

RUOTECLASSICHE

GARE CLASSICHE LA CRONACA DELLA NOSTRA WINTER MARATHON • ALPINE DALLE ORIGINI AL RITORNO SUL MERCATO

40 ANNI DI VOLKSWAGEN

GOLF GTI

TRE LETTERE CHE
HANNO FATTO STORIA

ruoteclassiche.it



PEZZI UNICI

PININFARINA MODULO

IL GIOIELLO SU BASE FERRARI "SMONTATO"
E PRONTO PER UNA SECONDA VITA

LE AUTO DEL MESE

FIAT 1500 A TOURING
VANDEN PLAS PRINCESS 1100
LANCIA STRATOS HF
MASERATI 4.24V

INCONTRI RAVVICINATI

HOBBY, LAVORO, PASSIONE:
20 GIOVANISSIMI "UNDER 30"
CI RACCONTANO IL GRANDE
AMORE PER L'AUTO STORICA



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



Appello ai giovani

Mi scrive Paolo, in un'appassionata email che riporto quasi integralmente, facendone un appello a voi lettori: "Vorrei portare alla sua attenzione un fatto molto importante: non può esserci una vera salvaguardia del prezioso patrimonio delle auto storiche senza un'adeguata e costante cura. Periodiche manutenzioni e riparazioni permettono di preservare nel tempo opere d'arte e monumenti e lo stesso vale per le nostre belle auto. Il problema è che mentre per monumenti e opere d'arte esiste la possibilità di tramandare la conoscenza e l'esperienza da una generazione all'altra, nel campo delle auto d'epoca si assiste a una lenta sparizione dei vecchi, esperti e appassionati meccanici per vari problemi legati all'età, a una forma fisica compromessa o al desiderio di godersi la pensione. Ebbene, questi preziosi specialisti, incluso quello da cui mi faccio seguire attualmente, non possono o non vogliono assumere ragazzi 'a bottega' per insegnar loro l'arte della riparazione e della manutenzione delle nostre care vecchiette, soprattutto a causa di problemi legislativi e di costo. Il risultato è un futuro incerto o basato so-

lo sui quei pochi rimasti che, ben consci della legge della domanda e dell'offerta, faranno pagare esageratamente i loro interventi. Sarebbe una gran bella cosa se Ruoteclassiche, in collaborazione con i club sparsi in tutta Italia, si facesse promotore di una sorta di scuola di avviamento professionale per tutti i giovani che desiderassero entrare a far parte di questo mondo, garantendo così la continuità di un servizio del quale non possiamo fare a meno. Il mio meccanico, per esempio, sarebbe ben lieto di lasciare la sua piccola officina in gestione a un ragazzo da lui formato e ormai pronto a operare da solo. Come il mio, chissà quanti altri ce ne sono in Italia... Pensa che sarebbe possibile?"

Lascio aperta a voi una risposta e i commenti: se troveremo terreno fertile, saremo lieti di supportare un'iniziativa come questa. Intanto a pag. 82 leggete le storie di una ventina di giovanissimi "under 30" che della loro enorme passione per l'auto d'epoca hanno fatto un hobby, una professione, una ragione di vita. Testimoni, dunque, di un cambiamento generazionale già parzialmente in atto. Scrivetemi il vostro pensiero alla email direzione@ruoteclassiche.it con oggetto "Appello ai giovani".

David Giudici
@davgiud



facebook.com/RuoteclassicheIT



instagram.com/ruoteclassiche/



twitter.com/ruoteclassiche/



DA NON PERDERE

66 NATE PER CORRERE I SEGRETI DIETRO IL GRANDE MITO

Negli anni 70 è stata protagonista della scena rallistica internazionale. La Lancia Stratos, però, è riuscita ad affermarsi anche nella velocità. Abbiamo portato in pista due Gruppo 4.

82 INCONTRI RAVVICINATI LA MEGLIO GIOVENTÙ

Abbiamo trovato una ventina di giovani under 30, animati dal sacro fuoco per le auto storiche; c'è chi ne ha fatto un hobby e chi un vero e proprio lavoro.

102 GARECLASSICHE A TUTTA BIRRA CON LA BALILLA

È il primo evento dell'anno, quello che decreta il via della stagione regolaristica: 410 chilometri, 55 prove a cronometro, 118 equipaggi partenti. Ruoteclassiche c'era...

IL MONDO DI RUOTECCLASSICHE

"I CAPOLAVORI DELLO STILE" SBARCANO IN EDICOLA



CON LA RIVISTA QUESTO MESE

È dedicata all'atelier milanese Touring la prima delle tre nuove uscite de "I capolavori dello stile": 112 pagine, riccamente illustrate, a 4,40 euro in più rispetto a al prezzo della sola rivista.



A MARZO NUOVA USCITA

Il secondo volume de "I capolavori dello stile" sarà appannaggio della carrozzeria Zagato. Lo troverete, con Ruoteclassiche, a partire dai primi di marzo, al prezzo complessivo di 9,90 euro.



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.

A AUTOMOBILI

REGINE DEL PASSATO

36 Fiat 1500 A Touring 1938

IMPRESSIONI

42 Vanden Plas Princess 1100 MK II 1967

60 Maserati 4.24V 1991

PROTAGONISTE

46 Volkswagen Golf GTI 1977

GUIDA ALL'ACQUISTO

52 Volkswagen Golf GTI 1976-83

VITA DI CLUB

54 Volkswagen Golf GTI 1976-83

NATE PER CORRERE

66 Lancia Stratos 1975-76

CLASSICHE DOMANI

162 Mazda MX-5 2.0

S STORIA E COSTUME

RESTAURI

76 Pininfarina Modulo 1970

INCONTRI RAVVICINATI

82 Il futuro del collezionismo

LA STORIA

92 Dalle origini al ritorno di Alpine

COLLEZIONISTI

96 Jan de Reu

GARE CLASSICHE

102 Winter Marathon



36



60



82



66

M MERCATO

VENDITE ALL'ASTA

110 RM Sotheby's - Automobilia

IL POLSO DEL MERCATO

114 Fiat 124 Sport Spider

QUOTAZIONI

116 Dieci gradi di valore

139 I prezzi dei veicoli industriali e commerciali

140 I prezzi delle auto americane

VENDO&COMPRO

142 Un ponte fra la domanda e l'offerta



R RUBRICHE

3 Editoriale Appello ai giovani

6 Flashback Maria Teresa De Filippis, un destino da prima donna

8 Fatti e persone

Automotoretrò, Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, Quattroruote 60 anni fa, Milano AutoClassica, Pechino-Parigi, Libri, Bilancio aste 2015

30 Posta

32 Photobox

108 Ci vediamo al club



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 Prosdoci

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.

DIREZIONE PUBBLICITÀ

Massimo Bergia Zina

RESPONSABILE DI TESTATA

Marco Niero

Segreteria Pubblicità

pubblicita@edidomus.it

tel. 02 82472253, fax 02 82472385

AGENTI PER L'ITALIA

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

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

tel. 011 3997851, fax 011 3997714.

Liguria: Comunicare di Alessandro Monti,

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

monticomunicare@libero.it, tel. 010 218783.

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

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

37138 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004

Emilia Romagna: Massimo Venti Pubblicità, via San Pier

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

tel. 051 544145 fax 051 7456932.

Toscana, Marche e Umbria: LP Communication,

via San Marcellino 13, 50126 Firenze,

tel. 055 6800508 fax 055 6814225.

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

00152 Roma, tel. 06 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: ufabbonamenti@edidomus.it

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

contributo spese spedizione).

Modalità di pagamento:

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

Assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA

Versamento sul c/c postale n. 55953202 intestato

a Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti,

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

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

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

subscriptions@edidomus.it

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

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

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

3) Oceania € 157,00.

Payment method:

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

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

20084 Corsico (MI), IBAN IT261.03069.33034,

100000002749, Swift Code BCITITMM.

Periodico mensile

Febbraio 2016

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

Pino Allievi, Roberto Bruciamonti,
Anna Cambiagli, Roberto Chiodi,
Laura Confalonieri, Massimo Delbò,
Gaetano Derosa, Marco Di Pietro,
Gennaro Forgione, Giuseppe Frustaci,
Flavio Manzoni, Paolo Mazzetti,
Arturo Merzario, Gilberto Milano, Leo Pittoni,
Gianfranco Ricci, Emanuele Sanfront,
Maurizio Schifano, Silvio Jr Suppa,
Alessio Viola

FOTOGRAFIE

Archivio Pittoni, Archivio Quattroruote,
Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Barteletti,
Alessandro Bianchi, Paolo Carlini,
Dirk De Jager, Alessandra Leocata,
Luci e Immagini, Pierpaolo Romano,
Massimiliano Serra, Gianfranco Stallone,
Daniele Tenconi
Copertina: Paolo Carlini

DISEGNI

Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche.

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

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

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

E-mail: responsabile@edidomus.it.

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, CartaSi, Diners, Visa)

Versamento sul c/c postale n. 668202 intestato

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

20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri

di RUOTECLASSICHE desiderati.

Si prega di accettarsi 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 IT261.03069.33034,

100000002749, Swift Code BCITITMM.

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

abbonamenti e vendite è completamente gestito da

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: responsabile@edidomus.it.

PER L'ITALIA

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

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

telefax 02 66030320.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

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

Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)

Tel. 02 5753911 - Fax 02 57512606

Fotolito: AG Media

Via Ludovico D'Aragona, 11 - 20132 Milano

Stampa: Rotolito Lombarda S.p.A.

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

Copyright 2016 - Editoriale Domus S.p.A. Milano.

È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto

della pubblicazione senza autorizzazione dell'editore.

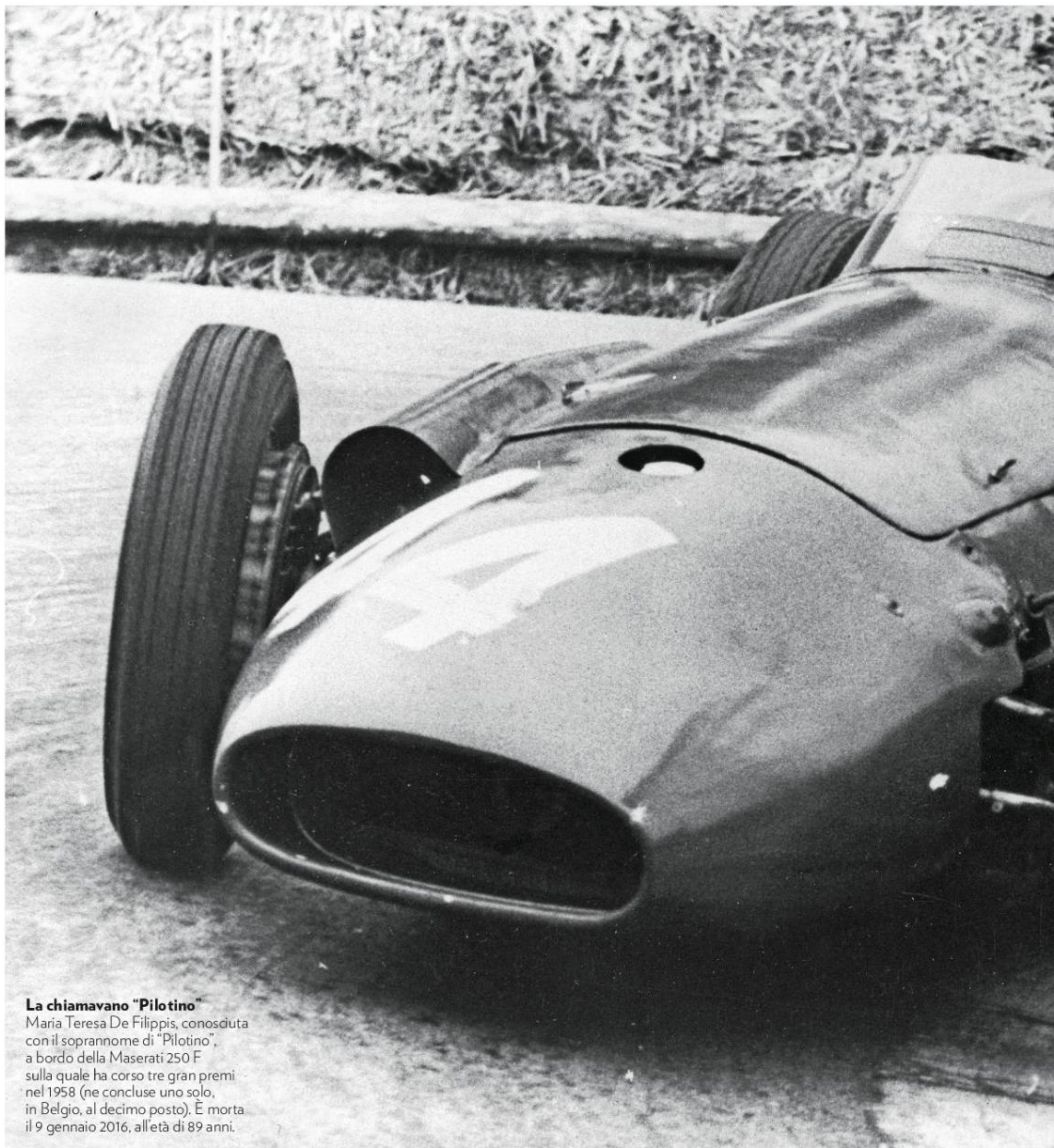
Registrazione del Tribunale di Milano n. 709 del 26/10/1987.

FEBBRAIO 2016 **RUOTECLASSICHE** 5



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





La chiamavano "Pilotino"

Maria Teresa De Filippis, conosciuta con il soprannome di "Pilotino", a bordo della Maserati 250 F sulla quale ha corso tre gran premi nel 1958 (ne concluse uno solo, in Belgio, al decimo posto). È morta il 9 gennaio 2016, all'età di 89 anni.

Un destino da prima donna

...in Formula 1, ovvio. Ma anche una verve che la fece benvolere in tutto l'ambiente delle corse



A

vevo incrociato Stirling Moss in un negozio di scarpe a Melbourne, durante le giornate di un gran premio. Stava scegliendo delle comode sneakers. Una volta

usciti, mi aveva chiesto di Munaron e Valenzano, amici di un tempo. E tra un discorso e l'altro ero stato poi io a domandargli qualcosa di Maria Teresa De Filippis, la cui audacia alla guida di una Maserati 250 F mi aveva sempre affascinato. "Era brava, s'impegnava come una matta, era simpatica", era stato il suo commento.

Che fosse simpatica l'ho poi constatato in tanti anni di incontri qua e là fra gran premi e rievocazioni, ricordi, sempre accompagnata dal "divino" Theo. Lui austriaco austero e un po' rigido, sposato dopo aver lasciato le corse, lei brillante e disinvolta, un bellissimo mix che ha funzionato per una vita.

Da dove avesse tratto quell'elettricità che la faceva subito notare è facile scavarlo: dal padre che aveva distribuito con la sua società privata la corrente in mezza Campania. Una famiglia agiata, di mondo, con Maria Teresa che aveva cominciato a guidare a 16 anni e a correre poco dopo mostrando un'abilità insolita, tanto da piazzarsi prima di classe al debutto nella salita di Cava dei Tirreni, su Topolino. Poi tante stagioni felici con le ruote coperte sino al salto, nel 1958, nelle monoposto con la Maserati 250 F sulla quale Fangio era stato campione del mondo l'anno prima. Un impegno forsennato a domare i cavalli sino al debutto in Belgio, decima, prima donna di sempre in F1. Tre gran premi iridati, altre gare non titolate come il G.P. di Siracusa dove giunse quinta. "Devi essere più calma, rischiare di meno", le diceva Fangio che lei aveva trascinato in un indimenticabile ballo durante una premiazione in Portogallo. Chi le aveva dato veri consigli di guida era stato Luigi Musso, suo flirt giovanile.

Mai sopra le righe, a suo agio tra campioni, regnanti, playboy e gente qualsiasi, Maria Teresa aveva portato nell'ambiente un soffio di allegria e di vita che avvolgeva tutti: non era poco, in momenti in cui le corse erano uno scenario inebriante ma anche intriso di tocchi drammatici e di morti, che magari era meglio dimenticare in fretta per non doversi fermare.

Pino Allievi

AUTOMOTORETRÒ, 12 - 14 FEBBRAIO

Un Salone tra anniversari e ricordi

Alla kermesse torinese si svolgerà anche il secondo atto della nostra iniziativa "Amarcord Topolino": le foto e le storie migliori saranno esposte allo stand di Ruoteclassiche



Due e quattro ruote

La locandina dell'edizione 2016 - la 34ª della sua storia - sottolinea la doppia anima della fiera: a due e quattro ruote.

Una settimana dopo Retromobile (Parigi, 3-7 febbraio), anche l'Italia aprirà la stagione dei grandi eventi fieristici, che si chiuderà dal 3 all'11 dicembre con il ritorno del Motorshow a Bologna. Come ogni anno il primo colpo lo batterà Automotoretrò di Torino, giunto quest'anno alla sua 34ª edizione, ancora una volta affiancato da Automotoracing. Saranno tre giorni, dal 12 al 14 febbraio, interamente dedicati alle due e alle quattro ruote d'epoca, con oltre 100.000 metri quadri di spazio espositivo e

almeno un 50% in più di moto rispetto all'edizione 2015 (16 gli stand interamente dedicati a loro, con la presenza di marchi come Aprilia, BMW, Ducati, Gilera, Moto Guzzi, MV Agusta, Norton, Maico, Royal Enfield e Triumph). Ma il vero e proprio fiore all'occhiello della kermesse di quest'anno sarà l'esposizione di una decina di prototipi appartenenti alla collezione Bertone; saranno in mostra per la prima volta al grande pubblico dopo l'acquisizione da parte dell'Asi, lo scorso 28 settembre, per quasi 3,5 milioni di euro. Altra

novità di rilievo sarà, all'esterno dell'Orval, la spettacolare gara a eliminazione del Master Città di Torino, dedicata ad alcune icone dei rally anni Settanta e Ottanta. Nello stand Ford ci sarà la presentazione ufficiale della nuovissima Ford Mondeo Vignale, che celebrerà l'omonima carrozzeria, fondata nel 1946 da Alfredo Vignale. Gli anniversari tondi che saranno festeggiati ad Automotoretrò saranno in realtà diversi: dai cinquant'anni della Lamborghini Miura e dell'Alfa Romeo Duetto ai settanta della Vespa. www.automotoretro.it

Dall'album di famiglia

Saranno le foto dei nostri lettori a tenere vivo il ricordo della mitica Topolino, nel suo ottantesimo anniversario.



LA LUNGA RINCORSA VERSO LING80

Un capitolo a parte meritano però gli ottant'anni della Topolino, per i quali Ruoteclassiche è scesa in campo, insieme con gli organizzatori di Ling80, con l'iniziativa "RCL Amarcord Topolino" i cui termini sono scaduti qualche giorno fa, il 31 gennaio. Nel nostro stand ad Automotoretrò saranno presentati i testi e le immagini migliori dei lettori, chiamati a commentare in meno di 2000 battute (più o meno una pagina dattiloscritta) la foto in bianco e nero di una Topolino scovata nell'album di famiglia. Gli abbinamenti che, a insindacabile giudizio della redazione, risulteranno i più meritevoli

saranno pubblicati nei prossimi mesi sul sito di Ruoteclassiche e il migliore sulla rivista. Dal 16 al 19 giugno, a Torino, andrà in scena Ling80, la più grande reunion di Topolino mai organizzata (sono attese almeno 250 vetture provenienti da una quindicina di Paesi). Saranno quattro giorni all'insegna del ricordo, nella culla dove la minuscola Fiat 500 nacque nel lontano 1936, e dove sono in programma spettacoli, feste a tema, incontri culturali e suggestivi percorsi tra i luoghi simbolo della Torino motoristica. Vi daremo i dettagli più avanti, invitandovi però fin da subito a venirci a trovare nel nostro stand ad Automotoretrò, allestito per l'occasione con le foto (e le "storie") delle Topolino dei lettori.

↓ CORSI DI RUOTECCLASSICHE E FEDERPERITI

VALUTARE LA STORICA

Al via la collaborazione tra Ruoteclassiche, Quattroruote Professional e Federperiti che porterà a una nuova valutazione delle auto d'epoca. L'ambizioso progetto, che verrà presentato nel corso di Automotoretrò

a Torino, mira a creare veri esperti qualificati che possano valutare in maniera corretta sia l'importanza storica sia il valore economico del veicolo, mettendoli in condizione di stilare una perizia completa. I trenta candidati certificati da Ruoteclassiche e Federperiti che durante il 2015 hanno partecipato al corso di valutazione del corretto restauro, a marzo potranno sostenere l'esame per diventare dunque "periti di auto da collezione". La perizia vedrà alla fine certificato un valore economico stabilito e valido per due anni, che sarà avallato da una specifica commissione tecnica di valutazione delle perizie, composta da esperti: Gaetano Derosa (Ruoteclassiche), Massimo Condolo (Federperiti) e Marco Di Pietro (per entrambe le parti).



