	1971-74	32,5	65,0	95,0
QUATTROPORTE 4.2/4.7	4136-4719	1963-70	20,0	40,0	60,0
BORA 4.7/4.9	4719-4930	1971-80	60,0	120,0	180,0
MERAK	2965	1973-75	17,5	35,0	50,0
MERAK SS	2965	1976-80	20,0	40,0	60,0
MERAK SS	2965	1980-83	21,0	42,0	65,0
MERAK GT 2000	1999	1978-83	12,5	25,0	35,0
KHAMSIN	4930	1973-83	50,0	100,0	150,0
QUATTROPORTE II	2965	1974-76	12,5	25,0	35,0
KYALAMI 4.2/4.9	4136-4930	1977-83	12,5	25,0	37,5
QUATTROPORTE III 4200	4136	1980-84	7,5	15,0	22,0
QUATTROPORTE III 4900	4930	1979-90	9,0	18,0	27,0
ROYALE	4930	1986-90	12,5	25,0	37,5
BITURBO	1996	1982-83	2,0	4,0	6,0
BITURBO	1996	1984-88	1,5	3,0	4,5
BITURBO I	1996	1986-88	2,5	5,0	7,5
222/222 E	1996-2790	1988-91	3,0	6,0	9,0
224 V	1996	1989-94	3,5	7,0	10,0
BITURBO S	1996	1984-87	3,5	7,0	10,0
BITURBO SI	1996	1987-88	4,0	8,0	12,0
BITURBO 420	1996	1985-86	1,8	3,5	5,0
BITURBO 420 I	1996	1986-87	2,0	4,0	6,0
422	1996	1988-91	2,5	5,0	7,5
424 V	1996	1990-94	3,0	6,0	9,0
418 V	1996	1991-93	2,5	5,0	7,5
BITURBO 420 S	1996	1986	2,0	4,0	6,0
BITURBO 420 SI	1996	1987-88	2,5	5,0	7,5
BITURBO 425	2494	1984-87	2,0	4,0	6,0
BITURBO 430	2790	1988-90	3,0	6,0	9,0
430/430 4V	2790	1991-93	3,5	7,0	10,0
BITURBO SPYDER	1996	1985-87	5,0	10,0	15,0
BITURBO SPYDER I	1996	1986-88	6,5	13,0	19,5
BITURBO SPYDER I	1996	1988-93	7,5	15,0	22,5
BITURBO SPYDER I 24 V	1996	1992-95	9,0	18,0	27,0
BITURBO SPYDER 2.8 I/SPYDER 2.8	2790	1990-94	7,5	15,0	22,5
228	2790	1985-93	6,0	12,0	18,0
KARIF	2790	1988-93	12,5	25,0	37,0
SHAMAL	3217	1991-96	17,5	35,0	50,0
RACING	1996	1991-93	7,5	15,0	22,0
GHIBLI	1996-2790	1992-95	6,0	12,0	18,0
GHIBLI GT	1996	1995-98	6,5	13,0	20,0
GHIBLI CUP	1996	1996-97	17,5	35,0	50,0
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
3200 GT/GTA	3217	1998-02	9,0	18,0	27,0
3200 GT ASSETTO CORSA	3217	2001-02	12,5	25,0	37,5
SPYDER GT	4236-4244	2001-05	13,0	26,0	40,0
SPYDER GT CAMBIO CORSA	4236-4244	2001-05	14,0	28,0	42,0
COUPÉ	4236	2002-04	11,0	22,0	33,0
COUPÉ CAMBIO CORSA	4236	2002-04	12,0	24,0	36,0
COUPÉ GRANSPORT	4244	2005	13,5	27,0	40,5

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
QUATTROPORTE	4244	2003-05	10,0	20,0	30,0
MC 12 STRADALE	5998	2004-05	400,0	800,0	1.000,0

MATRA FRANCIA

D JET 5	1108	1965-69	5,0	10,0	15,0
D JET 6	1255	1966-68	6,0	12,0	18,0
M 530 (LX/SX	1699	1967-73	4,2	8,5	12,5
BAGHEERA	1294	1973-80	2,5	5,0	7,5
BAGHEERA S	1294-1442	1975-80	2,8	5,5	8,0
BAGHEERA X	1442	1978-80	3,3	6,5	10,0
RANCH (TUTTI I MODELLI)	1442	1977-84	1,5	3,0	4,5
MURENA 1600	1592	1980-84	1,8	3,5	5,0
MURENA 2200	2155	1980-84	2,3	4,5	6,5

MAYBACH GERMANIA

57	5513	2002-05	40,0	80,0	120,0
62	5513	2002-05	50,0	100,0	150,0

MAZDA GIAPPONE

RX2 (WANKEL 573X2)	1146	1971-73	1,5	3,0	4,5
RX7 COUPÉ (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	2,5	5,0	7,5
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	3,0	6,0	9,0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	4,0	8,0	12,0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1992-97	6,0	12,0	18,0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	7,0	14,0	21,0
RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	4,5	9,0	13,5
RX7 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
MX-5 (MIATA)	1597-1839	1990-97	2,5	5,0	7,5
MX-5 (MIATA) II SERIE	1597-1991	1997-04	3,0	6,0	9,0
121	1324-1498	1990-95	0,5	1,0	1,5
MX-3	1598-1845	1991-95	0,8	1,5	2,3
RX8 (WANKEL 654X2)	1308	2002-05	4,0	8,0	12,0
XEDOS 6	1995	1993-95	0,5	1,0	1,5
323 LANTIS	1324-1995	1994-95	0,5	1,0	1,5
MX-5 (MIATA) III SERIE	1798-1999	2005	3,5	7,0	10,5

MC LAREN GRAN BRETAGNA

F1	6064	1993-98	100,0	200,0	300,0

MERCEDES GERMANIA

STORPEDO	6789	1926-30	500,0	1.000,0	1.500,0
SS TORPEDO	7065	1928-34	750,0	1.500,0	2.250,0
SSK TORPEDO	7065	1929-33	1.750,0	3.500,0	5.250,0
SSKL TORPEDO	7065	1930-34	2.500,0	5.000,0	7.500,0
STUTTGART TORPEDO	1988-2581	1929-36	15,0	30,0	45,0
MANNHEIM BERLINA	3663	1929-34	17,5	35,0	55,0
NÜRBURG BERLINA	4622-4918	1928-39	22,5	45,0	70,0
770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	400,0	800,0	1.200,0
170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	15,0	30,0	45,0
170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	27,5	55,0	80,0
170 V 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
500 K CABRIOLET	5019	1934-36	750,0	1.500,0	2.250,0
540 K CABRIOLET	5401	1936-39	2.000,0	4.000,0	6.000,0
540 K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	3.000,0	6.000,0	9.000,0
170 V	1697	1947-53	10,0	20,0	30,0
170 D DIESEL	1767	1949-53	7,5	15,0	22,5
170 S/SV	1767	1949-55	9,0	18,0	27,0
170 DS DIESEL	1767	1949-53	6,5	13,0	20,0
180	1767-1897	1953-62	3,5	7,0	10,0
180 D/190 D	1767-1897	1953-61	3,0	6,0	9,0
190	1897	1955-61	3,5	7,0	10,0
190 C	1897	1961-65	3,0	6,0	9,0
190 D/200 D	1998	1961-68	2,3	4,5	6,5
200	1998	1965-68	2,5	5,0	7,5
220	2195	1951-55	6,5	13,0	20,0
220	2195	1959-65	4,5	9,0	13,5
219	2195	1956-59	5,0	10,0	15,0
220 S	2195	1956-59	7,0	14,0	21,0
220 S	2195	1959-65	4,8	9,5	14,0
220 S COUPÉ	2195	1956-59	22,5	45,0	70,0
220 S CABRIOLET	2195	1956-59	32,5	65,0	95,0
220 SE	2195	1959-65	5,0	10,0	15,0
220 SE COUPÉ	2195	1958-60	25,0	50,0	75,0
220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	35,0	70,0	105,0
300 A/B/C	2996	1951-57	25,0	50,0	75,0
300 D	2996	1957-62	17,5	35,0	55,0
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	50,0	100,0	150,0
300 S/SC COUPÉ	2996	1952-57	70,0	140,0	210,0
300 S/SC CABRIOLET	2996	1952-57	85,0	170,0	250,0
300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1954-56	450,0	900,0	1.400,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
300 SL ROADSTER	2996	1957-63	300,0	600,0	900,0
190 SL	1897	1955-63	30,0	60,0	90,0
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 LANDAULET	6330	1963-81	75,0	150,0	220,0
230	2292	1965-68	3,0	6,0	9,0
230 S	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 2.8 BERLINA	2778	1968-69	6,0	12,0	18,0
300 SE/SEL	2996	1965-67	6,0	12,0	18,0
300 SEL 6.3 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 COUPÉ	2195-2496	1961-67	25,0	50,0	75,0
220 SE/250 SE CABRIOLET	2195-2496	1961-67	32,5	65,0	95,0
300 SE COUPÉ	2996	1962-65	27,5	55,0	80,0
300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	35,0	70,0	105,0
280 SE 3.5 COUPÉ	3499	1969-71	30,0	60,0	90,0
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	40,0	80,0	120,0
230 SL «PAGODA»	2306	1963-66	20,0	40,0	60,0
250 SL «PAGODA»	2496	1966-68	19,0	38,0	55,0
280 SL «PAGODA»	2778	1968-71	22,5	45,0	65,0
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)	1988-2197	1968-76	1,0	2,0	3,0
220 D LANG (W115)	2197	1968-73	1,0	2,0	3,0
250 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	3,0	6,0	9,0
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299	1982-93	0,8	1,5	2,3
190 D/D 2.5/D 2.5 TURBO (W201)	1997-2497	1983-93	0,5	1,0	1,5
190 E 2.3 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
200/220/230 (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
300 D/300 CD (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 D (W123)	2998	1977-85	0,8	1,5	2,3
230 G CORTO TELONATO	2299	1979-82	2,0	4,0	6,0
230 G CORTO 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 CORTO TELONATO	2299	1982-89	2,3	4,5	6,5
230 GE CORTO 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 CORTO TELONATO	2746	1979-89	2,5	5,0	7,5
280 GE CORTO SW	2746	1979-89	3,0	6,0	9,0
280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	3,0	6,0	9,0
240 GD CORTO TELONATO	2399	1979-88	2,0	4,0	6,0
240 GD CORTO 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 CORTO TELONATO	2998	1979-94	2,0	4,0	6,0
300 GD CORTO 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
260 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-93	1,0	2,0	3,0
E 280 (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
260/280 E/E 280 LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	2,0	4,0	6,0
250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-95	1,0	2,0	3,0
300 E (W124)	2962	1984-93	1,0	2,0	3,0
300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-93	1,3	2,5	4,0
E 300 4 MATIC (W124)	2960	1994-95	1,2	2,5	3,7
300 D/D TURBO 4 MATIC (W124)	2996-2998	1987-95	0,8	1,5	2,3
300 E-24 (W124)	2960	1989-93	1,3	2,5	4,0
E 320 (W124)	3199	1994-95	1,2	2,5	3,7
400 E/E 400/E 420 (W124)	4196	1991-95	2,0	4,0	6,0
500 E/E 500 (W124)	4973	1990-95	3,5	7,0	10,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
200 T/200 TE/230 TE (W124)	1997-2299	1986-93	0,8	1,5	2,3
E 200 T/E 220 T (W124)	1998-2199	1993-95	1,0	2,0	3,0
200 TD/250 TD (W124)	1997-2497	1985-95	0,5	1,0	1,5
E 280 T (W124)	2799	1993-95	1,3	2,5	3,5
300 TE (W124)	2962	1986-93	1,3	2,5	3,5
300 TE 4 MATIC (W124)	2962	1987-93	1,5	3,0	4,5
E 300 T 4 MATIC (W124)	2960	1994-95	1,5	3,0	4,5
300 TE-24 (W124)	2960	1989-93	1,5	3,0	4,5
E 320 T (W124)	3199	1994-95	1,5	3,0	4,5
300 TD (W124)	2996	1987-95	0,8	1,5	2,3
300 TD TURBO/4 MATIC (W124)	2998	1987-95	1,0	2,0	3,0
200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	3,0	6,0	9,0
200 GE CORTO SW	1997	1986-94	3,5	7,0	10,0
200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	3,5	7,0	10,0
250 GD CORTO TELONATO	2497	1987-95	3,0	6,0	9,0
250 GD CORTO SW	2497	1987-95	3,5	7,0	10,0
250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	3,5	7,0	10,0
200 CE/200 CE-16/E 200/E 220 C.PÉ (W124)	1997-2199	1990-96	2,0	4,0	6,0
230 CE (W124)	2299	1987-92	2,3	4,5	6,5
300 CE/320 CE/E 320 C.PÉ (W124)	2962-3199	1987-96	2,5	5,0	7,5
300 CE-24 (W124)	2960	1989-93	2,5	5,0	7,5
E 200/E 220 CABRIOLET (W124)	1997-2199	1993-97	5,0	10,0	15,0
300/320 CE-24 CABR./E 320 CABR.	2960-3199	1991-96	5,5	11,0	16,5
280 S/SE/SEL (W116)	2746	1972-79	2,0	4,0	6,0
350 SE/450 SE (W116)	3499-4520	1972-79	2,5	5,0	7,5
350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520	1973-79	2,8	5,5	8,0
450 SEL 6.9 (W116)	6834	1975-80	6,5	13,0	20,0
300 SD TURBODIESEL (W116)	2998	1977-80	1,0	2,0	3,0
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1979-82	0,8	1,5	2,3
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1983-86	1,0	2,0	3,0
380 SE/SEL (W126)	3839	1979-82	1,0	2,0	3,0
380 SE/SEL (W126)	3839	1983-86	1,3	2,5	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973	1979-82	1,0	2,0	3,0
500 SE/SEL (W126)	4973	1983-88	1,3	2,5	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973	1989-91	1,5	3,0	4,5
260 SE (W126)	2599	1986-90	1,0	2,0	3,0
300 SE/SEL (W126)	2962	1986-88	1,3	2,5	3,5
300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	1,5	3,0	4,5
420 SE/SEL (W126)	4196	1986-90	1,3	2,5	3,5
560 SE (W126)	5547	1988-90	2,0	4,0	6,0
560 SEL (W126)	5547	1986-88	1,8	3,5	6,0
560 SEL (W126)	5547	1989-91	2,3	4,5	7,0
300 SD/SDL TURBODIESEL (W126)	2998	1980-87	0,8	1,5	2,3
280/300/320 SE/SEL (W140)	2799-3199	1991-98	1,0	2,0	3,0
S 300 TD (W140)	2996	1997-98	1,0	2,0	3,0
300 SD TURBO/S 350 D TURBO (W140)	3449	1992-96	1,0	2,0	3,0
420 SE/SEL (W140)	4196	1991-98	1,5	3,0	4,5
500 SE/SEL (W140)	4973	1991-98	1,8	3,5	5,0
600 SE/SEL (W140)	5987	1991-98	2,5	5,0	7,5
380 SEC (W126)	3839	1981-86	4,0	8,0	12,0
420 SEC (W126)	4196	1986-92	4,5	9,0	13,5
500 SEC (W126)	4973	1981-87	5,0	10,0	15,0
500 SEC (W126)	4973	1988-92	5,0	10,0	15,0
560 SEC (W126)	5547	1985-87	6,0	12,0	18,0
560 SEC (W126)	5547	1988-92	6,0	12,0	18,0
420/500 S COUPÉ/CL (W140)	4196-4973	1992-98	1,5	3,0	4,5
600 S COUPÉ/CL (W140)	5987	1992-98	2,5	5,0	7,5
280 SL (R107)	2746	1974-75	7,5	15,0	22,5
280 SL (R107)	2746	1975-80	8,0	16,0	24,0
280 SL (R107)	2746	1980-85	8,5	17,0	25,0
280 SLC (C107)	2746	1974-81	5,5	11,0	16,5
300 SL (R107)	2962	1985-89	8,5	17,0	25,0
350 SL (R107)	3499	1971-75	11,0	22,0	33,0
350 SL (R107)	3499	1975-80	10,0	20,0	30,0
350 SLC (C107)	3499	1971-80	6,0	12,0	18,0
380 SL (R107)	3839	1980-85	11,0	22,0	33,0
380 SLC (C107)	3839	1980-81	5,5	11,0	16,5
420 SL (R107)	4196	1985-89	12,0	24,0	36,0
450 SL (R107)	4520	1973-75	12,0	24,0	36,0
450 SL (R107)	4520	1975-80	11,0	22,0	33,0
450 SLC (C107)	4520	1973-80	6,0	12,0	18,0
450 SLC 5.0 (C107)	4973-5025	1978-80	7,5	15,0	22,5
500 SLC (C107)	4973	1980-81	7,0	14,0	21,0
500 SL (R107)	4973	1980-85	12,0	24,0	36,0
500 SL (R107)	4973	1985-89	13,0	26,0	39,0
560 SL (R107)	5547	1985-89	14,0	28,0	42,0
SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	7,0	14,0	21,0
280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	6,0	12,0	18,0
300 SL-24/SL 300-24 (R129)	2960	1989-93	5,0	10,0	15,0
SL 320/SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	6,5	13,0	20,0
SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	7,5	15,0	22,5
500 SL (R129)	4973	1989-98	7,0	14,0	21,0
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	8,0	16,0	24,0
600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	8,5	17,0	25,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
60 AMG (R129)	5956	1997-00	10,0	20,0	30,0
300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1990-94	3,5	7,0	10,0
300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	4,0	8,0	12,0
320 GE CORTO TELONATO/SW	3199	1993-05	4,0	8,0	12,0
320 GE LUNGO SW	3199	1993-05	4,5	9,0	13,5
350 GD/G 300 TD CORTO TEL./SW	3449	1991-97	3,0	6,0	9,0
350 GD/G 300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	3,5	7,0	10,0
500 GE V8	4973	1993-94	5,5	11,0	16,5
636 AMG	3606	1995-97	5,5	11,0	16,5
C 180/200/220 (W202)	1799-2199	1993-95	0,8	1,5	2,3
C 200 D/220 D/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 230 KOMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	1,3	2,5	3,5
C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	4,0	8,0	12,0
C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	4,0	8,0	12,0
C 230 T KOMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	1,5	3,0	4,5
C 240 TV6 (W202)	2398	1997-00	1,5	3,0	4,5
C 280 T (W202)	2799	1996-97	1,5	3,0	4,5
C 280 T V6 (W202)	2799	1997-00	1,5	3,0	4,5
C 43 T AMG (W202)	4266	1997-00	4,3	8,5	12,0
E 320 (W210)	3199	1995-97	1,3	2,5	3,5
E 200/230/280 (W210)	1998-2799	1995	1,0	2,0	3,0
E 420 (W 210)	4196	1995-97	1,8	3,5	5,0
E 430 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)	5439	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 430 TV8 (W210)	4266	1997-01	2,5	5,0	7,5
CLK 200/200 K/230 K (C208)	1998-2295	1997-01	2,0	4,0	6,0
CLK 320 (C208)	3199	1997-01	2,5	5,0	7,5
CLK 430 (C208)	4266	1997-01	3,0	6,0	9,0
CLK 200/200 K/230 K CABRIO (A208)	1998-2295	1998-01	3,5	7,0	10,0
CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	1998-01	4,0	8,0	12,0
CLK 55 AMG (C208)	5439	1999-01	5,5	11,0	16,5
SLK 200/200 K/230 K	1998-2295	1996-03	3,0	6,0	9,0
SLK 320 V6	3199	2000-03	4,0	8,0	12,0
SLK 32 AMG	3199	2001-03	5,0	10,0	15,0
ML 230	2295	1997-01	2,0	4,0	6,0
ML 270 CDI	2688	2000-04	2,0	4,0	6,0
ML 320/350	3199-3724	1997-04	2,5	5,0	7,5
ML 400 CDI	2001	2001-04	2,5	5,0	7,5
ML 430	4266	1997-01	3,0	6,0	9,0
ML 500	5439	2001-04	3,5	7,0	10,0
ML 55 AMG	5439	2000-04	5,0	10,0	15,0
S 280/320 (W220)	2799-3199	1998-03	1,5	3,0	4,5
S 350/430/500 (W220)	4266-4966	1998-05	2,0	4,0	6,0
S 600 (W 220)	5786	1999-05	2,5	5,0	7,5
S 320 CDI (W220)	3222	1999-05	1,5	3,0	4,5
S 400 CDI (W220)	3996	2000-05	1,5	3,0	4,5
S 55 K AMG (W220)	5439	2002-05	7,0	14,0	21,0
S 65 K AMG (W220)	5980	2003-05	7,5	15,0	22,5
CLK-GTR	6898	1998-00	650,0	1.300,0	2.000,0
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	2000-05	3,5	7,0	10,0
G 270 CDI LUNGO SW	2688	2000-05	4,0	8,0	12,0
G 400 CDI CORTO TEL./SW	3996	2000-05	4,5	9,0	13,5
G 400 CDI LUNGO SW	3996	2000-05	5,0	10,0	15,0
G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966	1998-05	6,0	12,0	18,0
G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-05	6,5	13,0	19,5
G 55 AMG	5439	1998-04	7,5	15,0	22,5
G 55 AMG KOMPRESSOR	5439	2004-05	10,0	20,0	30,0
CL 500 (C215)	4966	1999-05	4,5	9,0	13,5
CL 600 (C215)	5786	1999-05	5,0	10,0	15,0
CL 55 AMG (C215)	5439	1999-05	5,5	11,0	16,5
CL 65 AMG (C215)	5980	2003-05	6,0	12,0	18,0
C 240 V6 (W203)	2597	2000-05	1,3	2,5	3,5
C 320/350 V6 (W203)	3199-3498	2000-05	1,5	3,0	4,5
C 32 AMG (W203)	3199	2000-04	5,0	10,0	15,0
C 30 CDI AMG (W203)	2950	2002-05	3,5	7,0	10,0
C 55 AMG (W203)	5439	2004-05	6,0	12,0	18,0
C 240 TV6 (W203)	2597	2000-05	1,8	3,5	5,0
C 320/350 TV6 (W203)	3199-3498	2000-05	2,0	4,0	6,0
C 30 CDI AMG T (W203)	2950	2002-05	3,5	7,0	10,0

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
C 55 AMG T (W205)	5439	2004-05	6,0	12,0	18,0
A 190/210	1897-2084	2000-04	1,0	2,0	3,0
A 190 L/210 L	1897-2084	2001-04	1,3	2,5	3,5
SL 350 (R230)	3724	2003-05	8,0	16,0	24,0
SL 500 (R230)	4966	2001-05	9,0	18,0	27,0
SL 600 (R230)	5513	2001-05	10,0	20,0	30,0
SL 55 AMG (R230)	5439	2001-05	10,0	20,0	30,0
SL 65 AMG (R230)	5980	2005	11,5	23,0	34,5
CLK 200 K/200 CGI (C209)	1796	2002-05	2,5	5,0	7,5
CLK 240 (C209)	2597	2002-05	3,0	6,0	9,0
CLK 320/350 (C209)	3199-3498	2002-05	3,5	7,0	10,0
CLK 500 (C209)	4966	2002-05	4,5	9,0	13,5
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-05	6,0	12,0	18,0
CLK 200 K/200 CGI CABRIOLET (C209)	1796	2003-05	3,0	6,0	9,0
CLK 240 CABRIOLET (C209)	2597	2003-05	3,5	7,0	10,0
CLK 320/350 CABRIOLET (C209)	3199-3498	2003-05	4,0	8,0	12,0
CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003-05	5,0	10,0	15,0
CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003-05	6,5	13,0	20,0
E 320/350 (W211)	3199-3498	2002-05	2,0	4,0	6,0
E 500 (W211)	4966	2002-05	3,5	7,0	10,0
E 55 K AMG (W211)	5439	2002-05	4,5	9,0	13,5
E 320/350 T (W211)	3199-3498	2003-05	2,5	5,0	7,5
E 500 T (W211)	4966	2003-05	4,0	8,0	12,0
E 55 K AMG T (W211)	5439	2003-05	5,0	10,0	15,0
C 230 K SPORTCOUPÉ	1796	2000-05	1,3	2,5	3,5
C 320/350 SPORTCOUPÉ	3199-3498	2000-05	1,8	3,5	5,0
C 32 AMG SPORTCOUPÉ	3199	2000-04	3,0	6,0	9,0
C 30 CDI SPORTCOUPÉ	2950	2000-04	1,3	2,5	3,5
SLK 200 K (II SERIE)	1796	2004-05	4,5	9,0	13,5
SLK 350 (II SERIE)	3498	2004-05	5,0	10,0	15,0
SLK 55 AMG (II SERIE)	5439	2004-05	6,0	12,0	18,0
CLS 350	3498	2004-05	4,0	8,0	12,0
CLS 500	4966	2004-05	5,0	10,0	15,0
CLS 55 AMG	5439	2004-05	7,0	14,0	21,0
A 200 TURBO (II S.)	2034	2004-05	1,8	3,5	5,0
SLR MC LAREN	5439	2004-05	125,0	250,0	350,0
B 200 TURBO	2034	2005	1,7	3,5	5,2
ML 350 (II SERIE)	3498	2005	3,0	6,0	9,0
ML 500 (II SERIE)	4966	2005	4,0	8,0	12,0
ML 280/320 CDI (II SERIE)	2987	2005	3,0	6,0	9,0
ML 63 AMG (II SERIE)	6208	2005	6,0	12,0	18,0
R 350	3498	2005	2,5	5,0	7,5
R 500	4966	2005	3,5	7,0	10,5
R 320 CDI	2987	2005	2,5	5,0	7,5

MG GRAN BRETAGNA

J1/J2/J3 MIDGET	746-847	1932-33	15,0	30,0	45,0
L1/L2 MAGNA	1087	1933-34	16,0	32,0	48,0
NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	17,5	35,0	50,0
MIDGET PA/PB ROADSTER	847-939	1934-36	15,0	30,0	45,0
SA DROPHEAD COUPÉ	2288-2322	1937-39	17,5	35,0	50,0
VA DROPHEAD COUPÉ	1548	1937-39	16,0	32,0	48,0
WA DROPHEAD COUPÉ	2561	1938-39	20,0	40,0	60,0
TA ROADSTER	1292	1936-39	16,0	32,0	48,0
TB ROADSTER	1250	1939	16,0	32,0	48,0
TC	1250	1945-49	15,0	30,0	45,0
TD	1250	1949-53	14,0	28,0	42,0
TD ARNOLT	1250	1951-53	14,0	28,0	42,0
TF	1250	1953-54	14,0	28,0	42,0
TF 1500	1466	1954-55	15,0	30,0	45,0
YA/YB	1250	1947-53	6,0	12,0	18,0
A	1489	1955-59	12,5	25,0	37,0
A COUPÉ	1489	1956-59	10,0	20,0	30,0
A TWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	16,0	32,0	48,0
A TWIN CAM COUPÉ	1588	1958-60	13,5	27,0	40,0
A 1600 ROADSTER	1588	1959-61	13,5	27,0	40,0
A 1600 COUPÉ	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 COUPÉ	1622	1961-62	10,0	20,0	30,0
B SPIDER	1798	1962-74	7,5	15,0	22,5
B SPIDER	1798	1974-80	6,0	12,0	18,0
B GT COUPÉ	1798	1965-74	5,0	10,0	15,0
B GT	1798	1974-80	4,0	8,0	12,0
B GT LIMITED EDITION	1798	1979-80	4,5	9,0	13,5
B SPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-80	6,0	12,0	18,0
B GT V8	3528	1972-76	5,0	10,0	15,0
C SPIDER	2912	1967-69	9,0	18,0	27,0
C GT COUPÉ	2912	1967-69	6,0	12,0	18,0
MAGNETTE ZA/ZB	1489	1953-59	2,5	5,0	7,5
MAGNETTE MKII/MKIV	1489-1622	1959-68	2,3	4,5	7,0
MIDGET MKI	948-1098	1961-64	4,5	9,0	13,5
MIDGET MKII	1098	1964-66	4,0	8,0	12,0
MIDGET MKIII	1275	1966-69	4,0	8,0	12,0
MIDGET MKIV	1275	1969-74	3,5	7,0	11,0
MIDGET MK1100	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
RV8	3947	1992-95	7,5	15,0	22,5
F/F WC	1588-1796	1995-01	2,5	5,0	7,5
TF	1588-1796	2000-05	3,0	6,0	9,0
ZR 105/120/160	1397-1796	2002-05	0,8	1,5	2,3
ZS 120/180	1796-2497	2002-05	1,0	2,0	3,0
ZT 160/160 V6/180/190	1795-2497	2002-05	1,8	3,5	5,0
ZT-T 160/160 V6/180/190	1795-2497	2002-05	2,0	4,0	6,0
ZT 260 V8	4601	2004-05	3,0	6,0	9,0
ZT X POWER 385	4601	2002	4,0	8,0	12,0

MINI GERMANIA

ONE/ONE DELUXE	1598	2001-05	1,0	2,0	3,0
COOPER	1598	2001-05	1,5	3,0	4,5
COOPER S	1598	2002-05	2,0	4,0	6,0
COOPER S WORKS	1598	2003-05	2,3	4,5	6,5
CABRIO ONE/ONE DE LUXE	1598	2004-05	2,0	4,0	6,0
CABRIO COOPER	1598	2004-05	2,5	5,0	7,5
CABRIO COOPER S	1598	2004-05	3,0	6,0	9,0
CABRIO COOPER S WORKS	1598	2004-05	3,5	7,0	10,0

MITSUBISHI GIAPPONE

GALANT D/TURBO D	2347	1980-86	0,4	0,8	1,2
GALANT I/GALANT TURBO	1597-2350	1983-87	0,5	1,0	1,5
PAJERO (I SERIE)	1997-2972	1982-90	1,8	3,5	5,0
PAJERO D/TD (I SERIE)	2347-2477	1982-91	1,5	3,0	4,5
PAJERO WAGON (I SERIE)	1997-2972	1983-90	1,8	3,5	5,0
PAJERO WAGON D/TD (I SERIE)	2477-2835	1983-90	1,5	3,0	4,5
PAJERO 3.0 V6 (I SERIE)	2972	1988-91	2,0	4,0	6,0
PAJERO TD (II SERIE)	2477-2835	1991-99	2,0	4,0	6,0
PAJERO 2.4/2.6 (II SERIE)	2351-2555	1991-99	1,5	3,0	4,5
PAJERO V6/V6 GDI (II SERIE)	2972-3497	1991-99	2,5	5,0	7,5
COLT (TUTTI I MOD.)	1299-1499	1983-87	0,5	1,0	1,5
COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1595	1987-91	0,4	0,8	1,2
COLT TURBO	1598	1983-87	0,8	1,5	2,3
COLT GTI 16V (TURBO)	1595	1987-91	0,8	1,5	2,3
COLT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1856	1991-95	0,5	1,0	1,5
3000 GT	2972	1990-00	3,5	7,0	10,0
3000 GT SPIDER	2972	1995-00	4,0	8,0	12,0
LANCER GSR EVO I/II	1997	1992-94	5,5	11,0	16,5
LANCER GSR EVO III/IV	1997	1995-97	6,5	13,0	20,0
LANCER GSR EVO V/EVO VI/EVO VII	1997	1998-02	7,5	15,0	22,5
LANCER GSR EVO VIII	1997	2003-05	8,0	16,0	24,0
LANCER EVO IX	1997	2005	9,0	18,0	27,0
GALANT I/GALANT VR-4 TURBO	1755-1997	1987-91	0,5	1,0	1,5
PAJERO IO (PININ)	1834	1998-05	1,5	3,0	4,5
PAJERO IO (PININ) GDI	1999	2000-05	1,5	3,0	4,5
PAJERO SPORT	2972-3497	1996-99	1,8	3,5	5,0
PAJERO SPORT TD	2835	1996-99	1,5	3,0	4,5
PAJERO SPORT (II SERIE)	2972-3497	1999-05	2,0	4,0	6,0
PAJERO SPORT TD (II SERIE)	2477-3200	1999-05	1,8	3,5	5,0
PAJERO TD (III SERIE)	2477-3497	1999-05	2,0	4,0	6,0
PAJERO V6 (III SERIE)	2972-3800	1999-05	2,5	5,0	7,5
ECLIPSE	1755-1997	1992-93	0,8	1,5	2,3
ECLIPSE (II SERIE)	1996-1997	1994-95	1,0	2,0	3,0
SPACE RUNNER	1834-1997	1991-95	0,5	1,0	1,5
SPACE WAGON	1834-1997	1991-95	0,5	1,0	1,5
SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-95	0,5	1,0	1,5
SPACE GEAR	1997-2972	1994-95	0,7	1,5	2,2