DAL 3 AL 7 FEBBRAIO

Retromobile, Parigi è sempre Parigi

Se fosse un ristorante, la guida Michelin direbbe che "Vale il viaggio". Invece è una fiera, ma il giudizio non cambia: Retromobile da 41 anni è un appuntamento a tre stelle nel settore delle auto storiche. Il primo rendez-vous stellato dell'anno. Una fama guadagnata sul campo che sembra non risentire dell'età, grazie soprattutto a una formula che nessuno ha saputo rendere così efficace come in questa kermesse. Merito, in particolare, di un'esposizione di auto di prestigio come raramente si può ammirare persino in un museo specializzato: circa 500 modelli selezionatissimi che ogni anno creano un evento esclusivo al quale accorrono non

meno di 120.000 persone. Questo perché molte delle vetture esposte appartengono ad alcune delle più importanti collezioni del mondo, generalmente non accessibili al pubblico. Tra le più rare: una Bugatti Type 59 Grand Prix del 1934 ex ufficiale; una Mercedes 680 S Saoutchik del 1928; la Jaguar XKSS del 1957 di Steve McQueen e una Aston Martin DB3 S barchetta di Frank Feeley del 1955. E ancora: una selezione di vetture provenienti dai musei ufficiali Renault, Peugeot, Citroën-DS, Jaguar, Land Rover, Maserati, Mercedes, Honda e Porsche (che esporrà l'unica 718 W-RS Spyder, del 1961). Imperdibili anche l'esposizione



di vetture "romboidali", tra le quali la Pininfarina X del 1960 e l'Automobile del 1968; una rassegna di auto con più di 100 anni e ancora viaggianti, come la Fiat S76 de record del 1911 (28.353 cm³, 290 CV); la mostra

fotografica di Jacques Henri Lartigue e la retrospettiva su Philippe Charbonneaux, uno degli stilisti dell'auto francesi più creativi e visionari. I cancelli aprono mercoledì 3 febbraio e chiudono domenica 7.

G.M.

CON RUOTECLASSICHE DI MARZO

Dopo Touring, ecco Zagato

La Zagato, alla quale è dedicato il secondo volume di quest'anno de "I capolavori dello stile" (112 pagine, in edicola a marzo a 4,40 euro in più rispetto al prezzo della sola rivista) è una delle carrozzerie italiane più longeve. Ha contrassegnato quasi per intero la storia dell'automobile di casa nostra, dal 1919 fino praticamente ai nostri giorni, dispiegandosi attraverso una sequenza di momenti significativi che non solo hanno caratterizzato l'evoluzione del design, ma anche l'avventurosa conduzione di un'impresa sottoposta lungamente ad alterne vicende gestionali. Forte delle esperienze giovanili maturate

nella costruzione aeronautica, Ugo Zagato si cimentò nell'allestimento di carrozzerie leggere, specializzandosi fin dalle prime battute in quelle a carattere sportivo e coraiolo. L'agilità e l'eleganza delle sue creazioni trovò connubio perfetto nella meccanica d'avanguardia delle Alfa Romeo costruite dalla fine degli anni 20 fino agli ultimi anni 30. Nel secondo dopoguerra l'attività di Zagato si sviluppò con carrozzerie di grande originalità, come la formula fortunata della berlina Panoramica, che ospitò la meccanica della Fiat Topolino, della Maserati 1500 e della Ferrari 166 MM. Seguì la stagione della Fiat 8V, che consacrò sul piano

progettuale un'auto misconosciuta dai più e valorizzata invece da Elio, figlio di Ugo, che al volante di quella macchina colse molte affermazioni sportive. La matrice di quelle berline trovò poi massima espressione nelle Fiat-Abarth 750 bialbero e 1000, che dominarono in tutta Europa le competizioni e che valsero a Zagato il prestigioso premio Compasso d'Oro riconosciutogli nel 1960 dall'Associazione per il Disegno Industriale. Incessante promotore di nuove iniziative, egli profuse energie

sempre fresche nell'aerodinamica e gettò il guanto di sfida negli anni 60 con le Giulietta SZ a coda tronca, seguite dalla Giulia TZ e dalla TZ2, tutte macchine dotate di eccezionali prestazioni in gara. Fu forse quella l'ultima avventura che gli diede grande fama internazionale.



LEGENDS APP DI MERCEDES

IL CAR SHARING CON LE CLASSICHE

Chi ha provato almeno una volta a utilizzare il car sharing sa quanto sia facile la condivisione di un'auto: si scarica un'app, si seleziona l'auto disponibile più vicina e via. Una volta terminato il noleggio la si abbandona dove capita e non ci sono altre incombenze. I vantaggi sono enormi: niente rate da sborsare, niente problemi di manutenzione, di assicurazione, di benzina, di parcheggio. Si paga solo un tot al minuto e poi si è liberi da impegni. Dopo aver introdotto per prima in Europa il car sharing con la società Car2go (utilizza le Smart), la Daimler ha sviluppato qualcosa di simile anche per le auto d'epoca. Mercedes prevalentemente, ma non solo: la flotta di 34 auto storiche disponibili comprende anche modelli di altre marche, come Porsche 911 o Ford Mustang. Non è ancora un sistema così sofisticato come Car2go (per ora le auto si vanno a prendere e si riconsegnano in un solo luogo: il bellissimo Legends Classic Car Club di Sindelfingen, a circa 20 km da Stoccarda), ma l'iniziativa che introduce per la prima volta il concetto di condivisione nel settore delle auto storiche è destinata ad ampliarsi. Si scarica la Legends App, si sceglie l'auto, si prenota e si usa.

G.M.



"VELOCE COME IL VENTO"

CIAK, SI CORRE

Arriva nelle sale ad aprile la pellicola di Matteo Rovere "Veloce come il vento", con un dimagritissimo Stefano Accorsi nei panni del rallyista degli anni 80 Carlo Capone, campione europeo 1984 con la Lancia 037. Il film,



presentato lo scorso dicembre alle Giornate Professionali di Cinema di Sorrento, è prodotto in sinergia tra Rai Cinema e Fandango e vede il debutto davanti alla macchina da presa di Matilda De Angelis, che impersona una giovanissima pilota che tenta la scalata al titolo di campione italiano GT. Girato quasi tutto in Emilia Romagna, "Veloce come il vento" si divide tra il mondo delle gare ufficiali e quello delle corse clandestine, e mette in campo una quantità di driver e stuntman che non mancheranno di dare un sussulto agli appassionati di motori.

STORICHE RUBATE

CHI MI AIUTA A RITROVARLE?

Riceviamo e pubblichiamo volentieri l'appello di un nostro lettore, a cui a dicembre hanno rubato dal garage due auto d'epoca. Chiunque sia in grado di fornire informazioni può contattare Riccardo al 339 7490890. Le vetture sono: **Porsche 911 SC** - targa CT993677 (telaio 9118310300) - azzurro metallizzato; **MGB** - targa EZ083KV (telaio GHN3L24384) verde.





LE AUTOMOBILI PIÙ STRAORDINARIE AL MONDO



Illustrata **1961 BENTLEY S2 CONTINENTAL FLYING SPUR (guida a sinistra)**

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 • 2009 Alfa Romeo 8C Competizione (350 miglia 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

CONCORSO D'ELEGANZA DI VILLA D'ESTE

Viaggio a ritroso nel design d'autore

Inizia a definirsi nel dettaglio il programma del prossimo Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, in calendario il 20-22 maggio al Grand Hotel Villa d'Este di Cernobbio (CO). Il tema principale dell'evento, patrocinato da BMW Group Classic, sarà incentrato sul "Ritorno al futuro: il viaggio continua". Le vetture selezionate offriranno la possibilità di effettuare un percorso a ritroso nel tempo che coinvolgerà tutte le epoche del design automobilistico. La suddivisione in classi terrà conto di questo tema, a cominciare dalla "Mister GT è

tornato - L'epoca d'oro del design sportivo (1950-1975)", per poi continuare con la classe "Guidati dall'eccesso - Automobili dell'epoca di Studio 54 (1975-1986)". Quindi, le altre classi: "Auto da rally - Eroi della prova speciale (1955-1985)"; "Audacia che fa la differenza - Design oltre i limiti"; "Sur mesure et haute couture - Fuoriserie da intenditore"; "Decadenza prebellica - Voli di fantasia automobilistica"; "Supercar prebelliche - Veloci e sgargianti"; "Automobili da star - Dal grande schermo al set cinematografico".

G.M.**↓ CONCLUSA LA TREDICESIMA EDIZIONE**

CON ZENITH ALLA WINTERRAID



L'equipaggio svizzero-tedesco composto da Manuel Roth e Guido Koch, su Lancia Fulvia Coupé 1.3 del 1971, ha vinto la tredicesima edizione del WinterRaid, svoltosi dal 13 al 16 gennaio tra St. Moritz, Bormio e Cortina d'Ampezzo. Alle loro spalle, nell'ordine, gli svizzeri Fritz e Basil Erath, su Austin Mini Cooper S del 1968, e i tedeschi Peter Esser e Christian Dollinger, a bordo di una Mercedes-Benz 220 SB del 1969, ai quali è andato anche il trofeo White Star of St. Moritz. Partner dell'evento, nonché cronometrista ufficiale della gara di regolarità classica, è stata la maison d'orologeria Zenith, che ha consegnato sei esemplari del suo prezioso El Primero Chronomaster 1969 ad altrettanti fortunati navigatori estratti a sorte prima del via, per testare il cronometro in condizioni di utilizzo sportivo.

**#AUTOABBANDONATE**

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

Difficile resistere alla tentazione d'immortalare questo ritrovamento, reso ancor più singolare da un antifurto decisamente sopra le righe. Siamo nelle campagne piacentine e la vettura dimenticata è una Fiat 1100 D. A stupire è piuttosto che sia legata a un albero da una robusta catena, alla stregua di un animale in cattività. Come dire, non pensate di portarmela via! La foto è stata scattata da Fabio Fornaroli (PC).



THE MONACO SALE

Le iscrizioni sono aperte.

Già iscritta

Nella proprietà della stessa famiglia dal 1963, uno dei esemplari più originali esistenti

La ex-ufficiale, Le Mans, Mille Miglia, Targa Florio e Goodwood 9 ORE

1952 JAGUAR C-TYPE BARCHETTA

Telaio No. XKC 011

LES GRANDES MARQUES À MONACO

Venerdì, 13 maggio 2016

Fairmont Monte Carlo

Nel 2016 al Fairmont di Monte Carlo tornerà la più memorabile tra le aste di Motori. Questa vendita esclusiva sarà limitata a sole 40 selezionatissime automobili e verrà organizzata in concomitanza del Grand Prix Historique di Monaco. La scelta dei veicoli è in corso.

INFORMAZIONI

Gregor Wenner

+39 333 564 3610

gregor.wenner@bonhams.com



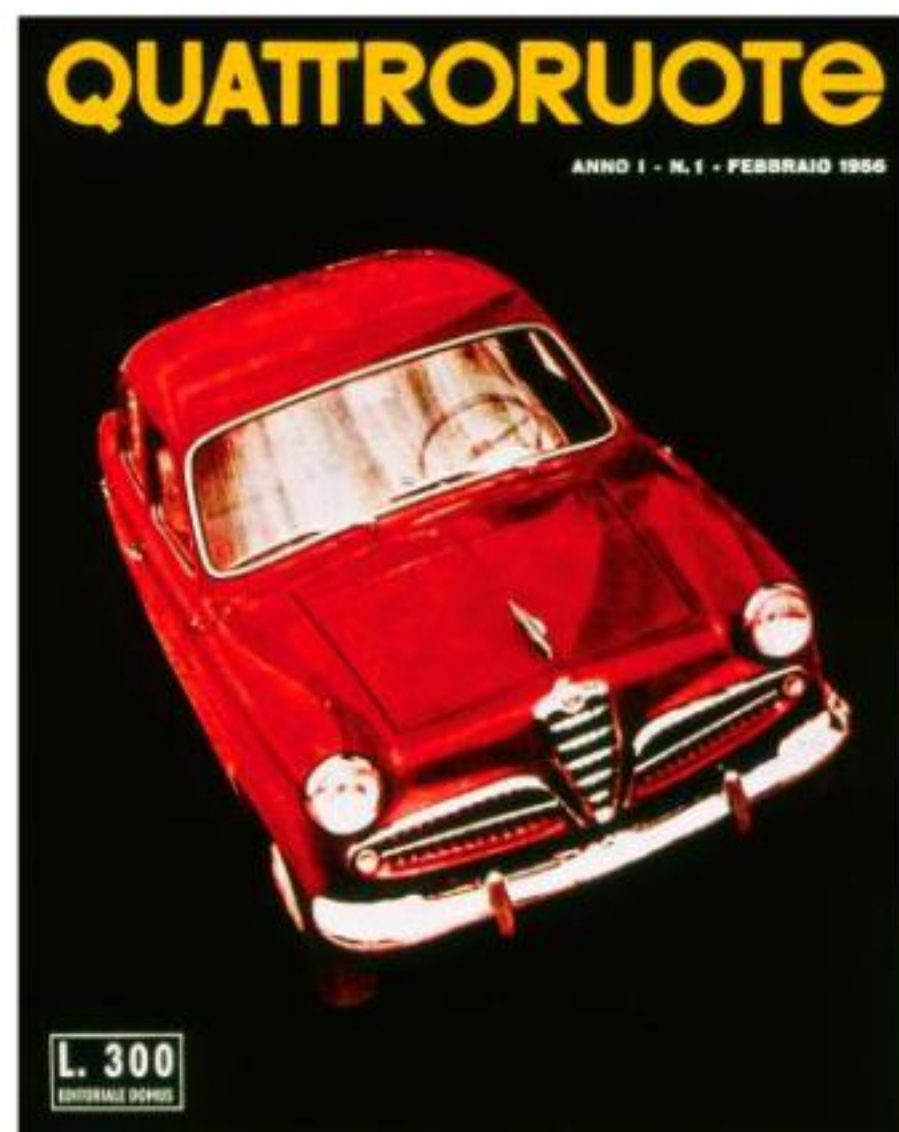
Bonhams

bonhams.com/cars

ALLA GIULIETTA LA PRIMA COPERTINA

Febbraio 1956

Nel 60° anniversario della nascita di Quattroruote debutta una nuova rubrica che riproporrà, mese per mese in formato "bonsai", i contenuti della rivista del 1956. La prima puntata rivisita il numero d'esordio della testata, 60 anni fa esatti



Già dalle prime battute, l'editoriale è una battaglia di dichiarazioni d'intenti: "Perché una nuova rivista automobilistica? Non ci sono già molte pubblicazioni, sia tecniche che sportive? Sì, infatti, ce ne sono parecchie ed anche buone, ma noi non vogliamo fare una rivista con poche centinaia di copie per i tecnici o con poche migliaia per gli sportivi. Noi vogliamo che Quattroruote sia anche tecnica e sportiva, ma soprattutto sia una rivista utile per il milione di automobilisti in circolazione e per i milioni di automobilisti "in pectore".



A quattro pagine di distanza, introdotta dall'occhiello "Un'iniziativa di Quattroruote al servizio dell'automobilista", il nuovo mensile diretto da Gianni Mazzocchi lancia la sua sezione di punta, destinata a diventare il piatto forte di ogni numero: Le nostre prove su strada. "Soltanto attraverso una severa, razionale, obbiettiva prova su strada direttamente eseguita" si legge nell'ambizioso sommario, "è possibile conoscere il valore e le prestazioni di un'autovettura. È questo il servizio che, per la prima volta, offriamo ai nostri lettori. Ogni numero della nostra rivista conterrà la relazione di una prova su strada, effettuata su una macchina italiana o estera".



A segnare il debutto della sezione è un'automobile simbolo della motorizzazione di massa del nostro Paese: la Fiat 600. Ovviamente, all'epoca non c'era ancora una pista per i test e la prova veniva effettuata su strada aperta, lungo un itinerario "circolare" di 680 chilometri tra Milano, Torino, Bordighera, Voltri e nuovamente Milano. In tutto, otto pagine di "racconto", sintetizzate in due centrali di tabelle riepilogative, con i dati sulle prestazioni fondamentali e il consumo; senza dimenticare quella che sarebbe diventata nel tempo la "temuta" pagella dei pregi e dei difetti, che però ai tempi non attribuiva stelle ma formulava i punti per esteso in modo discorsivo. Come se la cavò la 600? Salomonicamente con cinque pregi (prezzo, abitabilità, maneggevolezza/confort/prestazioni, tenuta di strada e motore) e cinque difetti (periodo d'attesa della consegna, bagagliaio, comandi, tenuta di strada alle alte velocità e cambio).

CURIOSITÀ

UN PO' DI COLORE

Solo quattro le pagine a colori, tra le quali una "doppia" con una panoramica delle ultime novità provenienti dagli Stati Uniti. I modelli? Una Hudson Hornet, una Studebaker Golden Hawk e una Ford Continental.



DRITTE DI STAGIONE

Le sei pagine dell'articolo "Guidare d'inverno" danno una serie di consigli per affrontare le insidie delle basse temperature, della nebbia e del ghiaccio. Con una ricca vetrina su catene, oli lubrificanti e "garage tascabili" in tessuti impermeabili.

AUTO E CELLULOIDE

Decisamente di colore il pezzo intitolato "Quando i film hanno per protagonista l'automobile", con una rassegna delle pellicole automobilistiche più popolari: da "Indianapolis" a "Bolido rosso" e "Il terrore corre sull'autostrada". Largo spazio viene dedicato al film di Gianni Francolini "Ultimo incontro" con Amedeo Nazzari, arricchito da assi del volante del calibro di Manuel Fangio, Nino Farina, Consalvo Sanesi e Felice Bonetto.

LISTINO AUTOCTONO

Il listino è lungo appena tre pagine, suddiviso tra nuovo (8 marchi rappresentati e 35 modelli) e usato (4 marchi e 77 modelli). Nessuna Casa straniera; erano espressi anche i tempi di consegna. Per portarsi a casa un'Alfa Romeo Giulietta, la protagonista della prima copertina di Quattroruote, occorre addirittura 17 mesi.

AUTOMOBILI NUOVE	
ALFA ROMEO	1.000.000
FIAT	800.000
LANCIA	900.000
ALFA ROMEO	1.200.000
FIAT	1.100.000
LANCIA	1.300.000

THE MONACO SALE

Le iscrizioni sono aperte.

1968 DE TOMASO VALLELUNGA
CARROZZERIA GHIA
Telaio No. 807DTO126

LES GRANDES MARQUES À MONACO

Venerdì, 13 maggio 2016
Fairmont Monte Carlo

Nel 2016 al Fairmont di Monte Carlo tornerà la più memorabile tra le aste di Motori. Questa vendita esclusiva sarà limitata a sole 40 selezionatissime automobili e verrà organizzata in concomitanza del Grand Prix Historique di Monaco. La scelta dei veicoli è in corso.

INFORMAZIONI

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



Bonhams

bonhams.com/cars

MILANO AUTOCLASSICA

Heritage ma non solo

Il mese prossimo la capitale dell'automobile sarà il capoluogo lombardo



Manca circa un mese e mezzo al via della 5ª edizione di Milano Autoclassica, coreografico mix tra heritage, ultime novità e motorsport in programma a Fiera Milano Rho dal 18 al 20 marzo. Invariata la formula della kermesse, che lo scorso anno ha fatto registrare numeri importanti, con quasi 45.000 visitatori, 350 espositori, un migliaio di vetture esposte e 35 tra club, registri storici e scuderie presenti. Al parterre di grandi marchi che esporranno il meglio della loro tradizione accanto a importanti novità (lo scorso anno sono stati una decina i brand

rappresentati), si affiancherà una ricca sezione dedicata al mondo dei ricambi e degli accessori (per le utilitarie più diffuse, come per le più prestigiose vetture degli anni Trenta). Gli appassionati troveranno però pane per i loro denti non solo negli oltre 50 mila metri quadri di spazio espositivo coperto, ma anche nell'area esterna, nel Classic Circuit Arena, una pista d'asfalto lunga 1,4 chilometri dove si disputeranno anche quest'anno l'Historic Rally Milano Autoclassica, come pure una serie di esibizioni e test drive a cura delle Case

#RUOTECCLASSICHEANNIVERSARY

DITECI "MI PIACE"

Torna a Milano Autoclassica la nostra iniziativa *#RuoteclassicheAnniversary*, che tanto seguito ha avuto lo scorso anno. Chi frequenta abitualmente la nostra pagina Facebook (www.facebook.com/RuoteclassicheIT) avrà notato che in queste settimane abbiamo lanciato una serie di gallery fotografiche di modelli che celebreranno un anniversario tondo nel corso del 2016 (riportiamo l'elenco completo nelle tabelle qui a fianco). L'obiettivo era raccogliere attraverso i "mi piace" dei lettori il loro apprezzamento verso la vettura che ricordano con maggior affetto o nostalgia. I primi due sondaggi, relativi alle annate 1956 e 1966,

sono già chiusi e hanno decretato il terzetto di modelli che porteremo al nostro stand, dal 18 al 20 marzo a Milano Autoclassica: per gli altri si potrà esprimere la propria preferenza (anche con più "like") ancora per qualche settimana.



Italiane predilette

Per il 1956 e il 1966 abbiamo riportato solo il terzetto scelto dai navigatori della nostra pagina Facebook (sono tutti modelli italiani); per le altre annate col "6" si potrà votare ancora per qualche settimana.



presenti. Altrettanto ricco il programma delle attrazioni, delle conferenze e degli incontri con autorevoli esponenti del mondo motoristico e dell'heritage non solo italiano (entreremo nel dettaglio il mese prossimo). Tra le auto più particolari possiamo però da subito annunciare la presenza di una singolare Citroën 2 CV 4x4 Sahara (foto in basso nella pagina a fronte), unica vettura nella storia automobilistica a essere stata costruita in serie con due motori (e ripristinata alla sue condizioni d'origine esclusivamente con pezzi "new old stock"). Milano

Autoclassica sarà anche la ribalta finale della nostra iniziativa *#RuoteclassicheAnniversary*, grazie alla quale nel nostro stand saranno esposte le 15 vetture scelte dai nostri lettori come le più rappresentative degli anni col "6", dal 1956 al 1996 (ne parliamo diffusamente nel box sopra). Un ultimo cenno merita lo spazio premiazioni, con la consegna, da parte dell'Asi, di una serie di riconoscimenti a chi - equipaggio o club di appassionati - si è più distinto nella stagione agonistica 2015: Manovelle d'Oro anche ad honorem e Pedivelle d'Oro per il settore motociclistico.



LE MACCHINE COL "6"

1956 (già chiuso)

Fiat 600 Multipla
Lancia Appia II Serie
Ferrari 500 TR

1966 (già chiuso)

Lamborghini Miura
Alfa Romeo Giulia GT 1300 Junior
Alfa Romeo 1600 Spider "Duetto"

1976

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 GT/E
Volvo 343
Ford Fiesta
Ferrari 512 BB
BMW Serie 6
Innocenti Mini De Tomaso
Renault 5 Alpine
Volkswagen Golf GTI
Mercedes-Benz Serie W123
Lada Niva

1986

Citroën AX
Audi 80
Mercedes-Benz Serie W124
Jeep Wrangler

Peugeot 205 CTI
Volvo 480 ES
Ford Sierra RS Cosworth
Lancia Thema 8.32
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
1996
Audi A3
Ferrari 550 Maranello
Fiat Marea
Hyundai Coupé
Porsche Boxster
Mercedes-Benz SLK
Lancia K Coupé
Renault Mégane Scénic
Peugeot 406
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



Passione
Engadina®



RADUNO INTERNAZIONALE
DI AUTO STORICHE ITALIANE

SUPPORTED BY:



19.- 21. AGOSTO 2016
CHIEDETE A CHI C'È STATO

Informazioni e iscrizioni: www.passione-engadina.ch

MAIN SPONSORS

Julius Bär


BAUME & MERCIER
MAISON D'HORLOGERIE GENEVE 1830

PREMIUM

Santoni

 **PLOZZA**
— wine-group —

TECHNICAL

Seiler

EMMA


Roberto Mercuri
QUALITY CARCARE
EST. 1991



brumm:

Kessel

FLAVIO MANZONI

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

La visionaria eredità di Sapper

QUANDO HO APPRESO della morte di Richard Sapper, avvenuta proprio nell'ultimo giorno del 2015, nella mia mente si sono succedute molteplici immagini.

Anzitutto quelle del telefono Grillo, del televisore Doney e della Radiocubo di Brionvega, progettati insieme al grande Marco Zanuso, e quella della lampada Tizio di Artemide, vero e proprio archetipo moderno timeless di lampada da tavolo. Si tratta solo di alcuni dei capolavori che ha disegnato: basti pensare che nella sua carriera ha ricevuto ben dieci Compasso d'Oro. I suoi prodotti sono sempre lucida espressione d'innovazione tecnica e purezza formale, talvolta connotati da elementi argutamente ironici e sorprendenti.

Mi sovviene anche l'immagine di un uomo rigoroso, che credeva nel design come principio ispiratore per un mondo più giusto e più ordinato, e che proprio per questo si è dedicato anche all'automobile e ai trasporti. Già prima di approdare in Italia, nel 1958, aveva lavorato in Mercedes nella natia Germania, ma gli era stato richiesto solo di disegnare parti delle vetture: lui invece voleva sviluppare progetti completi, innovativi, pensati per inserirsi nel contesto sociale della loro epoca e modificarlo in meglio. Per questo nel 1972 aveva dato corso a un sodalizio con Gae Aulenti, altra importantissima personalità dell'architettura del Novecento italiano, tutto dedicato al tema della mobilità sostenibile, già più di quarant'anni fa. In seguito nac-



quero un sorprendente autobus con un vano anteriore per le biciclette dei viaggiatori e una curiosa rielaborazione della Fiat 126 dall'ampia "cintura" gommata tutt'intorno al perimetro, precoce esempio di design safety-oriented. Queste idee, tutte rimaste allo stadio di prototipi, parla-

no lo stesso linguaggio dei suoi prodotti di design industriale: quello della plastica, delle forme avvolgenti ma rigorose, con raggi di curvatura particolari e precisi che hanno contribuito a creare ciò che oggi chiamiamo "lo stile degli anni Settanta". E qui emerge un altro grande aspetto di Richard Sapper, forse quello più interessante: la sua genuina multidisciplinarietà.

È questo, credo, il vero testamento spirituale che ci lascia e che dovrebbe colpire molti studenti. La capacità di spaziare in diversi campi mantenendo non solo lo stesso approccio formale, ma soprattutto la stessa fedeltà all'idea di progetto utile per gli altri, lontano dal mero styling. Un creativo di oggi, per esempio, potrebbe passare dal disegno dell'abitacolo di un'auto, con i numerosi schermi per l'interfaccia uomo-macchina, allo sviluppo di dispositivi di ausilio agli ipovedenti o ai diversamente abili, fino alle applicazioni in ambito videoludico: tutto diversificando la stessa abilità grafica. La versatilità d'interpretazione, accompagnata però sempre dalla medesima etica professionale, rappresenta forse la più grande lezione di Sapper. E la chiave per proiettare le sue icone nel futuro. **R**



Idee su ruote

Due degli studi legati alla mobilità del designer tedesco Richard Sapper (1932-2015): un autobus con vano portabiciclette e una tondeggianti reinterpretazione della Fiat 126.



CONSEGNATE LA VOSTRA MACCHINA PER
ALL'ASTA DI MONTE CARLO DEL 14 MAGGIO



MONACO

LE SPORTING, MONACO, 14 MAGGIO 2016



Sotheby's

www.rmsothebys.com/monaco

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

ARTURO MERZARIO

Quando a Monza si “toccava” la F.1

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

NON HO MAI PERSO l'abitudine, nella mia vita, di recarmi a Monza per assistere al Gran Premio d'Italia. Proprio qui ho corso per la prima volta, nel 1962, scrivendo la mia Giulietta Spider (numero 300) alla Coppa Fisa. L'autodromo di Monza è stato il terzo circuito permanente costruito al mondo, nel 1922, dopo quelli di Brooklands e Indianapolis, e da sempre è considerato il Tempio della Velocità: facile immaginare come per noi allora aspiranti piloti il Gran Premio d'Italia fosse l'evento più ambito tra tutti quelli motoristici. Non solo per ammirare le monoposto di Formula 1 ma per avvicinare gli addetti ai lavori, i piloti, le squadre. Per vivere, insomma, l'ambiente in prima persona.

È divertente, con gli occhi di oggi, “rivedere” quello che succedeva in quegli anni. Ripenso ai mezzi con cui le squadre raggiungevano il circuito. La Ferrari, per esempio, ne usava uno soltanto, che era una bisarca a metà: ospitava fino a quattro vetture, tre sopra e una sotto, dove c'era anche un cassone adibito a magazzino ricambi e officina. Oppure ripenso a squadre blasonate come Lotus e BRM che facevano dormire i loro meccanici nella “canadese”, piantata sul porfido del piazzale antistante i vecchi garage. Mi ricordo anche i meccanici della Ferra-



ri che su quello stesso piazzale cucinavano spaghetti invitando poi a favorire le squadre straniere (l'acqua si faceva bollire con il cannello della fiamma ossidrica usato per saldature e riparazioni).

Monza in quegli anni era davvero all'avanguardia rispetto agli altri circuiti, con il complesso dei box in cemento e il seggiolino rialzato da cui era possibile prendere i tempi. E poi c'erano gli appassionati che già dal giovedì sera, quando ancora non c'erano controlli, entravano dai cancelli del parco e si portavano dietro delle impalcature da montare nei punti strategici per assistere alla gara da un punto di vista privilegiato.

Mi viene da sorridere oggi a ripensare a quelle situazioni perché è tutto diverso. Il rapporto umano all'interno delle squadre e tra gli addetti ai lavori è cambiato completamente; accedere al paddock è privilegio di pochi (dell'area box neanche a parlarne), e i piloti si ritirano nei loro motorhome.

Delle vecchie abitudini di Monza è rimasta solo l'invasione del tracciato da parte del pubblico a fine gara. L'unica “concessione” tra tutte le tradizioni del circuito che dà ancora l'opportunità al pubblico di avvicinare e “toccare” la Formula 1.

R



Ieri e oggi

Un “bivacco” nel parco di Monza negli anni Settanta e, qui a fianco, una recente invasione di pista al momento della premiazione. Solo il bagno di folla sotto il podio è rimasto pressoché identico a com'era allora.



Guadi e deserti

Spazi sconfinati e assenza di strade: così può essere riassunto gran parte del percorso. A fianco, l'Alfa Romeo Giulietta di Roberto Chiodi durante una delle edizioni precedenti.

**SCUDERIA DEL PORTELLO E RUOTECCLASSICHE**

Con la Giulia alla Pechino-Parigi

È partito il conto alla rovescia per la quinta riedizione della mitica Pechino-Parigi, gara vinta nel 1907 dal principe Scipione Borghese con la Itala, in programma dal 12 giugno al 17 luglio. E questa volta su una delle auto protagoniste campeggerà la scritta "Ruoteclassiche". L'avventura ha tutte le caratteristiche del rally vero e proprio, con controlli orari e prove speciali tutti i giorni. Le vetture sono state suddivise in due categorie: le Anteguerra, ripartite in due classi sulla base dell'anno di costruzione (1915-1930 e 1931-1942); e le Dopoguerra fino al 1975, a loro volta articolate in classi di cilindrata: fino a 2000 e oltre 2000 cm³. La Scuderia del Portello schiera due equipaggi: il presidente Marco Cajani e il sottoscritto (Roberto Chiodi), entrambi a bordo di una Giulia 1300, macchina

con la cilindrata minore in assoluto. Ma i fattori che contano di più in questo raid sono l'affidabilità e la preparazione. Avremo contro le vetture più solide della storia dell'automobile; la scommessa ovviamente non può essere vincere, ma semplicemente arrivare a Parigi, in place Vendôme, con le due auto, dopo 35 giorni di gara lungo un percorso particolarmente disastroso. Da Pechino si punterà subito a Nord entrando dopo un paio di tappe nel nulla della Mongolia. Fatta eccezione per il giorno di sosta nella capitale Ulaan Bator, si dormirà sempre in tenda e ci si dovrà orientare utilizzando il GPS; ci saranno guadi, sabbia, terribili pietraie. Fuori dai pochi centri abitati - in Mongolia non esistono strade - si procede sulle tracce dei camion, ove ce ne siano. Poi, le interminabili steppe della

**SI PARTE DALLA GRANDE MURAGLIA**

- **Partenza:** Grande Muraglia, 12 giugno
- **Arrivo:** place Vendôme, Parigi, 17 luglio
- **Chilometri:** 13.700
- **Paesi attraversati:** 11 (Cina, Mongolia, Russia, Bielorussia, Polonia, Slovacchia, Ungheria, Slovenia, Italia, Svizzera, Francia)
- **Equipaggi (di cui 7 italiani):** 123
- **Giorni di riposo:** 4 (Ulaan Bator, Novosibirsk, Ekaterinburg, Budapest)
- **Tappa italiana:** 14 luglio (San Martino di Castrozza)



↓ LA PREPARAZIONE IN OFFICINA

TANTI RINFORZI E RICAMBI

Per preparare la Giulia al raid sono stati rinforzati tutti gli attacchi. Il motore è stato sottoposto a una totale revisione da parte del meccanico Alberto Spotti, il "mago del Portello". Stessa sorte per l'impianto elettrico. Particolare attenzione per gli ammortizzatori, i montanti del motore, il radiatore e per tutti gli elementi del tubo di scarico e del collettore, soggetti a continue vibrazioni. Poi rollbar, cinture a quattro punti, sedili avvolgenti, serbatoio maggiorato. E due cassette stracolme di ricambi di ogni tipo... **Ruoteclassiche**, come partner dell'equipaggio, **seguirà in diretta l'avventura anche con resoconti "spot" sul suo sito.**

Siberia, i Carpazi e le Alpi (tappa tutta italiana a San Martino di Castrozza), per arrivare a Parigi il 17 luglio. L'auto più datata è una La France del 1915, trasmissione a catena, 14.500 cm³ di cilindrata. Nella sua categoria sono favorite le Rolls-Royce Silver Ghost, mentre in quella successiva (1931-42) la faranno da padrone le Chevrolet coupé. Una Porsche 911 molto agguerrita è l'auto da battere fra le Dopoguerra fino a 2000 cm³, mentre l'australiano Gerald Crown (84 anni alla partenza) punta al terzo successo assoluto con una Leyland P76 di quattro litri e mezzo. Per dare un'idea di quanto questa edizione sia considerata nel mondo, le iscrizioni si sono chiuse con due anni di anticipo e gli equipaggi - 123 in tutto - provengono da 26 Paesi. E gli italiani? Non siamo mai stati così

tanti, sette concorrenti e quindi 14 sconsiderati convinti di farcela. Mia moglie e io siamo alla terza partecipazione di quella che può essere considerata senza tema di smentita la gara più lunga e massacrante alla quale sia oggi possibile sottoporre un'automobile storica. Dovremo avere a bordo tutti i ricambi, provvedere noi agli inevitabili guasti, alla benzina povera di ottani, affrontando un percorso che definiremo accidentato è davvero poco. Ma, come diceva lo scrittore e diplomatico francese Paul Morand "Ogni grande viaggio è una nuova vita offerta all'interno dell'altra. Con una nascita, uno sviluppo e una morte. Approfittiamone". E noi, come in un semplice videogioco, abbiamo vinto un'altra "vita" e così ce la spendiamo al volante.

Roberto Chiodi



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.**

AdOne



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

WWW.MILANOAUTOCLASSICA.COM

70 ANNI FA IN FIAT

1946, Valletta presidente

Autoritario, accentratore, a volte persino spregiudicato, ma sicuramente capace. Vittorio Valletta ha passato in Fiat 45 anni della sua vita; dall'ingresso, fortemente voluto da Giovanni Agnelli nel 1921, al 1966, quando lasciato il timone dell'azienda, a 83 anni suonati e con una salute di ferro, viene nominato senatore a vita dall'allora presidente della Repubblica Giuseppe Saragat. Basterebbe l'anniversario tondo dei cinquant'anni dalla sua uscita di scena a giustificare il ricordo, se non fosse che è tondo anche quello della sua ascesa ai vertici, nel 1946, quando assume l'incarico di presidente, negli anni in cui vengono poste le basi per il boom economico che sarebbe arrivato da lì a poco e in cui la Casa



di Torino giocherà un ruolo assolutamente fondamentale. Il 23 febbraio 1946 Governo, sindacati e Comitato di Liberazione Nazionale siglano un accordo per il rilancio dell'azienda, in seguito al quale Valletta - riabilitato dall'accusa di collaborazionismo, che gli era valsa anche una condanna a morte - a luglio prende il timone come presidente. "Prima la Fiat, poi la famiglia" era la sua regola di vita. E i risultati, in quei vent'anni, parlano da soli: quando lascia, il marchio torinese produce 1.151.000 veicoli ed è il 5° produttore al mondo di automobili, il 2° in Europa, dopo Volkswagen. Ma ad essere radicalmente diverso è tutto il Paese, che grazie anche alla 500 e alla 600 tocca livelli di benessere mai raggiunti prima.

↓ **HISTORIC GRAN PRIX**

BOLIDI A BERGAMO

Si sono aperte da poco le iscrizioni per l'undicesima edizione del Bergamo Historic Gran Prix, manifestazione rievocativa della Coppa Città di Bergamo riservata a 50 bolidi costruiti fino al 1975, in programma sul Circuito delle Mura, domenica 29 maggio. Tra le prime vetture ad assicurare la propria partecipazione spicca uno splendido esemplare di Ferrari 250 GT SWB Competizione del 1961. Info su www.bergamohistoricgranprix.com



Libreria dell'Automobile **NOVITÀ**

www.libriellautomobile.it

www.giorgionadaeditore.it

ISCRIVITI ALLA
NOSTRA MAILING LIST SU
www.libriellautomobile.it



■ **LANCIA HYENA ZAGATO**
Una Delta all'ennesima potenza
€ 40,00
PAG: 200 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano/Inglese



■ **AUTOBIANCHI A112 ABARTH**
€ 25,00
PAG: 144 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano



■ **MOTORI AD ALTA POTENZA SPECIFICA**
Le basi concettuali della tecnica da competizione
€ 39,00
PAG: 592 - f.to cm 17x24
FOTO: oltre 200 disegni tecnici
TESTO: Italiano



■ **DAKAR**
L'Inferno nel Sahara
€ 24,00
PAG: 400 - f.to cm 14x22
FOTO: a colori e in b/n
TESTO: Italiano



■ **MILLE MIGLIA 2015**
Il Libro Ufficiale
The Official Book
€ 68,00
PAG: 288 - f.to cm 24x33
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano/Inglese



■ **CAFE RACERS**
Moto speciali e anime ribelli tra Italia e USA
€ 25,00
PAG: 184 - f.to cm 14x22
FOTO: a col. e in b/n
TESTO: Italiano



■ **TUTTO MASERATI**
€ 18,00
PAG: 352 - f.to cm 16x21
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano
Disponibile anche l'edizione Inglese
MASERATI ALL THE CARS



VIENI A VISITARE IL NOSTRO

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

Ufficio di vendita per corrispondenza:
Mail order department:

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

vieni a trovarci su e



■ **MV AGUSTA**
Dal 1945 ad oggi
€ 48,00
PAG: 360 - f.to cm 26x25
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano
Disponibile anche l'edizione Inglese
MV AGUSTA
From 1945 to the present



■ **MOTO BMW**
Storia, tecnica e modelli dal 1923 - Nuova edizione
€ 58,00
PAG: 528 - f.to cm 26x26
FOTO: 330 a col. e 146 in b/n
TESTO: Italiano



■ **SUPERBIKE 2015-2016**
Il Libro Ufficiale
€ 19,90
PAG: 176 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a colori
TESTO: Italiano
Disponibile anche l'edizione Inglese
SUPERBIKE 2015-2016
The Official Book

MANIFESTAZIONI 2016

12/14 FEBBRAIO	TORINO - AUTOMOTORETRO' LINGOTTO - PAD. 2
20/21 FEBBRAIO	NOVEGRO (MI) MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO - PAD. A
18/20 MARZO	MILANO AUTOCCLASSICA PAD. 14, CORSA 1, STAND 7
2/3 APRILE	REGGIO EMILIA MOSTRA SCAMBIO - PAD. D
6/8 MAGGIO	VERONA LEGEND CARS

VENDITA PER CORRISPONDENZA
MINIMO D'ORDINE € 20,00



PASSIONE ENGADINA

“Il nostro è un fatto di stile”



Tra gli eventi motoristici che in questi anni si sono maggiormente distinti per l'azzeccato connubio tra belle auto (solo 100 quelle ammesse), piacere di guida in scenari suggestivi, cultura e signorilità dell'accoglienza una menzione particolare spetta a Passione Engadina, giunta quest'anno al traguardo della 5ª edizione. In vista dell'evento, in programma dal 19 al 21 agosto, abbiamo scambiato quattro chiacchiere con il suo patron, Paolo Spalluto (foto in alto).

L'elemento caratterizzante della manifestazione è celebrare l'auto italiana in una cornice che in parte italiana non è. Sia su strade libere, in location spettacolari, sia su pista. Con il moto “No stress”.

A quale target di appassionati vi rivolgete? E in che cosa ritenete che Passione Engadina si differenzi da altri appuntamenti simili?

Siamo un raduno conservatore da un lato, visionario dall'altro. Spesso preferiamo una persona che sappia stare meglio a tavola e che si muova con educazione piuttosto che la macchina eccezionale. È un fatto di stile. È più imbarazzante in una comunità avere vicino qualcuno che non c'entra per nulla, piuttosto che un'auto straordinaria. Ci piace molto costruire percorsi belli, da condurre con morbidezza, certo con un mix corretto anche di competitività, ma tutti i nostri piloti dopo poche ore iniziano a non interessarsi più dei cronometri. Anzi spesso lo diciamo, se si è ossessionati dalle lancette, venire da noi sarà una delusione certa. Abbiamo da quest'anno portato la novità di offrire gratis l'iscrizione ai genitori che corrano con un figlio minore di 20 anni perché vogliamo che l'amore per le auto classiche continui e cresca.

Osserviamo infine che molte mogli iscrivono i loro mariti a Passione Engadina, proprio per un mix di glamour e auto che abbiamo costruito nel tempo. Non dimentichiamo poi il valore di una location come quella di St. Moritz, unica al mondo. Solo in Europa occidentale ci sono oltre 5000 raduni, bisogna avere concetti chiari per emergere.

Il vostro format prevede un marchio come “special guest”: dopo Maserati, Lamborghini e Ferrari quale sarà quello del 2016?

Quest'anno salutiamo il ritorno di Alfa Romeo, dopo che nel 2010 abbiamo avuto ospiti ben 200 vetture per il centenario del Biscione. È previsto anche un tributo che abbiamo chiamato “4C, 6C e 8C” con auto moderne e storiche. Poi ci sarà un'esposizione dedicata al marchio dello Scorpione, che renderà giustizia a quell'uomo straordinario che era Carlo Abarth. A oggi abbiamo già quasi 40 Alfa, mentre per il 2017 avremo di nuovo ospite la Ferrari con un progetto semplicemente ambizioso e folle.

Un altro elemento di cui andate fieri è quello di offrire un ricco programma di intrattenimento, con momenti d'incontro e culturali, che coinvolgono non solo i piloti: cosa dobbiamo aspettarci quest'anno?