MORGAN GRAN BRETAGNA

THREE WHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	15,0	30,0	45,0
THREE WHEELER (BLACKBURNE)	1098	1930-39	14,0	28,0	42,0
THREE WHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	15,0	30,0	45,0
F-4/F-2/F SUPER THREEW. (FORD E93A)	933-1172	1932-52	12,5	25,0	38,0
4-4 (DAL 1946 4/4) (CLIMAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	15,0	30,0	45,0
4/4 SERIES II (FORD 100E)	1172	1955-60	12,5	25,0	38,0
4/4 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	12,5	25,0	38,0
PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2088	1950-54	15,0	30,0	45,0
4/4 SERIES IV (FORD 109E)	1340	1961-63	13,5	27,0	40,0
4/4 SERIES V (FORD 116E)	1498	1963-68	13,5	27,0	40,0
4/4 1600 (FIAT/FORD KENT-CVH-EFI)	1584-1599	1968-93	15,0	30,0	45,0
4/4 1800 (FORD)	1796	1993-05	16,0	32,0	48,0
PLUS 4 «COWLED» (VANG./TR2/TR3/TR4)	1991-2138	1954-69	16,5	33,0	50,0
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138	1961-68	17,5	35,0	50,0
PLUS 4 (FIAT/ROVER)	1994-1995	1985-99	17,5	35,0	50,0
PLUS 8 (ROVER P6/MOSS)	3528	1968-72	17,5	35,0	50,0
PLUS 8 (ROVER P6)	3528	1972-76	18,0	36,0	54,0
PLUS 8 (ROVER SD1 CARB.)	3528	1976-86	18,0	36,0	54,0
PLUS 8 (ROVER SD1 INIEZ.)	3528	1984-90	18,0	36,0	54,0
PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4552	1989-04	20,0	40,0	60,0
ROADSTER V6	2967	2004-05	19,0	38,0	57,0
PLUS 4 PLUS (TR4)	2138	1964-65	17,5	35,0	50,0
AERO 8	4398	2000-05	21,0	42,0	63,0

MORRIS GRAN BRETAGNA

MINOR BERLINA	847	1929-34	4,5	9,0	13,5
EIGHT BERLINA	918	1935-48	4,0	8,0	12,0
TEN BERLINA	1292-1550	1933-48	3,5	7,0	10,0
OXFORD TORPEDO/BERLINA	2062-2513	1927-35	5,0	10,0	15,0
COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938	1931-35	6,0	12,0	18,0
MINOR	918	1948-50	2,8	5,5	8,0
MINOR	918	1951-53	2,5	5,0	7,5
MINOR TRAVELLER	803	1952-56	3,5	7,0	10,0
MINOR CONVERTIBLE	918	1951-52	4,5	9,0	13,5
MINOR	803	1953-56	2,5	5,0	7,5
MINOR CONVERTIBLE	803	1953-56	4,5	9,0	13,5
MINOR 1000	948-1098	1956-71	2,8	5,5	8,0
MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1956-71	3,8	7,5	11,0
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098	1956-68	5,0	10,0	15,0
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	2,3	4,5	7,0
OXFORD P.FARINA (BERL.E TRAV.)	1622	1960-70	2,3	4,5	7,0
MINI MINOR	848	1959-64	5,0	10,0	15,0
MINI MINOR	848	1964-67	3,0	6,0	9,0
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	4,0	8,0	12,0
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	3,0	6,0	9,0
MINI COOPER	997	1962-64	7,5	15,0	22,5
MINI COOPER	998	1964-67	6,5	13,0	20,0
MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64	10,5	21,0	31,5
MINI COOPER S	970	1964-65	10,0	20,0	30,0
MINI COOPER S	1275	1964-67	9,5	19,0	28,5
MINI COOPER MK2	998	1968-69	7,5	15,0	22,5
MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	9,0	18,0	27,0
MINI MOKE (ALIS)	998	1966-69	5,0	10,0	15,0
1100	1098	1964-67	1,3	2,5	4,0
1100 MK2	1098	1967-74	1,3	2,5	4,0
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	1,5	3,0	4,5
1800	1798	1966-68	1,0	2,0	3,0
1800 MK2	1798	1968-74	1,0	2,0	3,0

MOSKVITCH RUSSIA

2138/2140	1357-1479	1974-90	0,5	1,0	1,5
2136/2137	1357-1479	1974-87	0,4	0,8	1,2
2141 (ALEKO)	1479-1890	1987-91	0,3	0,5	0,8
ISH-2126	1479	1987-91	0,3	0,5	0,8

NISSAN GIAPPONE

DATSUN 240Z/Z6	2393	1969-75	7,5	15,0	22,5
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	6,0	12,0	18,0
DATSUN 280 ZX/ZX2+2	2753	1978-81	4,5	9,0	13,5
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	4758	2005	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	1999-05	3,0	6,0	9,0
200/240 SX	1809-2388	1989-95	1,0	2,0	3,0
300 ZX	2960	1990-97	4,0	8,0	12,0
350 Z	3498	2003-05	5,0	10,0	15,0
350 Z ROADSTER	3498	2004-05	6,0	12,0	18,0
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	1,3	2,5	3,5
TERRANO II	2389-2960	1992-02	1,5	3,0	4,5
TERRANO II TD	2664-2953	1992-05	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-T	1998	1989-91	1,5	3,0	4,5
SKYLINE GT-R	2568	1989-91	2,5	5,0	7,5
PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-95	0,5	1,0	1,5
PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1998	1990-95	0,5	1,0	1,5
PRIMERA SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-95	0,5	1,0	1,5
PRIMERA D/TD	1973	1992-95	0,5	1,0	1,5
PRIMERA D/TD SW	1973	1992-95	0,5	1,0	1,5
FIGARO	988	1991-92	5,0	10,0	15,0
PRAIRIE	1974-2388	1988-94	0,5	1,0	1,5
SERENA	1597-1998	1993-95	0,5	1,0	1,5
SERENA D/TD	1973	1993-95	0,5	1,0	1,5
MURANO	3498	2003-05	2,5	5,0	7,5
MAXIMA QX (TUTTI I MODELLI)	1995-2988	1995	0,7	1,5	2,2
PATHFINDER (II SERIE)	3954	2004-05	3,0	6,0	9,0
PATHFINDER TD (II SERIE)	2488	2005	2,5	5,0	7,5
MICRA C+C	1386-1598	2005	1,5	3,0	4,5

NSU GERMANIA

SPORT COUPÉ	583-598	1959-67	5,0	10,0	15,0
SPIDER WANKEL	500	1964-67	10,0	20,0	30,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
PRINZ I/II/III	583	1958-61	3,8	7,5	11,0
PRINZ 4/4L	598	1961-73	2,5	5,0	7,5
PRINZ 1000 I/S/C	996	1963-73	2,3	4,5	6,5
TYP 110/110 SC	1085-1177	1965-67	2,5	5,0	7,5
1000 TT	1085	1965-68	6,0	12,0	18,0
1000 TTS	996	1967-71	10,0	20,0	30,0
1200/1200 C	1177	1967-73	2,5	5,0	7,5
1200 TT	1177	1968-72	6,0	12,0	18,0
RO 80 (WANKEL 497X2)	994	1967-77	4,0	8,0	12,0

OM ITALIA

469 (TUTTI I MODELLI)	1496-1622	1922-34	12,5	25,0	38,0
665 «SUPERBA» (TUTTI I MOD.)	1991-2200	1923-34	50,0	100,0	150,0

OPEL GERMANIA

ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1938-39	6,0	12,0	18,0
KAPITAEN (ANTEGUERRA)	2473	1938-40	4,0	8,0	12,0
KAPITAEN	2473	1948-50	2,5	5,0	7,5
KAPITAEN	2473	1951-53	2,3	4,5	6,5
KAPITAEN	2473	1954-55	2,0	4,0	6,0
KAPITAEN	2473	1955-57	2,0	4,0	6,0
KAPITAEN	2473	1958-59	2,3	4,5	6,5
KAPITAEN	2473	1958-59	2,3	4,5	6,5
KAPITAEN	2586-2605	1959-63	2,0	4,0	6,0
OLYMPIA	1288	1935-37	3,5	7,0	10,0
OLYMPIA (OL 38)	1488	1938-40	3,5	7,0	10,0
OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	2,8	5,5	8,0
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	3,3	6,5	10,0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	2,0	4,0	6,0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	2,0	4,0	6,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	2,8	5,5	8,0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	2,0	4,0	6,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	2,8	5,5	8,0
1200	1196	1959-62	1,8	3,5	5,0
REKORD	1488-1680	1960-63	2,0	4,0	6,0
REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	2,8	5,5	8,0
REKORD (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	1938-40	3,5	7,0	10,0
KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	1,8	3,5	5,0
KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	1,0	2,0	3,0
KADETT C (TUTTI I MOD.)	993-1196	1973-79	0,8	1,5	2,3
KADETT 1900/2000 GT/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 D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	0,5	1,0	1,5
KADETT GTE	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 E D/TURBO D. (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	0,5	1,0	1,5
KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	1,0	2,0	3,0
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	1,3	2,5	3,5
KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-93	0,8	1,5	2,3
KADETT 2.0 GSI CABRIO/2.0 CABRIO LE	1998	1985-93	1,0	2,0	3,0
OLYMPIA (1100/S/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	1,0	2,0	3,0
GT	1078-1897	1968-73	4,0	8,0	12,0
KAPITAEN	2605-2784	1964-68	1,8	3,5	5,0
KAPITAEN V8	4638	1965-68	3,0	6,0	9,0
ADMIRAL	2605-2784	1964-68	1,8	3,5	5,0
ADMIRAL V8	4638	1965-68	2,0	4,0	6,0
DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354	1964-68	2,5	5,0	7,5
KAPITAEN	2784	1968-70	1,8	3,5	5,0
ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	2,0	4,0	6,0
DIPLOMAT V8	5354	1969-77	2,5	5,0	7,5
COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	1,5	3,0	4,5
COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77	1,5	3,0	4,5
COMMODORE GS/E COUPÉ	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
MANTA I SERIE	1196-1897	1970-75	1,5	3,0	4,5
MANTA II/III SERIE	1297-1979	1975-88	1,5	3,0	4,5
MANTA 400	2410	1980-85	6,0	12,0	18,0
REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	0,8	1,5	2,3
REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	0,5	1,0	1,5
REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	0,5	1,0	1,5
REKORD E DIESEL/E2 TURBOD.	1998-2260	1977-86	0,5	1,0	1,5
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	0,8	1,5	2,3
REKORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	0,5	1,0	1,5
REKORD E/E2 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

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	0,5	1,0	1,5
VECTRA 2.0 I TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	0,8	1,5	2,3
VECTRA 4X4	1796-1998	1988-95	0,5	1,0	1,5
VECTRA 2000 16V	1998	1989-95	0,5	1,0	1,5
VECTRA 2.5 V6 (I/II SERIE)	2498	1993-99	0,5	1,0	1,5
VECTRA I 500 (II SERIE)	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 2.0I/2.0I 16V	1998	1989-97	1,0	2,0	3,0
CALIBRA 2.0I 16V 4X4	1998	1989-97	1,3	2,5	3,5
CALIBRA 2.0I TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	2,0	4,0	6,0
CALIBRA 2.5 V6	2498	1993-97	1,5	3,0	4,5
OMEGA 1.8/2.0	1796-1998	1986-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA 1.8/2.0 CARAVAN	1796-1998	1986-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA CD 2.4I	2410	1988-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA CARAVAN 2.4I	2410	1988-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA GL 2.6I V6	2594	1990-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA GL 2.6I V6 CARAVAN	2594	1990-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-93	0,8	1,5	2,3
OMEGA D/TD	2260	1986-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1986-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1990-92	12,5	25,0	38,0
OMEGA 2.0/2.0 16V/2.5 24V (I S.)	1998-2498	1994-95	0,5	1,0	1,5
OMEGA 2.0/2.0 16V/2.5 24V SW (II S.)	1998-2498	1994-95	0,5	1,0	1,5
OMEGA 3000 V6 24V MV6/S.W. (II S.)	2962	1994-99	0,8	1,5	2,3
OMEGA 3.2 V6/SW (II S.)	3175	2000-02	0,8	1,5	2,3
OMEGA 2.5 TD/SW (II S.)	2497	1994-95	0,5	1,0	1,5
SENATOR	2490-2968	1977-88	0,8	1,5	2,3
SENATOR TURBODIESEL	2260	1985-87	0,5	1,0	1,5
SENATOR II SERIE	2490-2594	1987-93	0,8	1,5	2,3
SENATOR 3.0I/3.0I 24V II SERIE	2968	1987-93	0,8	1,5	2,3
MONZA	2784-2968	1977-82	2,0	4,0	6,0
MONZA	2784-2968	1983-87	2,5	5,0	7,5
CORSA (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	0,5	1,0	1,5
CORSA TR (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	0,3	0,5	0,8
CORSA D/TURBODIESEL	1488	1987-92	0,5	1,0	1,5
CORSA GSI	1598	1987-92	0,8	1,5	2,3
CORSA GSI (II SERIE)	1598	1993-01	0,8	1,5	2,3
CORSA GSI 1.8 (III SERIE)	1796	2001-05	0,8	1,5	2,3
TIGRA	1389-1598	1994-01	0,8	1,5	2,3
ASTRA (TUTTI I MOD.)/SW	1389-1998	1991-95	0,5	1,0	1,5
ASTRA D/TD (TUTTI I MOD.)/SW	1686-1700	1991-95	0,5	1,0	1,5
ASTRA GSI 16V	1998	1991-95	0,8	1,5	2,3
ASTRA 1.4I CABRIO/1.6I CABRIO	1389-1598	1993-98	1,0	2,0	3,0
FRONTERA (TUTTI I MODELLI)	1998-2772	1991-98	1,5	3,0	4,5
FRONTERA II S. (TUTTI I MOD.)	2198-3165	1998-04	2,0	4,0	6,0
MONTEREY	3059-3165	1992-98	1,3	2,5	3,5
MONTEREY II SERIE	2999-3494	1998-99	1,8	3,5	5,0
SINTRA 3.0 V6 24V	2962	1996-99	0,8	1,5	2,3
ASTRA OPC (I SERIE)	1998	1999-01	1,3	2,5	3,5
ASTRA COUPÉ II S. (TUTTI I MOD.)	1598-2198	2000-05	0,8	1,5	2,3
ASTRA COUPÉ 2.2 TD (II SERIE)	2171	2002-05	0,5	1,0	1,5
ASTRA CABRIOLET II S. (TUTTI I MOD.)	1598-2198	2001-05	1,3	2,5	3,5
ASTRA CABRIOLET 2.2 TD (II SERIE)	2171	2002-05	1,0	2,0	3,0
8/25 PS	2000	1920-24	5,0	10,0	15,0
14/38 PS	3450	1919-24	6,0	12,0	18,0
21/55 PS	5646	1919-24	9,0	18,0	27,0
30/75 PS	7793	1920-24	10,0	20,0	30,0
4/12 PS	951	1924-26	6,0	12,0	18,0
4/14 PS	1018	1924-25	5,0	10,0	15,0
4/16 PS	1018	1926-28	5,0	10,0	15,0
4/20 PS	1018	1929-31	5,0	10,0	15,0
7/34 PS	1735	1927-28	4,3	8,5	13,0
8/40 PS	1916	1928-30	4,3	8,5	13,0
10/40 PS (MODELL 80)	2620	1925-29	5,0	10,0	15,0
12/50 PS (MODELL 90)	3160	1927-28	5,0	10,0	15,0
15/60 PS (MODELL 100)	3882	1927-28	6,0	12,0	18,0
14/50 PS	3640	1929-30	6,0	12,0	18,0
16/60 PS	4170	1929	6,5	13,0	20,0
24/110 PS REGENT	5972	1928-29	10,0	20,0	30,0
1.8 LITER/1.8 REGENT	1790	1931-33	4,5	9,0	13,5
1 LITER	995	1933	5,0	10,0	15,0
1.2 LITER/REGENT/1.2 LG	1193	1931-35	4,0	8,0	12,0
P4	1073	1935-37	4,0	8,0	12,0
1.3 LITER	1288	1934-35	4,0	8,0	12,0
6	1952	1934-37	5,0	10,0	15,0
SUPER 6	2473	1937-38	5,0	10,0	15,0
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-04	1,5	3,0	4,5
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC (II S.)	1998	2005	1,7	3,5	5,2
SPEEDSTER	2198	2001-04	5,0	10,0	15,0
SPEEDSTER TURBO	1998	2003-05	6,0	12,0	18,0
CORSA (I SERIE)	1196-1389	1993-95	0,5	1,0	1,5
CORSA D/TD (II SERIE)	1488	1993-95	0,5	1,0	1,5

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
SIGNUM 3.2 V6	3175	2003-05	1,0	2,0	3,0
TIGRA TWIN TOP 16V	1364-1796	2004-05	1,3	2,5	3,5
ASTRA GTC OPC (III SERIE)	1998	2005	1,5	3,0	4,5
VECTRA 3.2 V6 24V (III SERIE)	3175	2002-05	1,0	2,0	3,0
VECTRA 3.2 V6 24V CARAVAN (III S.)	3175	2003-05	1,2	2,5	3,7

OSCA ITALIA

1600 GT ZAGATO	1568	1960-65	100,0	200,0	300,0

PAGANI ITALIA

ZONDA C12	7291	2000-04	90,0	180,0	270,0
ZONDA C12 S	7291	2003-05	100,0	200,0	300,0
ZONDA ROADSTER	7291	2003-05	125,0	250,0	375,0

PANHARD FRANCIA

4 CILINDRI TORPEDO	3180	1920-29	9,0	18,0	27,0
6 CILINDRI LIMOUSINE	1830-3507	1927-30	12,5	25,0	38,0
8 CILINDRI LIMOUSINE	5084	1930-35	17,5	35,0	50,0
DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	12,5	25,0	38,0
DYNA 100/110/120/130	610-854	1947-53	3,0	6,0	9,0
DYNA Z CABRIOLET	851	1957-59	5,0	10,0	15,0
DYNA Z	851	1953-59	2,8	5,5	8,0
DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56	5,0	10,0	15,0
PL 17/PL 17 TIGRE	851	1959-62	3,3	6,5	10,0
PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	6,0	12,0	18,0
17/17 BREAK	848	1963-65	2,5	5,0	7,5
17 B/17 BT	848	1963-65	2,8	5,5	8,5
24 B/BA	848	1964-67	3,0	6,0	9,0
24 BT (TIGRE)	848	1964-67	3,5	7,0	11,0
24 C COUPÉ	848	1963-67	5,0	10,0	15,0
24 CT COUPÉ 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

BJ 212	2445	1971-82	1,0	2,0	3,0

PEUGEOT FRANCIA

5 CV 172 (TUTTI I MODELLI)	667-950	1922-29	7,5	15,0	22,5
201 (TUTTI I MODELLI)	1122-1465	1929-37	8,0	16,0	24,0
301 (TUTTI I MODELLI)	1465	1932-36	7,0	14,0	21,0
401 (TUTTI I MODELLI)	1720	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 LÉGÉRE	1991-2142	1937-40	7,0	14,0	21,0
202 BERLINA	1133	1938-49	5,0	10,0	15,0
302 BERLINA	1758	1936-38	6,0	12,0	18,0
203	1290	1948-60	3,5	7,0	10,0
203 DECAPPOTTABILE	1290	1948-54	10,0	20,0	30,0
203 FAMILIALE	1290	1948-60	4,5	9,0	13,5
203 COUPÉ	1290	1952-60	10,0	20,0	30,0
203 CABRIOLET	1290	1951-60	22,5	45,0	65,0
403	1290-1468	1955-66	4,5	9,0	13,5
403 DIESEL	1816	1960-66	2,0	4,0	6,0
403 FAMILIALE	1290-1468	1957-62	2,5	5,0	7,5
403 FAMILIALE D	1816	1960-62	2,3	4,5	6,5
403 CABRIOLET	1468	1957-67	22,5	45,0	60,0
404	1618	1960-75	2,5	5,0	7,5
404 SUPERLUSSO 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 COUPÉ CARB./INIEZ.	1618	1962-68	6,0	12,0	18,0
404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618	1961-68	7,5	15,0	22,5
204 BERLINA	1130	1965-76	1,0	2,0	3,0
204 DIESEL	1255	1968-76	0,8	1,5	2,3
204 BREAK	1130	1965-76	1,0	2,0	3,0
204 BREAK DIESEL	1255	1969-76	0,8	1,5	2,3
204 COUPÉ	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 COUPÉ	1288	1971-75	3,0	6,0	9,0
304 CABRIOLET	1288	1971-75	3,5	7,0	10,0
504	1796-1971	1968-83	1,3	2,5	3,5
504 DIESEL	1948-2304	1971-84	1,0	2,0	3,0
504 BREAK/FAMILIALE	1971	1971-83	1,3	2,5	3,5

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
504 BREAK/FAMILIALE D	1948-2304	1972-84	1,0	2,0	3,0
504 COUPÉ	1796-1971	1969-74	4,0	8,0	12,0
504 CABRIOLET	1796-1971	1969-74	7,5	15,0	22,5
504 COUPÉ 2000	1971	1978-83	4,0	8,0	12,0
504 COUPÉ 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 ZL/ZL/ZR	954-1124	1973-88	0,5	1,0	1,5
104 ZS	1360	1975-85	1,3	2,5	3,5
205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-95	1,0	2,0	3,0
205 D/TD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1983-95	0,5	1,0	1,5
205 RALLYE	1294	1988-92	2,5	5,0	7,5
205 GTI (105 CV)/GTI (115 CV)	1580	1984-92	2,5	5,0	7,5
205 GTI 1.9	1905	1987-94	3,0	6,0	9,0
205 CTI/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	2,5	5,0	7,5
205 1.6 CTI CABRIOLET	1580	1986-92	4,0	8,0	12,0
205 1.9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	4,0	8,0	12,0
205 TURBO 16	1775	1985-86	50,0	100,0	150,0
106 (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1991-95	0,5	1,0	1,5
106 D (TUTTI I MODELLI)	1361-1527	1992-95	0,5	1,0	1,5
106 RALLYE	1294	1994-96	1,0	2,0	3,0
106 RALLYE 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 I MODELLI)	1290-1905	1978-88	0,5	1,0	1,5
305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	0,5	1,0	1,5
305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-89	0,5	1,0	1,5
305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1979-89	0,5	1,0	1,5
309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	0,5	1,0	1,5
309 D/TURBO D. (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1986-92	0,5	1,0	1,5
309 GTI/GTI 16	1905	1987-92	1,5	3,0	4,5
405 (TUTTI I 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 I MOD.)	1360-1998	1988-95	0,5	1,0	1,5
405 BREAK D/TURBO D.	1769-1905	1988-95	0,5	1,0	1,5
405 MI16	1905-1998	1987-95	1,5	3,0	4,5
405 T16	1998	1992-95	2,5	5,0	7,5
405 X4	1905-1998	1989-95	0,8	1,5	2,3
505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	0,5	1,0	1,5
505 D/TURBO D. (TUTTI I M.)	2304-2498	1979-91	0,5	1,0	1,5
505 BREAK/FAMILIALE	1796-2165	1982-92	0,5	1,0	1,5
505 BREAK/FAMILIALE D	2498	1982-91	0,5	1,0	1,5
505 V6	2849	1986-90	0,8	1,5	2,3
604 SL/TI/STI/GTI	2664-2849	1975-86	2,5	5,0	7,5
604 GRD/SRD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	0,8	1,5	2,3
605 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-95	0,5	1,0	1,5
605 D/TD (TUTTI I MODELLI)	2088-2446	1989-95	0,5	1,0	1,5
605 3.0i/SV 24	2963-2975	1989-97	0,8	1,5	2,3
605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	0,8	1,5	2,3
306 (TUTTI I MODELLI)	1360-1762	1993-95	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 D/TD	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/II S.	2946	1996-03	0,8	1,5	2,3
406 COUPÉ 2.0/2.2 16V	1998-2230	1996-05	2,0	4,0	6,0
406 COUPÉ 3.0 V6 24V	2946	1996-05	3,0	6,0	9,0
607 2.9 V6 24V	2946	1999-05	1,0	2,0	3,0
206 GTI/GT/RC	1997	1999-05	1,0	2,0	3,0
206 CC	1587-1997	2000-05	1,3	2,5	3,5
307 CC	1997	2003-05	1,5	3,0	4,5
806 2.0/2.0 TURBO	1998	1994-95	0,8	1,5	2,3
806 1.9 TD	1905	1994-95	0,5	1,0	1,5
807 2.9 V6 24V	2946	2002-05	1,3	2,5	3,5
407 2.9 V6 24V	2946	2004-05	1,0	2,0	3,0
407 2.9 V6 24V SW	2946	2004-05	1,0	2,0	3,0
407 2.9 V6 24V COUPÉ	2946-2964	2005	2,5	5,0	7,5

PEUGEOT DANGEL FRANCIA

504 BREAK	1971-2304	1972-82	5,0	10,0	15,0
504 PICK UP	1971-2304	1972-82	5,0	10,0	15,0

PONTIAC STATI UNITI

FIREBIRD 3.4/5.8 V6	3350-3791	1992-95	2,5	5,0	7,5
FIREBIRD 3.4/5.8 V6 CONVERTIBLE	3350-3791	1994-95	3,2	6,5	9,7
FIREBIRD 5.7 V8	5733	1992-95	3,2	6,5	9,7
FIREBIRD 5.7 V8 CONVERTIBLE	5733	1994-95	3,5	7,0	10,5

PORSCHE GERMANIA

356 (40 CV)	1086	1950-54	30,0	60,0	90,0
356 1300 (44 CV)	1286	1951-54	27,5	55,0	80,0
356 1300 S (60 CV)	1290	1953-55	35,0	70,0	100,0
356 1500 (60 CV)	1488	1951-52	32,5	65,0	100,0
356 1500 (55 CV)	1488	1952-55	30,0	60,0	90,0
356 1500 SUPER (70 CV)	1488	1952-55	32,5	65,0	100,0
356 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	22,5	45,0	70,0
356 A 1300 (44 CV)	1286	1955-57	22,5	45,0	70,0
356 A 1300 S (60 CV)	1286	1954-55	23,5	47,0	70,0
356 A 1300 S (60 CV)	1286	1955-57	23,5	47,0	70,0
356 A 1600 (60 CV)	1582	1955-59	24,0	48,0	72,0
356 A 1600 S (75 CV)	1582	1955-59	25,0	50,0	75,0
356 1500 GS CARRERA	1498	1955	75,0	150,0	225,0
356 A 1500 GS CARRERA	1498	1955-57	75,0	150,0	225,0
356 A 1500 GT CARRERA	1498	1956-57	85,0	170,0	255,0
356 A 1600 GS CARRERA	1587	1958-59	75,0	150,0	225,0
356 A 1600 GT CARRERA	1587	1958-59	75,0	150,0	225,0
356 B 1600 (60 CV)	1582	1959-63	20,0	40,0	60,0
356 B 1600 S (75 CV)	1582	1959-63	21,0	42,0	63,0
356 B 1600 S (90 CV)	1582	1960-63	22,5	45,0	65,0
356 B 1600 GS CARRERA	1587	1960-61	65,0	130,0	200,0
356 B 1600 GT CARRERA	1587	1960-61	70,0	140,0	210,0
356 B 2000 GS CARRERA	1966	1961-63	75,0	150,0	225,0
356 B 2000 GT CARRERA	1966	1961-63	80,0	160,0	240,0
356 C 1600 (75 CV)	1582	1963-65	22,5	45,0	65,0
356 SC 1600 (95 CV)	1582	1963-65	25,0	50,0	75,0
356 C 2000 GS CARRERA	1966	1963-66	70,0	140,0	210,0
356 CABRIOLET (40 CV)	1086	1950-54	35,0	70,0	100,0
356 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1951-54	30,0	60,0	90,0
356 1500 CABRIOLET (60 CV)	1488	1951-52	32,5	65,0	100,0
356 1500 CABRIOLET (55 CV)	1488	1952-55	32,5	65,0	100,0
356 1500 S CABRIOLET (70 CV)	1488	1952-55	32,5	65,0	100,0
356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1954-55	25,0	50,0	75,0
356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1955-57	25,0	50,0	75,0
356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1954-55	26,0	52,0	78,0
356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1955-57	26,0	52,0	78,0
356 A 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1955-59	26,0	52,0	78,0
356 A 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1955-59	27,5	55,0	80,0
356 B 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1959-63	25,0	50,0	75,0
356 B 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1959-63	26,0	52,0	78,0
356 B 1600 S CABRIOLET (90 CV)	1582	1960-63	27,5	55,0	80,0
356 C 1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	27,5	55,0	80,0
356 SC 1600 CABRIOLET (95 CV)	1582	1963-65	29,0	58,0	87,0
356 SPEEDSTER	1488	1954	100,0	200,0	300,0
356 A SPEEDSTER	1582	1955-58	100,0	200,0	300,0
356 A 1600 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	125,0	250,0	370,0
356 A 1600 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	175,0	350,0	500,0
356 CONVERTIBLE D	1582	1958-59	75,0	150,0	225,0
356 ROADSTER	1582	1959-61	50,0	100,0	150,0
911 (CARB. SOLEX)/TARGA	1991	1963-65	25,0	50,0	75,0
911 (CARB. WEBER)/TARGA	1991	1965-67	22,5	45,0	65,0
911 R	1991	1967	125,0	250,0	350,0
911 S (CARBURATORI)/TARGA	1991	1966-68	27,5	55,0	80,0
911 L/T/E/TARGA	1991	1967-69	21,0	42,0	63,0
911 S (INIEZIONE)/TARGA	1991	1968-69	26,0	52,0	75,0
911 T/E 2200/TARGA	2195	1969-71	24,0	48,0	72,0
911 S 2200/TARGA	2195	1969-71	27,5	55,0	80,0
911 T/E 2400/TARGA	2341	1971-73	26,0	52,0	75,0
911 S 2400/TARGA	2341	1971-73	29,0	58,0	85,0
911 CARRERA RS 2700	2687	1972-73	125,0	250,0	370,0
911 2700/TARGA	2687	1974-75	20,0	40,0	60,0
911 S 2700/TARGA	2687	1974-75	21,0	42,0	63,0
911/TARGA	2687	1976-77	20,0	40,0	60,0
911 2700 CARRERA/TARGA	2687	1974-75	24,0	48,0	72,0
911 3000 CARRERA/TARGA	2994	1975-77	22,5	45,0	67,0
911 SC (180-188 CV)/TARGA	2994	1977-80	21,5	43,0	64,0
911 SC (204 CV)/TARGA	2994	1980-83	22,5	45,0	67,0
911 SC CABRIOLET	2994	1983	24,0	48,0	72,0
911 3200 CARRERA/TARGA	3164	1983-89	23,5	47,0	70,0
911 3200 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-89	25,0	50,0	75,0
911 3200 CARRERA SPEEDSTER	3164	1987-89	40,0	80,0	120,0
911 CARRERA 2/TARGA (964)	3600	1989-93	11,0	22,0	33,0
911 CARR. 2 CABRIOLET/TURBOLOOK (964)	3600	1989-94	12,0	24,0	36,0
911 CARRERA 4/TARGA (964)	3600	1989-94	11,5	23,0	35,0
911 CARRERA 4 CABRIOLET (964)	3600	1989-94	13,0	26,0	39,0
911 CARRERA SPEEDSTER (964)	3600	1992-93	35,0	70,0	105,0
911 CARRERA RS (964)	3600-3746	1992-94	27,5	55,0	80,0
911 CARRERA (993)	3600-3746	1993-97	13,0	26,0	39,0
911 CARRERA 4 (993)	3600-3746	1994-98	13,0	26,0	39,0
911 CARRERA 4S "TURBOLOOK" (993)	3600-3746	1995-98	17,5	35,0	50,0
911 CARRERA TARGA (993)	3600-3746	1995-97	13,0	26,0	39,0
911 CARRERA CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-97	15,0	30,0	45,0
911 CARRERA 4 CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-98	15,0	30,0	45,0
911 GT2 (993)	3600	1995-98	35,0	70,0	105,0
911 TURBO 3000	2994	1975-77	32,5	65,0	100,0
911 TURBO 3300	3299	1977-79	30,0	60,0	90,0
911 TURBO 3300	3299	1980-86	30,0	60,0	90,0
911 TURBO 3300/TARGA	3299	1987-90	32,5	65,0	100,0
911 TURBO 3300 CABRIOLET	3299	1987-90	35,0	70,0	105,0
911 TURBO 3.3	3299	1990-92	25,0	50,0	75,0
911 TURBO 3.6	3600	1992-94	22,5	45,0	67,0
911 TURBO 3.6 (993)	3600	1995-98	19,0	38,0	57,0
912	1582	1965-68	10,0	20,0	30,0
912 TARGA	1582	1966-68	11,0	22,0	33,0
912 E 2000	1971	1975	12,0	24,0	36,0
924 4 MARCE	1984	1975-77	1,5	3,0	4,5
924 5 MARCE	1984	1977-85	1,8	3,5	5,0
924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-84	3,0	6,0	9,0
924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	10,0	20,0	30,0
924 S	2479	1985-88	2,5	5,0	7,5
944	2479	1982-87	2,0	4,0	6,0
944	2681	1988-89	2,5	5,0	7,5
944 S	2479	1986-87	2,5	5,0	7,5
944 S	2479	1988	3,0	6,0	9,0
944 S2	2990	1989-91	3,5	7,0	10,0
944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	6,0	12,0	18,0
944 TURBO	2479	1985-88	3,5	7,0	10,0
944 TURBO	2479	1989-91	4,0	8,0	12,0
944 TURBO S	2479	1987	5,0	10,0	15,0
944 TURBO S	2479	1988-89	5,0	10,0	15,0
968	2990	1991-94	4,0	8,0	12,0
968 CABRIOLET	2990	1991-94	7,0	14,0	21,0
968 TURBO S	2990	1992-94	6,0	12,0	18,0
928	4474	1977-82	3,5	7,0	10,0
928 S	4664	1979-86	4,5	9,0	13,5
928 S4	4957	1986-88	5,5	11,0	16,5
928 S4	4957	1988	6,0	12,0	18,0
928 S4 5M.	4957	1986-88	5,5	11,0	16,5
928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	6,0	12,0	18,0
928 GT	4957	1989-92	6,5	13,0	20,0
928 GTS/GTS AUTOMATICA	5397	1992-95	6,0	12,0	18,0
959	2850	1987-88	400,0	800,0	1.200,0
BOXSTER	2480-2687	1996-04	6,0	12,0	18,0
BOXSTER (II SERIE)	2687	2004-05	7,0	14,0	21,0
BOXSTER S	3179	1999-04	7,0	14,0	21,0
BOXSTER S (II SERIE)	3179	2004-05	8,0	16,0	24,0
911 CARRERA (996)	3387	1997-01	10,0	20,0	30,0
911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	11,0	22,0	33,0
911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	11,5	23,0	35,0
911 GT1	3164	1997-98	175,0	350,0	525,0
911 GT3 (996)	3600	1999-01	30,0	60,0	90,0
911 GT3 (996)	3600	2003-04	32,5	65,0	100,0
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-05	14,0	28,0	42,0
911 TURBO S 3.6 (996)	3600	2000-05	15,0	30,0	45,0
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-04	11,0	22,0	33,0
911 CARRERA 4 3.6 (996)	3596	2002-04	12,0	24,0	36,0
911 CARRERA 4S (996)	3596	2002-04	13,0	26,0	39,0
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002-04	12,5	25,0	37,0
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002-03	13,0	26,0	39,0
911 GT2 (996)	3600	1998-02	45,0	90,0	135,0
911 GT2 (996)	3600	2002-04	50,0	100,0	150,0
CAYENNE 3.2 V6	3189	2003-05	4,0	8,0	12,0
CAYENNE S 4.5 V8	4511	2003-05	5,0	10,0	15,0
CAYENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003-05	6,0	12,0	18,0
CARRERA GT	5733	2004-05	175,0	350,0	500,0
CAYMAN S	3386	2005	11,0	22,0	33,0
911 CARRERA (997)	3596	2005	15,0	30,0	45,0
911 CARRERA 4 (997)	3596	2005	16,0	32,0	48,0
911 CARRERA S (997)	3824	2005	17,0	34,0	51,0
911 CARRERA 4S (997)	3824	2005	18,0	36,0	54,0
911 CARRERA CABRIOLET (997)	3596	2005	16,5	33,0	49,5
911 CARRERA 4 CABRIOLET (997)	3596	2005	17,5	35,0	52,5
911 CARRERA S CABRIOLET (997)	3824	2005	18,5	37,0	55,5
911 CARRERA 4S CABRIOLET (997)	3824	2005	19,5	39,0	58,5