Uno dei più grandi fotografi del mondo, Christopher Thomas, molto conosciuto nel mondo automotive, sarà nostro ospite ed esporrà il suo nuovo libro dedicato all'Engadina. Nadia Damaso, una chef e blogger di 20 anni, che ha appena pubblicato un libro di grande successo, preparerà una sorpresa ai piloti. Due personaggi del mondo storico delle corse saranno con noi, ma qui non vogliamo svelare nulla per ora.

CAOS ULTRAVENTENNALI

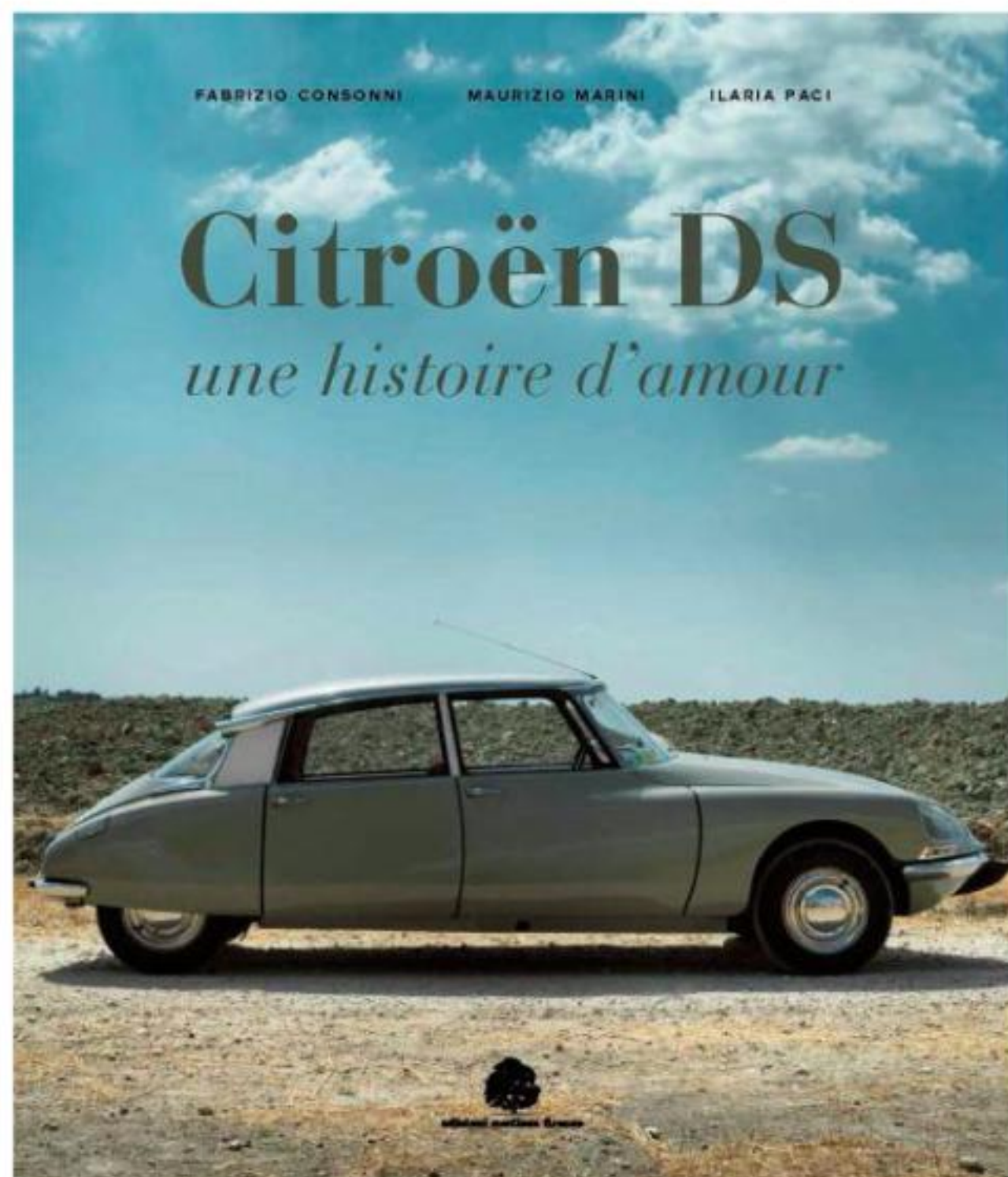
I NODI IRRISOLTI

Il caos normativo causato dalle Regioni che hanno legiferato autonomamente, in deroga alla Legge di Stabilità che ha soppresso le agevolazioni fiscali per i veicoli di età compresa fra i 20 e i 30, viola il principio costituzionale di parità di trattamento dei contribuenti di fronte al fisco. Il Governo ha cercato di porre rimedio a questa anomalia impugnando le leggi regionali che non rispettano il quadro normativo di riferimento (D.P.R. 39/53 sulle tasse automobilistiche e pronunce della Corte Costituzionale), che assegnano alle Regioni solo il gettito e allo Stato la competenza del tributo. Ma con il nuovo anno nulla è cambiato: alcune iniziative parlamentari puntano a mantenere vincoli associativi e balzelli, con danno d'immagine per un sano collezionismo storico e amatoriale. Tra queste citiamo un emendamento (peraltro non approvato) del gruppo dei senatori della Lega Nord, al DDL Stabilità 2016 attualmente all'esame della Commissione Bilancio del Senato (n. 33.177), che ripropone il monopolio Asi per la “Certificazione di storicità” anche per i veicoli ultratrentennali, subordinando l'esenzione del pagamento della tassa di possesso al rilascio del relativo attestato. Risultato: si viola ancora una volta il principio costituzionale della libertà associativa, favorendo una crescita esponenziale delle false storiche utilizzate per circolare liberamente, certificate non in base al modello (con una lista come nel passato), ma per lo stato d'uso (compito proprio della Motorizzazione Civile), con danni incalcolabili anche in termini d'immagine, a seguito delle inchieste di cui si è occupata la stampa nazionale e la televisione con il programma di Rai 3 “Report”. Un altro fronte si apre con la riforma del Codice della Strada (Disegno di Legge S. 1638) all'esame della Commissione Lavori Pubblici del Senato. Attualmente l'art. 60 del C.d.S. e l'art. 125 del suo regolamento assegnano all'Asi e ai registri di marca (Fiat, Lancia e Alfa Romeo) la facoltà di conferire, ai mezzi che ne abbiano i requisiti, la qualifica giuridica di “Veicolo di interesse storico e collezionistico”. Questa soluzione, già adottata dal D.M. del 17 dicembre 2009 (G.U. n. 65/2010) e dal citato D. di L. S. 1638, non è accettata dall'Asi che, dinanzi alla Commissione Lavori Pubblici del Senato, ripropone l'incostituzionale monopolio per il rilascio delle “Certificazioni di storicità”, qualificandosi come unica associazione ad avere titolo, meriti e risorse per gestire questa materia.

Gennaro Forgione

MONOGRAFIE

La Dea si racconta in diretta



CITROËN DS UNE HISTOIRE D'AMOUR

Testo in italiano
Foto, disegni e documenti originali dall'archivio Citroën Italia

Fabrizio Consonni, Maurizio Marini, Ilaria Paci
Casa editrice Medicea Firenze
Formato 24x28cm
336 pagine; 60 euro
www.edizionimediceafirenze.it

La storia della Citroën DS come non l'avete mai letta prima. Ecco in sintesi l'ultimo volume dedicato alla Dea francese appena dato alle stampe dalle Edizioni Medicea Firenze.

Certo sull'innovativa ammiraglia francese sono numerosi i volumi pubblicati fino a oggi (molti dei quali editi lo scorso anno proprio in occasione del 60° compleanno del modello), ma "Citroën DS, une histoire d'amour" si distingue per l'originalità del racconto. Le sue pagine infatti ripercorrono la genesi e l'evoluzione dell'icona Citroën più famosa attraverso le storie di chi quell'affascinante avventura l'ha vissuta in prima persona. Tecnici geniali che riuscirono a dare vita a un gioiello automobilistico presen-

tato il 5 ottobre del 1955 e costruito sino al 1975 in circa un milione e mezzo di esemplari. Molti gli aneddoti e gli episodi inediti raccolti attraverso le testimonianze dirette dei protagonisti.

A cominciare da Walter Brugnotti, direttore della comunicazione di Citroën Italia per più di trent'anni, Camillo Saini, tra i progettisti della DS e responsabile tecnico per il nostro Paese dal 1958 al 1972, e Gerard Vion, responsabile del Commerce Paris durante la presentazione della DS al Grand Palais nel 1955. Gli autori invece fanno parte del Centro Documentazione Storica Citroën. Un must per i cultori della Dea.

Gilberto Milano

DESTRA3 LUNGA CHIUDE

STORIE DI RALLY

C'era un'epoca, quella eroica racchiusa tra gli anni 60 e i primi 90, in cui i rally - come recita il sottotitolo del volume - avevano un'anima. E vivevano non solo e non tanto sulle imprese dei vincitori, quanto sui retroscena e sugli aneddoti nascosti che solo gli addetti ai lavori potevano conoscere e raccontare. Carlo Cavicchi, ex direttore di Autosprint e di Quattroruote, fu uno dei maggiori testimoni di quel periodo irripetibile, cronista e cantore di una disciplina che sapeva esprimere straordinari slanci di coraggio, di sportività e di umanità. Il volume offre una colorita panoramica di 50 episodi che non hanno mai avuto l'onore delle cronache: piccole grandi storie vissute sotto l'effetto dell'adrenalina da competizione, rivisitate con il piglio del narratore e l'emozione del grande appassionato.

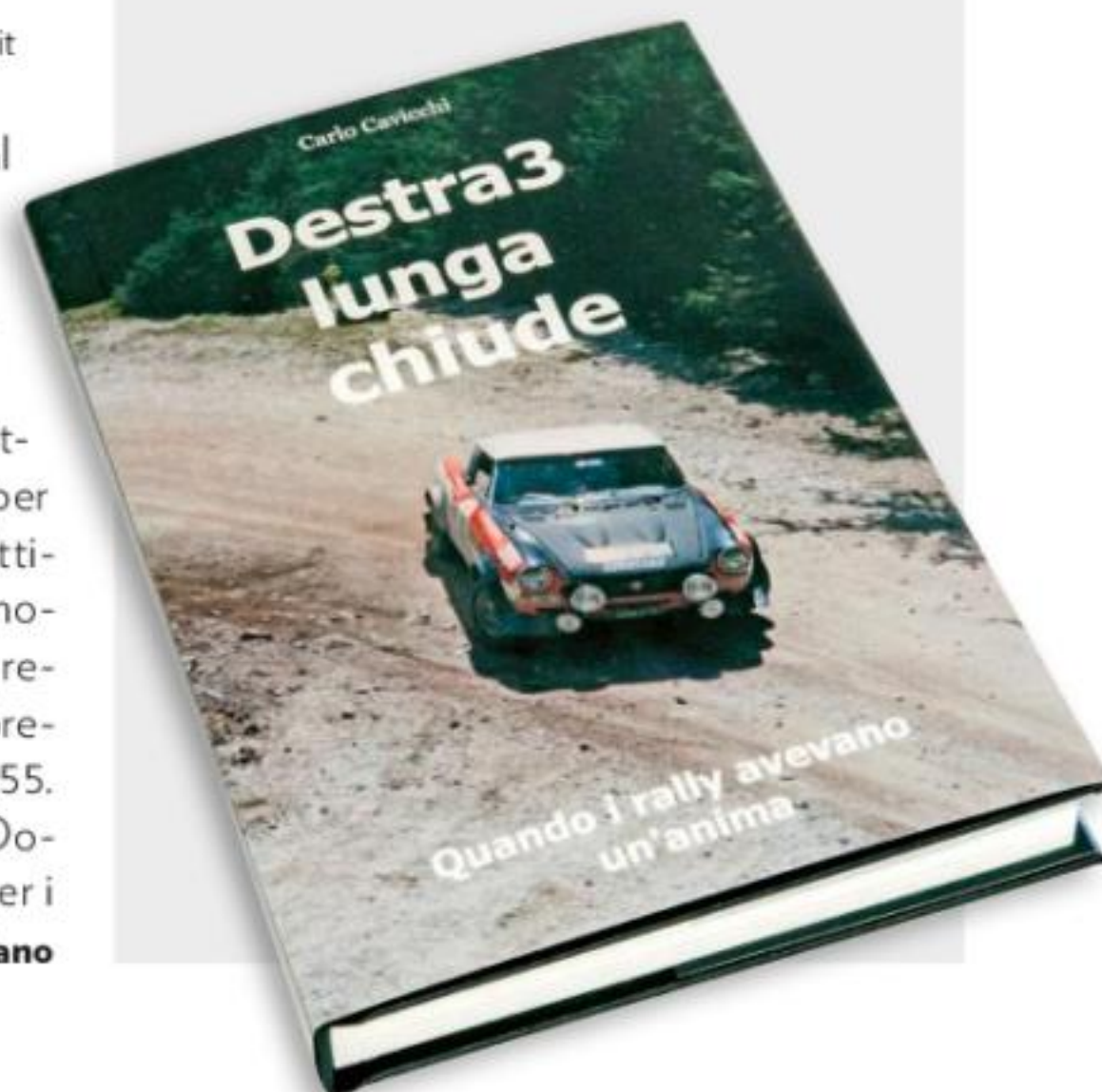
Carlo Cavicchi

Formato 15x23 cm

274 pagine, con illustrazioni in bianco e nero; 25 euro

Acquistabile su:

it.blurb.com/b/6795329-destra3-lunga-chiude



TUTTI I LIBRI DA NON PERDERE

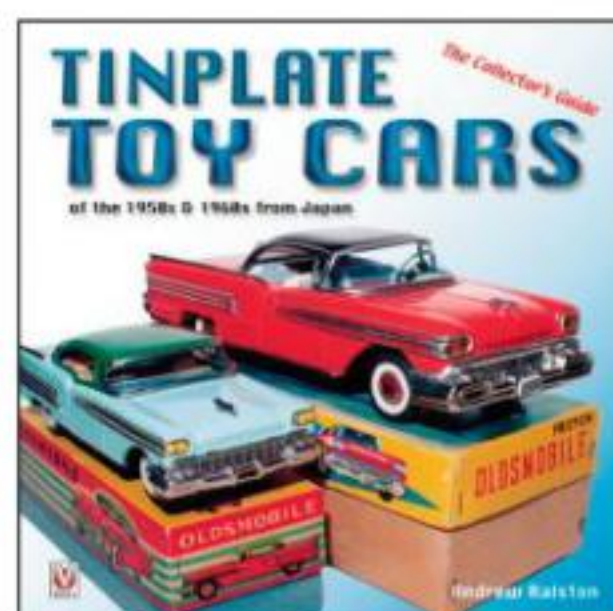
QUANDO IL FILO CONDUTTORE È LA PASSIONE



GENTLEMEN, START YOUR ENGINES!

Una selezione dei modelli più esclusivi battuti dalla Casa d'aste inglese raccontati e illustrati con eleganza attraverso immagini a tutta pagina su carta patinata.

Jared Zaugg, Robert Klanten
Bonhams
Formato 30x27 cm
Pagine 320, foto a colori
Lingua inglese, 63 euro



TINPLATE TOY CARS

THE COLLECTOR'S GUIDE

I giocattoli di latta nascono, in Giappone, prima della seconda guerra mondiale, ma raggiungono il loro momento di splendore dal 1950. La loro storia in questo bel libro. Disponibile in ebook.

Andrew Ralston

Formato 25x25 cm

Pagine 160, foto a colori 173

Lingua inglese, 9,99 sterline

COPPA¹⁹²⁴ DELLA PERUGINA

Made in Perugia @

6 7 8 Maggio 2016


PERUGINA

dolcissimemozioni


TAGHeuer



Info e prenotazioni:
info@coppadellaperugina.com



Ref. CAW211B.FC6241



Per la **28^a**
rievocazione
Monaco Dedicated Edition
28 Masterpieces



CAMEP Club Auto e Moto d'Epoca Perugino

Iscrizioni e informazioni:

www.coppadellaperugina.com

info@coppadellaperugina.com

tel / fax 075 36000

Storici incanti

La vista dall'alto della Ferrari 290 MM del 1956, regina del 2015 con una quotazione di 25,6 milioni di euro. A destra, Max Girardo, banditore di RM Sotheby's e star internazionale del martelletto. In basso, la McLaren F1 con specifiche LM del 1998, settima classificata.



HIT PARADE ASTE 2015

Il Cavallino fa la parte del leone

Dopo l'exlpoit di febbraio 2015 a Parigi, con la vendita della Ferrari 250 GT Spider California del 1961 ex Alain Delon battuta a 16,28 milioni di euro, e dopo le aggiudicazioni milionarie californiane di metà agosto, sembrava che il mercato dell'auto da collezione andasse verso la fine dell'anno con un andamento non esaltante. Il 10 dicembre, invece, la sorpresa: nell'asta di RM Sotheby's a New York, un'altra Ferrari - una 290 MM del 1956 - ha polverizzato tutti i record del 2015 raggiungendo una

quotazione di 25,6 milioni di euro. E insidiando, come nessun'altra, i 28,5 milioni di euro pagati per una Ferrari 250 GTO del 1962 (venduta da Bonhams nell'agosto 2014), l'auto più cara di sempre. Le Ferrari dominano con sette modelli la top ten, ma sono due in meno rispetto allo scorso anno. Questo grazie a new entry come Aston Martin, Jaguar e McLaren, che hanno scalato prepotentemente la classifica. Ma del Cavallino si registrano anche molti flop...

G.M.

TOP TEN...

- Ferrari 290 MM, 1956 - € 25.616.428 - RM Sotheby's, New York, 10/12
- Ferrari 250 GT Spider California SWB, 1961 - € 16.288.000, Artcurial, Parigi, 6/2
- Ferrari 250 LM, 1964 - € 15.843.520 - RM Sotheby's, Monterey, 13/8
- Ferrari 250 GT Spider California SWB, 1961 - € 15.066.217, Gooding, Pebble Beach, 16/8
- Ferrari 250 GT SWB, 1962 - € 14.770.800, Gooding, Pebble Beach, 16/8
- Aston Martin DB4 GT Zagato, 1962 - € 13.059.350, RM Sotheby's, New York, 10/12
- McLaren F1 con specifiche LM, 1998 - € 12.377.750, RM Sotheby's, Monterey, 13/8
- Ferrari 250 GT TdF, 1956 - € 11.816.640, RM Sotheby's, Monterey, 15/8
- Jaguar C Type Lightweight, 1953 - € 11.816.640, RM Sotheby's, Monterey, 14/8
- Ferrari 250 GT SWB, 1960 - € 9.964.950 euro, H&H, Duxford, 14/10

...E TOP FIVE FLOP

- Ferrari 250 GT Spider California SWB, 1961 - RM Sotheby's, Villa Erba, 23/5. Base d'asta € 11-13.000.000. Rifiutata offerta di 10,25 milioni di euro.
- Ferrari 250 GT SWB Competizione, 1960 - RM Sotheby's, Villa Erba, 23/5. Base d'asta non dichiarata. Rifiutata offerta di 9,1 milioni di euro.
- Ferrari 250 GT SWB Competizione, 1960 - RM Sotheby's, Monterey, 14/8. Base non dichiarata.
- Ferrari 500 Mondial, 1955 - RM Sotheby's, NY, 10/12. Base € 4.250.000-6.620.000.
- Mercedes 300SL Sportabteilung, 1955 - RM Sotheby's, New York, 10/12. Base d'asta € 4.250.000-6.620.000.





↓ SOLIDARIETÀ

GRAZIE CLAY

Si è recentemente svolto a Spino d'Adda (Lodi) il 22° Gran Premio Internazionale della solidarietà organizzato dal Club Clay Regazzoni. Nel corso della serata, l'ospite d'onore René Arnoux ha consegnato ai responsabili dell'ospedale Niguarda di Milano un assegno di ben 31 mila euro, frutto di donazioni varie, che servirà a finanziare alcuni progetti importanti, in cantiere per curare nel migliore dei modi la paraplegia giovanile.

DISFIDA TRA GUELFİ E GHIBELLINI

Torna la Secchia Rapita

Rievoca l'antica e fiera rivalità tra Bologna e Modena, spostandola però sui pressostati: il 2 e 3 aprile torna il Trofeo della Secchia Rapita, gara di regolarità organizzata dal club Bologna Autostoriche in collaborazione con la Scuderia Modena Historica (e iscritta a calendario Asi). Una due giorni di passione e di sport, che alternerà il divertimento con i cronometri al piacere di scoprire le colline e i borghi tra le due città e di gustare le specialità locali. Senza dimenticare la solidarietà: il ricavato, infatti, andrà a supporto di un ente benefico emiliano che assiste i bambini meno fortunati. La gara, che partirà

il sabato mattina da Bologna, prevede 80 prove cronometrate in due tappe e farà sosta anche al Museo Ferruccio Lamborghini, per concludersi domenica a Ferrara, in piazza Ariostea, dove si disputerà la sfida finale tra i dieci migliori equipaggi. Chi partecipa dovrà scegliere con chi schierarsi, guelfi (bolognesi) o ghibellini (modenesi). Al vincitore andrà la Secchia Rapita, il trofeo che ricorda quello della storica contesa tra le due città. Le iscrizioni, che si chiuderanno il 25 marzo (ma chi s'iscrive entro il 6 marzo godrà di una tariffa scontata), sono aperte alle vetture costruite fino al 1996. www.secchiarapita.it

L.C.



Antonini 32
Spazio alle vostre passioni!
Ampia disponibilità di BOX

Commercializzazione Moro Real Estate
www.mororealestate.com

RE
 MORO REAL ESTATE
 Property Management

via Antonini 32, 20154 Milano.

Info: 02 58328574

Antonini32.com

↓ LETTERA DEL MESE

LA PERSONALITÀ PERDUTA DELL'AUTOMOBILE

Sono Giordano Colombo, vostro affezionato lettore sia di Quattroruote sia di Ruoteclassiche di cui ammiro (particolarmente per quest'ultima) l'obiettività e l'assoluta competenza di ogni servizio. Ho 68 anni e sfogliando la vostra rivista ripenso all'epoca in cui per le strade circolavano meravigliose automobili, ognuna forte di un proprio stile inconfondibile e quindi subito riconoscibile: un'Alfa era un'Alfa, una Lancia era una Lancia.

Ora purtroppo le vetture si distinguono solo per lo stemma della Casa costruttrice, tutte vittime di una standardizzazione imperante e sovraccariche di elettronica. Mi chiedo che senso abbia mai tutta quella elettronica che caratterizza l'auto moderna? Non mi riferisco ovviamente ai dispositivi quali l'ABS e l'ESP, fondamentali nell'aumentare la sicurezza, quanto piuttosto ai vari trip computer, tergicristalli intelligenti, fari intelligenti, sedili climatizzati

e con infiniti programmi per massaggi rilassanti e così via. Ormai l'automobile frena e parcheggia da sola; il guidatore tende a divenire un semplice "bagaglio", un oggetto che si lascia trasportare passivamente. Certo l'elettronica rende tutto più semplice, ma anche dannatamente noioso. E se poi qualcosa si guasta in quella miriade di centraline che controllano anche il battito di ciglia è necessario accendere un mutuo prima di trovare un super tecnico (i meccanici veri e

propri sono in via d'estinzione) che si impegni a risolvere, forse, il problema. Anche sostituire una semplice lampadina spesso impone di smontare mezza macchina. Le vetture di ieri erano dal punto di vista stilistico e meccanico dotate di forte personalità, quando non autentici capolavori e, soprattutto, erano semplici. Forse, una volta tanto, se invece di correre sempre in avanti ci fermassimo e ci voltassimo indietro saremmo tutti più soddisfatti.

JEEP AVIA CJ-6

L'americana che parla spagnolo

Seguendo la webseries "Bulli & Bulloni", mi sono chiesto se poteste aiutarmi ad avere delle informazioni su una vecchia Jeep PE CJ-6, di cui sono proprietario. A seguito di alcune modifiche apportate alla carrozzeria, il veicolo non dispone più della capote originale, degli sportelli (anch'essi in tela) ad essa abbinati e del telaio che sostiene la capote. Vorrei sapere,

inoltre, se in Italia c'è un rivenditore di pezzi originali Jeep per poter effettuare un restauro che rispecchi l'originalità del veicolo.

Giovanni Riccio

La sua CJ-6 è stata costruita in Spagna negli stabilimenti della società Viasa (Vehículos Industriales y Agrícolas, S.A.) di Saragozza verso la fine degli anni Settanta. Sulla targhetta identificativa (foto in basso a sinistra) figura la dicitura "fabricado por Caf" (Construcciones y Auxiliares de Ferrocarriles) perché quest'ultima società, specializzata in costruzioni ferroviarie, era tanto proprietaria della Viasa quanto detentrica della licenza di produzione dei veicoli Jeep in Spagna, che vennero costruiti prima con il marchio Willys Viasa, poi con quello Jeep Viasa e infine con i marchi Jeep Avia (come nel caso della sua CJ-6) ed Ebro. In Italia venne sempre importata dalla Agis di Roma. Le prime Jeep interamente spagnole furono prodotte a partire dal 1960 e le ultime lasciarono le catene di

montaggio nel 1985, quando la Motor Iberica, società proprietaria del marchio Ebro e già dal 1979 assorbita dalla Nissan, stava iniziando la produzione della Patrol nei suoi stabilimenti di Barcellona (nel 1987 la società cambiò ragione sociale e divenne Nissan Motor Iberica). Negli anni le CJ-6 spagnole furono equipaggiate con motori Hurricane a benzina e Barreiros e Perkins a gasolio. Il prefisso PE che è riportato sulla targhetta d'identificazione della sua CJ-6 indica appunto che la Jeep adotta un motore Perkins (si tratta del quattro cilindri di 1760 cm³ modello 4.108 da 57,5 CV a 3600 giri prodotto anch'esso su licenza in Spagna). Nel corso degli anni vennero costruite in Spagna circa 25.000 CJ-6 simili alla sua, pertanto dal punto di vista economico non sarebbe giustificato un costoso restauro integrale del suo esemplare, che tuttavia appare in uno stato di conservazione discreto. Di conseguenza potrebbe essere riportato in condizioni originali con una spesa tutto sommato

ragionevole. Lo stesso hardtop "corto", almeno dalle foto, sembra un accessorio d'epoca, realizzato con una certa cura e, visto che non è danneggiato né troppo deteriorato, potrebbe restare al suo posto (con le relative porte) dopo una serie di interventi relativamente semplici ed economici. Volendo ripristinare anche la copertura in tela originale, la spesa non sarà comunque





TARGHE NERE

Questione di buona volontà

Riferendomi a quanto pubblicato sul numero di dicembre a pagina 32, non posso che condividere pienamente la lettera del lettore sulle targhe nere e anzi andrei oltre. Nell'era dell'informatica dotare le automobili d'epoca delle loro targhe di prima immatricolazione non dovrebbe rappresentare un problema insormontabile. Basterebbe lasciare correttamente traccia dell'operazione nell'archivio generale e sul libretto di circolazione del veicolo. In subordine, se proprio ciò fosse impossibile, ci si potrebbe accontentare anche della targa nera stampata con i nuovi numeri, naturalmente prodotta da soggetti

autorizzati. Sulla mia Alfa Romeo Spider Veloce del 1972, per la quale provo affetto paterno, fraterno e filiale, ogni volta che incrocio con lo sguardo quella targa bianca di reimmatricolazione degli anni 90, dalle dimensioni imbarazzanti sul muso sottile e filante uscito dalla penna magistrale di Pininfarina, ho un moto di impazienza e fastidio. Nel mio caso il ben noto motto "pagando si intende" si potrebbe applicare fino a una cifra per altri irragionevole, pur di restituire all'Alfa Romeo il suo integro e affascinante disegno. Conto su di voi, presumo come tanti.

Efrem Ghezzi



esagerata, in quanto le centine a sostegno del telone sono dei semplici archi tubolari smontabili, facili da riprodurre, mentre per il telo può chiedere alla Tessilmare di Sirtori, in provincia di Lecco (www.tessilmare.com). Per quanto riguarda i ricambi, può rivolgersi alla spagnola Covasu S.L. di Valencia (www.covasu.com, telefono 0034 96 3421222 e 0034 96 3415333).



IL PELO NELL'UOVO

FIAT 1400 DIESEL E IL PERKINS?

Ho letto l'articolo riguardante la Fiat 1400 Diesel; alla pagina 47 della rivista di ottobre 2015 affermate che fu la prima vettura diesel italiana e l'unica fino all'inizio della commercializzazione delle Fiat 131 e 132 Diesel Sofim. Forse avete dimenticato che nell'estate del 1976 venne commercializzata l'Alfa Romeo Giulia Diesel con il motore Perkins P4/108U. Ricordo che fu afflitta da alcuni problemi di rottura degli alberi motore e fessurazione delle testate. Da indagini condotte dal fabbricante del motore, e riferitemi da un concessionario Perkins, ciò non era dovuto alla fragilità dello stesso, ma al fatto che la buona coppia disponibile a basso numero di giri induceva gli automobilisti ad accelerare con le marce alte inserite: ciò mandava in risonanza l'albero motore con la conseguente rottura. Le teste si "criccavano" perché pochi osservavano la buona regola di far scaldare il motore. Coloro i quali si adattarono alle caratteristiche e alle necessità di detto motore fecero percorrenze dell'ordine di 200.000 km seguendo semplici accorgimenti, quali sostituire l'olio motore e il filtro non oltre i 5000 chilometri, far scaldare il motore, utilizzare le marce basse per riprendere e mantenere un regime di giri più alto. Un motore simile, il Perkins P4108/E installato sulle Jeep prodotte in Spagna, non evidenziò problemi all'albero motore, grazie alla rapportatura molto più corta che manteneva un regime di giri più elevato, evitando fenomeni di risonanza.

Paolo Armando Legori

Il Signor Legori segnala correttamente la presenza dell'Alfa Romeo Giulia Diesel, giunta nel 1976. Tuttavia quando nel servizio dedicato alla Fiat 1400 Diesel abbiamo scritto "prima e unica diesel italiana" fino all'arrivo nel 1978 della 131-132 a gasolio, intendevamo una vettura interamente realizzata in Italia. Come evidenziato dal nostro attento lettore, la berlina torinese infatti era equipaggiata con un quattro cilindri Sofim, mentre la Giulia montava un propulsore Perkins, quindi di progettazione e costruzione britannica.





Instagram

Le foto più belle saranno postate su [instagram.com/ruoteclassiche](https://www.instagram.com/ruoteclassiche)

Le auto dei nostri lettori

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



Citroën DS 20 (1972)
Gero Morgano
Sulle orme di Borsalino.



Citroën ZX 1.9 D (1996)
Mauro e Davide Baldi
Convincente interpretazione dello stile woody.



Fiat 1900 B Granluce (1956)
Alberto C. Brunet
La sua "ragazza" l'ha seguito fino in Brasile.



Morgan 4/4 - Triumph TR3 A - MG Midget
Fabio Vaccaro
Alla scoperta dell'entroterra genovese.



Lancia Ardea (1951)
Carmine Milito
La passione è un'affare di famiglia.



Autobianchi Y10 Mia (1992)
Paolo Salvador
L'ha trovata identica a quella della mamma.



Lancia Fulvia Coupé (1967)
Massimo e Desirée Longo
In tour nella Costa Azzurra.



Lotus Europa (1972)
Edoardo Cazzini
A Monza con la Twin Cam.



NSU Prinz III (1961)
Gianluigi Pedretti
Quando si viaggiava in quattro in 3,14 metri.

NUOVA 308 GTi

BY PEUGEOT SPORT



Motore 1.6 THP S&S 270 CV / Rapporto peso/potenza di soli 4,46 kg/CV - record di categoria / Tenuta di strada di alta precisione / Differenziale a slittamento limitato Torsen®

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 6 l/100 km; emissioni CO₂: 139 g/km.

Con 308 GTi, preparata con tutta la passione e l'expertise del team Peugeot Sport, potrai metterti al volante della più sportiva e dinamica di sempre: motore 1.6 THP S&S da 270 CV, differenziale a slittamento limitato Torsen® e Peugeot i-Cockpit. Inoltre, con un rapporto peso/potenza record nel segmento, soli 4,46 kg/CV, la 308 GTi accelera da 0 a 100 km/h in appena 6,0 secondi, per farti provare ogni giorno grandi emozioni.

NUOVA PEUGEOT 308 GTi

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

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!*

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**

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 QUATTORUOTE, RUOTECLASSICHE, DUE RUOTE, TUTT'OTTRASPORTI, 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.

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

EROINA NEL CONFLITTO

COL MUSONE FATTO A PRUA

È una delle 5 berlinette rimaste delle 19 costruite, questa Fiat 1500 allestita da Touring con carrozzeria aerodinamica. Ha avuto una vita avventurosa soprattutto durante la guerra. Di recente è stata riportata a nuovo

Testo di **Gaetano Derosa** - foto di **Daniele Tenconi**

C

on una stretta di mano alla fine del 1935 venne siglata una collaborazione tra la Fiat e la carrozzeria Touring. L'asse Torino-Milano vide la luce qualche giorno

dopo quel 5 settembre quando, al Lingotto, la Fiat aveva tolto il velo alla nuova berlina 1500 6 cilindri e venne formalizzato all'indomani del suo debutto ufficiale, avvenuto al Salone dell'Automobile di Milano il 9 novembre. I dirigenti della Casa decisero di autorizzare la carrozzeria diretta da Felice Bianchi Anderloni a "rivendere vetture del tipo 6C 1500 - così come si legge nell'accordo - e per questo motivo Fiat fornisce alla Touring gli autotelai in conto deposito". Negli intendimenti della Casa torinese, la 1500 doveva essere un veicolo destinato a larga diffusione e quindi anche appetibile, per dimensione delle commesse, dalla carrozzeria di via Ludovico da Breme, che intendeva elaborarne qualcuna, come già aveva fatto nel caso della Balilla, per poi magari sfociare in una sua piccola produzione.

AERODINAMICA E SILENZIOSA

La versione di serie, disegnata da Mario Revelli di Beaumont, venne definita da Auto Italiana "audacemente aerodinamica", tanto da meritarsi ampiamente il motto che sarebbe comparso di lì a poco sulle pubblicità Fiat: "La vettura del silenzio e dell'eleganza". Il muso con la moderna mascherina incli-

Originale con eleganza

I fari separati dal corpo vettura sono un passo indietro rispetto alla modernità della Fiat 1500 di serie, ma il particolare trattamento del muso conferisce una spiccata personalità alla carrozzeria allestita da Touring.







Addio mal di schiena

Lo schienale dei sedili anteriori con regolazione lombare ante litteram: tramite due cerniere lampo si accede alle cinghie che possono eventualmente indurire il cuscino dell'imbottitura.



Impostazione turistica

Lo spazio per i posti anteriori è notevole. Come per la 1500 di serie, l'altezza da terra è di soli 24 cm. L'impostazione di guida (e le prestazioni) rimangono comunque da berlina di famiglia.





→ nata e i proiettori incastonati nei parafanghi caratterizzavano fortemente la parte anteriore. Inoltre il pavimento ribassato rispetto agli standard del tempo (solo 24 cm di altezza da terra) permetteva al guidatore e ai passeggeri di “scendere” in vettura anziché salire, così come si era fatto fino allora.

L'ASSO NELLA MANICA

La 1500 pose comunque seri problemi alla Touring che, come pure gli altri carrozzieri, si dovette confrontare con la spiccata personalità della versione di serie e col grande dilemma se conservare o meno la mascherina anteriore a scudetto fortemente ricurvo, uno dei segni

distintivi del disegno di Revelli di Beaumont. Ma la carrozzeria di Bianchi Anderloni aveva un asso nella manica che avrebbe consentito di trovare la soluzione giusta pur rispettandone la modernità e l'eleganza: il sistema costruttivo Superleggera, che nasce in via Ludovico da Breme nel 1937 (ne trovate un'ampia descrizione nel nostro allegato in edicola proprio questo mese). Caratteristica di questo sistema è la sostituzione della scocca in legno con un'ossatura reticolare di tubi di acciaio saldati tra loro e poi fissati (ancora tramite saldatura) ai longheroni dell'autotelaio. Dopo le prime sperimentazioni su telai Alfa Romeo, la Touring sottopose alcuni progetti alla Fiat e

da Torino giunse il benestare che confermava e ampliava la convenzione precedente. Sulla berlinetta che compare in queste pagine, allestita nel 1938 sul telaio 30508 (in conto deposito alla Touring già dal 1935) con carrozzeria tipo Superleggera numero 2223, compare il muso a prua cieca al passaggio dell'aria, mentre le aperture per il raffreddamento del radiatore e dei freni sono spostate tra cofano e parafanghi. Una seconda versione, il cui prototipo venne ultimato il 26 novembre 1938, prevedeva invece la presenza delle feritoie verticali sul muso.

È affascinante ripercorrere la storia di questo esemplare, immatricolato a Biella →

Oltre a questa versione dal muso a prua, con le sole prese d'aria laterali, ne venne approntata una dotata di feritoie verticali





➔ il 27 marzo del 1939 con targa VC 11575, perché si intreccia con le tragiche vicende della seconda guerra mondiale. Il primo proprietario fu il commendatore Silvio Bozzalla Cassione di Coggiola, Biella, titolare della Bozzalla&Lesna, una delle più importanti industrie manifatturiere dell'epoca. La berlinetta, di colore blu scuro con interni chiari, venne utilizzata dal Bozzalla in occasioni ufficiali subito dopo l'acquisto, come quella della sfilata di automobili al seguito della visita del Duce alla città di Novara il 18 maggio 1939, oltre alla partecipazione alla decima edizione del Concorso d'Eleganza di Torino (29 maggio), dove conseguì il primo premio nella categoria "J" (alla guida Max Ensler, cognato della moglie di Felice Bianchi Anderloni). Il 29 ottobre 1940 il commendatore di Coggiola cedette la berlinetta a Pietro Peveraro di Biella, costruttore di macchine tessili e suo fornitore. Il Peveraro era un gentleman driver conosciuto soprattutto per qualche record conseguito alla gara in salita Biella-Oropa. Anche il secondo proprietario la utilizzò comunque poco, per ovvie ragioni legate al conflitto mondiale.

PARTIGIANA E BENEDETTA

Il terzo proprietario la ricevette in dono: per i documenti dal 21 febbraio 1946, ma in verità Peveraro optò molto prima per questo gesto nei confronti di monsignor Giacomo Leone Ossola, vescovo di Novara. Già titolare della curia di Salona (oggi in Croazia), il 13 novembre 1943 monsignor Ossola venne nominato da Pio XII vescovo di Novara, città ormai occupata dai tedeschi. L'alto prelato si schierò a difesa dei combattenti che tentavano di scalzare gli invasori, tanto che fu soprannominato il "vescovo partigiano". Dichiaratosi ormai apertamente contro il re-

gime (con conseguente taglia di 100 mila lire per la sua uccisione, posta dal capo della Provincia, Enrico Vezzadini), il monsignore fu anche oggetto di un agguato. I fascisti spararono in direzione della sua Lancia Aprilia che, vista l'appartenenza clericale, era stata successivamente verniciata con i colori del Vaticano. Il vescovo riuscì a salvarsi ma la povera Aprilia, sequestrata, venne poi bruciata e distrutta. A quel punto il Peveraro, devoto e cattolico praticante, decise di donare al vescovo la berlinetta, che restò nella curia fino al termine della guerra. E fu comunque protagonista di numerosi viaggi da Novara a Torino. Al termine del conflitto, venne perfezionato il passaggio di proprietà con il cambio della targa (NO 14819).

In seguito all'armistizio la 1500 venne requisita dal Ministero della Difesa post bellico (due diplomatici russi la utilizzarono per un viaggio a Roma), per poi essere nuovamente restituita alla curia di Novara. Dopo essersi guadagnata gli onori sul campo, il congedo e il ritorno alla vita normale: il 9 ottobre 1946 la 1500 Touring venne venduta a Enrico Valcarenghi di Milano, con una nuova e, fino a oggi, ultima targa: MI 91385. Nel 2014 un documentato restauro integrale, compreso il rifacimento completo degli interni e del motore 6 cilindri originale (numero 30719), l'ha riportata alla perfetta efficienza; ora fa parte di una collezione composta di sole vetture carrozzate Touring, nel Nord Italia. **R**

Prima alla Vernasca Silver Flag

Ad eccezione del coperchio della ruota di scorta e delle portiere, il resto della carrozzeria della 1500 Touring è in alluminio. Presentata da Daniele Turrise, ha vinto il Best of Show categoria anteguerra alla scorsa edizione della Vernasca Silver Flag.



Il disegno originale di Revelli di Beaumont era molto innovativo. Difficile fare meglio. Ma la Touring, col sistema Superleggera...



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore - 6 cilindri in linea
 Alesaggio 65 mm - Corsa 75 mm
 Cilindrata 1493 cm³
 Rapporto di compressione 5,7:1
 Potenza 45 CV a 4400 giri/min
 Coppia 11,6 kgm a 3800 giri/min
 Distribuzione a 2 valvole per cilindro
 Un asse a camme laterale nel basamento
 Alimentazione con un carburatore Zenith 36
 Lubrificazione forzata, capacità coppa 3 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 4 marce
 Leva di comando centrale
 Frizione monodisco a secco
 Pneumatici 5.00X16
 Cerchi in lamiera.

Corpo vettura Berlinetta 2 porte, 2+2 posti
 Telaio in acciaio
 Carrozzeria in alluminio,
 portiere e cofano posteriore in acciaio
 Sosp. anteriori a ruote indipendenti,
 molle elicoidali
 Sosp. posteriori a ponte rigido, balestre
 Ammortizzatori idraulici
 Freni a tamburo
 Sterzo a vite e settore
 Capacità serbatoio carburante 45 litri.

Dimensioni e peso Passo 2800 mm
 Carreggiata ant. 1304 mm - post. 1344 mm
 Lunghezza 4465 mm - Larghezza 1562 mm
 Altezza 1500 mm
 Peso in ordine di marcia 1100 kg.

Prestazioni Velocità 115 km/h
 Consumo medio 12 l/100 km.