RAYTON FISSORE ITALIA

MAGNUM 4X4	1995	1984-88	1,0	2,0	3,0
MAGNUM 4X4 TD FIAT	2445	1984-90	1,0	2,0	3,0
MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	1,3	2,5	3,5
MAGNUM TURBODIESEL VM	2393-2500	1991-93	1,0	2,0	3,0
2.4 TD BMW (MAGNUM)	2445	1988-90	1,0	2,0	3,0
3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	1,5	3,0	4,5

RELIANT GRAN BRETAGNA

REGAL I/II/III/IV/V/VI	747	1952-62	2,0	4,0	6,0
REGAL 3/25	598	1962-68	1,5	3,0	4,5
REGAL 3/30	701	1968-73	1,8	3,5	5,0
BUG (BOND)	701-748	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	701-748	1967-73	0,5	1,0	1,5
REBEL MK II ESTATE	701-748	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

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
SABRE 6 CONVERTIBLE	2553	1964-66	6,0	12,0	18,0
SCIMITAR GT SE4	2553	1964-66	4,0	8,0	12,0
SCIMITAR GT SE4A/SE4B/SE4C	2495-2994	1966-70	3,5	7,0	11,0
SCIMITAR GTE SE5	2994	1968-75	3,0	6,0	9,0
SCIMITAR GTE SE6	2792-2994	1975-86	2,5	5,0	7,5
SCIMITAR GTC	2792	1980-86	3,0	6,0	9,0
SCIMITAR SS1/TE/SST/SABRE	1296-1994	1984-95	2,0	4,0	6,0

RENAULT FRANCIA

10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	6,5	13,0	20,0
6 CV TORPEDO	950	1922-28	5,0	10,0	15,0
NN/NNI/NN2 BERLINA	951	1925-29	5,0	10,0	15,0
PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	5,0	10,0	15,0
VIVAQUATRE	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 LUSSO	760	1947-51	3,0	6,0	9,0
4 CV GRAN LUSSO CABRIOLET	747	1950-61	3,5	7,0	10,0
4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	3,5	7,0	10,0
FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	2,3	4,5	7,0
COLORALE PRAIRIE/SAVANE	1996-2383	1950-55	2,0	4,0	6,0
DOMAINE/MANOIR BREAK	2141	1955-60	2,0	4,0	6,0
JUVAQ./DAUPHINOISE BREAK	845-1003	1951-60	2,0	4,0	6,0
DAUPHINE	845	1956-65	1,8	3,5	5,5
DAUPHINE 1093	845	1962-63	3,5	7,0	10,0
DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	5,0	10,0	15,0
ONDINE	845	1961-62	2,0	4,0	6,0
ONDINE GORDINI	845	1961-62	5,0	10,0	15,0
FLORIDE	845	1959-62	3,0	6,0	9,0
FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956	1959-63	3,5	7,0	10,0
CARAVELLE/CARAV.1100/CARAV. S	956-1108	1962-67	3,8	7,5	11,3
CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	1108	1963-67	4,0	8,0	12,0
8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	2,0	4,0	6,0
8 GORDINI	1108-1255	1965-70	7,5	15,0	22,5
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	1,0	2,0	3,0
3	603	1961-64	2,3	4,5	6,5
4 (TUTTI 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	30,0	60,0	90,0
5 TURBO 2	1397	1983-85	25,0	50,0	75,0
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
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)	1218-1360	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 L/TL/TS	1470-1565	1965-74	1,0	2,0	3,0
16 TX	1647	1973-77	1,3	2,5	3,5
18 BERLINA	1397-1995	1978-86	0,5	1,0	1,5
18 TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	0,5	1,0	1,5
18 BREAK	1397-1995	1979-86	0,5	1,0	1,5
18 BREAK TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	0,5	1,0	1,5
18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1,3	2,5	3,5
18 TURBO (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 D/TD	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 D/TD	1870	1990-95	0,5	1,0	1,5
19 1.8 16V/16 S	1764	1990-95	0,8	1,5	2,3
19 1.8 16V CABRIOLET	1764	1991-95	1,3	2,5	3,5
20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2165	1975-84	0,5	1,0	1,5
20 TD/GTD/TURBO DIESEL	2068	1979-83	0,5	1,0	1,5
21 (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	0,5	1,0	1,5
21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-95	0,5	1,0	1,5
21 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1986-93	0,5	1,0	1,5
21 NEVADA D/TD/GTD/TURBO D	1870-2068	1986-95	0,5	1,0	1,5
21 NEVADA 4X4	1995-2165	1988-93	0,5	1,0	1,5
21 2L TURBO	1995	1987-93	1,5	3,0	4,5

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
21 2L TURBO QUADRA	1995	1990-93	1,5	3,0	4,5
25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2849	1984-92	0,5	1,0	1,5
25 V6 TURBO	2458	1985-92	0,8	1,5	2,3
25 V6 TURBO BACCARA	2458	1990-92	1,0	2,0	3,0
25 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1983-92	0,5	1,0	1,5
30 TS/TXI	2664	1974-84	0,8	1,5	2,3
30 DIESEL TURBO	2068	1981-83	0,5	1,0	1,5
ESPACE	1995	1984-90	0,8	1,5	2,3
ESPACE TURBO D/DX	2068	1984-90	0,5	1,0	1,5
ESPACE QUADRA	1995-2165	1988-90	0,5	1,0	1,5
ESPACE II SERIE	1995-2849	1991-96	0,5	1,0	1,5
ESPACE TD II SERIE	2068	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	2068	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 V6/3.0 IV6	2946-2963	1994-00	0,8	1,5	2,3
LAGUNA D (TUTTI I MODELLI)	2188	1994-95	0,5	1,0	1,5
SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-95	0,5	1,0	1,5
SAFRANE TURBO D. (TUTTI I MOD.)	2068-2500	1992-95	0,5	1,0	1,5
SAFRANE 2.9 24V V6/3.0 IV6	2946-2963	1992-01	0,5	1,0	1,5
SAFRANE BITURBO	2963	1993-95	1,3	2,5	3,5
MEGANE COACH 2.0 16V	1998	1995-02	0,8	1,5	2,3
MEGANE CABRIOLET 2.0 16V	1998	1996-02	1,3	2,5	3,5
SPORT SPIDER	1998	1996-99	12,5	25,0	35,0
ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1996-02	0,5	1,0	1,5
GRAND ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (II S.)	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 1.8 I 16V	1764	1991-96	1,3	2,5	4,0
CLIO 2.0 I 16V WILLIAMS	1998	1993-96	3,5	7,0	10,0
CLIO SPORT 2.0 16V (II S.)	1998	1999-05	1,3	2,5	3,5
CLIO SPORT V6 (II S.)	2946	2000-05	7,5	15,0	22,0
AVANTIME 2.0 TURBO	1996	2002-03	1,5	3,0	4,5
AVANTIME 3.0 24V	2946	2002-03	1,8	3,5	5,0
ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-05	1,8	3,5	5,0
GRAND ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-05	1,8	3,5	5,0
TWINGO	1239	1993-95	0,5	1,0	1,5
MEGANE II RS	1998	2004-05	1,5	3,0	4,5
MEGANE II COUPÉ-CABRIOLET	1598-1998	2003-05	1,5	3,0	4,5
LAGUNA 3.0 IV6 (II SERIE)	2946	2000-05	0,5	1,0	1,5
VEL SATIS 3.5 V6	3498	2002-05	0,8	1,5	2,3

RENAULT SINPAR FRANCIA

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	1289	1972-77	2,5	5,0	7,5

RILEY GRAN BRETAGNA

PATHFINDER	2443	1953-57	2,8	5,5	8,0
2600	2639	1957-60	2,8	5,5	8,0
1500	1489	1959-67	2,3	4,5	7,0
4/68	1489	1959-61	2,5	5,0	7,5
4/72	1622	1961-69	2,5	5,0	7,5
ELF	848-998	1961-68	4,0	8,0	12,0
KESTREL MKI/MKII/MKIII	1098-1275	1963-68	1,8	3,5	5,0

ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA

SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	200,0	400,0	600,0
PHANTOM I	7695	1925-29	100,0	200,0	300,0
PHANTOM II	7668	1929-35	125,0	250,0	375,0
TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	50,0	100,0	150,0
20/25 BERLINA	3699	1929-36	40,0	80,0	120,0
PHANTOM III	7340	1936-39	125,0	250,0	375,0
WRAITH BERLINA	4257	1938-39	30,0	60,0	90,0
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	20,0	40,0	60,0
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	40,0	80,0	120,0
SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	22,5	45,0	70,0
SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	60,0	120,0	180,0
SILVER CLOUD I SERIE BERL. E LIM.	4887	1955-59	19,0	38,0	57,0
SILVER CLOUD I SERIE D.H.C.	4887	1955-59	75,0	150,0	225,0
SILVER CLOUD II SERIE BERL. E LIM.	6230	1959-62	20,0	40,0	60,0
SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1959-62	75,0	150,0	225,0
SILVER CLOUD III SERIE BERL. E LIM.	6230	1962-66	21,0	42,0	63,0
SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	75,0	150,0	225,0
SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	11,0	22,0	33,0
SILVER SHADOW I SERIE LUNGA	6230	1969-70	11,0	22,0	33,0
SILVER SHADOW I SERIE COUPÉ	6230	1966-70	17,5	35,0	50,0
SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET	6230	1966-70	22,5	45,0	70,0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	45,0	90,0	135,0
PHANTOM VI LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	47,5	95,0	140,0
SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	10,0	20,0	30,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
SILVER SHADOW II	6750	1977-80	9,0	18,0	27,0
SILVER WRAITH II	6750	1977-80	10,0	20,0	30,0
CORNICHE COUPÉ	6750	1971-77	15,0	30,0	45,0
CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	14,0	28,0	42,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	22,5	45,0	70,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	21,0	42,0	63,0
CORNICHE CABRIOLET II	6750	1988-89	24,0	48,0	72,0
CORNICHE CABRIOLET III	6750	1990-91	27,5	55,0	85,0
CORNICHE CABRIOLET IV	6750	1992-95	37,5	75,0	110,0
CAMARGUE	6750	1975-86	22,5	45,0	70,0
SILVER SPIRIT	6750	1980-85	9,0	18,0	27,0
SILVER SPIRIT	6750	1986-89	9,0	18,0	27,0
SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	10,0	20,0	30,0
SILVER SPIRIT III	6750	1993-96	11,0	22,0	33,0
SILVER DAWN	6750	1996-98	12,0	24,0	36,0
SILVER SPUR	6750	1980-82	10,0	20,0	30,0
SILVER SPUR	6750	1983-89	10,0	20,0	30,0
SILVER SPUR II	6750	1990-93	11,0	22,0	33,0
SILVER SPUR III	6750	1993-98	12,5	25,0	35,0
SILVER SPUR LIGHT TURBO	6750	1996-98	13,5	27,0	40,0
FLYING SPUR	6750	1994-96	16,0	32,0	48,0
TOURING LIMOUSINE	6750	1991-98	25,0	50,0	75,0
TOURING LIMOUSINE LIGHT TURBO	6750	1996-98	27,5	55,0	80,0
SILVER SERAPH	5379	1998-02	17,5	35,0	50,0
PARK WARD	5379	2000-02	30,0	60,0	90,0
CORNICHE	6750	2000-02	42,5	85,0	125,0
PHANTOM	6749	2003-05	60,0	120,0	180,0
PHANTOM EXTENDED	6749	2005	75,0	150,0	225,0

ROVER GRAN BRETAGNA

14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	6,0	12,0	18,0
16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2147	1933-40	6,0	12,0	18,0
20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2565	1933-40	6,0	12,0	18,0
P5 60	1595	1948-49	3,5	7,0	10,0
P5 75	2105	1948-49	4,0	8,0	12,0
P4 60	1997	1953-59	4,0	8,0	12,0
P4 75	2103	1949-54	4,3	8,5	13,0
P4 75	2230	1954-56	4,0	8,0	12,0
P4 80	2286	1959-62	3,5	7,0	10,0
P4 90	2638	1953-59	3,8	7,5	11,0
P4 95	2625	1962-64	3,8	7,5	11,0
P4 100	2625	1959-62	4,0	8,0	12,0
P4 105	2638	1956-59	4,0	8,0	12,0
P4 110	2625	1962-64	4,5	9,0	13,5
P5 3 LITRI	2995	1958-62	4,0	8,0	12,0
P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	4,0	8,0	12,0
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65	5,0	10,0	15,0
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	4,0	8,0	12,0
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	5,0	10,0	15,0
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	5,0	10,0	15,0
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	5,5	11,0	16,5
P6 2000 SC	1978	1963-76	2,3	4,5	6,5
P6 2000 TC	1978	1967-76	2,5	5,0	7,5
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532	1968-76	3,5	7,0	10,0
P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	2,5	5,0	7,5
MINI (TUTTI I MODELLI)	998-1275	1989-00	1,5	3,0	4,5
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	2,0	4,0	6,0
MINI COOPER	1275	1990-00	2,5	5,0	7,5
MINI COOPER S PORTS PACK	1275	1997-00	3,0	6,0	9,0
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	4,0	8,0	12,0
100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-95	0,5	1,0	1,5
100 DIESEL	1361-1527	1993-95	0,3	0,8	1,1
114 GTI/GTA	1396	1990-97	0,8	1,5	2,3
100 1.4 GTI 16V	1396	1990-95	0,8	1,5	2,3
111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1,0	2,0	3,0
213/216	1342-1598	1984-89	0,4	0,8	1,2
2000 (SD1)	1994	1982-86	0,5	1,0	1,5
2300/2300 S (SD1)	2350	1977-86	0,5	1,0	1,5
2600/2600 S (SD1)	2597	1977-86	0,8	1,5	2,3
3500 (SD1)	3528	1977-82	1,0	2,0	3,0
3500 V8 S/SE (SD1)	3528	1978-82	1,0	2,0	3,0
3500 VANDEN PLAS/I (SD1)	3528-3532	1980-86	1,3	2,5	3,5
3500 VITESSE (S D1)	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/SLI/S TERLING/VITESSE	2675	1988-92	0,5	1,0	1,5
827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-92	0,8	1,5	2,3
214 SI/SLI/GSI 16V	1396	1989-95	0,5	1,0	1,5
216 GSI/GTI 16V	1590	1989-95	0,5	1,0	1,5
216 GTI/220 GSI 16V TWIN CAM	1590-1994	1991-94	0,8	1,5	2,3
218 DIESEL/TURBO D.	1769-1905	1993-95	0,5	1,0	1,5
416/420 TOURER	1590-1994	1990-95	0,5	1,0	1,5
418 TOURER DIESEL/TURBO D.	1769-1905	1993-95	0,5	1,0	1,5
216 16V COUPÉ/COUPÉ	1590-1795	1992-98	0,8	1,5	2,3

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
220 TURBO 16V COUPÉ	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. COUPÉ TI/800 COUPÉ T. (KV6)	1994	1992-98	1,3	2,5	3,5
827 V6 24V COUPÉ (KV6)	2675	1992-96	1,0	2,0	3,0
800 2.5 V6 24V COUPÉ (KV6)	2497	1996-98	1,0	2,0	3,0
825 COUPÉ 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 V6 24V (KV6)	2675	1992-96	0,5	1,0	1,5
800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	0,5	1,0	1,5
75 2.5 V6 24V	2497	1998-03	0,8	1,5	2,3
75 2.5 V6 24V ESTATE	2497	2001-03	1,0	2,0	3,0
414 SI/SLI 16V	1396	1990-95	0,5	1,0	1,5
416 GSI/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/TURBOD.	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
75 2.5 V6 24V (II S.)	2497	2004-05	1,0	2,0	3,0
75 2.5 V6 24V ESTATE (II S.)	2497	2004-05	1,3	2,5	3,5
75 V8 (II SERIE)	4601	2004-05	2,5	5,0	7,5

SAAB SVEZIA

92	764	1950-52	4,0	8,0	12,0
92B	764	1953-56	3,0	6,0	9,0
93	748	1956-57	2,5	5,0	7,5
93B	748	1958-60	2,3	4,5	6,5
95 S.W.	841	1960-68	2,5	5,0	7,5
95 V4 S.W.	1498	1967-78	2,3	4,5	6,5
96	841	1960-68	2,0	4,0	6,0
96 V4	1498	1967-80	1,8	3,5	5,0
750 GRAN TURISMO	748	1958-59	4,0	8,0	12,0
SONETT II/V4	1498	1967-69	4,0	8,0	12,0
SONETT III	1698	1970-74	4,0	8,0	12,0
99 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	0,8	1,5	2,3
99 EMS	1985	1976-80	1,0	2,0	3,0
99 TURBO	1985	1977-78	2,0	4,0	6,0
900 (TUTTI I MODELLI)	1985-2119	1978-93	0,5	1,0	1,5
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	1,8	3,5	5,0
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	1,3	2,5	3,5
900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1988-93	1,5	3,0	4,5
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-93	2,5	5,0	7,5
900 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-95	0,8	1,5	2,3
900 TURBO 16 II S. (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-97	1,3	2,5	3,5
900 TURBO 16 CABRIOLET II S.	1985-2498	1994-97	2,5	5,0	7,5
9000/TURBO 16V/CD/3.0 V6	1985-2962	1985-97	0,5	1,0	1,5
9000 TURBO 16V (4 PORTE)	1985-2290	1988-96	0,5	1,0	1,5
9-5 3.0 V6 24V/AERO	2962	1997-03	1,0	2,0	3,0
9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-05	1,0	2,0	3,0
9-5 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03	1,3	2,5	3,5
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-05	1,3	2,5	3,5
9-3 3P TURBO/AERO	1985	1998-02	0,5	1,0	1,5
9-3 2.3 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
9-3 2.0 TURBO AERO (II S.)	1998	2002-05	1,0	2,0	3,0
9-3 2.0 V6 TURBO (II S.)	2792	2005	1,5	3,0	4,5
9-3 2.0 TURBO CABRIOLET (II S.)	1998	2003-05	3,0	6,0	9,0
9-3 2.8 V6 TURBO CABRIOLET (II S.)	2792	2005	3,5	7,0	10,5
9-3 2.8 V6 TURBO COMBI	2792	2005	1,7	3,5	5,2

SAMAS ITALIA

YETI	843-903	1968-73	3,3	6,5	10,0

SEAT SPAGNA

MARBELLA	843-903	1982-95	0,5	1,0	1,5
FURA	903-1438	1982-85	0,4	0,8	1,2
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	0,5	1,0	1,5
IBIZA DIESEL	1714	1984-92	0,4	0,8	1,2
IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1984	1993-95	0,5	1,0	1,5
IBIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1993-95	0,5	1,0	1,5
RONDA	1193-1995	1979-86	0,4	0,8	1,2
RONDA DIESEL	1714	1980-86	0,3	0,5	0,8
MALAGA	1193-1461	1985-91	0,3	0,5	0,8
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	0,3	0,5	0,8
IBIZA GTI/CUPRA	1984	1993-99	0,8	1,5	2,3
IBIZA GTI/CUPRA (II SERIE)	1781	1999-01	0,8	1,5	2,3
IBIZA FR	1781	2004-05	0,8	1,5	2,3
TOLEDO	1595-1984	1991-95	0,4	0,8	1,2
TOLEDO D/TD	1896	1991-95	0,4	0,8	1,2
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1391-1984	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/2.8 V6	1781-2791	2000-05	1,0	2,0	3,0
ALHAMBRA 2.8 V6 24V	2792	2000-05	1,0	2,0	3,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		

SIATA ITALIA

208 CS	1996	1952-54	300,0	600,0	900,0
600	633	1956-60	5,0	10,0	15,0
1500 TS	1481	1962-66	3,5	7,0	11,0
1500 TS COUPÉ MICHELOTTI	1481	1962-64	4,0	8,0	12,0
1600 TS COUPÉ MICHELOTTI	1587	1964-66	4,0	8,0	12,0
SPRING 850 SPIDER	845	1967-70	5,0	10,0	15,0

SIMCA/TALBOT FRANCIA

6 CV BERLINA	995	1935-37	6,0	12,0	18,0
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	7,5	15,0	22,5
5 (5 CV)	569	1936-48	4,0	8,0	12,0
8 (8 CV) 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 COUPÉ	1290	1957-62	2,8	5,5	8,0
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	3,8	7,5	12,0
VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	2,8	5,5	8,0
ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	2,3	4,5	6,5
1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1961-72	1,0	2,0	3,0
1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	3,5	7,0	10,0
1200 S COUPÉ	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/EXD	1905	1983-86	0,5	1,0	1,5
1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	0,5	1,0	1,5
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294-1592	1980-86	0,5	1,0	1,5
SOLARA D	1905	1984-86	0,5	1,0	1,5
TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155-2849	1980-84	0,5	1,0	1,5
TAGORA DT	2304	1980-84	0,5	1,0	1,5
SAMBA	954-1360	1981-86	0,4	0,8	1,2
SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	0,8	1,5	2,3
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
CHAMOIS	875	1964-70	1,5	3,0	4,5

SKODA REPUBBLICA CECA

1200	1221	1952-59	2,0	4,0	6,0
440/445	1089-1221	1958-61	2,3	4,5	7,0
FELICIA	1089-1221	1959-64	2,5	5,0	7,5
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	1,8	3,5	6,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
1000 MB/MBG/MBX	988	1964-69	0,8	1,5	2,3
1100 MB/MBX	1107	1967-69	0,8	1,5	2,3
100/110/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	0,5	1,0	1,5
105/120/130 (TUTTI I M.)	1046-1289	1976-90	0,4	0,8	1,2
GARDE/RAPIDE	1174-1289	1981-90	0,5	1,0	1,5
FAVORIT	1137-1289	1988-94	0,4	0,8	1,2
FORMAN	1289	1990-94	0,4	0,8	1,2
FELICIA	1137-1289	1994-95	0,5	1,0	1,5
4 R	1944	1928-30	7,5	15,0	22,5
6 R	2916	1929-30	10,0	20,0	30,0
422	1195	1930-32	4,0	8,0	12,0
430	1661	1929-32	5,0	10,0	15,0
430 D	1802	1930-36	5,5	11,0	16,5
633	1792	1931-34	5,0	10,0	15,0
657/K/D	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
418/420 POPULAR	903-995	1934-38	3,5	7,0	11,0
POPULAR OHV/995	995	1937-46	3,5	7,0	11,0
POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	3,8	7,5	12,0
POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	9,0	18,0	27,0
RAPID SIX	1961	1935	10,0	20,0	30,0
RAPID	1385	1935-38	4,0	8,0	12,0
RAPID OHV	1564	1938-47	5,0	10,0	15,0
RAPID 2200	2199	1941-47	6,0	12,0	18,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	5,0	10,0	15,0
640 SUPERB	2492	1934-36	5,5	11,0	16,5
SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137	1936-49	6,0	12,0	18,0
SUPERB 4000	3991	1939-40	8,0	16,0	24,0
1101/1102	1089	1946-52	2,5	5,0	7,5
SUPERB 2.8 V6 30V	2771	2001-05	0,7	1,5	2,2

SMART GERMANIA

SMART	599	1998-03	1,0	2,0	3,0
SMART CABRIO	599	2000-03	1,3	2,5	3,5
SMART CROSSBLADE	599	2001-02	2,0	4,0	6,0
SMART ROADSTER	698	2002-05	2,5	5,0	7,5
SMART ROADSTER-COUPÉ	698	2002-05	2,3	4,5	6,5
SMART ROADSTER-COUPÉ BRABUS	698	2004-05	2,8	5,5	8,0
FORTWO	698	2003-05	1,5	3,0	4,5
FORTWO BRABUS	698	2003-05	2,0	4,0	6,0

SPA ITALIA

TIPO 23/23 S - 20 HP TORP./BERL.	2724	1920-25	17,5	35,0	55,0
TIPO 24 S - 40 HP TORP./BERL.	4426	1920-26	32,5	65,0	100,0

SSANGYONG COREA DEL SUD

KJ/KORANDO	2238-3199	1995-05	1,0	2,0	3,0
MUSSO	2295-3199	1995-05	1,0	2,0	3,0
MUSSO DIESEL	2299-2874	1995-05	0,8	1,5	2,3

STANDARD GRAN BRETAGNA

VANGUARD I/II/III	2088	1948-63	2,5	5,0	7,5
EIGHT	803	1953-59	1,8	3,5	6,0
TEN	948	1954-61	2,0	4,0	6,0

STEYR PUCH AUSTRIA

500 (TUTTI I MODELLI)	495	1958-72	6,0	12,0	18,0
650 (TUTTI I MODELLI)	645-660	1963-68	7,0	14,0	20,0
700 C	643	1961-68	4,0	8,0	12,0
700 E	643	1963-66	4,5	9,0	13,5
HAFLINGER	643	1958-75	7,5	15,0	22,5
PINZGAUER	2499	1972-82	10,0	20,0	30,0

SUBARU GIAPPONE

1800 4 WD/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	0,5	1,0	1,5
IMPREZA (TUTTI I MODELLI)	1597-1820	1992-95	0,5	1,0	1,5
IMPREZA 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1993-01	4,0	8,0	12,0
IMPREZA WRX TURBO	1994	2000-04	5,0	10,0	15,0
IMPREZA WRX STI	1994	2001-05	6,5	13,0	20,0
SVX	3318	1991-96	3,0	6,0	9,0
LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2457	1989-95	0,5	1,0	1,5
LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2457	1989-95	0,5	1,0	1,5
LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1997-05	1,0	2,0	3,0
LEGACY OUTBACK H6 3.0/3.0 R	2999	2000-05	1,3	2,5	3,5
FORESTER (TUTTI I MOD.)	1994-2457	1997-02	0,8	1,5	2,3
FORESTER TURBO (II SERIE)	1994	2002-05	1,3	2,5	3,5
M80	758	1992-93	0,4	0,8	1,2
TRIBECA	2999	2005	1,0	2,0	3,0

SUNBEAM GRAN BRETAGNA

16/40	3016	1919-24	14,0	28,0	42,0
24/24/60 /24/70	4524	1919-24	16,0	32,0	48,0
14	1954	1921-24	5,0	10,0	15,0
12	1598	1924-26	5,0	10,0	15,0
14/40	2120	1924-27	6,0	12,0	18,0
16/50	2540	1924	14,0	28,0	42,0
20/60	3181	1924-27	15,0	30,0	45,0
3 LITRE	2916	1926-31	20,0	40,0	60,0
30/90	4826	1926-29	25,0	50,0	75,0
SIXTEEN	2035-2195	1927-33	10,0	20,0	30,0
TWENTY	2916-3317	1927-33	12,5	25,0	37,5
TWENTY-FIVE	3617	1927-33	14,0	28,0	42,0
THIRTY-FIVE	5447	1929	30,0	60,0	90,0
TWENTY	2194-2916	1933-35	13,0	26,0	39,0
TWENTY-FIVE	3317	1934-35	15,0	30,0	45,0
DAWN	1627	1934-35	7,5	15,0	22,5
TALBOT 3 LITRE	3181	1937-39	10,0	20,0	30,0
TALBOT 4 LITRE	4086	1938-39	12,5	25,0	38,0
TALBOT TEN SALOON	1184	1938-48	4,0	8,0	12,0
TALBOT TEN TOURER/DHC	1184	1938-48	6,0	12,0	18,0
TALBOT 2 LITRE SALOON	1944	1939-48	5,0	10,0	15,0
TALBOT 2 LITRE TOURER/DHC	1944	1939-48	7,0	14,0	21,0
TALBOT 80	1184	1948-50	4,0	8,0	12,0
TALBOT 80 DHC	1184	1948-50	5,0	10,0	15,0
TALBOT 90/90 MK II/90 MK II A	1944-2267	1948-54	5,0	10,0	15,0
TALBOT 90/90 MK II/90 MK II A 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 COUPÉ	2267	1954-57	6,5	13,0	20,0
TALBOT ALPINE	2267	1953-55	7,5	15,0	22,5
RAPIER SERIES I	1390	1955-58	2,8	5,5	8,5
RAPIER II/III/IIIA	1494-1592	1958-63	3,0	6,0	9,0