LUSSO INGLESE IN MINIATURA

SI DÀ ARIE DA ROLLS-ROYCE

Con il marchio della rinomata carrozzeria acquisita dal gruppo BMC, il modello top della gamma Ado16 esibiva una calandra imponente, aveva l'interno in pelle e le finiture in radica. Questo esemplare, equipaggiato anche con la trasmissione automatica, fu esposto da nuovo al Salone di Torino. Oggi, con solo 70.000 km all'attivo, è tra i pezzi più pregiati di un collezionista di Nova Milanese

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

Il frontale imponente ricorda quello di una Rolls-Royce. D'altronde questa berlina a due volumi, tutto sommato di dimensioni modeste, reca il marchio

Vanden Plas, la prestigiosa carrozzeria belga che tra gli anni Venti e Sessanta vestì effettivamente numerose Rolls e che nel 1946 fu acquisita dalla Austin Motors, per poi confluire nel gruppo BMC. La protagonista di queste pagine è una Vanden Plas Princess 1100, modello al vertice della serie Ado16, che comprendeva anche la Austin 1100, la MG 1100, la Morris 1100, la Riley Kestrel, la Wolseley 1100 e pure l'italiana Innocenti IM3, costruita su licenza. Tutte automobili che, sfruttando appieno l'economia di scala, condividevano la scocca e la meccanica, con minime variazioni riguardanti essenzialmente il motore, ma differivano per l'allestimento: dal più essenziale, per la Morris, al più lussuoso, appunto per la Vanden Plas. Quest'ultima, oltre alla pretenziosa calandra, affiancata dai due fari supplementari incassati, vantava la plancia e i listelli sui pannelli porta rivestiti in radica di noce, i sedili in pelle Connolly, i tappetini di lana Wilton e il cielo in panno West of England, tutti materiali effettivamente utilizzati anche sulle Rolls-Royce. La dotazione comprendeva gli strumenti Smiths a fondo

nero, con una soffusa illuminazione verde, i braccioli ribaltabili (due ai sedili anteriori e uno al centro del divano posteriore) e, alloggiati negli schienali dei sedili anteriori, due "picnic tables" ribaltabili in legno per i passeggeri; infine il lunotto termico, che all'epoca, su molte vetture, non era previsto neanche a richiesta. Decisamente cara, nell'ottobre 1963, quando fu lanciata, la Vanden Plas Princess 1100 costava 896 sterline, mentre la Morris 1100 ne costava 610; a quel prezzo gli inglesi potevano comprarsi una Ford Zephyr 6 o una Sunbeam Rapier, vetture più grandi e performanti, seppur meno lussuose. Di fatto essa rimase sempre un modello di nicchia, relativamente più venduto su alcuni mercati esteri, dove le sue finiture tanto "british" le valsero un certo successo, e oggi è una vettura rara.

IMMATRICOLATA NEL 1969

Era il 12 ottobre 1967 quando, come attesta il certificato d'origine rilasciato dal British Motor Industry Heritage Trust, la nostra Vanden Plas Princess 1100 Mk II, in livrea Sherwood Green con interno Champagne Beige, lasciò la catena di montaggio di Longbridge. Il 19 ottobre la vettura fu spedita in Italia per essere esposta al Salone dell'Automobile di Torino (la si può notare nel filmato visibile online digitando <http://goo.gl/uLBpIw>). Da noi, all'epoca, la Vanden Plas Princess 1100 Mk II costa- ➔



Connolly e radica di noce

I materiali di pregio e le finiture impeccabili si apprezzano ancor di più su questo esemplare, che appare come nuovo. Prodotte negli stabilimenti BMC, le Vanden Plas avevano una marcatura specifica (a lato). Più a sinistra, il quadro degli interruttori a levetta, tipico della produzione del marchio.

→ va 1.990.000 lire, mentre le Ado16 made in Italy, le Innocenti IM3 S e J4, avevano rispettivamente un prezzo di 1.290.000 e 995.000 lire. Non fu facile perciò vendere questo esemplare, che infatti trovò un cliente solo nel marzo 1969, a Firenze. Tra i vari passaggi di proprietà che seguirono vi fu, nel 1986, anche quello a Maria Vittoria Todesco Rosselli, vedova di Sabatino Rosselli, assassinato insieme al fratello Carlo in Francia nel 1937; un triste fatto di cronaca che contribuì tuttavia ad accrescere l'interesse per la vettura. Acquistata nel 1989 dal titolare della concessionaria Fashion Car di Firenze, essa fu infatti ceduta dopo una lunga trattativa all'attuale proprietario, Massimilia-

no Terragni, 48 anni, di Nova Milanese (MB), uno dei massimi esperti italiani di vetture del gruppo BMC. Questo esemplare, con appena 70.000 km all'attivo e sempre ricoverato in garage, si presenta in uno stato di conservazione a dir poco eccezionale.

Tra le sue peculiarità figura la trasmissione automatica, un optional in realtà disponibile, dal novembre 1965, anche per altre Ado16 meno lussuose. Appositamente realizzata dalla britannica AP (Automotive Products) per le BMC Ado15 (le Mini) e Ado16, tale trasmissione, a 4 rapporti selezionabili anche manualmente, vanta un ingombro decisamente limitato, che tuttavia aveva costretto i tec-

nici BMC a montare il motore qualche centimetro più in alto. Per compensare questa modifica le Ado16 automatiche erano state dotate di un filtro dell'aria con scatola "anulare", calzata sulla testa del carburatore. Sulla Vanden Plas poi, ciò aveva imposto l'adozione di un solo carburatore (un SU HS4) al posto dei due HS2 della versione con cambio manuale, che comunque non penalizzava la potenza erogata. Con la carrozzeria solo "velata" e i sedili "riverniciati", la Princess di Massimiliano appare davvero come nuova. L'abitacolo, accogliente e confortevole, stupisce per lo spazio a disposizione. Cloche su "D", la macchina accenna un sussulto: "No problem, è normale",

↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, trasversale - 4 cilindri in linea Alesaggio 64,58 mm - Corsa 83,72 mm Cilindrata 1098 cm ³ Rapporto di compressione 8,9:1 Potenza 56 CV SAE a 5500 giri/min Coppia 8,3 kgm SAE a 2000 giri/min Distribuzione a valvole in testa Asse a camme laterale, catena Carburatore invertito SU HS4 Lubrificazione forzata, 75 litri Raffreddamento ad acqua, 3,8 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 43 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Trasmissione automatica AP Mk II a 4 rapporti Leva di comando centrale Rapporto finale 3,76:1 Pneumatici 5.50 -12 (145 R12).
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 5 posti Scocca portante in acciaio, con telai ausiliari ant. e post. Sospensioni ant. e post. a ruote indipendenti, con sistema Hydrolastic Freni idraulici, ant. a disco, post. a tamburo Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio 38 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2375 mm Carreggiata ant. 1308 - post. 1292 mm Lunghezza 3727 mm - Larghezza 1534 mm Altezza 1350 mm - Peso a vuoto 900 kg.
Prestazioni	Velocità 133 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 22,5 secondi.



Profilo spiovente

Le Ado16 Mk II si distinguono per i parafranghi posteriori più spioventi e i fanali smussati (sopra). A sinistra, gli eleganti tavolini da picnic. Sotto, a destra, si nota il filtro aria "anulare". Prodotta dal '67 al '68 in 1753 esemplari, la Princess 1100 Mk II è decisamente rara.



spiega Massimiliano. Accelerando, l'andatura è spedita, ma sui percorsi collinari come quelli della nostra prova è consigliabile utilizzare la modalità manuale del cambio; ciò evita i fastidiosi ritardi nell'innesto delle marce, che penalizzano nelle salite. Il kick-down comunque funziona egregiamente e, quando serve, la ripresa non delude. In assoluto la Princess 1100 non spicca per le prestazioni, ma con uno sterzo diretto e un'ottima tenuta di strada la guida è sempre gradevole. Certo, lo stile e il profumo di un abitacolo da Rolls aiutano; senza dimenticare il confort assicurato dalle sospensioni Hydrolastic.

R

CONCEPITA DALLA PASSIONE

LA MIGLIOR SCOMMESSA

Sviluppata quasi clandestinamente, la versione sportiva della Golf debutta come concept car al Salone di Francoforte del 1975, in vista di una produzione in tiratura limitata. Il lancio della prima serie 40 anni fa dà il via a un successo travolgente e a un'evoluzione mai conclusa

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

Una cornice memorabile

Distintiva della prima Golf GTI è la cornice della calandra di colore rosso, che sarà ripresa su tutte le serie successive. Si noti lo spoiler molto pronunciato e diviso in due sezioni, per renderne più economica la sostituzione in caso di danni. Questo esemplare del 1977, conservato religiosamente, riporta solo 60 mila km sul contachilometri e monta la targa di prima immatricolazione. Oggi appartiene all'appassionato Paolo Tramonti, di Tramonti Diffusion (Ravenna).





Scatto e tenuta

L'accelerazione, bruciante per una 1600 degli anni 70, provoca ancora oggi un brivido di piacere (a destra).

L'assetto, rigido quanto basta, garantisce un'ottima stabilità in curva, ma non compromette il confort.



"P

er chi considera la guida un "divertimento". Inizia con queste parole la prefazione della cartella stampa Volkswagen del giugno 1976, che presenta in Italia la Golf GTI insieme alla sorella Scirocco GTI.

Una frase che già di per sé è illuminante sulla genesi di un modello che di fatto avrebbe dato origine a una nuova classe di vetture, costringendo la concorrenza a una precipitosa rincorsa. Alla Volkswagen lo sviluppo di una versione sportiva derivata dalla Scirocco e dalla Golf non era stato, almeno all'inizio, frutto di un input ufficiale dei vertici aziendali; era infat-

ti partito dall'intuizione di un appassionato ingegnere addetto alla sperimentazione, Alfons Löwenberg, che nel marzo 1973 aveva espresso le sue idee in una comunicazione interna. Nei mesi successivi Löwenberg, coinvolgendo in modo informale colleghi dei reparti tecnici, del marketing e dell'ufficio stampa, era riuscito a formare un team semiclandestino, il cui lavoro aveva presto portato all'allestimento di un prototipo della Scirocco con la scocca irrigidita, l'assetto ribassato e un motore 1500 da 100 CV. Si trattava di una vettura estrema e troppo cara da produrre in serie, che presentata in via ufficiale al professor Ernst Fiala, responsabile dello sviluppo, era stata bocciata. Era seguito un meticoloso lavoro di affinamento sul motore e

di adattamento del telaio e nella primavera del 1975 il prototipo così migliorato era stato collaudato, in presenza del consiglio di amministrazione, sulla pista di Ehra-Lessein.

Impressionato favorevolmente, Fiala aveva deciso di richiedere ufficialmente una versione sportiva della Golf con analoghe caratteristiche. In meno di cinque mesi erano stati realizzati ben sei nuovi prototipi, con configurazioni più o meno spinte; nel frattempo si andavano definendo gli elementi estetici che avrebbero contraddistinto la nuova versione: all'esterno, la cornice della calandra di colore rosso, lo spoiler anteriore maggiorato, i codolini sui passaruota, la livrea nero opaco per tutte le parti che sulle versioni normali erano cromate o in



Pochi tratti sottolineano con discrezione il carattere sportivo: codolini ai passaruota, cornice rossa della calandra, spoiler anteriore maggiorato e bande adesive laterali



metallo lucido e le bande adesive sulle fiancate. All'interno, il rivestimento del cielo di colore nero e quello dei sedili in tessuto scozzese, infine l'intrigante pomello della cloche a forma di pallina da golf. Per quanto riguarda il motore, si era optato per un nuovo 4 cilindri 1600 a iniezione studiato in collaborazione con l'Audi, mentre per quanto concerne l'autotelaio si era decisa una nuova taratura delle sospensioni che, grazie all'aggiunta delle barre antirollio, potesse garantire una tenuta adeguata senza compromettere troppo il confort. L'impianto frenante poi era stato potenziato sostituendo i dischi anteriori convenzionali con quelli autoventilanti. Il prototipo definitivo, denominato GTE e considerato alla stregua di una con-



Un tocco di colore

Il tessuto scozzese dei sedili, che gioca sulla tricromia nero-bianco-rosso, dà un piacevole tocco di colore a un abitacolo in cui domina il nero. In alto, la plancia e il volante a tre razze impiegati fino al restyling introdotto nel 1980.



La prima serie era disponibile unicamente con carrozzeria a tre porte, ritenuta la più indicata per una versione così sportiva

→ cept car, aveva debuttato al Salone di Francoforte del 1975, con un cartello che lo definiva: "La Volkswagen più veloce di tutti i tempi". Il grande interesse da parte del pubblico aveva convinto i vertici della Casa di Wolfsburg ad avviarne la produzione, ma solo in una serie limitata di 5000 esemplari.

UN SUCCESSO IMMEDIATO

Quando viene commercializzata a inizio 1976, la Golf GTI (così ribattezzata per la produzione in serie) ha un prezzo di listino di 13.850 DM, contro i 10.790 DM della più cara delle versioni "normali", la LS a 5 porte con motore 1500 da 70 CV. Nonostante ciò,

gli esemplari ordinati dai concessionari sono moltissimi, tanto che alla fine dell'anno se ne conteranno oltre 50.000. Perciò l'opzione della serie limitata viene ovviamente accantonata. Caratterizzata da tutti i dettagli estetici già definiti sul prototipo, la prima serie della Golf GTI, disponibile solo con carrozzeria a 3 porte, al lancio è offerta in due colori: il Marsrot (rosso) e il Diamantsilber Metallic (argento), entrambi abbinati a bande laterali nero opaco. La livrea ne evidenzia il carattere sportivo, ma con gusto e discrezione: un pregio, questo, che distinguerà sempre la Golf GTI dalle concorrenti che negli anni a venire cercheranno di contrastarne il successo. In combina-

zione al Marsrot, il tessuto scozzese dei sedili ha la quadrettatura rossa su fondo nero; col Diamantsilber Metallic la quadrettatura è invece bianca (anche se la Casa la definisce argento), sempre su fondo nero. I sedili anteriori poi sono più avvolgenti rispetto a quelli delle altre versioni e dotati di poggiatesta. Oltre al pomello della cloche "a pallina da golf", figura un volante specifico a tre razze in alluminio satinato, mentre la strumentazione prevede il tachimetro scalato a 220 km/h, il contagiri, il termometro dell'acqua e in più, sulla console centrale, il termometro dell'olio e l'orologio. Fiore all'occhiello è il 4 cilindri 1600 a iniezione già montato sulla cugina Audi 80 GTE,



Paraurti minimalisti

Come le altre Golf, fino all'estate del 1979 la GTI monta paraurti in acciaio con cantonali in plastica, sobri, ma poco protettivi. Ben visibile, col portellone aperto (a sinistra), il rivestimento del padiglione di colore nero. Questo esemplare ha avuto solo 4 passaggi di proprietà, l'ultimo nel 2000.



Senza vaso d'espansione

Non troppo eccitante sul piano estetico, il motore spicca per robustezza e affidabilità. Si noti l'assenza del vaso d'espansione dell'impianto di raffreddamento, che è stato aggiunto nel 1980.



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, trasversale - 4 cilindri in linea Alesaggio 79,5 mm - Corsa 80 mm Cilindrata 1588 cm ³ Rapporto di compressione 9,5:1 Potenza 110 CV DIN a 6100 giri/min Coppia 14 kgm DIN a 5000 giri/min Distribuzione ad asse a camme in testa Iniezione meccanica Bosch K-Jetronic Lubrificazione forzata, con radiatore, 3 litri Raffreddamento ad acqua, 6,5 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 36 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio a 4 marce sincronizzate Leva di comando centrale Rapporto finale 3,7:1 Pneumatici 175/70 HR13.
Corpo vettura	Berlina 3 porte, 4 posti Scocca portante in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, schema MacPherson Sospensioni post. a ruote semi-indipendenti, bracci longitudinali collegati trasversalmente, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici telescopici Barre stabilizzatrici Freni idraulici, ant. a dischi autoventilanti, post. a tamburo, doppio circuito, servocomando Sterzo a cremagliera Serbatoio carburante 40 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2390 mm Carreggiate ant. 1400 mm - post. 1370 mm Lunghezza 3705 mm - Larghezza 1630 mm Altezza 1390 mm Peso a vuoto 810 kg.
Prestazioni	Velocità 182 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 9,2 secondi.

con i collettori di aspirazione e di scarico modificati per adattarli alla disposizione trasversale del motore, che sull'Audi è invece longitudinale. Con 110 CV e un peso di poco più di 800 kg le prestazioni sono eccellenti, a fronte di consumi sorprendentemente bassi, proprio grazie all'iniezione, che assicura anche un'erogazione fluida e priva di "buchi". Il cambio è a quattro marce, come quello delle versioni "normali"; la buona elasticità del motore comunque non fa rimpiangere troppo l'assenza della quinta. Il rombo allo scarico pieno, ma sempre discreto, è una musica che gli appassionati imparano presto a riconoscere, ma quel che più conta è il comportamento stabile e si-

curo, che permette anche ai guidatori meno esperti di divertirsi. Il successo è travolgente e l'evoluzione del modello procede: dall'autunno 1977 saranno offerte due nuove livree, l'Alpinweiss (bianco) con bande nere e l'Ebenholzschwarz (nero) con bande argento; nel 1979 la gamma colori sarà ampliata e saranno adottati dei più protettivi paraurti in resina e un cambio a 5 marce. Con il restyling del 1980 arriveranno luci posteriori più grandi, una plancia e un volante ridisegnati e rivestimenti dei sedili a righe; nel 1982 infine la cilindrata passerà a 1781 cm³, la potenza salirà a 112 CV. Nel 1983 la prima serie della GTI uscirà di produzione, avendo totalizzato 461.750 esemplari. **R**



Originale è una rarità

Compatta, con prestazioni brillanti anche per gli standard odierni e una manutenzione relativamente semplice, è una vettura ricercata. Con quotazioni in sicura ascesa

↓ RESTAURO

ATTENTI ALL'INIEZIONE

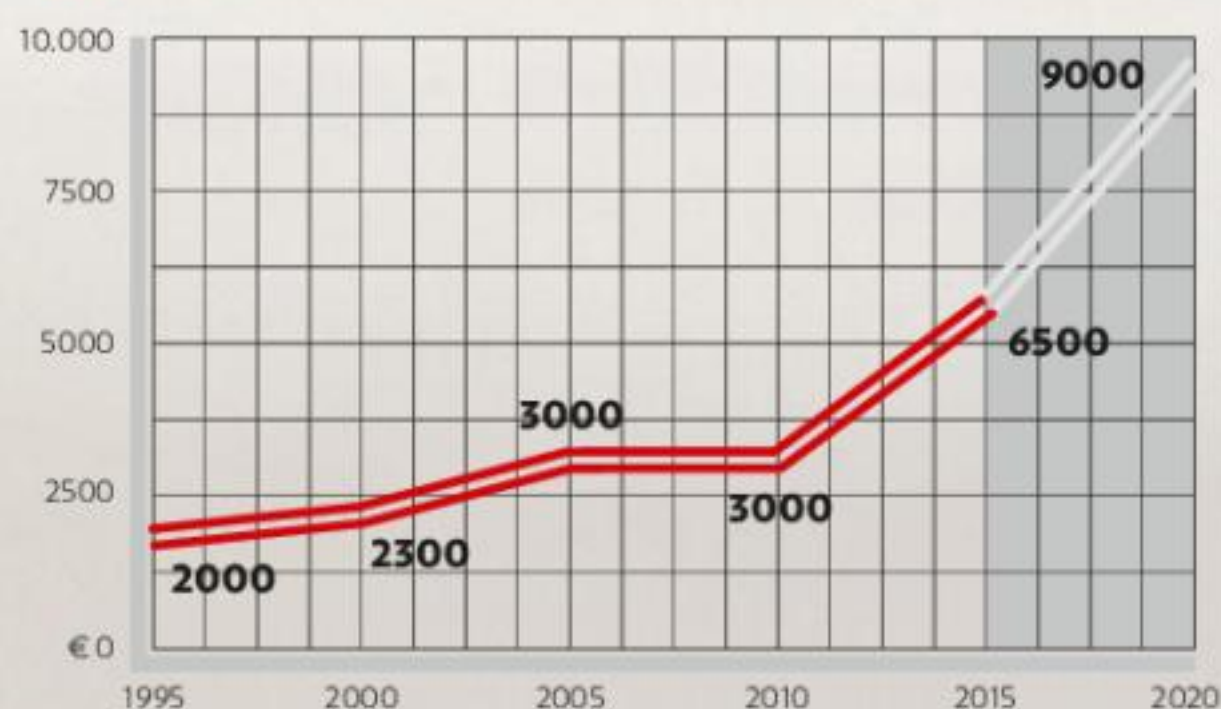
Premesso che, come sempre, è meglio astenersi dall'acquisto di esemplari elaborati nell'estetica e nella meccanica (e nel caso della GTI prima serie sono proprio parecchi...), il restauro non è troppo difficoltoso. Grazie alla carrozzeria zincata e all'ottima protezione di fabbrica, la presenza della ruggine è in genere limitata; oltre alle solite zone (base del parabrezza e del lunotto, fascioni sottoporta, vani passaruota e fondi) sono comunque da controllare le zone di fissaggio dello spoiler e dei codolini e, sulle 1600, i lamierati all'interno dei parafranghi anteriori. Nel caso si dovesse riverniciare la carrozzeria, un problema potrebbe essere la reperibilità degli adesivi originali; quelli neri sono ancora disponibili e si possono acquistare sul sito della Casa (www.volkswagen-classic-parts.de); quelli argento no e occorre cercare degli aftermarket presso specialisti oppure farli riprodurre a campione. Per quanto riguarda l'interno, le plastiche, di qualità notevole, sono in genere ben conservate e basta ravvivarle con le apposite creme. Per il tessuto scozzese o a righe dei sedili può invece spesso essere sufficiente un buon lavaggio professionale; nei casi peggiori poi basta scurirlo e, dopo averlo lavato, ricucirlo al contrario (il disegno è identico). Per quanto concerne la meccanica, gli interventi in genere sono piuttosto semplici. L'unico problema potrebbe essere la messa a punto dell'iniezione, poiché ormai sono pochi i meccanici che sanno mettere le mani con cognizione di causa e competenza sulla Bosch K-Jetronic.