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
RAPIER II/III/IIIA CONVERTIBILE	1494-1592	1958-63	4,0	8,0	12,0
RAPIER IV/V	1592-1725	1963-67	3,3	6,5	10,0
RAPIER (ARROW TYPE)	1725	1967-76	1,5	3,0	4,5
RAPIER 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 I/II/III/IV/V	1592-1725	1960-68	6,0	12,0	18,0
TIGER I (260)	4261	1964-66	20,0	40,0	60,0
TIGER II (289)	4727	1967	16,0	32,0	48,0
VENEZIA	1592	1963-65	10,0	20,0	30,0
IMP SPORT/SPORT	875	1966-76	1,8	3,5	5,5
STILETTO	875	1967-73	2,0	4,0	6,0

SUZUKI GIAPPONE

LITO JIMNI	359	1970-73	1,8	3,5	5,0
LJ50	539	1970-80	1,5	3,0	4,5
LJ80	797	1975-80	1,8	3,5	5,0
SJ 410/413/5 SAMURAI	657-1324	1981-04	1,8	3,5	5,0
VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-98	1,0	2,0	3,0
VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998	1991-98	1,3	2,5	3,5
X-90	1590	1996-00	2,0	4,0	6,0
GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2737	1998-05	1,5	3,0	4,5
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298	1998-05	1,8	3,5	5,0
JIMNY TD/JIMNY TD CABRIOLET	1461	2004-05	1,7	3,5	5,2
SWIFT CABRIOLET	1298	1992-94	0,8	1,5	2,3
BALENO (TUTTI I MODELLI)	1299-1840	1994-95	0,5	1,0	1,5

TALBOT LAGO FRANCIA

SPECIAL COUPÉ	3996	1936-39	65,0	130,0	200,0
SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	75,0	150,0	225,0
SS COUPÉ	3996	1937-39	75,0	150,0	225,0
SS CABRIOLET	3996	1937-39	90,0	180,0	270,0
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 2500	2491	1955-57	20,0	40,0	60,0

TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA

SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928-1295	1977-81	0,5	1,0	1,5
SUNBEAM TI	1592	1979-81	2,0	4,0	6,0
SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	7,5	15,0	22,0

TOYOTA GIAPPONE

FJ 40	3878	1960-70	3,5	7,0	10,0
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	2,5	5,0	7,5
FJ 55 SW	3878	1967-70	2,8	5,5	8,0
FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	2,3	4,5	6,5
FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	2,3	4,5	6,5
LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980	1983-86	2,5	5,0	7,5
HI-LUX	1968-2188	1979-82	1,0	2,0	3,0
BLIZZARD	2188-2446	1980-91	1,0	2,0	3,0
LAND CRUISER I SERIE	2977-4228	1979-85	2,0	4,0	6,0
LAND CRUISER II SERIE	2446-4164	1985-93	2,3	4,5	6,5
LAND CRUISER II	2446-4164	1985-96	2,0	4,0	6,0
LAND CRUISER 80/80 TD	4164-4477	1989-97	2,5	5,0	7,5
LAND CRUISER J9	2694-3378	1996-03	2,5	5,0	7,5
LAND CRUISER J9 TD	2982	1996-03	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER	2366-2958	1987-96	1,5	3,0	4,5
4 RUNNER TD	2446	1989-96	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER (II SERIE)	2694-3378	1996-03	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER TD (II SERIE)	2982	1996-03	2,5	5,0	7,5
RAV 4 3P./5 P./CABRIO	1998	1994-00	1,0	2,0	3,0
CELICA IV SERIE	1587-1998	1985-89	0,8	1,5	2,3
CELICA CABRIOLET IV SERIE	1998	1986-89	1,5	3,0	4,5
CELICA TURBO 4WD IV SERIE	1998	1986-89	1,8	3,5	5,0
CELICA 1.6/2.0/2.0 GT V SERIE	1587-1998	1989-93	0,8	1,5	2,3
CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1989-93	1,5	3,0	4,5
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V SERIE	1998	1989-93	2,5	5,0	7,5
MR2 I SERIE	1453-1587	1984-89	0,8	1,5	2,3
MR2 II SERIE	1998	1989-92	1,0	2,0	3,0
MR2 III SERIE	1998-2164	1992-99	1,5	3,0	4,5
MR2 IV SERIE	1794	1999-05	1,5	3,0	4,5
SUPRA 2.0 24V	1988	1988-91	0,8	1,5	2,3
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 24V	2997	1993-01	2,0	4,0	6,0
LAND CRUISER 100/5.00	4477-4664	1998-05	3,0	6,0	9,0
LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1998-05	2,0	4,0	6,0
RAV 4 3P./5P. II SERIE	1794-1998	2000-05	1,5	3,0	4,5
RAV 4 3P./5P. TD II SERIE	1995	2002-05	1,3	2,5	3,5
CARINA E/5 SW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993-95	0,5	1,0	1,5
CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2997	1993-95	0,8	1,5	2,3
PREVIA	2438	1990-95	0,8	1,5	2,3
PREVIA TD	2184	1992-95	0,5	1,0	1,5
LAND CRUISER 300 3P./5P.	2694-3956	2003-05	2,8	5,5	8,0
LAND CRUISER 300 TD 3P./5P.	2982	2003-05	2,0	4,0	6,0

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
CELICA VI SERIE (TUTTI I MODELLI)	1762-1998	1993-99	1,0	2,0	3,0
CELICA CABRIOLET VI SERIE	1998	1993-99	1,8	3,5	5,0
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR/4WD VI S.	1998	1993-99	3,0	6,0	9,0
CELICA 1.8 16V VII SERIE	1796	1999-05	1,2	2,5	3,7
CELICA 1.8 16V (192 CV) VII SERIE	1796	1999-05	1,7	3,5	5,2
PRIUS HYBRID	1496	2003-05	1,0	2,0	3,0
PASEO	1496	1991-95	0,7	1,5	2,2

TRIUMPH GRAN BRETAGNA

10/20	1393	1923-25	5,0	10,0	15,0
13/35	1873	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	832	1930	4,5	9,0	13,5
SUPER 9	1018	1931-32	5,0	10,0	15,0
SOUTHERN CROSS	1087-1232	1932	11,0	22,0	33,0
12/16 SCORPION	1203	1931-33	12,5	25,0	38,0
GLORIA 10	1087	1933	4,5	9,0	13,5
GLORIA FOUR (12) SALOON/COUPÉ	1232-1496	1934-37	6,0	12,0	18,0
GLORIA FOUR (12) TOURER/DHC	1232-1496	1934-37	11,5	23,0	35,0
GLORIA SIX (6-6/16) SALOON/COUPÉ	1476-1991	1934-35	9,0	18,0	27,0
GLORIA SIX (6-6/16) TOURER/DHC	1476-1991	1934-35	15,0	30,0	45,0
DOLOMITE/VITESSE SALOON	1496-1991	1937-39	9,0	18,0	27,0
DOLOMITE 8 ROADSTER	1990	1934	50,0	100,0	150,0
DOLOMITE 14/60 ROADSTER	1776	1936-38	20,0	40,0	60,0
DOLOMITE 16 ROADSTER	1991	1938-39	20,0	40,0	60,0
1800 SALOON	1776	1946-49	5,0	10,0	15,0
1800/2000 ROADSTER	1776-2088	1946-49	15,0	30,0	45,0
2000 SALOON (RENOWN)	2088	1949-51	5,0	10,0	15,0
RENOWN LIMOUSINE	2088	1951	6,0	12,0	18,0
MAYFLOWER	1247	1949-53	4,5	9,0	13,5
MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	6,5	13,0	20,0
HERALD	948-1147	1959-70	2,0	4,0	6,0
HERALD COUPÉ	948-1147	1959-64	2,5	5,0	7,5
HERALD CONVERTIBILE	948-1147	1961-71	4,0	8,0	12,0
VITESSE	1596-1998	1962-71	2,5	5,0	7,5
VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	4,0	8,0	12,0
TR2	1991	1953-55	17,5	35,0	50,0
TR3	1991	1955-58	16,5	33,0	48,0
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 A IRS	2138	1965-67	14,0	28,0	42,0
TR5 PI.	2498	1967-68	19,0	38,0	57,0
TR 250	2498	1967-68	13,5	27,0	40,0
TR6 PI.	2498	1969-75	11,0	22,0	33,0
2000 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	2,0	4,0	6,0
2500 MK2/TC	2498	1968-77	2,5	5,0	7,5
SPITFIRE 4	1147	1962-64	5,0	10,0	15,0
SPITFIRE MK1	1147	1964-67	4,0	8,0	12,0
SPITFIRE MKII	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
STAG	2997	1970-77	7,5	15,0	22,5
GT6 COUPÉ MK1	1998	1966-68	6,5	13,0	20,0
GT6 COUPÉ MKII	1998	1968-70	4,5	9,0	13,5
GT6 COUPÉ MK III	1998	1971-73	6,0	12,0	18,0
TOLEDO	1296-1493	1970-76	1,5	3,0	4,5
1300/1300 TC	1296	1966-70	1,3	2,5	4,0
1500/1500 TC	1493	1970-76	1,5	3,0	4,5
DOLOMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2,0	4,0	6,0
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	3,5	7,0	10,0
TR7 COUPÉ	1998	1976-81	2,8	5,5	8,0
TR7 SPIDER	1998	1980-82	3,5	7,0	10,0
ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	0,4	0,8	1,2

TVR GRAN BRETAGNA

GRANTURA	1588-1798	1958-66	8,0	16,0	24,0
GRIFFITH	4727	1962-67	12,5	25,0	38,0
VIXEN	1598-1798	1967-70	7,0	14,0	21,0
TUSCAN	2994-4727	1968-71	10,0	20,0	30,0
TASMIN	1993-2792	1980-88	8,0	16,0	24,0
280/350/390/400/420/450	2792-4441	1980-91	9,0	18,0	27,0
S CONVERTIBLE/S2/S2C	2792-2935	1986-90	8,5	17,0	25,0
SPEED EIGHT	3947	1989-91	9,0	18,0	27,0
S3/S3C	2935	1990-91	10,0	20,0	30,0
CERBERA/CERBERA GT	3966-4475	1995-04	12,5	25,0	38,0
TUSCAN	4441	1990-91	12,5	25,0	38,0
GRIFFITH 500	4997	1990-02	12,5	25,0	38,0
CHIMAERA	3947-4997	1992-04	12,5	25,0	38,0
TUSCAN/S	3605-3996	2000-05	12,5	25,0	38,0
TAMORA	3605	2002-05	12,5	25,0	38,0
SAGARIS	3996	2005	15,0	30,0	45,0

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑

UAZ RUSSIA

469 B/31512	1995-2498	1964-99	1,3	2,5	3,5

UMM PORTOGALLO

4X4/ALTER/ALVOR	1971-2498	1976-95	1,0	2,0	3,0

VANDEN PLAS GRAN BRETAGNA

PRINCESS 3 LITRI	2912	1959-64	3,5	7,0	11,0
4 LITRI BERLINA	3995	1960-68	7,5	15,0	22,5
4 LITRI LIMOUSINE	3995	1960-68	10,0	20,0	30,0
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	5,0	10,0	15,0
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	2,0	4,0	6,0

VAUXHALL GRAN BRETAGNA

25 HP	3969	1921	14,0	28,0	42,0
14/40	2297	1921-27	9,0	18,0	27,0
25/60	4000	1922-26	10,0	20,0	30,0
30/98	4224	1922-26	15,0	30,0	45,0
25/70	3880	1926-28	15,0	30,0	45,0
20/60	2762-2916	1927-30	12,5	25,0	38,0
CADET	2048	1931-33	6,0	12,0	18,0
80	3317	1931-32	9,0	18,0	27,0
27 HP	3180	1933-36	7,5	15,0	22,5
BIG 6	2392	1933-35	6,5	13,0	20,0
LIGHT 6	1531	1934-36	6,0	12,0	18,0
14 HP	1781	1935-38	5,0	10,0	15,0
14 HP	1781	1938-48	5,0	10,0	15,0
14/6	1781	1939-40	5,0	10,0	15,0
20 HP	2392	1934-36	6,0	12,0	18,0
12 HP	1530	1936-38	4,5	9,0	13,5
12 HP	1442	1938-46	4,0	8,0	12,0
12 HP	1442	1946-48	3,5	7,0	11,0
25 HP	3215	1936-39	6,5	13,0	20,0
10 HP	1203	1938-40	3,5	7,0	11,0
10 HP	1203	1946-47	3,0	6,0	9,0
WYVERN (LIX)	1442	1948-51	2,0	4,0	6,0
WYVERN (EIX)	1442	1951-52	2,0	4,0	6,0
WYVERN (EIXW)	1507	1952-57	2,5	5,0	7,5
VELOX (LIP)	2275	1948-51	2,3	4,5	7,0
VELOX (EIP)	2275	1951-52	2,3	4,5	7,0
VELOX (EIPV)	2262	1952-57	2,8	5,5	8,5
VELOX (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	3,0	6,0	9,0
VELOX (PB)	2651	1962-65	2,5	5,0	7,5
VELOX (PB)	3295	1964-65	2,5	5,0	7,5
CRESTA (EIPO)	2262	1954-57	2,8	5,5	8,0
CRESTA (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	3,0	6,0	9,0
CRESTA (PB)	2651	1962-65	2,5	5,0	7,5
CRESTA (PC)	3295	1965-72	2,3	4,5	7,0
VISCOUNT	3295	1966-72	2,5	5,0	7,5
VICTOR	1507	1957-59	2,3	4,5	7,0
VICTOR II	1507	1959-61	2,3	4,5	7,0
VICTOR (FB)/VX 4-90	1507	1961-64	2,0	4,0	6,0
VICTOR (FC 101)/VX 4-90	1594	1965-67	1,8	3,5	5,5
VICTOR (FD)	1599	1967-71	1,3	2,5	4,0
VICTOR 2000 (FD)/VX 4-90	1975	1967-72	1,5	3,0	4,5
VICTOR 1800/2300 (FE)/VX 4-90	1759-2279	1972-78	1,0	2,0	3,0
VICTOR 3300 (FE)	3294	1973-76	1,3	2,5	4,0
VENTORA	3294	1968-72	1,8	3,5	5,5
VENTORA II	3294	1972-76	1,5	3,0	4,5
VIVA (HA) TUTTI I MODELLI	1057	1963-66	1,0	2,0	3,0
VIVA (HB) TUTTI I MODELLI	1159-1599	1966-70	1,0	2,0	3,0
VIVA BRABHAM	1159	1967-70	5,0	10,0	15,0
VIVA GT	1975	1968-70	2,5	5,0	7,5
VIVA (HC) TUTTI I MODELLI	1159-2279	1970-79	0,8	1,5	2,3
FIRENZA	1159-2279	1971-73	1,0	2,0	3,0
FIRENZA	1256-2279	1973-75	0,8	1,5	2,3
MAGNUM	1759-2279	1973-77	1,0	2,0	3,0

VENTURI FRANCIA

VENTURI	2458-2849	1986-93	6,0	12,0	18,0
VENTURI CABRIOLET	2458-2849	1988-93	7,5	15,0	22,5
ATLANTIQUE 300/400 GT	2946-2975	1994-01	6,0	12,0	18,0

VOLKSWAGEN GERMANIA

TYP 82 KÜBELWAGEN	985-1131	1940-45	12,5	25,0	38,0
TYP 82 E/92 SS	985-1131	1941-45	14,0	28,0	42,0
TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	15,0	30,0	45,0
TYP 166 SCHWIMMWAGEN	1131	1942-44	16,0	32,0	48,0
MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINE)	1131	1946-53	10,0	20,0	30,0
MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	6,0	12,0	18,0
MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	4,0	8,0	12,0
MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	3,5	7,0	10,0
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	3,5	7,0	10,0
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	2,8	5,5	8,0

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	25,0	**50,0**	75,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	15,0	**30,0**	45,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	11,0	**22,0**	33,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	7,5	**15,0**	22,5
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	5,0	**10,0**	15,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	6,5	**13,0**	20,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	5,5	**11,0**	16,5
1500/1500 S	1493	1961-65	1,5	**3,0**	4,5
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	1,5	**3,0**	4,5
1600 L/TL	1584	1965-73	1,8	**3,5**	5,5
411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	0,8	**1,5**	2,3
KARMANN GHIA COUPÉ	1192	1955-66	7,5	**15,0**	22,5
KARMANN GHIA COUPÉ	1285-1584	1966-74	4,5	**9,0**	13,5
KARMANN GHIA 1.5/1.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	4,0	**8,0**	12,0
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	12,5	**25,0**	35,0
KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	9,0	**18,0**	27,0
MAGGIOLINO	1192	1968-78	2,5	**5,0**	7,5
MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	2,0	**4,0**	6,0
MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	4,0	**8,0**	12,0
MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	1,8	**3,5**	5,0
PESCACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	2,5	**5,0**	7,5
K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	0,8	**1,5**	2,3
POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	0,5	**1,0**	1,5
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-90	0,5	**1,0**	1,5
POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	0,5	**1,0**	1,5
POLO COUPÉ (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	0,5	**1,0**	1,5
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	0,5	**1,0**	1,5
POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	0,5	**1,0**	1,5
POLO COUPÉ MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	0,5	**1,0**	1,5
POLO COUPÉ G40	1272	1985-94	1,0	**2,0**	3,0
POLO III SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1598	1994-95	0,5	**1,0**	1,5
POLO III SERIE DIESEL	1896	1994-95	0,5	**1,0**	1,5
DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	0,4	**0,8**	1,2
DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-88	0,3	**0,5**	0,8
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1974-81	0,8	**1,5**	2,3
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	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	3,2	**6,5**	10,0
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	2,7	**5,5**	8,5
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	2,5	**5,0**	7,5
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 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	0,5	**1,0**	1,5
GOLF II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0,5	**1,0**	1,5
GOLF II SERIE DIESEL	1588	1983-91	0,5	**1,0**	1,5
GOLF II SERIE GTD	1588	1983-92	0,5	**1,0**	1,5
GOLF II SERIE GTI	1781	1983-89	1,3	**2,5**	4,0
GOLF II SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1,0	**2,0**	3,0
GOLF GTI 16V	1781	1985-89	1,5	**3,0**	4,5
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1,3	**2,5**	4,0
GOLF GTI G60	1781	1990-91	2,5	**5,0**	7,5
GOLF RALLYE	1781	1989-90	3,5	**7,0**	10,0
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	1,0	**2,0**	3,0
GOLF III (TUTTI I MOD.)	1391-1984	1991-95	0,5	**1,0**	1,5
GOLF III D/TD	1896	1991-95	0,5	**1,0**	1,5
GOLF III VARIANT (TUTTI I MOD.)	1391-1984	1993-95	0,5	**1,0**	1,5
GOLF III VARIANT TD/TD	1896	1993-95	0,5	**1,0**	1,5
GOLF III GTI/GTI 16V	1984	1991-97	0,8	**1,5**	2,3
GOLF III 2.8 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	1,0	**2,0**	3,0
GOLF III CABRIO (TUTTI I MOD.)	1781-1984	1993-02	1,5	**3,0**	4,5
GOLF III CABRIO TDI	1896	1995-02	1,3	**2,5**	3,5
JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1588	1979-83	0,4	**0,8**	1,2
JETTA DIESEL I SERIE	1588	1980-83	0,3	**0,5**	0,8
JETTA TURBODIESEL I SERIE	1588	1983	0,3	**0,5**	0,8
JETTA GLI I SERIE	1588-1781	1979-83	0,5	**1,0**	1,5
JETTA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1984-92	0,4	**0,8**	1,2
JETTA II SERIE DIESEL	1588	1984-91	0,3	**0,5**	0,8
JETTA II SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	0,3	**0,5**	0,8
JETTA II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0,4	**0,8**	1,2
JETTA II SERIE GT/GTX 16V	1781	1987-91	0,4	**0,8**	1,2
TYP 185 ILTIS	1714	1979-82	3,5	**7,0**	11,0
SCIROCCO I SERIE	1093-1457	1974-81	0,8	**1,5**	2,3
SCIROCCO GTII SERIE	1588	1977-81	2,0	**4,0**	6,0
SCIROCCO II SERIE	1272-1588	1981-90	0,8	**1,5**	2,3
SCIROCCO GLI/GTI/GT1 16V II SERIE	1588-1781	1981-91	1,5	**3,0**	4,5
PASSATI SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1588	1973-81	0,8	**1,5**	2,3
PASSATI SERIE DIESEL	1471	1978-81	0,5	**1,0**	1,5
PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0,5	**1,0**	1,5
PASSAT II SERIE D/TD	1588	1981-88	0,5	**1,0**	1,5
PASSAT II S. VAR. (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0,5	**1,0**	1,5
PASSAT II S. D/TD VARIANT	1588	1981-88	0,5	**1,0**	1,5
PASSAT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1984	1988-95	0,5	**1,0**	1,5
PASSAT III SERIE D/TURBOD.	1588-1896	1988-95	0,5	**1,0**	1,5
PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1984	1988-95	0,5	**1,0**	1,5
PASSAT III SERIE D/TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-95	0,5	**1,0**	1,5
PASSAT III S. G60 SYNCRO GTI	1781	1989-93	0,8	**1,5**	2,3
PASSAT III S. G60 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	0,8	**1,5**	2,3
PASSAT III SERIE 2.8 VR6	2792	1991-95	0,8	**1,5**	2,3
PASSAT III SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-95	0,8	**1,5**	2,3
CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984	1988-95	0,8	**1,5**	2,3
CORRADO 1.8I G60	1781	1988-93	1,0	**2,0**	3,0
CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	1,0	**2,0**	3,0
SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-05	1,2	**2,5**	3,7
SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-05	1,5	**3,0**	4,5
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	1,0	**2,0**	3,0
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	1,5	**3,0**	4,5
GOLF IV 2.3 V5	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.)	1598-1984	1992-95	0,5	**1,0**	1,5
VENTO D/TD	1896	1992-95	0,5	**1,0**	1,5
VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	0,5	**1,0**	1,5
NEW BEETLE	1390-1984	1998-05	1,3	**2,5**	3,5
NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-05	1,8	**3,5**	5,0
NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	5,0	**10,0**	15,0
LUPO GTI	1598	1999-05	0,8	**1,5**	2,3
BORA 2.3 V5	2324	1999-02	0,5	**1,0**	1,5
BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	0,8	**1,5**	2,3
PASSAT IV S. 2.3 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	0,5	**1,0**	1,5
PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	0,8	**1,5**	2,3
PASSAT IV SERIE 4.0 W8	3999	2001-04	1,5	**3,0**	4,5
PASSAT IV SERIE 4.0 W8 VARIANT	3999	2001-04	1,5	**3,0**	4,5
PHAETON 3.2 V6	3189	2002-05	2,0	**4,0**	6,0
PHAETON 4.2 V8	4172	2003-05	2,5	**5,0**	7,5
PHAETON 6.0 W12	5998	2002-05	3,0	**6,0**	9,0
PHAETON 5.0 V10 TD	4921	2002-05	2,0	**4,0**	6,0
NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595	2003-05	2,0	**4,0**	6,0
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T/2.0	1781-1984	2003-05	2,5	**5,0**	7,5
TOUAREG 3.2 V6	3189	2002-05	2,5	**5,0**	7,5
TOUAREG 4.2 V8	4172	2002-05	3,0	**6,0**	9,0
TOUAREG 2.5 R5 TDI	2461	2002-05	1,8	**3,5**	5,0
TOUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-05	2,3	**4,5**	6,5
GOLF V GTI	1984	2004-05	2,0	**4,0**	6,0
GOLF V R32	3189	2005	4,5	**9,0**	13,5
PASSAT V SERIE 2.0 FSI TURBO	1984	2005	1,2	**2,5**	3,7
PASSAT V SERIE 3.2 V6	3189	2005	1,7	**3,5**	5,2
PASSAT V S. 2.0 FSI TURBO VARIANT	1984	2005	1,5	**3,0**	4,5
PASSAT V S. 3.2 V6 VARIANT	3189	2005	2,0	**4,0**	6,0

VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA

914/4	1679	1969-72	6,0	**12,0**	18,0
914/6	1991	1969-72	10,0	**20,0**	30,0
914 1.8	1795	1973-75	5,0	**10,0**	15,0
914 2.0	1971	1972-75	5,0	**10,0**	15,0

VOLVO SVEZIA

ÖV 4	1944	1926-29	12,5	**25,0**	38,0
PV 4	1944	1927-29	12,5	**25,0**	38,0
PV 650/651/652/653/654/655	3010-3266	1929-34	7,5	**15,0**	22,5
PV 656/657/658/659	3670	1935-37	7,5	**15,0**	22,5
PV 36 «CARIOCA»	3670	1935-38	7,5	**15,0**	22,5
PV 51/52/53/54/55/56	3670	1936-45	7,5	**15,0**	22,5
PV 60/61	3670	1942-50	6,0	**12,0**	18,0
PV 444 (TUTTI I MODELLI)	1414-1583	1944-58	5,0	**10,0**	15,0
PV 445 DUETT	1414-1583	1955-60	5,0	**10,0**	15,0
SPORT	1414	1956-57	12,5	**25,0**	38,0
PV 544	1583-1778	1958-65	4,0	**8,0**	12,0
TP 21	3650	1956-59	4,0	**8,0**	12,0
LAPLANDER	1778-1990	1959-76	5,0	**10,0**	15,0
SERIE 120 (AMAZON) (TUTTI I M.)	1583-1986	1956-70	2,5	**5,0**	7,5
SERIE 140 (TUTTI I MOD.)	1778-1986	1966-74	1,8	**3,5**	5,5
164	2978	1968-71	2,3	**4,5**	7,0
P 1800/P 1800 S	1778-1986	1961-71	5,5	**11,0**	16,5
1800 ES	1986	1971-73	6,0	**12,0**	18,0
66 (TUTTI I MOD. ANCHE DAF)	1108-1289	1972-79	0,5	**1,0**	1,5
343/345	1397-1986	1976-81	0,5	**1,0**	1,5
340/360 (TUTTI I MODELLI)	1397-1986	1982-91	0,5	**1,0**	1,5
360 DIESEL	1596	1984-89	0,5	**1,0**	1,5
480 ES	1721-1998	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	**1,0**	1,5
440 TURBO	1721	1988-95	0,8	**1,5**	2,3
440 TD	1870	1993-95	0,5	**1,0**	1,5
460 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1989-95	0,5	**1,0**	1,5
460 TD	1870	1993-95	0,5	**1,0**	1,5
244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	1,3	**2,5**	4,0
244 GL D6	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 GL D6	2383	1978-83	0,8	**1,5**	2,3
240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-91	1,0	**2,0**	3,0
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-85	1,5	**3,0**	4,5
240 GL D6	2383	1983-91	0,8	**1,5**	2,3
240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-93	1,0	**2,0**	3,0
245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1981-85	1,5	**3,0**	4,5
240 GL D6 SW	2383	1983-91	0,8	**1,5**	2,3
264 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	1,5	**3,0**	4,5
265 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	1,5	**3,0**	4,5
262 COUPÉ	2664-2849	1977-81	3,0	**6,0**	9,0
740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	0,5	**1,0**	1,5
740 TURBO	1986-2316	1984-89	0,5	**1,0**	1,5
740 TURBO 16V	1986	1989-90	0,5	**1,0**	1,5
740 GL DIESEL	2383	1984-90	0,5	**1,0**	1,5
740 SW	2316	1985-90	0,5	**1,0**	1,5
740 TURBO SW	1986	1985-89	0,8	**1,5**	2,3
740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	0,8	**1,5**	2,3
760 GLE V6	2849	1982-87	0,8	**1,5**	2,3
760 TURBO 2.3	2316	1982-87	0,5	**1,0**	1,5
760 GLE D/TD	2383	1982-87	0,5	**1,0**	1,5
760 GLE V6 SW	2849	1985-87	0,8	**1,5**	2,3
760 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	0,8	**1,5**	2,3
760 GLE D/TD SW	2383	1985-87	0,5	**1,0**	1,5
760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	0,8	**1,5**	2,3
760 GLE V6 (II SERIE)	2849	1987-90	0,8	**1,5**	2,3
760 TURBO (II SERIE)	2316	1987-90	0,8	**1,5**	2,3
760 GLE TURBOD. (II SERIE)	2383	1987-90	0,5	**1,0**	1,5
760 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	0,8	**1,5**	2,3
760 TURBO SW (II SERIE)	2316	1987-90	0,8	**1,5**	2,3
760 GLE TURBOD. SW (II SERIE)	2383	1987-90	0,5	**1,0**	1,5
780 TURBO	1986	1986-90	1,5	**3,0**	4,5
780 TURBO 16	1986	1990	1,8	**3,5**	5,0
780 V6	2458-2849	1985-90	1,5	**3,0**	4,5
780 TURBO DIESEL	2383	1985-91	0,8	**1,5**	2,3
960 2.0I TURBO 16V	1986	1990-94	1,0	**2,0**	3,0
960 TURBO	2316	1990-92	1,0	**2,0**	3,0
960 2.9 I 24V	2922	1990-96	1,0	**2,0**	3,0
960 2.5 24V	2473	1995	1,0	**2,0**	3,0
960 2.0I TURBO 16V S.W.	1986	1990-94	1,3	**2,5**	3,5
960 TURBO SW	2316	1990-92	1,3	**2,5**	3,5
960 2.9 I 24V S.W.	2922	1990-96	1,3	**2,5**	3,5
960 2.5 24V SW	2473	1995	1,2	**2,5**	3,7
960 TURBODIESEL	2383	1990-94	0,8	**1,5**	2,3
960 TURBODIESEL SW	2383	1990-94	1,0	**2,0**	3,0
850 GLE/GLT	1984-2435	1991-95	0,5	**1,0**	1,5
850 GLE SW/GLT SW	1984-2435	1993-95	0,8	**1,5**	2,3
850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1993-96	1,0	**2,0**	3,0
850 T-5 R	2319	1995-96	1,5	**3,0**	4,5
850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1993-96	1,3	**2,5**	3,5
S70 20V TURBO	2319-2435	1996-01	1,0	**2,0**	3,0
V70 20V TURBO	1984-2521	1996-05	1,5	**3,0**	4,5
V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2521	1996-05	2,0	**4,0**	6,0
V70 R	2521	2003-05	3,0	**6,0**	9,0
S90 2.9 24V	2922	1996-98	1,3	**2,5**	3,5
V90 2.9 24V	2922	1996-98	1,8	**3,5**	5,0
POLAR 2.3 TURBO	2316	1997	1,0	**2,0**	3,0
POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	1,5	**3,0**	4,5
C70 COUPÉ	1948-2435	1996-03	1,0	**2,0**	3,0
C70 CABRIOLET	1984-2435	1998-05	2,0	**4,0**	6,0
S80 2.8 24V TURBO T6	2781	1998-05	1,5	**3,0**	4,5
S80 2.9 24V	2922	1998-05	1,3	**2,5**	3,5
940 GLE	2849	1990-93	0,8	**1,5**	2,3
940 2.0/2.3	1986-2316	1990-95	0,7	**1,5**	2,2
940 TURBO	1986-2316	1990-95	0,8	**1,5**	2,3
940 GLE TURBODIESEL	2383	1990-95	0,5	**1,0**	1,5
940 GLE SW	2849	1990-93	1,0	**2,0**	3,0
940 2.0/2.3 SW	1986-2316	1990-95	1,0	**2,0**	3,0
940 TURBO SW	1986-2316	1990-95	1,0	**2,0**	3,0
940 GLE TURBODIESEL SW	2383	1990-95	0,8	**1,5**	2,3
940 POLAR/SUPER POLAR	1984	1993-95	0,8	**1,5**	2,3
XC90/XC90 T6	2435-2922	2002-05	2,5	**5,0**	7,5
XC90 TD	2401	2002-05	1,8	**3,5**	5,0
XC90 V8	4414	2004-05	3,0	**6,0**	9,0
S60 R	2521	2003-05	1,8	**3,5**	5,0
C70	2435-2521	2005	3,0	**6,0**	9,0

WOLSELEY GRAN BRETAGNA

6/80-6/90-6/99-6/110	2215-2912	1948-68	2,8	**5,5**	8,0
15/50-15/60	1489	1956-61	2,5	**5,0**	7,5
16/60	1622	1961-71	2,5	**5,0**	7,5
HORNET MKI/MKII/MKIII	848-998	1961-70	4,0	**8,0**	12,0
1100/1300	1098-1275	1964-73	1,8	**3,5**	5,5

ZAGATO ITALIA

HYENA	1995	1993-95	20,0	**40,0**	60,0

ZAZ RUSSIA

968M/969M	1171-1196	1977-94	0,5	**1,0**	1,5



ROMANO PASINI 333 3552575
ALESSANDRO M. 339 8890950

BestAuto
AUTOMOBILI PER PASSIONE

25° ANNO

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



PORSCHE 356 SC CABRIO, 1965,
TARGHE ORIGINALI.