RICAMBI

Parabrezza atermico verde (originale)	Euro 144
Cofano motore (non originale, Werk34)	189
Mascherina 2 fari (non originale, Werk34)	22
Profilo rosso mascherina (non originale, Werk34)	80
Spoiler (destro + sinistro) (originale)	33+33
Cornice adesiva lunotto nera (originale)	67
Pomello cloche 5 marce (originale)	35
Alternatore (originale)	260
Spinterogeno completo (originale)	489
Accumulatore benzina K-Jetronic (originale)	199



VALORE NEL TEMPO



COMMUNITY

GOLF MK1 76/84

Gruppo Facebook, nato nel 2012 e formato da proprietari di Golf prima serie, non solo di GTI; oggi conta circa 700 iscritti. Lo scopo principale dei contatti è quello di condividere la passione per queste vetture e scambiare informazioni per la manutenzione, il restauro, ma anche il tuning.

LINEA-ROSSA.IT

Sito Internet dedicato interamente alla Golf GTI prima serie. Creato da un piccolo gruppo di appassionati, ha come obiettivi quelli di registrare gli esemplari presenti in Italia, di promuovere la conoscenza e la passione per questo modello e di tenere vivo lo spirito che l'ha reso immortale.

LA PAGELLA

Fascino	Prezzo	Costo di gestione	Uso quotidiano	Affidabilità	Ricambi	Attività dei club
****	***	***	****	****	****	*****
Da nuova era la passione dei ventenni. Oggi fa impazzire i quarantenni. Ma deve essere come quando è uscita di fabbrica.	Gli esemplari in condizioni originali da qualche tempo sono diventati merce rara e le loro quotazioni sono decisamente in rialzo. Chi volesse accaparrarsene uno, è meglio che si affretti.	I consumi sono limitati in rapporto alle prestazioni. La manutenzione della Casa non è a buon mercato, ma per fortuna non richiede interventi così frequenti. Occhio però alla messa a punto dell'iniezione.	Guidare questa vettura tutti i giorni è solo un piacere. Le prestazioni sono eccellenti e più che adeguate al traffico di oggi; l'abitabilità consente inoltre qualsiasi tipo di utilizzo.	Per gli esemplari ancora circolanti oggi va tenuto conto di qualche problema dovuto alla normale usura dei componenti. Non è un dramma, poiché i ricambi importanti si trovano tutti.	Come già detto, i ricambi si trovano praticamente tutti e molti sono offerti dalla divisione Original Classic Parts della Casa (www.volkswagen-classic-parts.de). Un buon numero è poi reperibile presso ricambisti specializzati.	Gli appassionati di Golf GTI sono parecchi anche in Italia, organizzati in vari club e gruppi Facebook. Molti tuttavia prediligono gli esemplari elaborati. All'estero esistono invece gruppi più "integralisti".



Si ringrazia la Carrozzeria Perego di Casorate Primo (PV) per la collaborazione fornita alla realizzazione del servizio.

NE HANNO SCRITTO

QUATTORRUOTE - APRILE 1978

La prima prova su strada della Golf GTI è stata pubblicata a due anni dal lancio, quando il successo di questo modello, anche in Italia, è ormai evidente e consolidato. Lo strillo di apertura recita: "Una compatta sportiva dallo scatto bruciante, stabile e che, inoltre, consuma poco".

GOLF GTI 1976-2010 - STORIA, EVOLUZIONE, GUIDA AL RESTAURO

Un'ottima monografia, con i retroscena della nascita, il confronto tra la prima e la sesta serie, nata nel 2009, l'evoluzione del modello fino al 2010 e tutti i consigli per il restauro.

Fabio Suvero
Editore AAVE
Pagg. 64, 20 euro.

VOLKSWAGEN GOLF

Il volume traccia la genesi del modello e illustra tutte le versioni della prima serie, comprese la derivata Jetta, le americane Rabbit e Caddy e quelle prodotte in Sudafrica.

Marco Batazzi
Giorgio Nada Editore
Pagg. 95, 25 euro.

LE MAGNIFICHE SETTE

SIAMO PAZZI PER LA GTI

Per festeggiare i quarant'anni del modello non c'era nulla di meglio che organizzare un raduno sul nostro circuito di Vairano. Non era facile trovare esemplari in condizioni originali, ma ci siamo riusciti. Grazie all'impegno del gruppo "Golf mk1 76/84", orgoglioso di possedere una vettura simbolo

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Massimiliano Serra** e **Alessandra Leocata**



N

on è facile trovare oggi esemplari di Volkswagen Golf GTI prima serie ancora in condizioni originali. Molte, passate più volte di mano e magari pesantemente elaborate nell'estetica e nella meccanica, sono state sfruttate allo spasimo e poi rottamate.

Alcuni di questi "pastrocchi" sono sopravvissuti ma, fra ruote extra large, assetti super-ribassati e magari motori VR6 sotto il cofano, con tanto di scarico a megafono, non sono certo da considerarsi vetture d'interesse storico o collezionistico. Per fortuna in Italia ci sono anche fan della Golf che all'originalità ci tengono, eccome; non sono così tanti, ma ci sono, e noi li abbiamo trovati. Tutto era cominciato ad Auto e Moto d'Epoca 2014, in occasione del raduno organizzato per festeggiare i 40 anni della Golf. Tra i convenuti c'e-

rano Massimiliano Ronchetto e Paolo Gioppi (vedi box alle pagg. 56 e 57), iscritti al gruppo Facebook "Golf mk1 76/84", che, oltre a sfoggiare due esemplari di GTI prima serie praticamente perfetti, si erano subito dimostrati competenti in materia. Li abbiamo contattati per quella che consideravamo una sfida da vincere, per festeggiare degnamente i 40 anni di questa sportiva: riunire sulla nostra pista di Vairano un gruppo di vetture rigorosamente originali che, a esclusione della versione d'esordio, per la quale era previsto un apposito servizio in studio (vedi pag. 46), rappresentasse le varianti successive della prima serie, ovvero quella con paraurti in resina e cambio a 5 marce, quella ristilizzata nel 1980 e infine quella col motore 1800.

Dopo una selezione severissima delle candidate, tutte appartenenti a membri del citato gruppo Facebook "Golf mk1 76/84", sono state "elette" sette vetture, quelle illustra-

te in queste pagine mentre compiono il giro d'onore sul percorso handling di Vairano. Con grande passione e rigore i loro proprietari ne hanno curato ogni dettaglio, perché si presentassero all'appuntamento al meglio, nelle condizioni strettamente di serie o, eventualmente, arricchite solo con accessori offerti all'epoca dalla Casa. Quasi tutti con un'età attorno ai quarant'anni, Paolo, Max e gli altri erano bambini quando la GTI era all'inizio della sua folgorante carriera; l'imprinting di quell'età, come spesso accade, è stato fatale. L'aspetto curioso però è che oggi loro la GTI non la vivono da nostalgici, ma come un'auto attuale, da guidare anche tutti i giorni, senza patemi o quasi.

E su una cosa sono tutti d'accordo: se questa macchina era divertente negli anni 70, oggi lo è ancora di più; soprattutto in rapporto alle attuali berlinette sportive, ipertecnologiche, ma con poca anima. **R**



↓ MATTEO VALLI - 1.8 MODEL YEAR '83

È TORNATO ALLA PRIMA MACCHINA



41 anni, di Tradate (VA), Matteo è un esperto di GTI prima serie, avendone possedute tutte le versioni, e cura il sito *linea-rossa.it*, dedicato al modello. "Quest'auto, che ho comprato nel 2012" spiega "è di colore Diamantsilber Metallic, identica alla mia prima GTI. Monta il tetto scorrevole della Casa e un condizionatore Diavia, aftermarket dell'epoca; inoltre, cerchi in lega ATS Cup 5x15" e mascherina a 4 fari da catalogo VW Motorsport". Gliel'avevano consegnata con un motore 16V e, a parte, l'originale, che lui ha revisionato e rimontato. Matteo usa spesso la GTI: nell'ultimo anno ha percorso 21.000 km.



↓ MASSIMILIANO RONCHETTO - 1.8 FIORISERIE MODEL YEAR '84

27 ANNI PER REALIZZARE UN SOGNO

43 anni, di Rivarolo Canavese (TO), Massimiliano (per gli amici Max) è innamorato delle GTI prima serie: "Da quando avevo 14 anni" racconta "e le vedevo in mano ai ragazzi più grandi del paese". Il sogno di possederne una si è realizzato nel 2013, con una Cabriolet (vedi Ruoteclassiche di novembre 2014) affiancata, nel 2014, da questa Fioriserie, versione speciale per l'Italia che adottava il volante in pelle, la mascherina a 4 fari con fendinebbia e, con questa tinta di carrozzeria (Anthrazitgrau Metallic), vetri atermici color bronzo. La vettura, dotata di cerchi in lega ATS Cup 6x14", era stata restaurata e aveva il motore già revisionato e leggermente preparato, con il volante alleggerito e l'albero a camme più spinto. Max l'adopera anche per recarsi al lavoro, ma solo col bel tempo. In genere la usa però per le gite e i raduni con gli amici del gruppo.





↓ ALESSANDRO PIFFERI - 1.8 MODEL YEAR '83

STREGATO DAL ROSSO

39 anni, di Valsamoggia (BO), anche Alessandro si è appassionato alla GTI prima serie negli anni 80: "Nel mio paese erano in tanti ad averla e io cercavo sempre di farmi un giro con loro. Ero piccolo e non potevo guidarla, ma mi divertivo parecchio quando si andava sulle colline del Modenese, dove sono nato". Compiuti i 18 anni, Alessandro non se la poteva permettere la GTI; nel 2012, a 35 anni, è riuscito a comprare questo esemplare, nell'aggressiva tinta Marsrot. La macchina apparteneva a una carrozzeria di Milano, che la teneva in esposizione; prima aveva avuto solo due proprietari, uno per 15 anni, l'altro per 10. Montava cerchi in lega aftermarket 6x15" che Alessandro ha preferito lasciare, ritenendoli perfetti per esaltare la tenuta della vettura; per questo servizio ha comunque montato gli ATS Cup 5x15", ufficiali Volkswagen. L'unico intervento necessario è stata una buona messa a punto dell'iniezione, per il resto la vettura si è dimostrata sempre affidabile. Alessandro la usa solo per i raduni o tutt'al più per qualche gita domenicale in compagnia della moglie.



↓ PAOLO GIOPPI - 1.6 MODEL YEAR '80

L'HA VOLUTA PERFETTA



41 anni, di Moltrasio (CO), Paolo ha acquistato questo esemplare di colore Ebenholzschwarz nel febbraio 2014. Originale in tutto e ottimamente conservata, la vettura ha avuto bisogno solo di una velata alla carrozzeria, della sostituzione degli ammortizzatori e della revisione dei freni; nel 2015 ha ottenuto anche il Certificato d'Origine Volkswagen. "La Golf GTI l'ho sempre avuta nel cuore," racconta "Quand'ero bambino ce l'aveva un mio vicino di casa: era rossa e mi aveva colpito per la sua originalità e la sua grinta". Quattro anni fa Paolo ha cominciato a cercare un esemplare tra quelli più in ordine, magari anche più cari, ma che non necessitassero di lavori impegnativi. Questo era quanto di meglio potesse desiderare e ne è pienamente soddisfatto, tanto che per conservarlo lo usa solo la domenica e soltanto se c'è bel tempo.



↓ **MATTEO LORENZOTTI - 1.8 FIORISERIE MODEL YEAR '83**

SEI GIOIELLI DIVISI PER DUE



40 anni, di Voghera (PV), Matteo condivide la passione per la Golf GTI con il padre. Fin da bambino, quando quest'ultimo ne possedeva una del 1980, purtroppo demolita tempo fa. Nel 2007, quando è rinata in loro la voglia della GTI, hanno acquistato una 1600, restaurandola completamente; nel 2009 hanno comprato questa Fioriserie, che era rimasta ferma in una cascina per una decina d'anni. "La macchina era in condizioni discrete - racconta - e dopo i controlli di rito è partita al primo colpo. Per stare tranquilli abbiamo cambiato la frizione, ma per il resto finora nulla da segnalare. Abbiamo però fatto riverniciare la carrozzeria, perché il colore era ormai opacizzato". Questo esemplare, che monta gli specifici cerchi in lega "millerighe" d'origine, è uno dei pochi prodotti nella tinta Heliosblau Metallic e uno dei rarissimi sopravvissuti (a quanto pare soltanto cinque!). A oggi Matteo e suo padre possiedono ben cinque GTI prima serie, oltre a una G60 seconda serie che usano spesso, a rotazione, per i raduni del gruppo.



↓ **MATTEO BARBERO - 1.8 MODEL YEAR '83**

L'HA TROVATA CONSERVATA

37 anni, di Orbassano (TO), Matteo ha scelto la Golf GTI perché l'ha sempre considerata un'icona tra le piccole sportive, veloce e divertentissima da guidare, sui percorsi collinari ma anche in pista. "Prima di tutto - ci informa - questo esemplare ha la particolarità di essere conservato; tra l'altro, la carrozzeria di colore Alpinweiss non è mai stata neanche lucidata. Altra particolarità è il rivestimento dei sedili in rosso, raro perché in genere veniva preferito grigio. Interessante poi l'impianto stereo della Casa, pur valido, ma che all'epoca costava 1.500.000 lire, quando l'intera macchina ne costava 13.000.000! Una curiosità: questa macchina è identica a quella che nel 1983 Michele Alboreto guidò per la prova di Quattroruote".





↓ SAMUELE CORDA - 1.6 MODEL YEAR '79

ADDORMENTATA NEL BOSCO

28 anni, di Luino (VA), Samuele è il più giovane della compagnia. Anche per lui la passione per la GTI prima serie è nata da bambino: "Negli anni 90 - esordisce - mio fratello maggiore ne ha possedute due e spesso mi portava in giro con lui". Nell'ottobre 2013 ha avuto l'opportunità di acquistare un esemplare che un cliente della sua ditta di autodemolizioni gli aveva proposto. "La macchina - prosegue Samuele - si trovava in un bosco; malconcia e riverniciata 'a bomboletta', serviva da ripostiglio. Aveva le targhe e i documenti in regola, ma i lavori da fare, per rimetterla in strada, erano parecchi". Aiutato dal padre, titolare con lui della ditta di autodemolizioni, si è occupato della meccanica, affidando la scocca a un amico carrozziere. La carrozzeria è stata riverniciata nella rara tinta originale Inarisilber Metallic (in realtà un verde chiaro), il motore e il cambio (ancora a 4 marce) sono stati revisionati. Per far tornare come nuovo il tessuto dei sedili, invece, è bastato il "trucco" di rovesciarlo. Ora Samuele usa questa vettura tutti i giorni.







BERLINA DAL CARATTERE ISTINTIVO

UNA SCELTA FUORI DAL CORO

Per chi si vuole avventurare nell'universo Biturbo, questa 4 porte è un'ipotesi da considerare anche in prospettiva collezionistica. La voce del V6 di due litri, i 245 CV e l'assenza di elettronica regalano momenti di autentico piacere alla guida. Il nostro esemplare ha avuto due proprietari, un ricovero in box di oltre dieci anni e ha 40.000 km

Testo di **Marco Di Pietro** - foto di **Luci e Immagini**



La sigla del nome racchiude tutta la sua essenza: 4.24v, cioè quattro porte, motore 24 valvole. Ovvero uno degli upgrade più riusciti della Biturbo, la controversa serie che, pur con tutti i suoi difetti, ha consentito al marchio del Tridente di sopravvivere e, in una qual misura, di prosperare con alti e bassi tra gli anni Ottanta e i primi anni Novanta. Col senno di poi, oggi possiamo affermare che se Alejandro De Tomaso non avesse inventato la Biturbo, la Maserati sarebbe senz'altro andata ad arricchire la pletora delle marche scomparse.

La 4.24v è una delle versioni più interessanti dal punto di vista collezionistico della numerosa famiglia delle Biturbo, assieme alla gemella 2.24v (a due porte). Quest'ultima nasce nel 1989, e adotta per la prima volta il motore tipo AM475, due litri di cilindrata a iniezione che, grazie alle 4 valvole per cilindro, raggiunge i 245 CV di potenza. È destinata a ricoprire per qualche anno il ruolo di versione più sportiva: quello, per intenderci, che negli anni precedenti era interpretato dalle Bi-

turbo S (a carburatore) e poi Si (a iniezione). Il salto di potenza rappresenta un incremento del 20%: niente male. Il tutto, coadiuvato da un sofisticato sistema di controllo elettronico delle sospensioni (all'inizio soltanto a richiesta). La 4.24v è dell'anno seguente: il suo obiettivo dichiarato è rappresentare la punta di diamante della gamma delle versioni a 4 porte con motore 2 litri (all'epoca, in Italia, l'Iva "pesante" sconsigliava l'acquisto delle auto con cubatura oltre 2000). La scocca della 4.24v era pressoché identica a quella dell'ammiraglia della famiglia Biturbo, la 430 (con motore di 2,8 litri). Dotazione più lussuosa: pelle di qualità, radica di noce vera, sedili a regolazione elettrica, cerchi OZ in lega a sette razze e sospensioni elettroniche. Rimasta in produzione fino al 1993 (per complessive 874 unità) e oggetto di un moderato restyling (degni di nota i fari poliellissoidali) nel 1992, è ancora oggi considerata il modello top delle Biturbo a 4 porte con cilindrata "anti-Iva pesante".

L'esemplare della nostra prova ha una storia un po' diversa rispetto a quella capitata a quasi tutte le 4.24v. Auto che, generalmente, dopo un primo proprietario dalle eccellenti ➔

Made in Italy

L'interno è tipicamente di scuola italiana: rivestimenti pregiati e cura artigianale. A sinistra della leva del cambio, la pulsantiera che regola l'impostazione (4 posizioni) delle sospensioni elettroniche.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale, 6 cilindri a V di 90°
Alesaggio 82 mm - Corsa 63 mm
Cilindrata 1996 cm³
Rapporto di compressione 7,6:1
Potenza 245 CV a 6200 giri/min
Coppia 30,2 kgm a 5000 giri/min
Quattro alberi a camme (due per bancata)
4 valvole per cilindro
Due turbocompressori IHI, due intercooler
Raffreddamento ad acqua
a circolazione forzata
Alimentazione a iniezione
elettronica IAW-Weber
Impianto elettrico 12 Volt, batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce
Frizione monodisco a secco
Differenziale autobloccante Ranger
Cerchi in lega 7J x 16
Pneumatici 205/45 ZR16.

Corpo vettura Berlina tre volumi, 4 porte, 5 posti
Monoscocca in acciaio
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote
indipendenti con ammortizzatori idraulici
a controllo elettronico regolabili su 4 posizioni
Freni a disco, anteriori autoventilanti
Sterzo a cremagliera, servosterzo
Capacità serbatoio carburante 80 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
Carreggiata ant. 1458 mm, post. 1460 mm
Lunghezza 4400 mm - Larghezza 1730 mm
Altezza 1305 mm - Peso a vuoto 1370 kg.

Prestazioni Velocità 230 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 6,1 secondi.



Poltrone avvolgenti

Il sedile guida (sopra) ha la regolazione elettrica in senso longitudinale e in altezza; entrambe le poltrone anteriori, ben profilate, hanno gli schienali regolabili elettricamente. Il divano posteriore (a destra) accoglie dignitosamente tre passeggeri di media taglia. Al centro del cruscotto (sotto), la "chicca" dell'orologio personalizzato col Tridente.



Climatizzatore bizzarro

L'impianto di condizionamento è di tipo automatico, ma non è facile da regolare perché ogni tanto "spara" aria a temperatura differente. Tra l'altro, è una delle componenti meno affidabili. Il "cuore" della 4.24v riporta in bella evidenza la sigla V6-4AC-24: sei cilindri a V, 4 alberi a camme e distribuzione a 24 valvole.





L'orgoglio del marchio

La 4.24v esibisce con orgoglio il Tridente, presente sulla mascherina del radiatore, sul cofano bagagli, sui montanti posteriori (a destra cela il tappo del serbatoio del carburante), sulle maniglie cromate e sui cerchi OZ da 16 pollici.

➔ disponibilità economiche, hanno percorso con estrema rapidità la parabola discendente, finendo nelle mani di possessori tanto dal piede pesante quanto dal portafogli leggero, e che quindi hanno vissuto lunghi anni di carestia manutentiva e di riparazioni il più delle volte raffazzonate. La nostra protagonista, invece, è stata trattata coi guanti di velluto per un decennio, centellinata per soli 40.000 km dal primo intestatario e, infine, come si conviene a una proprietà appartenente a chi non segue le logiche del mercato di sostituzione, accantonata in un box per oltre dieci anni in attesa di un cavaliere bianco.

Il salvatore si chiama Niccolò Conti, libero professionista di Toscolano Maderno (sul Lago di Garda), trentenne nel 2011 quando, alla ricerca di una berlina sportiva con prestazioni da top car, ma con prezzo decisamente abbordabile, viene a conoscenza della 4.24v messa a riposo. La acquista praticamente a "scatola chiusa", dopo averle dato una sommaria occhiata. Seguendo più l'istinto che la ragione.