PORSCHE 356 B, 1963,
OTTIME CONDIZIONI



A.R. GIULIETTA SPIDER, 1956, CAMBIO
AL VOLANTE, RARISSIMO ESEMPLARE,
RESTAURO TOTALE



FIAT DINO SPIDER, 1972,
DA CONCORSO



PORSCHE 2.4 T TARGA, 1973,
COMPLETAMENTE RESTAURATA



MERCEDES 300 SL, 1987 100.000 KM 2
PROPRIETARI DALLA NASCITA, ITALIANA,
CAMBIO MANUALE, ARIA CONDIZIONATA



PORSCHE 914, 1970, 1700 CC,
OTTIME CONDIZIONI GENERALI



LANCIA FULVIA ZAGATO 1600 CC
DA CONCORSO



CITROEN DS 23 PALLAS, 1973,
COME NUOVA



MAGGIOLINO OVALINO , 1954, ASI,
DA CONCORSO



ALFA ROMEO 1300 JUNIOR ZETA, 1971, UNICO
PROPRIETARIO DA NUOVA, TARGHE E DOCUMENTI
ORIGINALI, LIBRETTO TAGLIANDI, BELLISSIMA



FORD THUNDERBIRD CONTINENTAL
KID, 1956, RESTAURO TOTALE



ALFA ROMEO FRECCIA D'ORO,
1948, MECCANICA NUOVA,
EX HOWARD HUGHES



HUDSON COMMODORE, 1952,
IN ITALIA DAL 1960, MOLTO RARA



FIAT 500 ABARTH, 049, 200 CV
DA PISTA ESEMPLARE LIMITATO



FORD F 100, 1955,
RESTAURO MANIACALE



SIATA SPRING, 1976,
OTTIME CONDIZIONI



MG MIDJET, 1930, UNA DELLE PRIME
SPORTIVE INGLESI DELLA STORIA

FIERA DI FORLI'

13° MOSTRA SCAMBIO

OLD TIME SHOW

AUTO E MOTO D'EPOCA

5-6 marzo 2016

SPECIALE
MERCATO PRIVATI
se vuoi vendere
la tua auto e la tua moto
d'epoca vieni ad esporla
ad Old Time Show

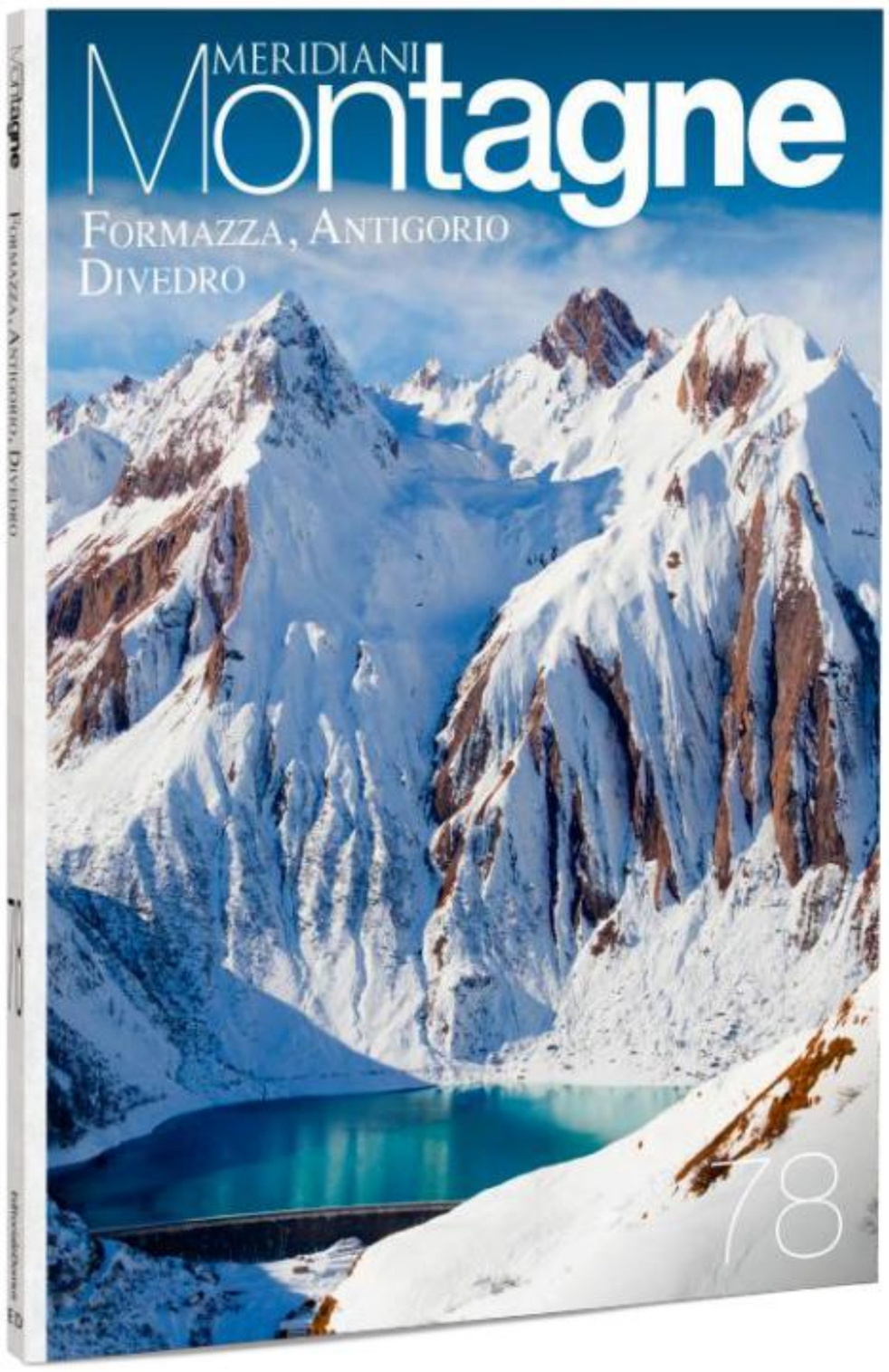


Mostre Tematiche
Marche Italiane Scomparse
Auto e Moto

www.oldtimeshow.it
FIERA DI FORLÌ Spa - Via Punta di Ferro - 47122 Forlì - Tel. 0543.793511
Seguici su facebook

FORMAZZA,
ANTIGORIO, DIVEDRO

Un "piccolo Canada"
vicino a casa



In Piemonte un paradiso
per ciaspole, sci e pelli di foca

IN ALLEGATO LA CARTINA INEDITA



Inverno: otto escursioni
con ciaspole, sci e pelli
di foca

Estate: in due tappe
il Cuore glaciale
della Val Formazza
e altri quattro itinerari

IN REGALO OUTDOOR
64 pagine ricche di itinerari: Bormio,
Madonna di Campiglio, Val di Fiemme, Carinzia,
Auronzo Misurina, San Martino di Castrozza

IN EDICOLA

QUOTAZIONI VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni parte, in condizioni d'uso normali e dignitose e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza dell'allestimento, motore non originale, necessità di profondo restauro) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgoni) non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente e cronologicamente più vicino.

Modello	cm³	Anni	Euro
ALFA ROMEO ITALIA			
430	5816	1939-50	10.000
800	8725	1940-50	13.000
450/455	6330	1950-59	8.000
900/950	8725	1950-58	12.000
MILLE	11050	1958-65	6.000
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	6.000
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	5.000
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	3.000
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	2.000
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	1.000
ASTRA ITALIA			
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000
BM25	15950-17174	1972-80	1.000
AUTOBIANCHI ITALIA			
VISCONTEO/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000
VISCONTEO/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.600
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500
BEDFORD GRAN BRETAGNA			
TM3300/4400	9308-12066	1975-80	1.500
CF	1598-2279	1969-80	2.000
CF DIESEL	1760-2523	1969-80	1.500
CF II SERIE	1759-2279	1980-84	1.500
CF II SERIE DIESEL	1998-2260	1980-84	1.500
CF 2	1979	1984-88	1.000
CF 2 DIESEL	2260	1984-88	1.000
BIANCHI ITALIA			
MILES/CIVIS	4939-4847	1934-52	8.000
VISCONTEO/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	3770-4156	1952-57	1.600
FILARETE	5319	1951-56	2.800
AUDAX	5319	1951-56	3.500
CITROËN FRANCIA			
H/HY	1628-1911	1948-81	5.000
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	4.000
FIAT ITALIA			
18 BL/BLR	5650	1914-21	10.000
15 TER	4398	1913-22	10.000
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200
621	2516	1930-35	8.000
621/621N	4580	1934-39	10.000
632N/633N	5540	1931-37	12.000
634N I/II SERIE	8310-8355	1931-39	15.000
626N	5750	1939-47	5.000
666N/N7	9365	1939-47	8.000
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000
640N	6032	1948-52	4.500
680N	10170	1948-52	7.000
615/615N	1395-1901	1951-61	2.000
615N1	1395-1901	1960-68	1.500
642N	6650	1952-55	4.200
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
639 N2/N3 (CIVILE)	6650-7298	1955-68	3.500
671N	6650	1952-55	7.800
671N2/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/N1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500
690N/N1/N2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200
690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000
690N3 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800
690N4/T4	9819	1969-71	3.000
1100 T/TN	1098-1901	1956-66	3.000
616N/N1	2693	1965-67	1.300
616N2/N3	3455	1967-77	800
625N/N1/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	900
625N/N1/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500
645/650/662N I SERIE (N/N1)	4678	1960-68	1.000
645/650/655/662 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800
643N/N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400
683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000
693N/T	12883	1966-70	2.000
238	1197-1498	1969-75	1.500
684N/T	9819	1970-73	1.200
691N/T	13798	1970-73	2.200
619N/N1 II SERIE	13798	1970-73	3.000
697N/T	13798	1971-73	1.500
673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000
242	2498	1975-82	500
FORD EUROPA			
TAUNUS TRANSIT	1498	1961-65	2.500
TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800
TRANSIT I SERIE	1288-1996	1965-71	1.500
TRANSIT I SERIE DIESEL	1760	1968-71	1.000
TRANSIT I SERIE (REST.)	1288-1996	1971-78	2.000
TRANSIT I SERIE DIESEL (YORK)	2360	1972-78	1.500
TRANSIT I SERIE V6	2994	1974-78	3.500
TRANSIT II SERIE	1593-2792	1978-86	1.500
TRANSIT II SERIE DIESEL	2360-2498	1978-86	1.000
ISOTTA FRASCHINI ITALIA			
D65	5800	1937-46	8.000
D80	7300	1937-46	12.000
IVECO ITALIA			
40	3455	1976-80	500
65/75/90 PC (CIVILI)	3366-5184	1975-85	1.000
50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800
110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000
140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100
180 NC/NT	13798	1974-76	2.000
170/190.26 NC/NT	13798	1975-80	1.500
170/190.33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800
190.35	17174	1980-84	1.500
190.38	17174	1980-84	1.800
190.38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800
190.26	13798	1980-84	2.500
190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500
190.42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000
190.48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000
190.48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000
300 PC	13298	1975-80	1.300
190/260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800
330.26	17174	1980-84	1.500
330.35	17174	1980-84	1.600
LANCIA ITALIA			
3RO 464/564	6875	1938-47	12.000
ESARO	6875	1942-46	11.000
ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000
ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000
ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000
ESADELTA/ESADELTA B401	8245	1959-66	2.500
BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000
JOLLY	1090	1959-63	5.000
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	4.000
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
MAN GERMANIA			
F8 PONTON	11413	1956-69	1.000
F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900
MERCEDES GERMANIA			
LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800
LP I 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
OM ITALIA			
TITANO 137	11540	1937-45	35.000
TAURUS	5320	1939-47	7.000
TAURUS 340	5320	1949-51	4.000
SUPER TAURUS	5816	1951-57	5.000
ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000
SUPER ORIONE	11630	1952-60	9.000
TIGRE I SERIE	6870	1958-63	4.000
LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000
TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700
LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200
TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800
LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000
LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500
LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000
TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000
TIGRE S	6870	1963-67	3.000
TITANO	11150	1961-67	3.000
TITANO S	11150	1961-67	3.500
100/120	7412	1967-70	1.500
150	8905	1967-70	1.800
DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
190/260	14886	1970-75	3.200
OMT ITALIA			
MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500
PEUGEOT FRANCIA			
J7/J9	1468-2304	1965-89	1.500
RENAULT FRANCIA			
ESTAFETTE	845-1289	1959-80	2.000
SCANIA SVEZIA			
110	11020	1969-76	2.100
140	14180	1969-76	2.500
86	7790	1976-81	1.300
111	11020	1976-81	1.500
141	14180	1976-81	2.000
82	7790	1981-88	1.000
112	11020	1981-88	1.200
142	14190	1981-88	1.500
142 T	14190	1981-88	2.000
SPA ITALIA			
38R	4053	1936-46	10.000
UNIMOG GERMANIA			
BOHERINGER	1767	1947-51	4.000
401/411	1767	1951-63	4.000
404	2195	1955-80	1.000
406/416	1767	1963-88	2.000
VIBERTI ITALIA			
BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000
VOLKSWAGEN GERMANIA			
TYP2 T1 PICKUP	1192-1493	1960-67	14.000
TYP2 T1 DOPPIA CABINA	1192-1493	1960-67	16.000
TYP2 T1 FURGONE	1192-1493	1960-67	16.000
TYP2 T1 KOMBI/BUS	1192-1493	1960-67	20.000
TYP2 T1 BUS DE LUXE (SAMBA)	1192-1493	1960-67	35.000
TYP2 T1 WESTFALIA	1192-1493	1960-67	24.000
TYP2 T2A PICKUP	1285-1493	1967-71	5.000
TYP2 T2A DOPPIA CABINA	1285-1493	1967-71	6.500
TYP2 T2A FURGONE	1285-1493	1967-71	7.000
TYP2 T2A KOMBI/BUS	1285-1493	1967-71	12.000
TYP2 T2A BUS DE LUXE	1285-1493	1967-71	14.000
TYP2 T2A WESTFALIA	1285-1493	1967-71	14.000
TYP 2 T2A+B FURGONE	1285-1584	1972	5.000
TYP2 T2A-B KOMBI/BUS	1285-1584	1972	11.000
TYP 2 T2B PICKUP	1584-1971	1972-79	3.500
TYP 2 T2B DOPPIA CABINA	1584-1971	1972-79	5.000
TYP 2 T2B FURGONE	1584-1971	1972-79	5.000
TYP2 T2B KOMBI/BUS	1584-1971	1972-79	10.000
TYP2 T2B BUS DE LUXE	1584-1971	1972-79	12.000
TYP 2 T2B WESTFALIA	1584-1971	1972-79	12.000
VOLVO TRUCKS SVEZIA			
F88	9602	1965-77	2.000
F89	11979	1970-77	2.000
F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500
F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700

QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca, compaiono invece nelle pagine precedenti.
I prezzi, riferiti al mercato nazionale, sono indicati in euro e comprendono il costo medio di trasporto, sdoganamento e immatricolazione.

Modello	Note	Anni	Euro x 000		
AMC/RAMBLER					
AMBASSADOR		1966-74	3,8	**7,5**	10,0
JAVELIN		1968-70	12,5	**25,0**	35,0
AMX		1968-70	20,0	**40,0**	60,0
HORNET		1970-75	3,8	**7,5**	10,0
GREMLIN		1971-78	3,8	**7,5**	10,0
PACER		1975-80	3,8	**7,5**	10,0
EAGLE		1981-87	3,8	**7,5**	10,0
BUICK					
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE		1946-60	37,5	**75,0**	110,0
STATION WAGON		1946-53	50,0	**100,0**	140,0
SKYLARK		1953	90,0	**180,0**	250,0
STATION WAGON		1954-74	10,0	**20,0**	30,0
SKYLARK		1954	65,0	**130,0**	180,0
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	7,5	**15,0**	22,5
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5,0	**10,0**	15,0
CONVERTIBILE		1961-74	10,0	**20,0**	30,0
SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	3,8	**7,5**	11,5
SKYLARK CONVERTIBLE		1961-63	7,5	**15,0**	22,5
RIVIERA		1963-65	12,5	**25,0**	35,0
GS 350/400/455 COUPÉ		1965-73	12,5	**25,0**	35,0
GS 350/400/455 CONVERTIBLE		1965-72	20,0	**40,0**	60,0
RIVIERA		1966-73	10,0	**20,0**	30,0
CADILLAC					
BERLINA 4 PORTE		1946-52	12,5	**25,0**	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	12,5	**25,0**	35,0
COUPÉ		1946-52	17,5	**35,0**	50,0
CONVERTIBILE		1946-58	55,0	**110,0**	150,0
BERLINA 4 PORTE		1953-58	12,5	**25,0**	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	12,5	**25,0**	35,0
COUPÉ		1953-58	20,0	**40,0**	60,0
ELDORADO CONVERTIBLE		1953	150,0	**300,0**	400,0
ELDORADO CONVERTIBLE		1954-58	75,0	**150,0**	200,0
ELDORADO COUPÉ		1955-58	25,0	**50,0**	75,0
BERLINA 4 PORTE		1959-60	12,5	**25,0**	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	12,5	**25,0**	35,0
COUPÉ		1959-60	20,0	**40,0**	60,0
ELDORADO CONVERTIBLE		1959	100,0	**200,0**	280,0
ELDORADO COUPÉ		1959	30,0	**60,0**	90,0
DE VILLE CONVERTIBLE		1959	60,0	**120,0**	170,0
CONVERTIBILE		1961-64	20,0	**40,0**	60,0
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7,5	**15,0**	22,5
LIMOUSINE		1961-74	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE		1965-70	12,5	**25,0**	35,0
ELDORADO COUPÉ		1968-76	7,5	**15,0**	22,5
ELDORADO CONVERTIBLE		1971-76	12,5	**25,0**	35,0
BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	3,8	**7,5**	11,0
LIMOUSINE		1975-89	5,0	**10,0**	15,0
ALLANTÉ		1987-91	5,0	**10,0**	15,0
SEVILLE SLS/STS		1994-01	2,0	**4,0**	6,0
ELDORADO TC		1994-01	3,8	**7,5**	11,5
CHECKER					
MARATHON 6 CILINDRI		1961-70	3,8	**7,5**	10,0
MARATHON 8 CILINDRI		1965-70	4,5	**9,0**	12,0
MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	4,0	**8,0**	11,0
MARATHON 8 CILINDRI		1971-85	5,0	**10,0**	13,0
CHEVROLET					
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	6,0	**12,0**	18,0
STATION WAGON		1946-48	50,0	**100,0**	150,0
CONVERTIBILE		1946-54	25,0	**50,0**	75,0
STATION WAGON		1949-58	10,0	**20,0**	30,0
COUPÉ		1949-54	12,5	**25,0**	35,0
CORVETTE	(C1)	1953	150,0	**300,0**	400,0
CORVETTE	(C1)	1954-55	100,0	**200,0**	300,0
BERLINA 2/4 PORTE	6 CIL.-20%	1955-60	10,0	**20,0**	30,0
COUPÉ	IN.+50%/6 C.-20%	1955-57	20,0	**40,0**	60,0
CONVERTIBILE		1955-57	50,0	**100,0**	150,0
NOMAD		1955-57	40,0	**80,0**	120,0
CORVETTE	(C1) IN.+50%	1956-60	60,0	**120,0**	180,0
COUPÉ	6 CIL.-20%	1958-60	15,0	**30,0**	45,0
CONVERTIBILE		1958-60	25,0	**50,0**	75,0
CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	4,0	**8,0**	12,0
CORVAIR CONVERTIBLE		1960-65	8,0	**16,0**	24,0
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	BIG BLOCK+20%	1961-74	6,0	**12,0**	18,0
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1961-66	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	22,5	**45,0**	65,0
CORVETTE	(C1) IN.+50%	1961-62	50,0	**100,0**	150,0
CORVAIR TURBO	CONV.+50%	1962-66	6,0	**12,0**	18,0
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	5,0	**10,0**	15,0
CORVETTE	(C2) IN./BIG BLOCK+50%	1963-67	60,0	**120,0**	180,0
CORVETTE CONV.	(C2) IN./BIG BLOCK+50%	1963-67	60,0	**120,0**	180,0
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	7,5	**15,0**	20,0
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	7,5	**15,0**	22,5
CHEVELLE CONVERTIBLE		1966-72	17,5	**35,0**	50,0
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	15,0	**30,0**	45,0
CHEVELLE SS CONVERTIBLE		1966-72	27,5	**55,0**	80,0
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1967-74	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	12,5	**25,0**	35,0
CAMARO COUPÉ	6 CIL.-30%	1967-73	7,5	**15,0**	20,0
CAMARO CONVERTIBLE	6 CIL.-30%	1967-69	15,0	**30,0**	40,0
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	35,0	**70,0**	105,0
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	30,0	**60,0**	90,0
CORVETTE COUPÉ	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	20,0	**40,0**	60,0
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	30,0	**60,0**	90,0
CHEVELLE SS 454	LS 6+50%	1970-72	25,0	**50,0**	75,0
CAMARO COUPÉ	6 CIL.-30%	1975-81	6,5	**13,0**	18,0
CORVETTE COUPÉ	(C3)	1975-82	10,0	**20,0**	30,0
CAMARO COUPÉ	4/6 CIL.-30%	1982-91	3,8	**7,5**	10,0
CORVETTE	(C4)	1983-84	5,0	**10,0**	15,0
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1985-91	7,5	**15,0**	20,0
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	12,5	**25,0**	35,0
CORVETTE ZR1		1991-95	17,5	**35,0**	50,0
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1992-96	8,8	**17,5**	25,0
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-96	12,5	**25,0**	35,0
CAMARO	6 CIL. -30%	1992-96	4,5	**8,5**	13,0
CAMARO CONVERTIBLE	6 CIL. -30%	1993-96	6,0	**12,0**	18,0
CORVETTE COUPÉ	(C5)	1997-03	10,0	**20,0**	30,0
CORVETTE CONV.	(C5)	1998-03	10,0	**20,0**	30,0
CORVETTE COUPÉ 50° ANNIV.	(C5)	2002-03	12,5	**25,0**	35,0
CORVETTE CONV. 50° ANNIV.	(C5)	2002-03	15,0	**30,0**	45,0
CHRYSLER					
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	7,5	**15,0**	20,0
CONVERTIBILE		1946-56	37,5	**75,0**	110,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBLE		1946-48	100,0	**200,0**	300,0
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	50,0	**100,0**	150,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBLE		1949	75,0	**150,0**	220,0
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	37,5	**75,0**	110,0
300 COUPÉ		1955-61	60,0	**120,0**	180,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15,0	**30,0**	45,0
COUPÉ		1957-61	17,5	**35,0**	50,0
CONVERTIBILE		1957-61	50,0	**100,0**	150,0
300 CONVERTIBLE		1957-61	115,0	**230,0**	345,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	5,0	**10,0**	15,0
COUPÉ		1962-74	7,5	**15,0**	20,0
CONVERTIBILE		1962-70	15,0	**30,0**	45,0
300 H/J/K/L		1962-65	17,5	**35,0**	50,0
300 H/K/L CONVERTIBLE		1962-65	20,0	**40,0**	60,0
300 HURST COUPÉ		1970	15,0	**30,0**	45,0
TOWN AND COUNTRY		1983-87	2,5	**5,0**	7,5
DE SOTO					
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	6,0	**12,0**	18,0
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	40,0	**80,0**	120,0
CONVERTIBILE		1946-56	32,5	**65,0**	90,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	10,0	**20,0**	30,0
COUPÉ		1957-60	17,5	**35,0**	50,0
CONVERTIBILE		1957-59	40,0	**80,0**	110,0
ADVENTURER COUPÉ		1957-59	37,5	**75,0**	110,0
ADVENTURER CONVERTIBLE		1957-59	75,0	**150,0**	200,0
DODGE					
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1946-56	7,5	**15,0**	22,5
STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	30,0	**60,0**	90,0
CONVERTIBILE		1946-56	25,0	**50,0**	75,0
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	6 CIL.-20%	1957-60	10,0	**20,0**	30,0
COUPÉ	D 500+20%	1957-60	17,5	**35,0**	50,0
CONVERTIBILE	D 500+20%	1957-60	50,0	**100,0**	150,0
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1961-74	7,5	**15,0**	22,5
COUPÉ		1961-74	7,5	**15,0**	22,0
CONVERTIBILE		1961-70	12,5	**25,0**	35,0
CORONET/RT/SUPER BEE	HEMI+50%	1965-71	25,0	**50,0**	75,0
CHARGER	1968-70+50%	1966-74	10,0	**20,0**	30,0
CHARGER RT	HEMI+50%	1968-71	60,0	**120,0**	180,0
CHARGER DAYTONA	HEMI+50%	1969	115,0	**230,0**	345,0
CHALLENGER COUPÉ		1970-74	10,0	**20,0**	30,0
CHALLENGER CONVERTIBLE	HEMI+150%	1970-72	12,5	**25,0**	35,0
CHALLENGER RT COUPÉ	440+30%	1970-71	30,0	**60,0**	90,0
CHALLENGER RT CONVERTIBLE	440+20%	1970	60,0	**120,0**	180,0
EDSEL					
BERLINA 4 PORTE		1958	7,5	**15,0**	22,5
COUPÉ		1958	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE		1958	30,0	**60,0**	90,0
STATION WAGON		1958	8,8	**17,5**	25,0
BERLINA 4 PORTE		1959-60	6,0	**12,0**	18,0
COUPÉ		1959-60	8,8	**17,5**	25,0
CONVERTIBILE		1959-60	20,0	**40,0**	60,0
STATION WAGON		1959	7,5	**15,0**	20,0
FORD					
T TOURING		1918-27	12,5	**25,0**	35,0
T SEDAN/COUPÉ		1918-27	10,0	**20,0**	30,0
A SEDAN/COUPÉ		1927-32	12,5	**25,0**	35,0
A PHAETON		1927-32	15,0	**30,0**	45,0
A ROADSTER		1927-32	20,0	**40,0**	60,0
V8 SEDAN/COUPÉ		1932-34	25,0	**50,0**	75,0
V8 PHAETON		1932-34	30,0	**60,0**	90,0
V8 ROADSTER		1932-34	50,0	**100,0**	150,0
V8 STATION WAGON		1934-42	50,0	**100,0**	150,0
V8 COUPÉ		1935-42	25,0	**50,0**	75,0
V8 ROADSTER/CONVERTIBLE		1935-42	42,5	**85,0**	125,0
BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	10,0	**20,0**	30,0
STATION WAGON		1946-51	45,0	**90,0**	130,0
COUPÉ		1946-51	12,5	**25,0**	35,0
CONVERTIBILE		1946-51	22,5	**45,0**	65,0
SPORTSMAN CONVERTIBLE		1946-48	100,0	**200,0**	300,0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-74	6,0	**12,0**	18,0
CONVERTIBILE		1952-59	25,0	**50,0**	75,0
HARDTOP		1952-59	10,0	**20,0**	30,0
SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	17,5	**35,0**	50,0
THUNDERBIRD CONVERTIBLE	I S.	1955-57	37,5	**75,0**	110,0
SKYLINER CONVERTIBLE		1957-59	30,0	**60,0**	90,0
THUNDERBIRD COUPÉ	II S.	1958-60	12,5	**25,0**	35,0
THUNDERBIRD CONVERTIBLE	II S.	1958-60	22,5	**45,0**	65,0
CONVERTIBILE		1960-72	12,5	**25,0**	35,0
FALCON 2/4 PORTE		1961-70	3,5	**7,0**	10,0
FALCON SPRINT COUPÉ V8		1961-63	10,0	**20,0**	30,0
FALCON SPRINT CONVERTIBLE V8		1961-63	13,0	**26,0**	35,0
THUNDERBIRD COUPÉ	III-IV S.	1961-66	10,0	**20,0**	30,0
THUNDERBIRD CONVERTIBLE	III-IV S.	1961-66	15,0	**30,0**	45,0
MUSTANG COUPÉ	6 CIL.-20%	1964-66	12,5	**25,0**	35,0
MUSTANG FASTBACK	6 CIL.-20%	1964-66	17,5	**35,0**	50,0
MUSTANG CONVERTIBLE	6 CIL.-20%	1964-66	20,0	**40,0**	60,0
FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE		1965-74	6,0	**12,0**	18,0
FAIRLANE GT COUPÉ		1966-74	10,0	**20,0**	30,0
FAIRLANE GT CONVERTIBLE		1966-67	12,5	**25,0**	35,0
MUSTANG COUPÉ	6 CIL.-20%	1967-68	15,0	**30,0**	45,0
MUSTANG FASTBACK	6 CIL.-20%	1967-68	20,0	**40,0**	60,0
MUSTANG CONVERTIBLE	6 CIL.-20%	1967-68	20,0	**40,0**	60,0
THUNDERBIRD 4 PORTE	V S.	1967-71	6,0	**12,0**	18,0
THUNDERBIRD COUPÉ	V-VI S.	1967-76	7,5	**15,0**	22,0
MUSTANG COUPÉ I S.	(RESTYLING)	1969-73	8,5	**17,0**	25,0
MUSTANG BOSS 429		1969-70	100,0	**200,0**	300,0
MUSTANG FASTBACK I S.	(RESTYLING)	1969-73	12,5	**25,0**	35,0
MUSTANG CONVERTIBLE I S.	(RESTYLING)	1969-73	13,5	**27,0**	40,0
MUSTANG BOSS 302		1969-70	75,0	**150,0**	220,0
MUSTANG BOSS 351		1971	30,0	**60,0**	90,0
MUSTANG COUPÉ	II SERIE	1974-78	3,5	**7,0**	10,0
THUNDERBIRD COUPÉ	VII-VIII S.	1977-82	2,5	**5,0**	7,5
MUSTANG COUPÉ	III SERIE	1979-86	3,0	**6,0**	9,0
MUSTANG CONVERTIBLE	III SERIE	1979-86	4,0	**8,0**	12,0
THUNDERBIRD COUPÉ	IX S.	1983-88	3,8	**7,5**	11,0
MUSTANG COUPÉ	III S. (REST.)	1987-93	3,5	**7,0**	10,0
MUSTANG CONVERTIBLE	III S. (REST.)	1987-93	4,5	**9,0**	13,5
THUNDERBIRD COUPÉ	X S.	1989-97	3,3	**6,5**	9,0
MUSTANG COUPÉ	IV SERIE	1994-99	4,0	**8,0**	12,0
MUSTANG CONVERTIBLE	IV SERIE	1994-99	5,0	**10,0**	15,0
MUSTANG COUPÉ	IV S. (REST.)	1999-04	4,5	**9,0**	13,0

Modello	Note	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
MUSTANG CONVERTIBLE	IV S. (REST.)	1999-04	5,0	**11,0**	16,0

FRAZER

BERLINA	HARDTOP 4 P.+20%	1947-51	7,5	**15,0**	20,0
CONVERTIBILE		1947-51	15,0	**30,0**	45,0

HENRY J/ALLSTATE

BERLINA 2 PORTE		1947-53	5,0	**10,0**	15,0

HUDSON

BERLINA		1946-57	10,0	**20,0**	30,0
COUPÉ		1946-57	12,5	**25,0**	35,0
CONVERTIBILE		1946-57	25,0	**50,0**	75,0

IMPERIAL

BERLINA		1946-61	10,0	**20,0**	30,0
LIMOUSINE		1946-61	12,5	**25,0**	35,0
COUPÉ		1951-61	15,0	**30,0**	45,0
CONVERTIBILE		1951	20,0	**40,0**	60,0
CONVERTIBILE		1957-61	50,0	**100,0**	150,0
GHIA LIMOUSINE		1957-61	25,0	**50,0**	75,0
BERLINA 2/4 PORTE		1962-74	7,5	**15,0**	20,0
CONVERTIBILE		1962-68	10,0	**20,0**	30,0
COUPÉ		1981-83	2,5	**5,0**	7,5

KAISER

BERLINA/COUPÉ		1947-55	3,8	**7,5**	10,0
DE LUXE CONVERTIBLE		1950	15,0	**30,0**	40,0
DARRIN CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		1969-73	15,0	**30,0**	45,0

METROPOLITAN

COUPÉ		1954-62	7,5	**15,0**	20,0
CONVERTIBILE		1954-62	10,0	**20,0**	30,0

OLDSMOBILE

BERLINA 4 PORTE		1946-60	7,5	**15,0**	22,5
STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	50,0	**100,0**	150,0
COUPÉ		1946-60	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE		1946-60	40,0	**80,0**	120,0
STATION WAGON		1949-60	10,0	**20,0**	30,0
FIESTA CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		1963-66	5,0	**10,0**	15,0
BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK+40%	1964-67	10,0	**20,0**	30,0
BARRACUDA CONVERTIBLE		1967-69	15,0	**30,0**	45,0
ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEMI+150%	1967-73	25,0	**50,0**	75,0
ROADRUNNER CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		1970-72	12,5	**25,0**	35,0
CUDA COUPÉ	440+50%/HEMI+150%	1970-71	30,0	**60,0**	90,0
CUDA CONVERTIBLE	440+50%	1970-71	50,0	**100,0**	150,0
BARRACUDA COUPÉ		1972-74	15,0	**30,0**	45,0
PROWLER		1996	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 CONVERTIBLE	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 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		1965-72	12,5	**25,0**	35,0
LE MANS CONVERTIBLE		1965-72	12,5	**25,0**	35,0
FIREBIRD COUPÉ		1967-81	10,0	**20,0**	30,0
FIREBIRD CONVERTIBLE		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	32,5	**65,0**	97,5
GTO CONVERTIBLE	JUDGE+50%	1968-72	60,0	**120,0**	180,0
TRANS AM		1969	90,0	**180,0**	270,0
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
FIREBIRD/TRANS AM CONV.		1982-91	4,5	**9,0**	13,0
FIREBIRD	6 CIL -30%	1992-97	4,5	**9,0**	13,0
FIREBIRD CONVERTIBLE	6 CIL -30%	1994-97	5,5	**11,0**	16,0

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 CONVERTIBLE		1967-70	125,0	**250,0**	350,0
MUSTANG GT 350 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		1960-63	10,0	**20,0**	30,0
DAYTONA CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		1987-91	12,5	**25,0**	35,0
AVANTI II BERLINA		1991	7,5	**15,0**	20,0

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTECLASSICHE

• TELEFONA AL NUMERO: **02 82472560**

• OPPURE MANDA UN E-MAIL A: **pubblicità@edidomus.it**



Un ponte tra domanda e offerta

- *La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 177.*
- *Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza.*
- *Ogni scheda può contenere una sola inserzione per una sola vettura.*
- *È possibile utilizzare schede fotocopiate.*
- *Il quadratino in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.*

ALFA ROMEO ALFETTA

visibile a Milano, 12500 euro



1974, Blu olandese AR343, Telaio AR*2063060, motore AR01608*56983, Asi Targa Oro, Texalfa cognac, tutta originale. **3355758079**

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

164 SUPER 2.0 TWIN SPARK, 1998, Argento, Interni in velluto verde, conservata, 18000 km da nuova, ABS, servosterzo, antifurto, telefono, radio-CD-cassette. Tagliando 2015., visibile a Pordenone, 6500 euro

3406981305

1750, 1971, Grigio metallizzato, Auto funzionante, solo piccoli lavori da fare. Certificato di demolizione. Solo interessati. Prezzo trattabile., visibile in provincia di Como, 5000 euro

3386269192

1750 GT VELOCE I SERIE, 1968, Verde metallizzato, Auto mai restaurata, conservata ottimamente, interni perfetti, sana e originale. Targa nera., visibile a Teramo, 36000 euro

3772275377

1750 GT VELOCE I SERIE, 1969, Azzurro metallizzato, Vettura conservata, pari al nuovo di fabbrica, prima vernice, interni in vera pelle, targhe originali. Solo box., visibile a Caserta, 45000 euro

3683392600

2000 BERLINA, 1974, Blu Olanda, Texalfa-panno intonso, prima vernice, pochi chilometri, gomme nuove, appena tagliandata, libretto di servizio e tagliandi., visibile a Caserta, 15500 euro

3683392600

2000 GTV, 1971, Blu, Vettura conservata. Prezzo trattabile o eventuale permuta parziale., 25000 euro

336259241

ALFA 75 I.E., 1990, Grigio-verde metallizzato, Auto, targhe e documenti originali, in buone condizioni. Più vari ricambi, 12 cerchi in lega e in acciaio con gomme. Motore da controllare, visibile a Como, 2000 euro

3468824137

ALFA 75 TWIN SPARK A.S.N., 1991, Grigio metallizzato, Stupenda versione A.S.N. originale, solo due proprietari, 18000 km originali, esemplare unico., visibile a Trento, 11600 euro

3282728589

ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO, 1984, Blu metallizzato, Unica al mondo per stato di originalità, prima vernice, full optional, 24000 km, ancora con gomme originali., visibile a Caserta, 11000 euro

3683392600

GIULIA GT JUNIOR 1.3, 1971, Bianco, Interni neri, Asi, restauro completo conservativo da base sana, 5000 km, targhe nere originali., 15500 euro

3881936066

GIULIA GT JUNIOR 1.6, 1975, Grigio metallizzato, Pistoni, alberi a camme, carburatori, Weber 45 con tromboncini, collettori, scarico, cambio, differenziale autobloccante e cerchi 7x15 della GTA., visibile a Salerno, Trattativa riservata

3398069563

GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6, 1973, Rosso Alfa, n°53/402, restaurata nel 1995, motore rifatto, equilibrato e lucidato nel 1999, freni nel 2013, cerchi in acciaio e in lega originali, interno in pelle. Ottima., visibile a Sanremo, quotazione Ruoteclassiche

3356227992

GIULIA SUPER, 1969, Biancospino, Prima serie, modello "Biscione", con motore 1600 da 103 CV. Due proprietari, 105000 km, ottima in tutto. Valuto permuta o scambio., visibile a Teramo, 26000 euro

3772275377

GIULIETTA SPRINT III SERIE, 1960, Blu tornado, Vettura completamente restaurata, da concorso., visibile a Potenza, Trattativa riservata

3926087097

■ **GIULIETTA TI II SERIE**, 1960, Blu, Targhe nere Milano, con documenti originali., Trattativa riservata

3389369456

MONTREAL, 1974, Oro metallizzato, Auto in perfette condizioni, revisionata in tutte le sue parti, due proprietari, interni in pelle., visibile a Bologna, 65000 euro



336460304

MONTREAL, 1972, Verde, Vettura totalmente restaurata, perfetta, in questo momento manca solo la verniciatura ed è possibile un cambio colore. Con vari ricambi., visibile in Spagna, 65000 euro



0034696472426

SPIDER, 1993, Rosso, Quarta serie come nuova, 18000 km originali, Asi Targa Oro in corso di certificazione, perfetta., visibile a Trento, 19500 euro

3282728589

SPIDER 1.6, 1989, Bianco, Iscritta Asi, tutto in buonissime condizioni sia di meccanica che di carrozzerai. Come nuova., visibile a Brescia, Tratt. ris.

3661991552

SPIDER 2.0, 1991, Nero, Vettura conservata. Prezzo trattabile o eventuale permuta., 11500 euro

336259241

SPIDER 2.0, 1991, Nero, Vettura in ottime condizioni. Prezzo trattabile., 12000 euro

336259241

AUSTIN HEALEY

SPRITE MK I (FROG EYE), 1960, Verde, Asi Targa Oro, perfetta e completa. Guida a sinistra., visibile a Torino, 22000 euro



3357055848

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 NOVITÀ 2013 **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



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



2CV PALACE srl
Via Regina Margherita, 123
20050 MACHERIO (MI)

tel./fax 039/2458508
e-mail: 2cvpalace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate e tutte le utilitarie anni "60-70-80"

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

Replacement parts and accessories for Porsche©

By **DEI KÄFER SERVICE**

www.deikaferservice.com
Tel. +39 0577 928356



356



356 B/C Rear Exhaust
92.311



911

911 Wheel Housing Skin
591043



591001
911 Front Fender



964

356 B T6/C Fuel Tank
571100-8





571071-0
571071-1

356 A Floor Pans



591100-0
911 Complete Chassis Floor



92.280S
964 Rear Sport Exhaust



92.200S
964 Sport Bypass Pipe

Dansk

Dal 22 al 25 OTTOBRE 2015 saremo presenti alla FIERA AUTO MOTO D'EPOCA DI PADOVA - PADIGLIONE 6

AUTOBIANCHI

A112 JUNIOR, 1984, Verde metallizzato, Vettura in buonissime condizioni, funzionante, con documenti., Trattativa riservata

3297460041

BIANCHINA CABRIOLET, 1961, Rosso, Restauro pari al nuovo dimostrabile, targhe originali., visibile a Cosenza, Trattativa riservata

3476552190

BIANCHINA PANORAMICA, 1968, Blu pavone, Con numero di targa e numerosissimi ricambi. Da sistemare., 2450 euro

0522600264

BMW

320 I E30, 1989, Grigio scuro metallizzato, Omologata Asi Targa Oro, motore 6 cilindri benzina, cerchi in lega, 4 freni a disco, ABS, unico proprietario dall'origine. Pronta per manifestazioni Asi., visibile a Sassari, 4900 euro



3355969248

CADILLAC

FLEETWOOD LIMOUSINE, 1984, Blu ministeriale, Macchina pari al nuovo, con salotto, televisore, telefono, solo 9000 km circa; per cerimonie., visibile in zona Chieti, 11000 euro

0872988213

CHEVROLET

CORVETTE C4, 1987, Giallo, Spider, in ottime condizioni, Asi. Anche in permuta., visibile a Bergamo, quotazione Ruoteclassiche



3356274786

CITROËN

AC4IX, 1933, Blu-nero, Rara versione base a 2 vetri, sanissima e integra, sempre stata al coperto. Il motore gira, la selleria è da rivedere., 6900 euro

3474076484

FERRARI

MONDIAL 8, 1982, Rosso, Interni beige, 60000 km, due proprietari, completamente originale e conservata, con documenti e borsa attrezzi originale., visibile a Riccione, Trattativa riservata

3384262464

FIAT

1100/103, 1958, Bicolore, Asi, da vetrina, tutta ok, vendo o scambio con Fiat 1500 L, anche da restaurare., visibile in Campania, 6000 euro

3492957960

124 SPORT COUPÉ, 1971, Verde, Seconda serie, carrozzeria, tappezzeria e motore ottimi, volante Nardi, cerchi in lega, Registro Fiat Italiano e Csai., visibile a Firenze, 5500 euro

055401556

126 PERSONAL, 1977, Bianco, Vettura sana di carrozzeria, meccanica in ordine, collaudata, 66000 km, pronta da usare., visibile a Bergamo, 2000 euro

3358009188

126 PERSONAL 4, 1982, Rosso, Conservata e perfetta; freni, frizione e cuscinetti ruote nuovi. Iscritta Asi con CRS., visibile in provincia di Siena, Trattativa riservata

3393929956

128 (II SERIE), 1975, Bronzo metallizzato, Interno beige scuro, 49500 km, unici proprietario, conservata, omologata Asi Targa Oro., visibile a Milano, Trattativa riservata

3479674755

128 (III SERIE), 1977, Verde, Perfette condizioni, revisionata, gommata nuova, batteria nuova, gancio di traino. Email: sicheri.g@libero.it, visibile a Stenico (TN), 3000 euro

3204319832

131 SUPERMIRAFIORI TC 1600, 1982, Bianco, Pochi chilometri, come nuova, da vedere e da provare. Prezzo trattabilissimo e anche scambio., visibile a Brescia, Tratt. ris.

3661991552

1400 DIESEL, 1953, Blu chiaro, Conservata, in buone condizioni, targhe originali, gomme e freni nuovi. Perfettamente funzionante e revisionata., 8500 euro

3474076484

1400 DIESEL, 1953, Celeste, Rara prima serie conservata, funzionante e revisionata. Gomme e freni nuovi., 8500 euro

3474076484

2300 COUPÉ S, Argento, Auto perfetta, con interni rossi, seconda serie, con testata Abarth, Targhe originali, da collezionisti., visibile a Roma, Tratt. ris.

3396076316

500 LUSSO, 1969, Blu, Bella. Unico proprietario., visibile a Lusema S. Giovanni (TO), 3800 euro



3334310075

600, 1959, Acqua marina, Auto restaurata, con document in regola., visibile a Barge, 5500 euro

3388625574

850 SPORT COUPÉ, 1969, Grigio giada 0604, Vettura tutta originale, prima vernice, mai ritoccata, motore originale, 35000 km reali, libretti d'uso e manutenzione e di servizio, doppie chiavi, tutti originali. Unico proprietario., visibile a Torino, Prezzo dopo visione



3494052681

850 SPORT RACER BERTONE, 1968, Giallo Miura, Convertibile e hardtop. Completamente smontata e restaurata, Asi in corso, revisionata, meccanica perfetta, interni completi in pelle nera, gomme nuove, cerchi Campagnolo Ragno, targhe nere, parti speciali. Auto rarissima, da vetrina; splendida., visibile a Piacenza, Tratt. ris.



3395313013

DINO 2400 COUPÉ, 1971, Bronzo, Prodotta nel dicembre 1971, in condizioni originali, ancora ben messa, privato vende., Trattativa riservata

3932433623

FORD

CAPRI 1600 S, 1982, Azzurro avio metallizzato, Originale, interni perfetti, tagliandata, revisione ok, cerchi in lega RS, gomme e marmitta nuove, visibile a Ravenna, 7000 euro

3487419943

THUNDERBIRD COUPÉ, 1965, Beige, Interni bordeaux originali, targa nera, carrozzeria e meccanica buone. Da lucidare., visibile a Ivrea (TO), 10850 euro

3282771728



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

Disponibile su App Store
Disponibile su Google play
Scarica la nostra APP GRIMALDI AUTO SPA

VI ASPETTIAMO IL 12, 13 e 14 FEBBRAIO PAD.1 AUTOMOTORETRO' A TORINO

Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.



JAGUAR XK 120 ***RESTAURO TOTALE***
01/1954, ASI ORO, Verde Scuro/Interni in Pelle Biscotto, Motore F11208, 3.442cc 160cv, capote e tonneau, motore-carrozzeria-interni.
DA PERDERE LA TESTA! **RUOTE A RAGGI!**



FIAT DINO SPIDER 2400 01/1971 COLORE ROSSO ORIGINALE,*** SOLO 2 PROPRIETARI***, ITALIANA DA SEMPRE, capote perfetta, cromature da concorso di bellezza, interni scuri, uso e manutenzione, targhe originali. **DINO SPIDER 2400!**



LANCIA AURELIA B20 *ASI ORO* 2.451cc, 4 marce, colore originale Argento metallizzato, CERTIFICAZIONE FIVA, anno 1958, interni in panno chiaro, volante in legno originale, targhe nere con 5 numeri, matching number, cromature favolose, 5388, libretto a pagine.
CERTIFICAZIONE MASSIMA!



JAGUAR LINX D TYPE anno 1975 CERTIFICAZIONE FIVA, cilindrata 3.442, 210hp, colore verde inglese, 2 posti, gomme 205/70 R15, cilindri 6, motore 8a3611H, 2 portiere, carrozzeria in alluminio, Funzionante al 100%.
D-TYPE!



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE SS *ASI ORO* 1.300 01/1962 Colore Bianco Gardenia 005 Originale come da Registro storico Alfa romeo, targhe originali, ITALIANA da SEMPRE, status impeccabile.
SS!



MASERATI MERAK 3.0 ROSSO 07/1973, MOTORE RESTAURATO, Match numbers 114.50.30, Autoradio Karin, interni e carrozzeria Conservati egregiamente, IN ARRIVO.
RARISSIMA!



ALFA GT 2.000 VELOCE 130cv ***ARIA CONDIZIONATA***
*** 08/1973 *ASI TARGA ORO* , GRIGIO METALLIZZATO, 00512, Cerchi Millerighe, libretto a pagine e foglio compl, interni beige originali e curatissimi senza usura.
ARIA CONDIZIONATA!



ALFA ROMEO GT *ASI* 1.300 IMM.1972, IN ARRIVO. SOLO 2 PROPRIETARI, motore perfetto, interni in sky nero senza alcuna usura, molle e ammortizzatori al 100%, foglio complementare, uso e manutenzione.
ALFA GT!



ALFA GT 1.750 VELOCE 115cv *ASI* 01/1971 SPETTACOLARE *ASI* MOTORE NUOVO da RODARE e Cambio Revisionato Totalmente numero 00548GRIGIO METALLIZZATO, PELLE CIOCCOLATO, cromature scintillanti, ottima carrozzeria.
MOTORE DA RODARE!



ALFA GT ZAGATO 1.600 ***UNICO PROPRIETARIO***
06/1973, colore ROSSO interno in pelle nera corredato di volante in legno, tutto integralmente originale, targhe nere, molto potente e divertente da utilizzare.
RARISSIMA!



TRIUMPH TR3 A *ASI 1° GRADO COLORE ROSSO,
01/1960, *APPENA ARRIVATA*,pelle nera, cover seat, motore ts70001e, motore restaurato, deflettori, ruota di scorta,capote, finestrini asportabili.
ENGLISH!



PORSCHE 924 Argento met, immatricolata 1977, ***UNICO PROPRIETARIO***, book service con ancora i timbri audi-nsu-vw porsche, cerchi in lega unici, cappelliera avvolgibile, interni veramente strepitosi.
1799!



ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA *1.600*
04/1972,ROSSA, 2+2, APPENA ARRIVATA,interni in Pelle nera, capote senza tagli in perfetto stato, motore restaurato 8.000KM fa, carrozzeria originale senza pari, cerchi e gomme ottimi, fondi sani. (in arrivo un 1750). **2° SERIE!**



ALFA ROMEO DUETTO IV SERIE con HARD-TOP,
02/1991, 2.0i 122cv,interni in pelle/alcantara beige FAVOLOSI, servosterzo, cerchi in lega, targhe originali, revisionata fino 08/2016, Argento Metallizzato. DISPONIBILI DIVERSI MODELLI. **TARGA BG!**



HARLEY DAVIDSON V-ROD 07/2007 117cv, doppie chiavi, moto originale per una guida in sicurezza e tranquillità.(disponibile XT 250 '83 1prop e Africa Twin)
SPETTACOLARE!



FERRARI 550 MARANELLO, 5.5 V12, 01/1997, SCUDETTI IN CERAMICA, colore rosso, BOOK SERVICE CINGHIA e TAGLIANDO APPENA EFFETTUATO, radio ferrari, borsa attrezzi in cuoio, uso e manutenzione, interni in pelle chiara SUPERBI.
MARANELLO!



ALFA ROMEO GTA REPLICA *ASI* 01/1972 CERCHI LEGA GTA, SOLO 2 PROPRIETARI,gomme nuove 195/60R14, Kit adesivi SCUDERIA DEL PORTELLO, Ganci corsa, motore preparato, scarico sportivo, tenuta di strada impeccabile, foglio complementare, uso e manutenzione. (IN ARRIVO GT 1.3)
ALFA ROMEO!



THEMA FERRARI *ASI* sigla 8.32 Grigio scuro metallizzato, 02/1987, 1° Serie, interni in alcantara color tabacco, 215cv, cerchi in lega a 5 razze perfetti come le gomme, spoiler posteriore perfetto, sound del cavallino, stickers. **ITALIANA!**



ALFA ROMEO *SCUDO STRETTO* 1.8 122cv 04/1974 GRIGIO METALLIZZATO, interni Beige molto curati e puliti senza strappi, carrozzeria bella, motore impeccabile, cruscotto-guarnizioni-fanali-cromature in perfetto stato di conservazione.
CHIAMATECI!



FIAT 500 D "CON LE FAVOLOSE PORTE CONTROVENTO" anno 1964, RESTAURATA, colore verde chiaro, interni in similpelle color cognac e panna, libretto a libro originale, tettino in ottimo stato, cromature splendenti.
TARGA FIRENZE!



FERRARI MONDIAL T CABRIO 3.4 ***UNICO PROPRIETARIO***
09/1991 TUTTI I BOOK FERRARI, GARANZIA, RETE, SERVICE CON TIMBRI, Cinghia distribuzione e tagliando completo APPENA EFFETTUATO, uso e manutenzione, fatture dei tagliandi, capote PERFETTA.
DISPONIBILI DIVERSI MODELLI. **1 PROPRIETARIO.**



FERRARI MONDIAL T 3.4 301cv ROSSA, 2+2, 1989, TAGLIANDO COMPLETO CON TUTTE LE CINGHIE APPENA EFFETTUATO per **oltre 4.000Euro**, BOOK SERVICE COMPLETO, interni in pelle Beige Originali e Profumati, carrozzeria bellissima.
SOLO 2 UTILIZZATORI!



FERRARI MONDIAL T 3.4 *ASI* con ***TETTO APRIBILE***, 05/1989, BOOK SERVICE CINGHIA e TAGLIANDO APPENA EFFETTUATO, libretto originale, doppie chiavi, pelle nera, aria condizionata, pochi km.
RARISSIMA con TETTO APRIBILE!



FERRARI F 456 GT *ASI* 01/1995, *BOOK SERVICE COMPLETO con cinghia sostituita 07/2015 fattura di oltre 8.000Euro*con CD dei lavori eseguiti con tutte le foto,interni in pelle nera, VALIGIE IN CUOIO ORIGINALI. **FAVOLOSA!**



FERRARI F355 GTS, 02/1995, ROSSO FERRARI, CINGHIA E TAGLIANDO APPENA EFFETTUATO, carrozzeria spettacolare, interni neri senza tagli o usure, book Ferrari sostituzione cinghia, rete vendita, SCARICO SPORTIVO per amanti dei toni alti, molto divertente. (IN ARRIVO 348TS) **GTS!**

ACQUISTIAMO CON PAGAMENTO IMMEDIATO AUTO D'EPOCA E INTERE COLLEZIONI, PASSAGGIO IMMEDIATO

Aperti dal Lunedì al Venerdì, Sabato su appuntamento.

GIANNINI

126 GP, 1986, Rosso amaranto, Vettura originale, 21 kW, 9 CV, con interni in panno grigio, mai riverniciata, Asi, 86000 km originali, perfetta di motore, carrozzeria e interni, nemmeno un puntino di ruggine, veramente molto bella. Email: brunotarantino49@libero.it, visibile a Roma, 5900 euro

3478048817

500 110 F, 1966, Grigio, Interni rossi e bianchi, Asi, meccanica, carrozzeria e interni perfetti, pari al nuovo, sempre in box, autoradio, tutta originale, veramente molto bella, senza un puntino di ruggine. Email: brunotarantino49@libero.it, 12500 euro

3478048817 - 068810996

INNOCENTI

MINI COOPER 1300/EXPORT, 1975, Rossa-tetto bianco, Come nuova, restauro totale, gomme nuove con camera d'aria, tappezzeria nuova, pochi chilometri., visibile a Milazzo (ME), Trattativa riservata



3490610186

JAGUAR

MK2 3.8 LITRE, 1961, Silver grey, Omologata Asi, targhe nere, ruote a raggi, overdrive, interni buoni, legni ottimi, motore revisionato da specialista. Necessita restauro carrozzeria. Prezzo non trattabile, no permute, visibile a Catania, 17000 euro



360399176 - 095493490

XJ12 6.0 (XJ40), 1995, Interni in pelle Connolly e radica, uso quotidiano; gomme, batteria, freni, sospensioni, alternatore e candele nuovi, sostituiti con ricambi originali Jaguar; visibili fatture 2014-2015 per 8550 euro. Vendo per motivi di spazio. Email: ralf14546@gmail.com, per invio foto, visibile a San Vincenzo (LI), 13550 euro



3356755106

XJ8, 1999, Blu, Vettura pari al nuovo, motore 3200, interni in pelle, cambio automatico, impianto GPL, 150000 km. Si valutano permute., visibile a Pescara, 5000 euro

3801372183

XJS CONVERTIBLE, 1993, Avio, Motore 4000, auto in condizioni fantastiche; fari America, ruote a raggi., visibile a Sondrio, 38000 euro

3473542775 o 0342512237

LANCIA

APRILIA TRASFORMABILE, 1939, Amaranto scuro, Carrozzeria fuoriserie Pininfarina. Auto in condizioni da concorso, con targhe originali, Asi. Prezzo adeguato alla sua importanza., visibile a Milano, Trattativa riservata



3397080407 oppure 02743466

AURELIA B20 GT, 1951, Amaranto scurissimo, Prima serie in condizioni da concorso, con targhe originali, autoradio, eccezionalmente rara, pubblicata, Asi. Prezzo adeguato., visibile a Milano, Trattativa riservata



3397080407 oppure 02743466

FULVIA 2C, 1966, Grigio, Unico proprietario, totalmente restaurata, sedili in pelle rossa originali. Perfetta., visibile a Amelia (TR), Trattativa riservata

3356323823



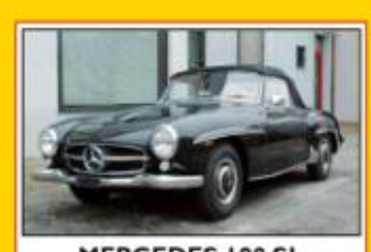
CISITALIA D46/48
ANNO 1946 - MONACO HISTORIC GP ELEGIBLE - EX VARZI - TARUFFI - FARINA BONETTO

auto classic

Corso Savona 50/1 - 10024 Moncalieri (Turin) Italy
Phone: +39-011644119
Email: autoclassic@autoclassic.it | www.autoclassic.it



JAGUAR XK 120 COUPE
ANNO 1952 - GUIDA A SINISTRA OMOLOGATA ASI - PER MILLE MIGLIA



MERCEDES 190 SL
ANNO 1957 - UNICO PROPRIETARIO DAL 1962 - TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI



FIAT 1200 TV SPIDER
ANNO 1957 - RESTAURATA MOLTO RARA



ROLLS ROYCE CORNICHE CABRIOLET
ANNO 1976 - RESTAURO TOTALE CONDIZIONI ECCEZIONALI



BMW 635 CSI
ANNO 1982 - TARGHE TORINO STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI



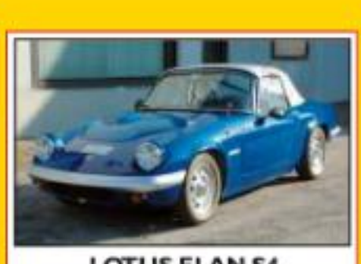
ALFA ROMEO GTV 2500
ANNO 1988 - PROVENIENTE DA MUSEO PRIVATO CONDIZIONI PARI AL NUOVO



ABARTH 1000 OT
ANNO 1967 - COMPLETA ORIGINALE - DA RESTAURARE



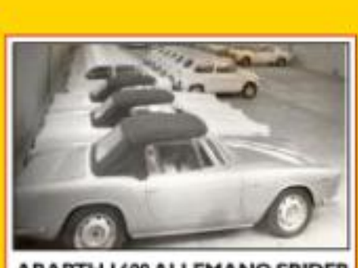
PORSCHE 911 2.4 T
ANNO 1973 - CARROZZERIA TIPO RSR - MOTORE ORIGINALE 2.4 S - TARGHE ITALIANE



LOTUS ELAN S4
ANNO 1968 - COMPLETAMENTE REVISIONATA - HTP FIA - TARGHE ITALIANE - GUIDA A SINISTRA



FIAT 124 SPIDER GRUPPO IV
ANNO 1971 - EX FIAT AUTO SPA - RESTAURO TOTALE - PRONTA CORSE



ABARTH 1600 ALLEMANO SPIDER
ANNO 1959 - PRIMO DI 5 ESEMPLARI COSTRUITI - SALONE DELL'AUTO DI TORINO - COMPLETA DA RESTAURARE



LANCIA DELTA 16V GRUPPO A
ANNO 1990 - LIVREA MARTINI PRONTA CORSE - TARGATA



FERRARI MONDIAL 8
ANNO 1981 - PRIMA SERIE RESTAURATA - 700 ESEMPLARI PRODOTTI

GMA

PAVIA

Specialisti in ricambi di meccanica e carrozzeria per autovetture Jaguar dal 1948 al 1994.

- La GMA vanta oltre 21 anni di esperienza nel campo dei ricambi Jaguar. Siamo l'unica ditta in Italia specializzata in ricambi per auto storiche a concentrare i propri sforzi e il proprio know-how su un solo marchio.

Jaguar XK - MK2 - E TYPE - XJ

- Disponiamo **PRONTA CONSEGNA** di tutte le componenti di meccanica, carrozzeria e tappezzeria.
- Il nostro servizio spedizioni ci permette di evadere gli ordini in giornata. La consegna a mezzo corriere espresso avviene in 24/48 ore.



GRUPPO MARMITTE INOX E TYPE 3,8



GRUPPO MARMITTE INOX E TYPE V12



GRUPPO MARMITTE INOX XK120SE



GRUPPO MARMITTE INOX XJ S1

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

FULVIA COUPÉ, 1968, Turchese Mereveld, Motore 1231 cc, omologata Asi Targa Oro, revisione 2015, targa originale Torino, unico proprietario., visibile a Torino, 9000 euro

3470380077

FULVIA COUPÉ 1.6 HF, 1972, Rosso, Motore km 8000, cerchi da 13 pollici più 4 cerchi di scorta da 14 pollici e numerosi ricambi originali., visibile a Vicenza, 26000 euro



3484558322

FULVIA COUPÉ SAFARI, 1975, Rosso, Vettura iscritta Asi; meccanica, carrozzeria e tappezzeria in ottime condizioni., visibile a Limbiate (MB), 10000 euro

3388388057

LAWIL

VARZINA CABRIOLET, 1975, Bianco, Piccola jeep tipo spiaggia con rpllbar, cinture e tendalino parasole, immatricolata e targata nel maggio 2013. Motore 250, 2 tempi, 4 marce+ retro, 70 km/h. Solo 900 km, nuova e divertente., visibile a Pavia, Tratt. ris.

3388433849

MASERATI

3200 GT ASSETTO CORSA, 2001, Metallizzato, Vettura come nuova, sempre in garage, solo 24000 km., visibile a Padova, Prezzo dopo visione

3402395301

MAZDA

MX-5 (MIATA), 1991, Verde, SV Edition, con solo 47000 km, totalmente originale., visibile a Rimini, 7500 euro

3382634301

MX-5 (MIATA) NB, 1998, Grigio metallizzato, Vettura perfettamente conservata., visibile a Torino, 3500 euro

3487356515

MERCEDES

190 E, 1986, Verde metallizzato, GPL, iscritta Asi, 120000 km, sempre in garage, gomme nuove, meccanica perfetta, vero gioiello., visibile a Roma, 3000 euro

3476160736

200 E CABRIOLET, 1994, Argento, Auto conservata in ottime condizioni; è in possesso di tutti i certificati Asi (CRS, ADS e CT)., visibile a Piacenza, 13500 euro

3394070270

230 C, 1977, Tetto apribile, restaurata a nuovo e gommatissima. Prezzo trattabile. Email: s.badoni@virgilio.it, visibile a Roma, 7000 euro

3483424150

300 SL-24 (R129), 1991, Bianco, Automatica, interni in pelle nera, appartenuta ad artista. Asi, ottima di meccanica e di carrozzeria. No perditempo., visibile a in provincia di Cremona, 15000 euro

3339565552

350 SE, 1971, Blu carta da zucchero, Auto certificata Asi, conservata e pronta all'uso., visibile a Pisa, 5000 euro

3403829033

420 SEC, 1986, Grigio metallizzato, Auto privata ex ambasciatore, tenuta sempre in garage, cambio automatico interamente sostituito., visibile a Alba (CN), 11000 euro



3334853959

CE 200 SPORTLINE, 1993, Blu metallizzato, Stupendo esemplare con solo 63000 km originali, automatica, impianto audio Becker. Come nuova., visibile a Trento, 10500 euro

3282728589

SEL 500, 1990, Argento, Cambio automatico, vetri elettrici, aria condizionata, chiusura centralizzata., visibile a Venezia, 8000 euro

3356236110

MG

TF, 1954, Almond Green, Revisione 6/2016, Asi, completa, con ricambi, in rodaggio., visibile a Bergamo, 33500 euro

3383168699

TF, 2003, Grigio metallizzato, Spider con motore 1600, capote blu, 55000 km, aria condizionata, doppie chiavi, libretto di istruzioni. Revisionata nel 2015., visibile a Mantova, Tratt. ris.

3355315434

MORGAN

4/4 1600, 1980, Rosso, Pari al nuovo, accessoriata, guida a destra, da amatore. Valuto permuta da privato., visibile a Genova, 30000 euro

3355604632

AUTO STORICHE

di

CARLO GRITTI MORLACCHI



RANGE ROVER 3.9 INIEZIONE VOGUE ANNO 1993 BELLISSIMA EURO 17.500



ALFA ROMEO GTV 2000 V 6 TURBO ROSSA, PELLE NERA, CLIMATIZZATA KM 53000 LIBRO TAGLIANDI DOPPIE CHIAVI BELLISSIMA. EURO 7.500



MERCEDES 200 TE AUTOMATICA 7 POSTI BELLISSIMA BLU INTERNI STOFFA ROSSO CARDINALE, RARISSIMA. EURO 9.500



BMW 320 CABRIO IMPIANTO GPL 115.000 KM, INTERNI PELLE CAPOTTINA MANUALE, ANTIFURTO SUL FRENO A MANO DI SERIE, TUTTI I LIBRETTI USO E MANUTENZIONE , ISCRITTA ASI, ANNO 1987



MERCEDES 560 SEC, KM 62500 GRIGIO ANTRACITE INTERNI AMARETTA GRIGIO, TETTO APRIBILE, TERGI FARI E CRUISE CONTROL (OPTIONAL RARO DA TROVARE IN ITALIA) BELLISSIMA. EURO 25.000



MORRIS MINOR TRAVELLER WOOD ANNO 1960 , GUIDA A SINISTRA, RESTAURO IN ULTIMAZIONE DA IMMATRICOLARE IN ITALIA, AUTO CON DOCUMENTI INGLESI, RESTAURO CON DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA SARÀ ULTIMATO ALLA FINE DI DICEMBRE, CONSEGNA ALLA FINE GENNAIO, VETTURA COME NUOVA, PREZZO DA CONCORDARSI.



LANCIA APPIA 3° SERIE MOLTO BELLA 1962 TARGHE ORIGINALI MILANO, COLORE GRIGIO PERLA, INTERNI PANNO ANCORA BELLISSIMI, PREZZO 11.500 EURO



MG F, VERSIONE SPECIALE NUMERATA DEL 75 ° ANNO 1999 , KM 56000 LIBRETTO SERVICE, HARD TOP PREZZO DA CONCORDARSI



ROVER 2000 PRIMA SERIE KM 68000, BIANCA PELLE NERA, MOLTO BELLA. EURO 9.500



LANCIA FLAMINIA BERLINA 2500 CC ANNO 1961 BUONE CONDIZIONI GENERALI, TARGHE ORIGINALI FRIZIONE E SERVO FRENO NUOVI, PREZZO 25.000 EURO

WWW.AUTOSTORICHE.NET

info@autostoriche.net

Via Trieste 6, - 24041 Brembate, Italy - tel. +39 035 801699 - cell. +39 335 7496890



MUSSO GOMME

pneumatici per vetture e moto da collezione

AMPLIA DISPONIBILITÀ
PNEUMATICI FASCIA BIANCA
ANCHE PER 600, 1100, MAGGIOLONE,
MERCEDES, AUTO AMERICANE

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

MICHELIN · Firestone · DUNLOP VINTAGE RACING · BFGoodrich · WAYMASTER · EXCELSIOR

SCONTI PER I NOSTRI 80 ANNI

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

AFRA
DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO

REPLICHE PER VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO



SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it

GALVANICA SPINO D'ADDA snc



PULITURA, SABBIATURA 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

IMMATRICOLAZIONE
AUTO DI IMPORTAZIONE EUROPEE E AMERICANE
(d' Epoca e Moderne)

* ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc)
* CONSULENZA ALL' ACQUISTO (anche su e-bay e web)
* 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
www.acs-bergamo.it
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

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



Vendo&Compro

NISSAN

DATSUN 280 ZX I, 1981, Nero-grigio argento, Coupé - Targa, con due tetti apribili, sportiva a 4 posti comodi, per prestazioni ok, 220 km/h. Perfetta di motore e di carrozzeria. Accetto volentieri permute., visibile a Amalfi, 6000 euro

3485113854

NSU

PRINZ 4L, 1971, Verde, Vettura conservata in ottimo stato, unico proprietario, sempre in garage., visibile a Roma, 4500 euro

3881221569

OPEL

KADETT COUPÉ, 1969, Celeste, Interamente originale e mantenuta in tutte le sue parti. Funzionante., visibile a Arezzo, 2300 euro

3391700501

PORSCHE

911 T, 1969, Polo red, Restaurata nella scocca nel 1997 e nella meccanica nel 2013. Motore 2000 originale, sedili Recaro in pelle, radio Blaupunkt, cerchi Fuchs maggiorati con pneumatici Michelin nuovi. Dalla revisione percorsi solo 4500 km. Cerificata Asi, targa italiana., visibile a Torino, Tratt. ris.



3358204017

912 TARGA, 1968, Verde, Modello soft top, conservata, in ottime condizioni, omologata Asi. Con tutte le fatture dei lavori effettuati dagli anni 60., visibile a Piacenza, 71000 euro

3394070270

924 4 MARCE, 1976, Blu metallizzato, Tetto asportabile, Asi, originale, terzo proprietario, 12300 km, sempre in box., visibile a Bari, 5900 euro

3317773452

ROLLS ROYCE

SILVER WRAITH LIMOUSINE, 1951, Blu-azzurro metallizzato, Vettura in perfette condizioni, restauro maniacale di carrozzeria, meccanica e tappezzeria. Asi., Tratt. ris.

3389369456

ROVER

MINI COOPER, 1991, Verde metallizzato-tetto bianco, Iscritta Asi, unico proprietario, acquistata per collezione con percorrenza annua di 2000 km. Conservata e puntualmente tagliandata., visibile a Sassari, 5000 euro



3355969248

TECNO

K250, 1968, Bianco-giallo, Vettura costruita solo in 230 esemplari, originale e completamente restaurata. Valuto parziale permuta con auto o moto., visibile a Rimini, 20000 euro

3382634301

TRIUMPH

TR7 SPIDER, 1981, Nero, Asi, restauro totale + altra per ricambi., visibile a Padova, Tratt. ris.

3299510683

VOLKSWAGEN

GOLF SYNCRO GT, 1989, Cartier metallizzato, Modello 4x4, in versione speciale GT (Gran Turismo) in edizione limitata, con tetto apribile e ABS. 80000 chilometri., 3900 euro

3453885235

VENDO MOTO

BIANCHI

MENDOLA, 1957, Rosso, Da restauro, completa di tutto, senza documenti., visibile a Cremona, 700 euro

3474983734

CZ

125, 1947, Nero, Buono stato, da restauro, completa. Manca solo la marmitta. Documenti cecoslovacchi., 2000 euro

3474983734

DUCATI

125 TV, 1960, Rosso, Moto conservata, con documenti originali, unico proprietario., visibile a Senigallia, 2000 euro

3397631851

ACQUISTO AUTO D'EPOCA SPORTIVE 338.1420260

BM Automobili di Amedeo Torregrossa

ACQUISTO AUTO MAX 36 MESI CON CHILOMETRI CERTIFICATI

Specializzati nella vendita di veicoli seminuovi

Via Tiburtina, 204 - PESCARA - Tel. 085.4310033



FERRARI 360 MODENA Anno 2001,
km 21000, quattro tagliandi fatti, condizioni da concorso.



MERCEDES SL 450 ROADSTER Anno 1979,,
automatica, hard top, book service,
OTTIME CONDIZIONI.



BMW 3.0 CS Anno 1972,
pelle, clima, servosterzo.



GIULIETTA SPRINT VELOCE 1960,
matching number - matching color,
targhe e libretto originale.



LR RANGE ROVER VOGUE 4.4 TD Anno 08.2013,
km 65.000, unico proprietario, tutti accessori VOGUE, € 41.500



JAGUAR XKR 4.0 COUPE' SUPERCHARGED Anno 2001,
pelle, automatica, navi, book service,
PERFETTA.



MERCEDES SL350 Anno 2003,
RARISSIMO TETTO PANORAMA, FULL OPTIONAL,
CONDIZIONI STREPITOSE.



AUDI A6 2.0 TDI 177CV AVANT Anno 08.2013,
km 49500, automatica F1, navi, pelle, xenon, cerchi lega,
cruise control, parktronic, € 34.950.

www.bmautomobili.com - bmautomobili@alice.it

BRESCIACAR
AUTO CLASSICHE

Tutte le fotografie disponibili sul nostro nuovo sito

www.bresciacar.it

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com
Tel: 030 - 2140910



LANCIA FULVIA MONTECARLO, raro colore Giallo Maya, perfettamente conservata.



JAGUAR XK 120 DROP HEAD,
anno 1954, British Racing green, interni Cognac.



JAGUAR XK 150 DROP HEAD,
anno 1959, Ivory, interni Blu.



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT,
anno 1960.



GOLF GTI 1600, prima serie, ogni accessorio compreso il tetto apribile, anno 1981.



BMW R100RS, ruote a raggi, pinze Ate, sella singola e doppia, 11.000 Km percorsi.



BMW R69S, colore Crem Weiss, prodotta per il mercato svedese, splendida.



LANCIA FLAVIA COUPÉ 1500 PININFARINA,
colore Blu Mendoza, pelle beige.



FIAT 1500 SPIDER OSCA,
anno 1960.



GUZZI GALLETTO 192, del 1961, ampia documentazione.

ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO

GILERA

124 5V, 1970, Grigio metallizzato, Documenti e targa originali, iscritta Registro Storico Gilera Targa Oro, esente tassa di possesso, RCA 105 euro l'anno; pneumatici, corona, pignone, catena e marmitta nuovi; riverniciata a nuovo, portapacchi originale più libretto d'uso e manutenzione., visibile a Genova, 3400 euro

3476323675

MOTO GUZZI

850 LE MANS III, 1982, Conservata e iscritta al Registro FMI + Fiat 500 F del 1965 da restaurare., visibile a Grosseto, Trattativa riservata

3479375856

AIRONE, 1952, Verde militare, Versione militare, conservata in ottimo stato, documenti in regola, funzionante, con conachilometri originale. Molto bella., visibile a Grosseto, Trattativa riservata.

3887350103

AIRONE, 1952, Verde militare, Versione militare, conservato in ottime condizioni, con documenti e targa in regola. Contachilometri originale Moto Guzzi., visibile a Grosseto, 5800 euro

3887350103

MOTO GUZZI E GILERA

VARI, 1953-54, Originali Asi, Moto Guzzi Airone km zero come nuovo, Asi + Gilera Nettuno molto bella, Asi, con targa d'epoca., visibile a Mantova, Trattativa riservata

0379819279

VARIE

VARI, Anni 50-70, Circa 50 pezzi in varie condizioni, con e senza documenti, più svariati pezzi di ricambio. Valuto scambio con auto., visibili a Bari, 65000 euro

3486509505

VENDO VARIE

PER PORSCHE 356 E 911

■ , 1965-1974, Tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso., 95 euro



3382967592

PER PORSCHE 356 E 912

■ , Marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592

ATLAS

Fasce bianche applicabili agli pneumatici. Intercambiabili e di qualità garantita. Prezzo del set da 4, 60 euro

3356507707

BOSCH

Per impianti elettrici a 6 V, relais frecce., Trattativa riservata

3498041015

BOX AUTO

■ Zona MM Wagner, vendesi anche singolarmente due box adatti per auto d'epoca. Leva Immobili., visibile a Milano, 30000 euro

0248021264

CANONICA

1986, Quattro cerchi in lega per Fiat Ritmo 105 TC, per pneumatici misura 165/65 R14., visibile a Mathi (TO), Trattativa riservata

3480586620

CIBIE

Coppia fendinebbia rettangolari grandi, luce gialla, come nuovi. Eventuale spedizione 10 euro., 50 euro

3474983734

LETTERATURA AUTO

1987-2015, Vendo collezione di Ruoteclassiche, completa di allegati e videocassette., visibile a Lucca, 500 euro

3492998637

MOTORING ART

Realizzo opere pittoriche da rielaborazioni fotografiche., www.volantedarte.@jimdo.com, Trattativa riservata

AUCTION

CLASSIC CARS *and* AUTOMOBILIA

LUNEDÌ, 21 MARZO 2016

Dopo il successo della prima edizione, stiamo preparando la prossima asta di Classic Cars and Automobilia. L'asta si terrà **lunedì 21 marzo 2016** a Bresso (MI), assistiti dalla collaborazione di Alessandro Bruni e Franco Bellucci e con il rinnovato supporto di Banca Leonardo.

Entries are invited - Valutiamo la vostra auto

I nostri esperti sono a vostra disposizione per valutazioni e stime gratuite di Auto d'epoca e Automobilia.



Per appuntamenti contattare
Galleria Pananti Casa d'Aste:
Tel. 055/2741011 - email: cars@pananti.it

WWW.PANANTI.COM

Main sponsor:

BANCA LEONARDO

CASA d'ASTE PANANTI

DAL 1968

www.cinturato.net

www.fllirossi-tyre.com

051-359909

www.mussogomme.it

011-852019

PIRELLI

CINTURATO™

Longstone GOMME



CA67

CN36

OMEGA

NUIT SPATIALE, 1966, Cronografo sdoppiante, edizione limitata, praticamente nuovo, movimento in ottone dorato 21 rubilni, cassa 66 mm nero antiscivolo, vetro minerale piatto., visibile a Torino, 3000 euro



3401225421

PER ALFA ROMEO

■ Avantreno, ponte posteriore, gruppo riscaldamento, trasmissione, strumenti, porte, cerchi ruota, serbatoi e hardtop., Trattativa riservata.

3389369456

■ Paraurti, fanali, griglie, minuteria varia per Duetto, GT Bertone e Giulia berlina. Parti di carrozzeria e di meccanica, sedili, cruscotti, autobloccante, strumenti vari e hardtop per Giulietta e Giulia Spider, più radiatori e sospensioni anteriori e posteriori., Trattativa riservata

3389369456

PER ALFA ROMEO 2600 SPRINT

Motore, cambio, carburatori, avantreno, retrotreno, serbatoio, radiatore, paraurti anteriore e posteriore, strumentazione., Tratt. ris.

3355691282

PER ALFA ROMEO ALFETTA 2000

Per prima serie libretto d'uso e manutenzione originale. Eventuale spedizione 4 euro., 25 euro

3474983734

PER ALFA ROMEO GIULIA TI SUPER

1964, Motore 105.6 elaborato, completo di carburatori Weber 45, rodato, qualsiasi prova. Solo interessati., 6000 euro

3386269192

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SPIDER

■ Vari motori 13-15, 102, 106, 530, 526, 548, inoltre parti meccaniche, cerchi in lega e acciaio e hardtop., Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT II SERIE

Paraurti anteriore, plastiche fanali posteriori, cavo tachimetro-contachilometri, nuovi. Tratt. ris.

3337843998

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SS E SPIDER

■ Vetri porta, alzavetri, cofani, telaio capote, cofano motore. Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA, GIULIA E GIULIA GT

1960-75, Ricambi di meccanica e di carrozzeria nuovi e usati, più varie minuterie, visibili a Sibari (CS), Trattativa riservata

3382340826

PER ALFA ROMEO SPIDER ULTIMA SERIE

Cofani, porte complete, paraurti anteriore e posteriore, minigonne, sedili, più altro materiale, più hardtop prima serie., Trattativa riservata

3389369456

PER AUTOBIANCHI A112

Per modelli Abarth 70 HP ed Elegant anno 1977 libretto d'uso e manutenzione riprodotto., 20 euro

3474983734

PER CITROËN 11 TRACTION AVANT

Manuale parti di ricambio fino al 1950, riprodotto., 25 euro

3474983734

PER CITROËN DS

Eseguo qualsiasi lavoro di riparazione meccanica e idraulica, anche a domicilio (Milano e Hinterland). Revisioni pezzi idraulici, dispongo di ricambi sia nuovi che usati., Trattativa riservata

3474417703

PER CITROËN DYANE 4

Per prima serie raro libretto d'uso e manutenzione originale con custodia in plastica., 35 euro

3474983734

PER FIAT

Motore 500 R perfetto a 550 euro, cambio 126 revisionato a 250 euro; inoltre cofano e altro per 850 Spider., visibile a Benevento, Trattativa riservata

3201169319

PER FIAT 126

Svendo porte, paraurti, contachilometri, deflettori, fanaleria, targhette, nuovi e usati, ma buoni, visibili a in Versilia, 500 euro

0584914459

AUTOVIGANO

AUTOVIGANO di Gavazzi Maurizio

Triumph TR250
Anni 1960
2500 cc
Restauro Totale







Triumph TR3
Anni 1957
2000 cc
Restauro totale certificato







Jaguar XK 120



AUTOVIGANO

VIA DELL'INDUSTRIA 30 - 20083 VIGANO DI GAGGIANO (MI)
TEL. E FAX. 02/90.86.947 - CELL. 320.0227150
maestromauri@icloud.com www.autoviganomilano.com

ALTRE 30 AUTO A DISPOSIZIONE
PER INFO O APPUNTAMENTI Maurizio Gavazzi 320.0227150 - maestromauri@icloud.com

aircooled by plank

Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas
I-39042 Bressanone (BZ) - Via Julius Durst, 44
www.aircooled.it - e-mail: plank@aircooled.it
Tel. +39 0472 200606 - Cell. +39 335 215386
Fax +39 0472 200523

dal 1990 – esperienza e qualità

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità per VOLKSWAGEN raffreddate ad aria e PORSCHE 356
pneumatici d'epoca | fasce bianche in tutte le misure da applicare

British Racing Green

TRY US FIRST!!
CALL NOW!!
WE CAN HELP YOU



Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 10.000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.

DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL

CATALOGHI GRATUITI — INTERNI OMOLOGABILI ASI

moss · Triumph · MG · Austin Healey · Jaguar · Mercedes · PENRITE OIL

E-mail: brgmoss@libero.it

Via 1° Maggio N°60 - 25038 ROVATO (BS) - Tel. 030/7700291 - 7700541 - Fax 030/7703493

NPM CITROEN 2CV SERVICE
Tutto ciò che serve alla tua Citroen
2CV - DYANE - MEHARI

www.citroen2cvservice.it

Dal **19** al **21 FEBBRAIO 2016** saremo col nostro
STAND e un AMPIO ASSORTIMENTO RICAMBI
alla **MOSTRA SCAMBIO** di **NOVEGRO** (pad. D)



RISPARMIA SULLE SPESE DI SPEDIZIONE:
ORDINA PRIMA E VIENI A RITIRARE IN FIERA!!!

- AMPIO MAGAZZINO RICAMBI
- RIVESTIMENTI ORIGINALI E PERSONALIZZATI
- SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA
- VENDITA AUTO



NPM CITROEN 2CV SERVICE srl | Castagnaro (Vr) | tel. 04421955082
cell 3475366196 - 3479207720 | info@citroen2cvservice.it | www.citroen2cvservice.it

Sei un privato e vuoi vendere la tua auto?

Possiedi un'auto d'epoca e vorresti esporla e venderla?
Milano AutoClassica ti offre la possibilità di riservare un tuo spazio all'interno della manifestazione.

Per avere informazioni compila il modulo qui sotto ed invialo via fax al n. 0572 911228. Oppure telefona al numero 0572 910474.

NOME:
COGNOME:
CITTÀ:
TEL:
CELL.:
EMAIL:

MARCA, MODELLO, ANNO DI PRODUZIONE:

.....
.....
.....

Inviando il form si dà espresso consenso al trattamento dei propri dati personali ai sensi del D. LGS. 196/2003. Per leggere la normativa completa sul trattamento dei dati visita il sito: http://www.milanoautoclassica.com/pg/note-legali_10

MILANO AUTOCLASSICA



18 / 19 / 20 Marzo 2016

fieramilano

Segreteria organizzativa: EMAC / Tel +39 0572 91.04.74 / e-mail: info@milanoautoclassica.com
Ricambistica: marcelloeventi srl - Pellegrini Classic Solutions / Tel. +39 0425.074089 / e-mail: info@marcelloeventi.it

PER FIAT 127

Per prima serie libretto d'uso e manutenzione originale in ottimo stato. Eventuale spedizione 4 euro., 15 euro

3474983734

PER FIAT 1500 S CABRIOLET

1962, Testata in alluminio per motore bialbero., visibile a Roma, 300 euro

3511522075

PER FIAT 600

Per prima serie, manuale d'officina completo di tutto, 200 pagine. Riprodotto., 25 euro

3474983734

PER FIAT 600, 500 E 1100

1953-70, Autoradio Voxson e Autovox, antenne elettriche, fari antinebbia gialli e bianchi, trombe bitonali., Tratt. ris.

3384566475

PER FIAT 850 COUPÉ

Per prima serie, cofano posteriore. Telefonare ore pasti., Trattativa riservata

3277318130

PER FIAT 850 SPIDER

Cofano posteriore. Telefonare ore pasti., Trattativa riservata

3277318130

PER FIAT RITMO

1983, Grigio, Quattro cerchi ruota modello 60 CL, per gomme 145 R13. 50 euro

3480586620

PER INNOCENTI IM3

Libretto uso e manutenzione più 5 coppe ruota nuove., 90 euro

3881936066

PER LANCIA FLAMINIA

Motorino tergicristalli revisionato. Trattativa riservata

3397492374

PER LANCIA FULVIA COUPÉ

Porte sinistra e destra e cofano posteriore. Telefonare ore pasti., Trattativa riservata

3277318130

PER LANCIA STRATOS

5 cerchi Campagnolo color oro, con gomme Pirelli da sterrato, originali e perfetti., 4000 euro

3358419894

PER PIAGGIO APE

Per modelli 50 TL1 e 250 TM1 manuale parti di ricambio originale 58 pagine, come nuovo., 25 euro

3474983734

PER PORSCHE 356 E 911

■ Telo copri-auto, tessuto di qualità, doppio strato, anti-graffio e umidità., 180 euro



3382967592

PER PORSCHE 911

■ Scarico in lega leggera, racing stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, sound Porsche., Tratt. ris.



3382967592

PER TRIUMPH TR4

Motorino d'avviamento, due dinamo, pinze e dischi freno anteriori. No spedizione, visibili a Nord Milano, 200 euro

3283109800

PER TRIUMPH TR6

5 cerchi a raggi e 5 cerchi in lamiera stampata originali e completi, visibili a Pistoia, Trattativa riservata

3482609457

PER TUTTE LE MARCHE

1928-1983, Bolli auto, moto e camion dal 1928 al 1983, copie da originali d'epoca. Email: s.badoni@virgilio.it, 10 euro



3881221569

PER VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET

Libretto d'uso e manutenzione, luglio 1986, in ottimo stato., 40 euro

3474983734

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



CITRÒ SERVICES Srl
TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITROËN STORICA E MOLTO DI PIÙ
La nostra passione al tuo servizio!
VISITA IL NOSTRO SITO WWW.CITROSERVICES.COM
EMAIL: INFO@CITROSERVICES.COM - S.GIORGIO DI LOMELLINA (PV) - TEL. 02 39197090

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



TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI
Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
http:/www.ricambijeep.com - e-mail: turi@ricambijeep.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

ENNE PI®
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.
targhe d'epoca e decorative
Sede Leg: 38028 Revò (TN)-P.zza Madonna,5
Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)
Via Vienna,28-Zona Ind. Settore D
Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831
Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787
P. Iva e Cod Fisc. 02233160221
EPOCA ITALIA
www.targheetarghe.it



Targhe Storiche Srl
Targhe per veri intenditori
Targhe decorative per auto e moto d'epoca
www.targhestoriche.it
Sede legale ed operativa: Via Trento, 73 00041 Albano Laziale (Roma)
Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986



PER CARBURATORI AUTO STORICHE
CELL. 338-3146038

TAPPEZZERIA CLASSICA
By Olmi
SPECIALIZZATA IN INTERNI PER AUTO D'EPOCA
Interni Omologabili ASI
Via Bottaia di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicabyolmi.it
e-mail: classicabyolmi@alice.it

RICAMBI ROSSOCORSA
VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA, SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA
www.ricambirossocorsa.it
info@ricambirossocorsa.it
Walter Bertolla mobile +393406502690

STUDIO NICOLINI BRUNO SNC
Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
e-mail:nicolini@sermetra.it
Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà

PER VOLKSWAGEN MAGGIOLINO

Due fanali rotondi posteiori., visibile a Genova, 50 euro

3386871838

PEZZI UNICI

Poltroncine in pelle, con base in ferro verniciato, con multiregolazioni. Pezzi unici, visibili a Carrara, 1800 euro



3341323383

PIRELLI

P4000, 2012, Treno di gomme misura 205/70 VR15, con 280 km percorsi. Prezzo incluse spese di spedizione, non trattabile., visibile a Fabriano, 350 euro

0732626162

VARIE

VARI, Anni 60-70-80-90, Materiale per vetture fuoristrada e mezzi commerciali, pronto per esposizione alle mostre-scambio., Tratt. ris.

3285471254

WEBER

Coppia carburatori 45 DCOE per Alfa Romeo GTA, produzione italiana, bellissimi. Athos., visibile a Torino, 1300 euro

3383146038

COMPRO AUTO

CITROËN

2CV auto in buono stato di carrozzeria e meccanica, visibile in Lombardia, massimo 2500 euro

3487853825

FERRARI

208 GTB TURBO, 1982-1988, Rosso, In ottime condizioni generali, km tagliandati e dimostrabili. Prezzo da concordare. Trattativa riservita

3402598364

FIAT

DINO SPIDER, 1967-68, Rosso o giallo, Prima serie, con motore 2000, restaurata e perfetta., quotazione Ruoteclassiche

3354561021

MORGAN

TUTTI I MODELLI, Solo vetture in ottimo stato. No perditempo e richieste assurde., Giusto

3355604632

VARIE

VARI, Auto inglese sportiva, pure con difficoltà di immatricolazione in Italia, ma marciante., Trattativa riservata

3336934881

VARI, Cerco auto d'epoca importante, in parziale permuta a mio favore con appartamento 170 mq nei pressi di Firenze., Tratt. ris.

3389540573

VARI, Porsche, Ferrari, Alfa Romeo, Maserati ecc., di prestigio gruppo di amatori acquista. Massima serietà., Trattativa riservata

360372850

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO CABRIOLET KARMANN, 1961-63, indifferente, Modelli 6 V acquisto. Email: acuandre@libero.it, Parma., visibile a Parma, prezzocoerente

3388641668

COMPRO VARIE

AUTOMODELLI

Automodelli anni 60-90, Politoys, BBR, Minichamps ecc., scala 1:43 e 1:18; kits, obsoleti, diecast. Cerco sempre collezioni. Email: enrico.sardini@gmali.com, Tratt. ris.

022367505

EUROSTILE

Cerco notizie, foto e disegni sulla carrozzeria Eurostile di Torino., Tratt. ris.

3356919403

MODELLISMO

Compro modelli di auto rotti, in scala 1:43 e 1:18., Trattativa riservata

3348216800 o 3386698789

PER FERRARI

Libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, brochure, foto e vario materiale cartaceo., Trattativa riservata

3283056562

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

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

GALVANICA SANT'ANNA GROUP S.R.L.
in collaborazione con i **FRATELLI RIZZI**
SPECIALIZZATI IN AUTO E MOTO D'EPOCA
LAVORAZIONI ESEGUITE
(LUCIDE - OPACHE / SATINATE)
RAME
BRONZO
PULITURA / LUCIDATURA / SABBIATURA
RIPRISTINO PARTI DANNEGGIATE
DI AUTO E MOTO D'EPOCA
OTTONE
NIKEL
NIKEL NERO
CROMO
ORO
Via G.prati, 54 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)
Tel. 02.6185580 Cell. 373.7521063
Tel. Luigi Rizzi 338.7272047
Email: santannagroup@libero.it

CROMATURA BON RENATO SnC
Trattamenti industriali e artigianali:
- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbiatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
tel. 011/9087900 fax 0119089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com

di Bertamini Renzo &C. snc
GARDA RICAMBI
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

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

RESTAURO DI PARABOLE FARI
di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore del 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.
CASINI GERI, via Togliatti 178, 50019 Sesto Fiorentino (FI), tel. 055/4215623, 339/3470923

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

CERCHI per auto d'epoca dagli anni '60 ad oggi
Reperimento cerchi rari
DAVIDE TASSI
Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
Cell. 347/2511545 - tassi.davide@yahoo.it
www.cerchiautodepoca.com

PER FARE PUBBLICITÀ SU
RUOTECLASSICHE
- TELEFONA AL NUMERO: **02 82472560**
- OPPURE MANDA UN E-MAIL A: **pubblicità@edidomus.it**



RUOTECLASSICHE

12 NUMERI, 9 ALLEGATI

SERVIZI	SEZIONE	PAG.	MESE
AUTOMOBILI			
Abarth			
210 A	Fatti & Persone - Posta	30	Agosto
695 Biposto (2014)	Instant Classic	74	Gennaio
Alfa Romeo			
1900 Cabriolet Pinin Farina (1953)	Rottami preziosi	72	Novembre
6C 1750 GTC Castagna (1931)	Impressioni	60	Marzo
6C 1750 GS (1932) - Aston Martin Ulster (1935) - Bugatti Type 35 B (1926)	Test a test	46	Maggio
Giulia Sprint GTA (1965) - Giulia Sprint GTA Gr.2 (1965)	Test a test	46	Febbraio
Giulietta TI 1ª - 2ª - 3ª serie	Test a test	48	Aprile
Spider e GTV	Fatti & Persone - Posta	32	Maggio
Ansaldo			
4F Torpedo (1927)	Impressioni	40	Giugno
Aston Martin			
DB5 Saloon (1963)	Regine del passato	36	Dicembre
DB5 Saloon (1963)	Impressioni	42	Dicembre
Ulster (1935) - A. R. 6C 1750 GS (1932) - Bugatti Type 35 B (1926)	Test a test	46	Maggio
Audi			
A8 (1994-2002)	Youngtimer	68	Aprile
Austin			
Mini Cooper S di Enzo Ferrari (1964)	Pezzi unici	42	Luglio
Autobianchi			
Y10 Fire - Y10 4WD IE - Y10 Turbo	Test a test	58	Ottobre
Bentley			
Continental SC Sedanca Mulliner (1999)	Regine del passato	34	Agosto
Continental SC Sedanca Mulliner (1999)	Impressioni	40	Agosto
BMW			
2800 CS (1968-1971)	Protagoniste	56	Febbraio
316 (1975)	Impressioni	44	Giugno
327 Sport-Coupé (1940)	Regine del passato	34	Ottobre
327 Sport-Coupé (1940)	Impressioni	40	Ottobre
Z3 1.8 (1997) - Z3 2.8 (1997)	Test a test	74	Agosto
Borgward			
Isabella Coupé (1958)	Impressioni	62	Aprile

SERVIZI	SEZIONE	PAG.	MESE
Bugatti			
Type 35 B (1926) - A. R. 6C 1750 GS (1932) - Aston Martin Ulster (1935)	Test a test	46	Maggio
Caterham			
Seven 275R (2015)	Instant Classic	68	Dicembre
Chevrolet			
Camaro (1966)	Rottami preziosi	72	Marzo
Chrysler			
505 DF	Fatti & Persone - Posta	27	Marzo
Citroën			
2 CV Soleil	Fatti & Persone	8	Giugno
Delahaye			
Type 122 A Faux Cabriolet Sicàl (1933)	Impressioni	66	Novembre
DeLorean			
DMC-12 (1981-1983)	Movie Cars	80	Luglio
Dodge			
Charger (1969)	Movie Cars	88	Luglio
Ferrari			
308 (1975) - 328 (1985) - 348 (1989) - F355 (1994) - 360 Modena (1999) - F430 (2004) - 458 Italia (2009) - 488 GTB (2015)	Test a test	42	Settembre
308 GTB (1976)	Regine del paasato	36	Settembre
308 GTB, addio vetroresina	Fatti & Persone - Posta	32	Novembre
365 GTC (1969)	Regine del passato	32	Giugno
365 GTC (1969)	Impressioni	38	Giugno
750 Monza, finzione e realtà	Fatti & Persone - Posta	33	Novembre
Testarossa Spider	Fuoriserie	50	Dicembre
Fiat			
128 Sport Coupé	Fatti & Persone - Posta	31	Agosto
1400 -1900 Canta	Fatti & Persone - Posta	30	Luglio
1400 B Diesel (1958)	Impressioni	46	Ottobre
1600 S Coupé Fissore	Fatti & Persone - Posta	32	Novembre
1900 - Marcia fluida	Fatti & Persone - Posta	29	Ottobre
509 A Spider (1928)	Impressioni	78	Febbraio
600 (1955) - 600 Trasformabile (1956)	Test a test	38	Marzo
600 (1955-1969)	La storia	54	Marzo
600 Scioneri (1957)	Rottami preziosi	48	Agosto
700	Fatti & Persone	31	Gennaio

SERVIZI	SEZIONE	PAG.	MESE
850 Coupé (1965) - 850 Spider CL Bertone (1967)	Test a test	62	Giugno
Abarth 1000 Pinin Farina (1960)	Nate per correre	58	Aprile
Croma 2.0 IE Cabriolet (1992)	Pezzi unici	82	Dicembre
Croma 2.8 V6 (1986)	Pezzi unici	84	Dicembre
Croma Turbo IE (1985)	Protagoniste	74	Dicembre
Nuova 500 - La più amata dagli italiani	Il polso del mercato	131	Febbraio
Regata ES	Fatti & Persone - Posta	31	Giugno
Tipo 100 (1952)	Prototipi	48	Marzo
Ford			
Custom Convertible (1949)	Fatti & Persone - Posta	32	Maggio
Sierra 2.0i 16V 4 porte Cosworth RS (1987-1992)	Youngtimer	68	Gennaio
Taunus 12 M	Fatti & Persone - Posta	30	Agosto
Hindustan			
Ambassador	Fatti & Persone - Posta	32	Settembre
Iso Rivolta			
Grifo S (1969)	Regine del passato	30	Marzo
Grifo S (1969)	Impressioni	36	Marzo
Jaguar			
E Type Lightweight (2015)	Nate per correre	70	Agosto
SS Jaguar 100 (1936)	Regine del passato	36	Novembre
SS Jaguar 100 (1936)	Impressioni	42	Novembre
XJ-S V12 Coupé Rob Beere Racing (1989)	Pezzi unici	52	Novembre
Lancia			
Ardea Tassì Roma	Fatti & Persone - Posta	30	Luglio
Astura Cabriolet Stabilimenti Farina (1936)	Regine del passato	34	Luglio
Astura Cabriolet Stabilmenti Farina (1936)	Impressioni	40	Luglio
Flaminia Coupé (1959-1967)	Regine del passato	32	Gennaio
Flaminia Coupé 3B (1962)	Impressioni	38	Gennaio
K 2.0 T	Fatti & Persone - Posta	26	Marzo
Trevi VX Bimotore (1984)	Pezzi unici	64	Febbraio
Land Rover			
80 (1948-1953)	Regine del passato	34	Maggio
Lotus			
Elise (1996-2001)	Youngtimer	74	Maggio
Esprit (1975-2004)	La storia	42	Febbraio









I fascicoli arretrati (€ 7,90) si possono richiedere in contrassegno con un contributo spese di spedizione di € 1,95; tramite carta di credito American Express, Visa, Cartasì e Diners; con un versamento sul c/c postale n. 668202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3, 20089 Rozzano (MI)

SERVIZI	SEZIONE	PAG.	MESE
Esprit S4S	Regine del passato	34	Febbraio
Esprit S4S (1996)	Impressioni	40	Febbraio
Maserati			
Boomerang	Fatti & Persone - Posta	30	Gennaio
Spyder I (1988) - Porsche 944 S2 Cabriolet (1989)	Test a test	72	Luglio
Mathis			
666	Fatti & Persone - Posta	30	Gennaio
Maybach			
Zeppelin Typ DS 8 (1932)	Regine del passato	34	Aprile
Mercedes-Benz			
300 SLR (1955)	Nate per correre	56	Maggio
500 E (1990-1995)	Yougtimer	70	Febbraio
C111 - A caccia di record mondiali	Fatti & Persone - Posta	30	Giugno
C111 - II (1970)	Pezzi unici	40	Aprile
MG			
A (1955)	Impressioni	74	Settembre
Moretti			
600 Coupé (1951)	Impressioni	64	Maggio
Morris			
Minor 1000 Traveller (1968)	Impressioni	68	Maggio
Minor	Il polso del mercato	133	Agosto
Nash			
Six Roadster (1919)	Impressioni	68	Settembre
Opel			
Kadett C GT/E Gruppo 4 (1976)	Impressioni	52	Ottobre
Admiral (1938)	Impressioni	44	Dicembre
Osca			
Simpson Special	Fatti & Persone - Posta	32	Settembre
Pegaso			
Z 102 Coupé Touring (1953)	Impressioni	42	Agosto
Peugeot			
106 Rallye (1996)	Nate per correre	56	Giugno
205 1.9 GTI Gutmann (1989) - Vollkswagen Golf GTI G60 (1990)	Test a test	52	Gennaio
205 Turbo 16 Grand Raid (1987)	Nate per correre	70	Ottobre
Pontiac			
Firebird Trans-Am (1982)	Movie Cars	84	Luglio

SERVIZI	SEZIONE	PAG.	MESE
Porsche			
912 Coupé (1967) - 912 Targa (1969)	Test a test	56	Dicembre
944 S2 Cabriolet (1989) - Maserati Spyder I (1988)	Test a test	72	Luglio
944 Turbo (1985-1991)	Youngtimer	78	Marzo
Rolls-Royce			
Silver Shadow (1976)	Impressioni	62	Settembre
Rover			
V8 3500 Estoura (1973)	Impressioni	62	Gennaio
Ruxton			
C Sedan (1930)	Impressioni	44	Gennaio
Toyota			
Celica Turbo 4WD Carlos Sainz (1991) - Celica GT Four (1995)	Test a test	78	Novembre
Volkswagen			
1200 (1963)	Movie Cars	90	Luglio
Golf GTI G60 (1990) - Peugeot 205 1.9 GTI Gutmann (1989)	Test a test	52	Gennaio
Typ 2 Giardinetta Lusso (1966)	Impressioni	64	Dicembre
Volvo			
164 (1969)	Impressioni	48	Luglio
GUIDA ALL'ACQUISTO			
"Classiche" nuove di fabbrica		82	Aprile
BMW 2800 CS (1968-1971)		56	Febbraio
Land Rover Series - Defender (1948-1995)		40	Maggio
CLASSICHE DOMANI			
Audi S1		178	Marzo
Porsche Cayman GTS		178	Febbraio
Fiat 500 Vintage '57		178	Giugno
Ford Mustang GT V8		162	Settembre
Lamborghini Huracàn LP 610-4		178	Novembre
Mercedes-Benz S 500 Plug-in Hybrid		178	Dicembre
Peugeot 208 GTI 30TH		178	Luglio
Peugeot RCZ R		178	Maggio
Range Rover Evoque		178	Aprile
Subaru BRZ		162	Gennaio

SERVIZI	SEZIONE	PAG.	MESE
Toyota GT86 Racing		178	Ottobre
Vollkswagen Maggiolino Cabriolet		178	Agosto
MOTOCICLETTE E SCOOTER			
Honda CX 650 Turbo (1983)	Motoclassiche	100	Giugno
Vespa 150 GS (1957)	Motoclassiche	86	Dicembre
STORIA DELLE CASE E DEI MODELLI			
30 anni di Alfa Romeo 75	Anniversari	76	Ottobre
30 anni di Autobianchi Y10	Anniversari	68	Ottobre
50 anni di Alpina-BMW	Fatti & Persone	20	Dicembre
50 anni di Lancia Fulvia Coupé	Anniversari	58	Novembre
50 anni di Renault 16	Fatti & Persone	12	Luglio
50 anni di Rolls-Royce Siver Shadow	Anniversari	66	Settembre
60 anni di Alfa Romeo Giulietta Spider e Lancia Aurelia B24	Anniversari	54	Agosto
60 anni di Citroën DS - Il raduno	Anniversari	60	Luglio
60 anni di Citroën DS - Il viaggio	Anniversari	54	Luglio
60 anni di Citroën DS - Le curiosità	Anniversari	66	Luglio
80 anni di Jaguar	La storia	44	Novembre
Firestone	La storia	108	Giugno
Gruppo Bertone	Fallimenti	82	Gennaio
Mercedes-Benz la stirpe delle GT	La storia	46	Aprile
Quarant'anni di BMW Serie 3	Anniversari	50	Giugno
PERSONAGGI			
Baghetti Giancarlo, un talento immenso	Flashback	6	Novembre
Berengo Gardin Gianni	Incontri ravvicinati	96	Maggio
Bettega Attilio	Protagonisti	92	Maggio
Brambilla Vittorio, l'acuto del "gorilla"	Flashback	6	Agosto
Breschi Fiamma	Incontri ravvicinati	96	Agosto
Brignano Enrico	Incontri ravvicinati	84	Giugno
Carlsson Erik, il gigante venuto dal freddo	Flashback	6	Luglio
Clark Jim	Protagonisti	102	Luglio
Dean James, Destino infame, "Little Bastard"	Flashback	6	Ottobre
Di Tocco Felice	Incontri ravvicinati	80	Settembre
Hawthorn Mike, l'ultimo degli indisciplinati	Flashback	8	Dicembre









INDICE 2015









SERVIZI	SEZIONE	PAG.	MESE
Jano Vittorio	Protagonisti	106	Febbraio
Lauda Niki, iridato nel 1975	La storia	90	Ottobre
Marzoni Flavio	Incontri ravvicinati	78	Gennaio
Pasolini Pier Paolo	La storia	104	Novembre
Romeo Nicola	Protagonisti	96	Giugno
GARE E RAID DEL PASSATO			
Circuito di Piacenza 1947	La storia	110	Aprile
I rally del 1975	La storia	100	Dicembre
Mille Miglia 1955	Anniversari	62	Maggio
GARE E RAID			
2° Memorial Mauro Pane	Eventi	102	Maggio
62ª Coppa Intereuropa	Eventi	92	Luglio
Alfa Revival Cup a Imola	Gareclassiche	106	Novembre
Asi Motoshow	Fatti & Persone - Eventi	14	Giugno
Coppa d'Oro delle Dolomiti	Gareclassiche	86	Settembre
Goodwood Festival of Speed	Grandi Eventi	82	Agosto
Gran Premio Nuvolari	Gareclassiche	114	Ottobre
Gran Premio Terre di Canossa	Eventi	106	Maggio
Le Mitiche Sport a Bassano	Eventi	106	Luglio
Mille Miglia	Grandi eventi	70	Giugno
Modena 100 Ore Classic	Eventi	108	Luglio
Monza Historic	Fatti & Persone - Eventi	16	Agosto
Passione Caracciola	Gareclassiche	102	Agosto
Passione Engadina	Gareclassiche	120	Ottobre
Raid dell'Etna	Gareclassiche	122	Novembre
Rally Legend	Gareclassiche	112	Novembre
Rallye Monte-Carlo Historique	Grandi eventi	100	Marzo
Sanremo Rally Storico	Eventi	104	Giugno
Stella Alpina	Gareclassiche	118	Agosto
Targa Floria Classica	Gareclassiche	118	Novembre

SERVIZI	SEZIONE	PAG.	MESE
Vernasca Silver Flag	Eventi	98	Luglio
Winter Marathon	Grandi eventi	88	Febbraio
Winterace	Eventi	104	Aprile
MANIFESTAZIONI			
21° International Meeting 2 CV Friends	Eventi	92	Settembre
60 anni di Autobianchi e 30 anni di Y10	Fatti & Persone - Anniversari	22	Novembre
85° Pininfarina - Concorso d'Eleganza e Gran Premio	Fatti & Persone	14	Luglio
Abarth Storiche	Fatti & Persone - Eventi	10	Dicembre
Amelia Island	Grandi eventi	114	Aprile
Asi Autoshow	Eventi	102	Novembre
Asi Show	Fatti & Persone - Eventi	12	Ottobre
Auto e Moto d'Epoca - Padova	Grandi eventi	90	Novembre
Automoto Collection - Novegro (MI)	Fatti & Persone - Eventi	24	Maggio
Automotoretrò - Torino	Grandi eventi	94	Marzo
Chantilly Art & Elegance	Grandi eventi	94	Ottobre
Concorso d'Eleganza di Villa d'Este	Grandi eventi	90	Giugno
Concorso Nazionale d'Eleganza per Automobili - Torino	Fatti & Persone - Eventi	24	Agosto
Goodwood Revival Meeting	Grandi eventi	100	Ottobre
International Mini Meeting	Eventi	112	Luglio
International Volkswagen Meeting	Eventi	108	Agosto
Milano Autoclassica	Grandi eventi	86	Aprile
Model Expo Italy - Verona	Fatti & Persone	26	Aprile
Modena Motor Gallery	Eventi	98	Novembre
Mostra-scambio di Novegro (MI) Fatti & Persone - Eventi		30	Dicembre
Mostra-scambio di Reggio Emilia	Fatti & Persone - Eventi	24	Maggio
Motor Show - Bologna 2014	Fatti & Persone	14	Gennaio
Pebble Beach	Grandi eventi	104	Ottobre

SERVIZI	SEZIONE	PAG.	MESE
Rétromobile - Parigi	Grandi eventi	86	Marzo
Techno Classica - Essen	Grandi eventi	80	Maggio
Trofeo Milano	Fatti & Persone - Eventi	22	Settembre
Verona Legend Cars	Eventi	78	Giugno
ASTE			
Amelia Island	Vendite all'asta	118	Aprile
Bonhams e Artcurial	Vendite all'asta	120	Agosto
Bonhams, Coys, RM & Sotheby's	Vendite all'asta	130	Ottobre
Bonhams, RM & Sotheby's, Pananti	Vendite all'asta	130	Novembre
Classic Car Auction Year Book 2014-15	Vendite all'asta	114	Dicembre
Collezione Baillon, Rétromobile	Vendite all'asta	120	Marzo
Goodwood Members' Meeting	Vendite all'asta	120	Maggio
Liquidato il super garage	Vendite all'asta	112	Giugno
Mercedes-Benz Museum	Vendite all'asta	116	Maggio
Monterey Car Week	Vendite all'asta	102	Settembre
Novità 2015	Vendite all'asta	104	Gennaio
Phoenix, Scottsdale e Las Vegas	Vendite all'asta	118	Febbraio
Villa Erba e Spa	Vendite all'asta	116	Luglio
MUSEI E COLLEZIONI			
Asta Bertone? Abbiamo fatto solo il nostro dovere	Fatti & Persone	14	Novembre
Biglietti da visita di Pepi Cereda	Collezioni	98	Aprile
Casa Flaminia	Collezioni	40	Gennaio
Collezione Baillon	Ritrovamenti	94	Febbraio
I caschi di Formula 1	Collezioni	94	Dicembre
Il "regno" di Franco Busi	I luoghi del culto	108	Ottobre
Massimo Viganò	Collezionisti	86	Maggio
Museo Bertone? Tutto o niente	Fatti & Persone	10	Agosto
Museo Storico Alfa Romeo	I luoghi del culto	88	Agosto
Old Cars Collection a Parma	Collezioni	42	Ottobre
The Mini Story	I luoghi del culto	88	Gennaio







Trilogia di mostri sacri
Bertone, Pininfarina e Giugiaro sono i tre grandi dello stile italiano a cui sono dedicati i fascicoli allegati ai numeri di febbraio, marzo e aprile. Nell'altra pagina, in alto, gli allegati Granturismo (luglio), Top50 (agosto), Affari&Mercato (ottobre) e Tempo (novembre).





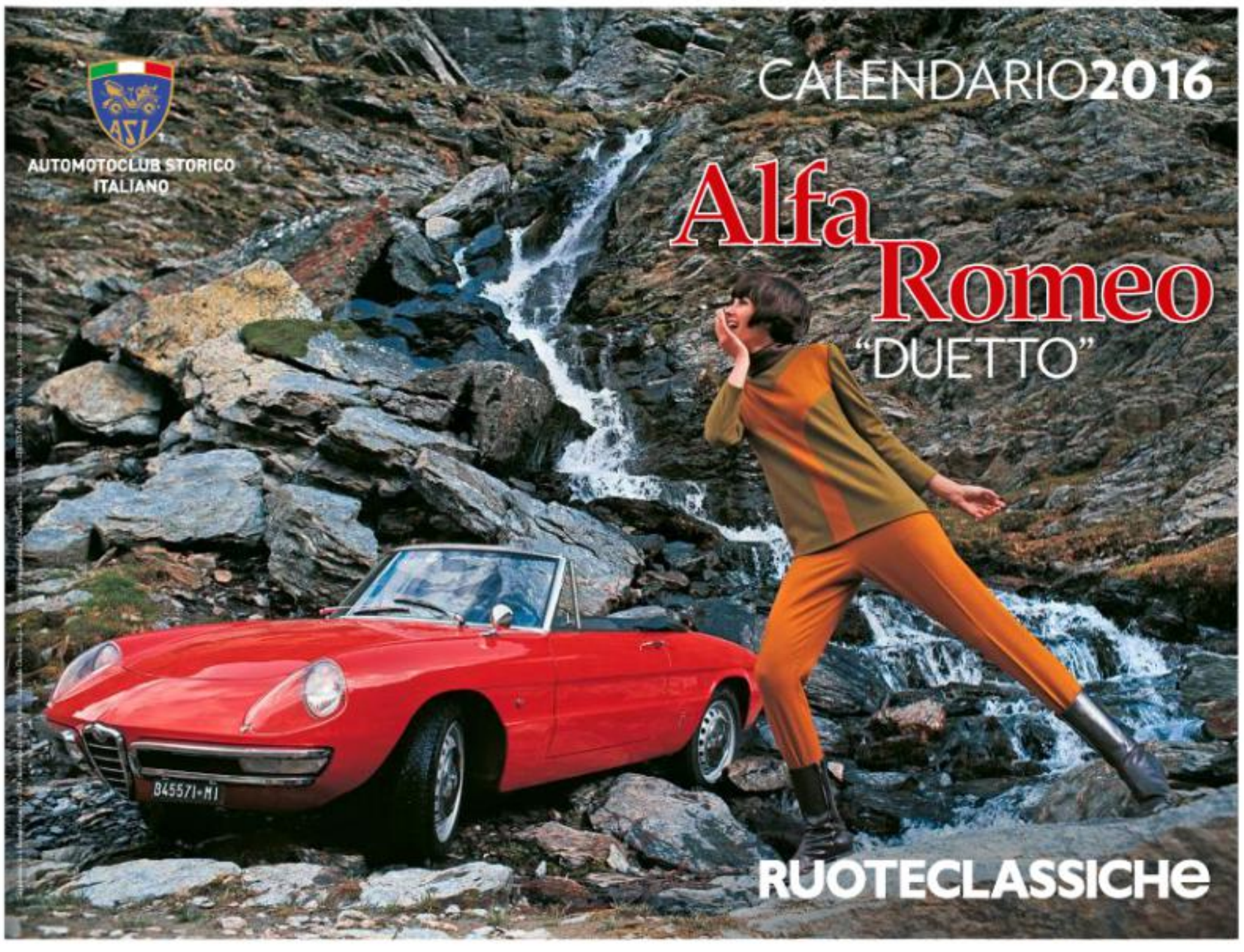


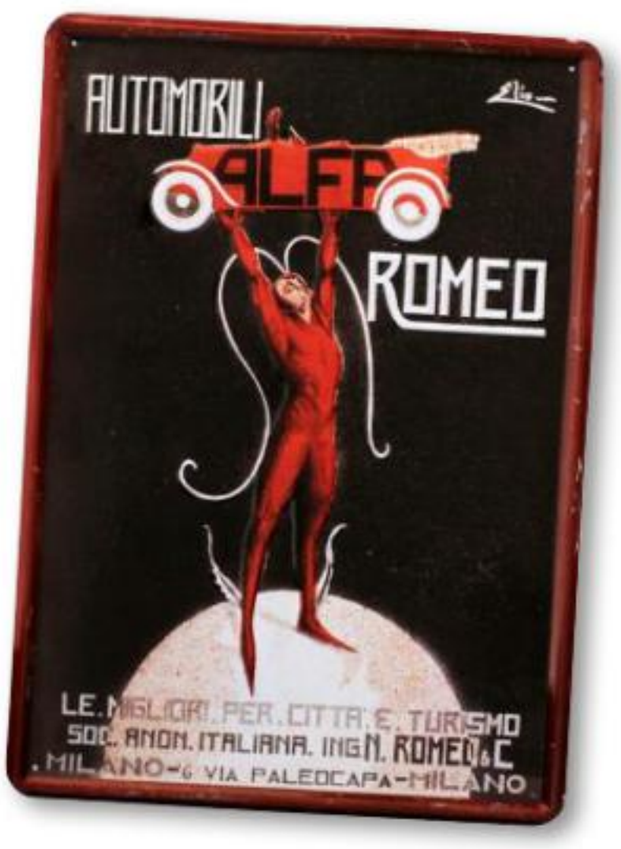


SERVIZI	SEZIONE	PAG.	MESE
SPECIALISTI			
Cicognani Andrea		92	Aprile
Ferraresi Interni Auto		112	Agosto
Patella Corrado e Guido		100	Febbraio
TECNICA			
Distribuzione desmodromica		86	Novembre
Sospensione MacPherson		86	Ottobre
Sterzo a cremagliera		90	Dicembre
FAI DA TE E CONSIGLI PRATICI			
Batterie		118	Marzo
Cromatura paraurti		88	Novembre
Filettatura a mano		88	Ottobre
Preparare l'auto per un concorso		112	Maggio
Restauro della pelle		92	Dicembre
Restauro fanali		116	Febbraio
Riproduzione radiatori		98	Settembre
Sverniciatura ad acqua		114	Luglio

SERVIZI	SEZIONE	PAG.	MESE
RUOTINE CLASSICHE			
CMC - Alfa Romeo 6C 1750 GS 1930		23	Novembre
DeLorean DMC-12 di "Ritorno al futuro"		20	Ottobre
Fiat 600		20	Marzo
La Policar torna in pista		24	Luglio
Land Rover - Fuoristrada da vetrinetta		28	Maggio
Le Alfa Romeo di Marco Rigoni		110	Febbraio
Lego Mini Cooper		104	Marzo
Sportive anni Settanta... in resina		20	Settembre
VARIE			
1955, annus horribilis	Flashback	6	Maggio
50 anni fa: Audi, l'auto senza nome	Flashback	8	Settembre
Aci-Asi: nessuna guerra, però...	Fatt & Persone - Burocrazia	10	Ottobre
Ai box a passo di lumaca	Flashback	6	Aprile
Berline Fiat anni 60 e 70	Il polso del mercato	126	Dicembre
Bollopoly, Regioni in ordine sparso	Fatti & Persone	24	Febbraio
Cabriolet, Touring e soprattutto "iS"	Il polso del mercato	123	Giugno
Car Shoe	La storia	100	Settembre
Concentrato di tecnologia	Il polso del mercato	131	Maggio

SERVIZI	SEZIONE	PAG.	MESE
Concessionaria "Iveco Speciale"	Ritrovamenti	76	Aprile
Fiat 509 A (1926)	Veicoli ferroviari	84	Febbraio
Fotogrammi di Dolce Vita	Flashback	8	Febbraio
Gli anni col "cinque"	Anniversari	96	Gennaio
Il fascino della maturità	Il polso del mercato	133	Marzo
Il tempio Porsche Classic	Fatti & Persone	8	Aprile
Italia superstar	Il polso del mercato	134	Ottobre
La "Brava" famiglia e l'Alfa "by Fiat"	Mercato - Annata 1995	111	Gennaio
La notte del ghost driver	Flashback	6	Giugno
La webserie Bull&Bulloni	Fatti & Persone	8	Ottobre
Legge di stabilità, rush con rebus finale	Fatti & Persone	8	Gennaio
Maserati	Il polso del mercato	117	Settembre
Milano, Polo Nord	Flashback	6	Gennaio
Per duri e puri	Il polso del mercato	134	Novembre
Puntare sulla prima serie	Il polso del mercato	131	Luglio
Quel giorno in Sudafrica	Flashback	6	Marzo
Tecnica e classe dell'Aurelia a un terzo del prezzo	Il polso del mercato	131	Aprile
Vintage Tour	Vivere con la storica	114	Marzo
Yougtimer nel mirino	Mercato	110	Marzo
Youngtimer e polizze assicurative	Assicurazioni	92	Gennaio





Un anno in compagnia
Appuntamento ormai irrinunciabile quello con il calendario allegato al numero di dicembre: quello del 2016 è dedicato all'Alfa Romeo "Duetto", che compie 50 anni. Sopra, la targa metallica raffigurante un'antica pubblicità Alfa Romeo, allegata al numero di giugno.

RUOTECLASSICHE

DIGITAL EDITION



Leggi **Ruoteclassiche**
ovunque tu sia

Disponibile su App Store

ANDROID APP ON Google play

ruoteclassiche.quattroruote.it/digitaledition/

VENDO&COMPRO SCHEDA PER ANNUNCI DI COMPRAVENDITA

Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da *

COMPILARE PER PRIVATI

RUOTECLASSICHE

*

☐ VENDO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
☐ COMPRO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
SUPPLEMENTI	☐ Aggiunta Modulo 2 **+ Euro 5,00**	☐ Aggiunta Fondo colore **+ Euro 5,00**	☐ Aggiunta Fotografia **+ Euro 10,00**
	☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) **Euro 50,00**		

MARCA* MODELLO*

ANNO* COLORE*

VISIBILE A* TELEFONO* PREZZO*

MODULO 2 Aggiunta a pagamento — GRATUITO

DESCRIZIONE*

COMPILARE PER COMMERCIANTI

A pagamento: Modulo 1 **Euro 10,00**

*

☐ VENDO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
☐ COMPRO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
SUPPLEMENTI	☐ Aggiunta Modulo 2 **+ Euro 10,00**	☐ Aggiunta Fondo colore **+ Euro 10,00**	☐ Aggiunta Fotografia **+ Euro 20,00**
	☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) **Euro 100,00**		

MARCA* MODELLO*

ANNO* COLORE*

VISIBILE A* TELEFONO* PREZZO*

MODULO 2 — MODULO 1

DESCRIZIONE*

Inserzionista Città

Indirizzo Telefono

TOTALE IMPORTO INSERZIONE
EURO

MODALITÀ DI PAGAMENTO

☐ Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.P.A.
Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.P.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)

☐ Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito: ☐ American Express ☐ BankAmericard ☐ Visa - Carta Sì ☐ Diners

Firma N° Scad.

- Gli annunci con fotografia o fondo colore e quelli dei commercianti (a pagamento) **hanno la precedenza.**
- Gli annunci degli operatori commerciali, **tutti a pagamento,** sono contraddistinti dal quadratino in rosso.
- I privati hanno diritto a **un'inserzione gratuita** (modulo 1 da 90 battute). A pagamento: il modulo 2 (218 battute), la foto, il fondo colore, le grandi occasioni (comprensive di foto e fondo colore).
- Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante **una sola vettura o moto**. In caso di inserzioni multiple pubblicheremo solo la prima riportata dal tagliando.
- I tagliandi dovranno essere compilati in ogni loro voce, a macchina o in stampatello. I testi dovranno **rispettare il numero di battute del modulo scelto, compresi gli spazi tra una parola e l'altra**.
- I tagliandi, anche fotocopiati, dovranno pervenire in redazione **entro il giorno 25 del mese precedente l'uscita in edicola**. Ad esempio, gli annunci del mese di aprile (in edicola a inizio mese) dovranno pervenire alla redazione entro il 25 febbraio. **Fanno eccezione gli annunci per febbraio e settembre: per febbraio, entro il 15 dicembre; per settembre, entro il 15 luglio**. I tagliandi pervenuti dopo tale data verranno pubblicati sui numeri successivi compatibilmente con le esigenze di spazio. **Non si accettano inserzioni a mezzo fax oppure e-mail**.
- Le fotografie inviate **non saranno restituite**. È necessario inviare **nuovamente** la foto in caso di ripetizione dell'annuncio.
- **Non saranno pubblicati** gli annunci il cui contenuto non riguardi la materia e lo spirito della rivista.
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti **vetture prodotte fino al 1996**, oppure **modelli di interesse collezionistico fino al 2005**, cioè quelli riportati nelle nostre quotazioni.
- **Non saranno pubblicati** annunci compilati su moduli o altri elementi diversi dal nostro tagliando originale.
- Il tagliando va indirizzato a:
EDITORIALE DOMUS
UFFICIO PUBBLICITÀ
VIA G. MAZZOCCHI, 1/3
20089 ROZZANO (MI).

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, la informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazione e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI), telefono 02/824721.

ATTENZIONE: La presenza sulle pagine di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.



Trasporti veloci
La nuova versione station wagon della Mini è cresciuta: ora raggiunge i 4253 mm di lunghezza ed è spinta da un due litri sovralimentato che eroga 192 CV.

FOTO DI DANIELE RUSSO

Mini Clubman Cooper S

Sportiva travestita da familiare, con una ricca dotazione di optional sfiora i 40.000 euro



Le porte ad armadio per accedere al vano bagagli sono, insieme alla fisionomia del muso, il tratto più legato alle lontane origini della nuova Mini Clubman. Per il resto, è logico, la versione a cinque (o sei?) porte della Mini by BMW ha ben poco a che spartire con la piccola station britannica prodotta da Austin e Morris e, in seguito, anche dall'italica Innocenti. Intanto perché piccola non è, né per misure né per motorizzazione. Poi perché si è trasformata in una sorta di ammiraglia sbarazzina per chi vuole dare di sé un'immagine giovane senza rinunciare ai mille accessori e gadget offerti dalle vere top car, BMW in testa, tanto per restare in famiglia. L'equipaggiamento e i materiali dell'interno, infatti, sono adatti anche ai palati più difficili. La Clubman non si sceglie, in ogni caso, per caricare colli ingombranti, perché le dimensioni generose privilegiano l'abitacolo, dove si può viaggiare in quattro ma con pochi bagagli appresso. Il motore 2000 turbo spinge forte grazie ai suoi 192 cavalli ed è particolarmente coinvolgente, anche quanto a sound, utilizzando il settaggio Sport. D'altronde, se non vi interessano le sensazioni sportive, perché mai avete comprato una versione Cooper S? Questa è la più cattiva della gamma e raggiunge i 100 da fermo in 7,1 secondi; poi, può progredire fino a toccare i 228 orari. Ce n'è abbastanza per togliersi più di una soddisfazione. E con quel nome e quelle forme evocative, secondo noi può entrare a pieno diritto nel garage di un vero appassionato.

Fulvio Zucco





Una vera premium
L'interno della Clubman (a destra) è ricco e gradevole, con l'oblò al centro che ospita il navigatore. In alto, le nuove luci posteriori a sviluppo orizzontale.

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, trasversale 4 cilindri in linea Cilindrata 1998 cm³ Potenza 192 CV a 5000 giri/min Coppia 280 Nm a 1250 giri/min.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio automatico a 8 rapporti.
Dimensioni e peso	Lungh. 4253 mm - Largh. 1800 mm Altezza 1441 mm Peso in ordine di marcia 1465 kg.
Prestazioni	Velocità 228 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 7,1 secondi Consumo medio 5,8 l/100 km.

KIDSTON

JOIN US BEHIND THE SCENES ON FACEBOOK

LE AUTOMOBILI PIÙ STRAORDINARIE AL MONDO



Illustrata **1964 ASTON MARTIN DB5 (restauro integrale con diverse migliorie)**

PORTFOLIO CLIENTI

1935 Fiat 508S Balilla Spyder Sport *Coppa d'Oro* • 1938 Lagonda V12 Cabriolet
1949 Maserati A6 1500 Pinin Farina Berlinetta • 1954 Bentley R-Type Continental Fastback (guida a sinistra, manuale)
1966 Maserati Mistral Spyder • 1971 Ferrari 246GT Dino • 1992 Bentley Continental IV Convertibile
2004 Ferrari Enzo (350km da nuova) • 2008 Bugatti Veyron • 2009 Alfa Romeo 8C Competizione (350 miglia da nuova)
2011 Aston Martin One-77 (514km da nuova) • 2012 Aston Martin V12 Zagato (299km da nuova)
Alcune delle auto attualmente disponibili non sono state incluse in questa lista per rispettare la privacy dei clienti

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

Ad/One



MILANO AUTOCLASSICA

Fiera Milano Rho

18 / 19 / 20 Marzo 2016

50.000 M² DI AUTO E MOTO, GARE, EVENTI SPECIALI.



CASE AUTOMOBILISTICHE, COMMERCIANTI E RESTAURATORI

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



RICAMBI E ACCESSORI

In un ampio spazio dedicato saranno a disposizione di amatori e appassionati i ricambi originali più ricercati e interessanti.



CLASSIC CIRCUIT ARENA

Le mitiche vetture da Gran Turismo, le storiche da pista e Rally, le Formule storiche, si sfideranno in gare appassionanti in programma al Classic Circuit di Milano AutoClassica.



MERCATO DEI PRIVATI CON AUTO IN VENDITA

Un ampio e variegato assortimento di auto d'epoca messe in vendita direttamente dai privati.

WWW.MILANOAUTOCLASSICA.COM

Segreteria organizzativa: EMAC / Tel +39 0572 91.04.74 / e-mail: info@milanoautoclassica.com - Ricambistica: marcelloeventi srl - Pellegrini Classic Solutions / Tel. +39 0425.074089 / e-mail: info@marcelloeventi.it

La Direzione della mostra si riserva di apportare modifiche al programma