L'offerta è ovviamente bassa, perché i rischi di danni costosi dovuti al fermo prolungato sono elevati, ma il proprietario accetta di buon grado. Niccolò carica l'auto su un carrello, senza nemmeno tentare l'avviamento del motore, e la trasferisce direttamente in officina per un maquillage tecnico dalle molte incognite. Fortunatamente l'operazione si rivela fattibile: il V6 riprende vita gagliardamente, dopo la sostituzione della cinghia di di-



stribuzione e della pompa dell'acqua, la revisione degli iniettori e una messa a punto da parte di un esperto. L'intervento non è certo a buon mercato, perché i ricambi delle Biturbo costano come quelli delle Maserati moderne. Conti riesce anche a trovare un serbatoio della benzina nuovo di zecca, fondo di magazzino di una ex concessionaria del Tridente: lo paga una cifra considerevole, ma evita danni sicuri dovuti alle morchie depositate in quello vecchio. Per la carrozzeria, basta un'accurata lucidatura. Per l'interno, pulizia di fino e reinnollaggio del cielo: nulla d'altro. Insomma, un ripristino che ha consentito di contenere le spese al di sotto del valore di mercato (la 4.24v vale 9000 euro se in perfetto stato, come l'esemplare in questione).

La berlina del Tridente ha risposto perfettamente alle attese di Niccolò Conti: veloce, grintosa, quasi scorbutica, impone una guida attenta perché non è dotata dei sistemi di

controllo della stabilità come le auto di oggi. In compenso i suoi 245 CV, se confrontati con auto moderne di potenza simile, sembrano ben di più. Perché è la modalità di erogazione a essere totalmente differente. Il doppio turbo è piuttosto vuoto sotto i 2500-3000 giri; superato questo limite, esplode senza ritegno e sale verso i 6500 giri con una progressione impressionante, qualsiasi marcia sia inserita. Il V6 del Tridente ha una voce dal timbro metallico molto gradevole, possente, corposo. Le due turbine fischiano come un merlo canterino.

Il carattere della 4.24v, però, offre qualche sfumatura differente rispetto alle prime Biturbo a carburatori. È più trattabile: poderoso, ma leggermente più addomesticato. Si percepisce che è un cavallo di pura razza modenese: galoppa per chilometri a tutta birra, ma non si imbizarrisce. La tenuta di strada è degna di un'auto moderna, se l'asfalto è perfetto. Appena inizia a piovere, però, occorre do-



Quattro scarichi

I motori Biturbo con distribuzione a 4 valvole per cilindro hanno tutti quattro scarichi che fuoriescono dalla grembialatura posteriore. L'impianto è ottimizzato per rendere possente la "voce" della berlina sportiva di Modena.

sare l'acceleratore con parsimonia, altrimenti si deve correggere un devastante sovrasterzo con grande prontezza. Una manovra peraltro facilitata dallo sterzo servoassistito che, più cresce la velocità, più diventa pesante e diretto. Un deciso passo in avanti rispetto alla versione non assistita delle prime Biturbo, che avevano nello sterzo poco pronto una delle peculiarità peggiori.

La 4.24v sa anche essere berlina comoda, quasi come un'ammiraglia di oggi. L'abitacolo è un tripudio di artigianato italico che, se ben curato, non soffre le ingiurie del tempo. Per concludere: questa versione è una delle migliori Biturbo di sempre. Rara, poco costosa (probabilmente ancora per poco) e gestibile. Certo, non ha il fascino delle ancor più rare Karif, Racing e Ghibli, e forse nemmeno l'appello di una Spyder Zagato. Ma, state ne certi, è un investimento oculato, che appaga il portafogli e il cuore. **R**





UNA LEGGENDARIA COPPIA IN PISTA

I SEGRETI DIETRO IL GRANDE MITO

Ha dominato la scena rallistica mondiale degli anni 70 diventando un'indiscussa regina.

Il potente V6 Ferrari e la versatilità le consentirono, però, di primeggiare anche nelle gare di velocità. Abbiamo portato a Vairano due splendidi esemplari di Gruppo 4.

E abbiamo raccolto "live" i retroscena degli esordi da alcuni protagonisti dell'epoca

Testo di **Emanuele Sanfront** - foto di **Massimiliano Serra**





Curata nell'aerodinamica

Nell'allestimento da pista la Stratos è contraddistinta da alcune profilature, come lo spoiler anteriore, per renderla più equilibrata e ottimizzarne l'aerodinamica. Nelle curve veloci esige una guida molto pulita e alla costante ricerca della traiettoria migliore.





↓ **IL PARERE DEI PILOTI - LEO PITTONI** (IN ATTIVITÀ DAL 1967 AL 1988)

PERPLESSITÀ INIZIALI

“Nell'autunno del 1971, mentre ritiravo al reparto corse Lancia la Fulvia HF con la quale avrei corso al Rally di San Marino, ebbi l'occasione di ammirare il prototipo della Stratos. Mi colpirono la linea aggressiva, le dimensioni contenute e l'aspetto da corsa. Solo l'anno successivo riuscii a provare la versione stradale. Non ne ebbi una favorevole impressione. La coppia del motore da 195 CV era alta, l'innesto delle marce lento e l'assetto molto ballerino. Precaria l'aerazione dell'abitacolo. Dovetti aspettare il 1977 per capire le grandi qualità della Stratos Gruppo 4 da rally. L'esemplare che mi aveva affidato il Jolly Club per il Rally di Montecarlo era preparato da Claudio Maglioli e disponeva di circa 240 CV. La musica era cambiata! Il passo corto, le dimensioni ridotte, la ripartizione dei pesi e la maneggevolezza agevolavano l'inserimento nelle curve strette. Lo sterzo diretto permetteva di correggere velocemente le traiettorie. Il cambio ravvicinato da rally e il ridotto peso (900 kg) garantivano un'accelerazione impressionante, con un'ottima trazione anche sulla neve. Tornai al volante della Stratos l'anno successivo nel campionato italiano Rally con la versione Olio Fiat, preparata dalla University Motors di Genova (sotto, al Rally delle Valli Piacentine 1978). La potenza del motore era salita a 250 CV a scapito di una coppia un po' più alta. L'assetto era facilmente modificabile grazie alla taratura degli ammortizzatori e alla regolazione delle barre delle sospensioni. Al Rally di Sicilia un'uscita di strada a quasi 200 km/h su asfalto bagnato mi fece comprendere i limiti della vettura sul misto veloce. Sui tortuosi sterrati del Rally dell'Elba, invece, ebbi modo di apprezzare la notevole maneggevolezza e la facilità di guida su terra, avendo l'unica accortezza di anticipare l'inserimento in curva per potere dare gas in uscita a vettura diritta. Il buon rapporto peso/potenza garantiva ottimi tempi con rischi ridotti. Unico inconveniente, il caldo nell'abitacolo per insufficiente aerazione. A fine stagione '78 ebbi l'opportunità di guidare al Giro d'Italia la versione da pista preparata da Facetti. Il motore da 270 CV era decisamente performante, anche se la coppia più elevata era penalizzata dai rapporti lunghi al cambio, modificabili velocemente per le salite con un apposito ingranaggio, che riducevano la fascia di utilizzo ottimale dei giri motore. L'assetto da pista con giunti rigidi richiedeva una guida più precisa soprattutto nelle curve veloci e su asfalto sconnesso. Il terzo posto assoluto e primo delle Gran Turismo mi risollevarono dai vari ritiri per piccoli inconvenienti meccanici nel campionato italiano Rally, concluso vittoriosamente dal compagno di scuderia Vudafieri con la mia Stratos”.



Se non fosse diventata la star dei rally, la Stratos avrebbe probabilmente lasciato una traccia labile nella storia dell'automobile. Un ricordo legato tutt'al più a una show car da Salone, clamorosa nelle forme, esasperata nello spirito, studiata per colpire la fantasia, far ricordare un marchio e un designer. E poi sparire nel nulla lasciando soltanto una bella immagine.

E neppure la versione di produzione, realizzata dalla carrozzeria Bertone in 500 esemplari per ottenere l'omologazione per le competizioni in Gruppo 4, scaldò gli animi dei clienti sportivi Lancia. Anzi, scivolò via senza grandi rimpianti, salvo poi raggiungere quotazioni iperboliche che oggi vanno dai 350 mila euro per un ottimo esemplare stradale fino a oltre il milione per una rarissima versione della squadra ufficiale Lancia.

La falsa partenza fu dovuta soprattutto al fatto che, per contenere il prezzo e tagliare i costi di produzione, si speculò sulla qualità dei materiali, specie nel realizzare la



ARCHIVIO PITTONI

➔ carrozzeria. Presentata nel 1973, venduta a ben 8.850.000 lire, la Stratos mostrò tuttavia numerose imperfezioni, come le porte che si deformavano nella zona superiore o la vetroresina che si spezzava in corrispondenza delle cerniere. Nell'angusto bagagliaio posteriore, dalla ridotta capacità di carico, non si poteva stivare nulla poiché in marcia il vano si surriscaldava.

Insomma, difetti di non poco conto che furono in seguito risolti, ma che inizialmente scoraggiarono dall'acquisto anche i clienti più appassionati e fedeli alla marca.

Si racconta che una delle prime Stratos stradali fu acquistata da Clotilde Fasolis. L'allora campionessa azzurra di sci si lamentò per la scarsa qualità dell'auto con Sandro Fiorio, direttore della comunicazione Lancia. La Stratos della Fasolis fu così inviata al reparto corse dove venivano allestite le versioni per i rally. A spese delle pubbliche relazioni Lancia vennero sostituite porte e cofani con altri di migliore qualità e realizzati in via sperimentale prima che iniziasse la produzione.

Ecco, le corse: la Stratos fu ideata all'inizio degli anni 70 per conquistare il dominio nei rally e contrastare la berlinetta francese Alpine A110. Tecnicamente all'avanguardia rispetto alle altre vetture da rally, impressionò subito per la notevole potenza del V6 di 2,4 litri, per la maneggevolezza, per la facilità degli interventi sulla meccanica e per l'affidabilità della medesima. Sua dote principale la notevole versatilità, che le consentì di dominare su ogni terreno. Sugli sterati africani del Safari Rally, sulla neve del "Montecarlo", sull'asfalto del Tour de Corse e persino in pista, terreno per il quale non era stata progettata.

Due splendide Stratos da corsa Gruppo 4, di proprietà di due fratelli di Como, hanno varcato i cancelli della pista di Vairano.

La prima, guarda caso, è proprio una versione allestita per le corse di velocità in circuito e curata presso l'officina di Carlo e Giuliano Facetti. "Nella stagione 1976 con questa Stratos corsero con ottimi risultati i piloti Carlo Facetti e Gianfranco Ricci" racconta Claudio Magnani, imprenditore con all'attivo la partecipazione a circa 250 gare tra il 1976 e il 1993, ma rimasto in attività sino al '99 quando appese definitivamente il casco al chiodo.

"L'ho acquistata nel '77 qualche mese dopo che i piloti Emilio Paleari e Anna Cambiaghi l'avevano 'impegnata' alla 6 Ore del ➔



↓ **IL PARERE DEI PILOTI - ANNA CAMBIAGHI** (IN ATTIVITÀ DAL 1974 AL 1987)

IDEALE PER I RALLY

"**Passo corto**, potenza esuberante, corretta distribuzione dei pesi hanno fatto della Stratos un'auto ideale per i rally. Il comportamento dinamico, fondamentalmente neutro, diventa sovrasterzante in accelerazione consentendo al pilota di adottare la guida più idonea a seconda che si tratti di un percorso con curve molto ampie che favoriscono la velocità o di un misto lento. Insomma, l'eccellente adattabilità a qualsiasi percorso, grazie anche alle regolazioni della meccanica e la maneggevolezza sono gli atout della Stratos in versione rally. In corsa, nelle prove speciali, esige una guida d'attacco, in sintonia però con il comportamento dinamico nervoso e la notevole potenza alle ruote. In condizioni atmosferiche difficili possono crearsi dei problemi di visibilità, almeno per quanto mi riguarda. Per giudicare la Stratos in versione pista occorre rifarsi alla sua destinazione agonistica. Vi sono ovviamente delle differenze rispetto a quella allestita per i rally, ma la base di partenza è la stessa. Le modifiche infatti non sono tali da mutarne la struttura e le caratteristiche principali, ma influiscono notevolmente sul comportamento dinamico. Guidata al limite la Stratos da pista necessita di molta sensibilità per evitare testacoda sicuri. Nelle curve veloci, tipo Mugello, si è sempre con il fiato sospeso, poiché esige una guida molto pulita e alla costante ricerca della traiettoria migliore".





Aggressiva anche nel look

La Stratos in versione rally è aggressiva anche per la presenza dei quattro fari supplementari sul muso. L'eccellente adattabilità a qualsiasi percorso, grazie anche alle regolazioni della meccanica e alla maneggevolezza, è tra gli atout del comportamento dinamico.



Poter contare su una numerosa serie di rapporti al cambio permette di renderla sfruttabile al meglio in ogni circuito



↓ IL PARERE DEI PILOTI - GIANFRANCO RICCI (IN ATTIVITÀ DAL 1973 AL 1988)

VERO GIOIELLO

“La Stratos? Un gioiello. Peccato fosse afflitta da un perenne sottosterzo. L'aerodinamica posteriore, messa a punto per i rally, consentiva di avere molto carico al retrotreno e quindi notevole motricità, ma nelle gare in pista costituiva un handicap notevole. Bastò comunque dotarla di uno spoiler anteriore per renderla più equilibrata, tanto che nel campionato europeo GT mi permise di lottare con le più performanti Porsche 3 litri. Una libidine percorrere quasi in pieno la Curva Bosch a Zeltweg, recuperando ciò che perdevo nel misto. All'altezza i freni. Un mulo il motore. Ho corso un Giro Automobilistico d'Italia con la guarnizione della testa bruciata... Vennero cambiati solo i fili delle candele che si fusero un paio di volte. Sì, con la Stratos andavo veramente forte, ma ho fatto anche tanti errori. A un'edizione della corsa in salita Trento-Bondone ho sbagliato l'approccio alla gara affrontandola come se fosse un rally. Inoltre, in alcune competizioni poco impegnative, ho fatto dei banali testacoda poiché mi deconcentravo nell'affrontare avversari al volante di auto meno performanti. Una volta sono andato in testacoda persino nel giro di ricognizione! Mi divertivo davvero solo nel campionato europeo GT poiché combattevo con le Porsche 3000. Come non ricordare il suono sordo delle sportellate? Montavo gomme racing di mescola morbida che per la prima metà della gara mi consentivano di stare davanti alle Porsche, poi il blistering e qualche cavallo in meno riducevano le mie ambizioni. Ricordo con piacere un Giro Automobilistico d'Italia in cui ho diviso l'abitacolo della Stratos con la francese 'Biche', abituale navigatrice del pilota di rally Jean-Claude Andruet. La vittoria era alla nostra portata, ma nulla abbiamo potuto contro una sfortuna galattica. È rimasto solo il miglior tempo fatto segnare in una prova speciale percorsa sotto la pioggia e nella nebbia, con il motore della Stratos che girava a 5 cilindri. Terminata la prova 'Biche' voleva abbracciarmi, ma era decisamente provata dopo aver letto le note del percorso che nella nebbia avevano un senso solo per me. Note in francese, grazie a un anno in Formula Renault con Pironi, Schlesser e Snobek”.



Iniezione per la pista

La Stratos da velocità è spinta da un sei cilindri di 2,4 litri a iniezione con distribuzione a due valvole per cilindro. Eroga 270 CV.

➔ Mugello. Inizialmente mi sono cimentato nelle corse in salita, poi, nel 1978, ho partecipato con Fulvio Bacchelli proprio alla 6 Ore del Mugello. Abbiamo vinto il Gruppo 4 e ci siamo classificati undicesimi assoluti. Nell'ottobre dello stesso anno, insieme a Leo Pittoni e all'indimenticato navigatore Sergio Cresto, ho partecipato al Giro Automobilistico d'Italia. Risultato: terzi assoluti e primi di Gruppo 4. In livrea originale Rino Fabbri Editore, quella che compare in queste pagi-

Con la Ferrari nel cuore

La Stratos monta in posizione centrale-trasversale un V6 (65°)

Ferrari di 2,4 litri con cambio a 5 marce. Le sospensioni, montate su uniball, sono a quadrilateri davanti e MacPherson dietro. Freni ventilati Lockheed, con pinze a doppio pistoncino



ne, questa Stratos ha corso sino al 1980, anno in cui la carrozzeria venne verniciata di bianco. Con quest'auto oltre a quelli già citati ha corso anche il pilota di Formula 1 Renzo Zorzi. Nelle gare ha sempre fornito delle ottime performance".

Lo conferma il famoso ex pilota Carlo Facetti, che preparò questa Stratos insieme al fratello Giuliano e la pilotò in molte gare.

"È un'auto competitiva che mi ha dato grandi soddisfazioni. Una su tutte il secon-

do posto alla Targa Florio del 1976 insieme a Gianfranco Ricci, al quale passò poi di mano e successivamente a Claudio Magnani. Ora è stata revisionata tutta. È un gioiello".

Claudio Magnani osserva compiaciuto la sua Stratos mentre i meccanici stanno provvedendo a scaldare il potente sei cilindri e prima di mettersi al volante per effettuare qualche giro di pista descrive alcune peculiarità del comportamento dinamico.

"È un'auto che avendo il passo corto è ➔

Pilota e preparatore

Carlo Facetti preparò la Stratos da velocità insieme al fratello Giuliano e la pilotò in molte gare. "Abbiamo messo tutta la nostra esperienza per allestire quest'auto per le gare di velocità in pista. Una Gruppo 4 molto competitiva" afferma l'ex pilota lombardo.

Potenza del V6, facilità degli interventi sulla meccanica, affidabilità e maneggevolezza: ecco gli atout per vincere i rally



→ molto sensibile, per cui va pilotata cercando di adottare una guida più pulita possibile, un po' come con le Sport Prototipo da pista. L'impostazione tecnica con motore posteriore-centrale, inoltre, la rende più idonea ai rally che ai circuiti. Tuttavia le appendici aerodinamiche, le regolazioni delle sospensioni e l'assetto molto basso consentono di ottenere una guida redditizia anche nelle gare di velocità in pista. Basta la minima disattenzione, però, e il comportamento sostanzialmente neutro passa repentinamente al sovrasterzo, che va contrastato con decisione per non finire in testacoda. La Stratos, a differenza di altre granturismo, è una vera auto da corsa,

come dimensioni, posizione di guida, caratteristiche dello sterzo. Robusta, molto veloce sul dritto grazie anche all'aerodinamica che all'epoca permetteva di stare davanti alle potentissime Porsche 911 di 3 litri, è spinta dal V6 Ferrari a iniezione di 2,4 litri con due valvole per cilindro che eroga 270 CV e ha un campo di utilizzo dai 5000 agli 8600 giri/minuto. Volendo, però, si può tirare sino a 9000 giri. Altro atout la possibilità di poter contare su tutta una serie di rapporti al cambio che permette di renderla fruibile al meglio in ogni circuito".

La seconda Stratos protagonista in pista a Vairano è una versione allestita per i rally. Il suo trascorso agonistico inizia nel 1976. Al

volante si sono alternati numerosi piloti tra i quali il francese di origine corsa Francis Serpaggi, che ha partecipato al Tour de Corse '76, Tony Carello nel 1977 e l'anno seguente Anna Cambiaghi, che in quel periodo alternava le gare in pista con quelle di rally.

All'inizio degli anni 80, scaduta l'omologazione per le competizioni, la Stratos venne ceduta dalla scuderia milanese Jolly Club a Giuliano Facetti che la riportò nella condizione originale, cioè in versione stradale, pur mantenendo parte della preparazione per le corse per quanto riguarda il motore, dotato però di scarico con silenziatore, il cambio, l'assetto e le sospensioni montate su uniball.



Carburatori per i rally

La Stratos è stata progettata per facilitare al massimo gli interventi sulla meccanica. A sinistra, il V6 di 2,4 litri che equipaggia la versione allestita per i rally. È alimentato con tre carburatori verticali doppio corpo Weber e sviluppa la potenza massima di 240 CV. A destra, il vano anteriore con la ruota di scorta e la targhetta che ne certifica l'originalità.



“La passione per la Stratos è nata seguendo mio fratello Claudio nelle gare in pista” racconta invece Marco Magnani. “I rally li ho scoperti dopo, ma non ho mai corso. La Stratos l’ho presa in consegna nei primi anni 80, ma solo nel 2002 ho deciso di riportarla nella configurazione corsa, affidandola alle mani esperte del biellese Luigi Foradini che all’epoca fece parte del glorioso team di Claudio Maglioli.

La complessa operazione ha comportato anche un aggiornamento della meccanica che ha interessato alcune parti vitali come il motore, oggetto di una minuziosa revisione e dotato di un più performante si-

stema di scarico, e i freni potenziati con l’adozione del raffinato impianto Lockheed. Completamente rivisto l’impianto elettrico, mentre i due cofani sono stati sostituiti con altri più leggeri. Penso, infine, che a livello amatoriale l’obiettivo principale sia quello di possedere un’auto totalmente originale. Nel mio caso il fine è stato quello di stringere tra le mani il volante di una Stratos da corsa identica a quella che partecipò ai rally di metà anni 70.

Indispensabile quindi l’aiuto di un gruppo di meccanici molto esperti che fanno il fatto loro nel mantenere inalterate le originali caratteristiche dell’auto per quanto ri-

guarda sia il motore sia le regolazioni di assetto e sospensioni. Sono sincero, la Stratos è impegnativa da guidare, ma dà un’emozione unica. Un problema, comunque, è costituito dalle candele che se si inumidiscono rendono particolarmente difficile l’accensione del motore e di conseguenza l’avvio. Insomma, bisogna fare molta attenzione nel premere dolcemente il pedale dell’acceleratore per poi sollevare il piede mentre si agisce sulla pompa della benzina e aspettare. Non troppo però, altrimenti le difficoltà di partenza si ripresentano. Insomma, sembra di essere davanti al cockpit di un aereo e di effettuare il check prima del decollo”. **R**

PER LA PRIMA VOLTA A CUORE APERTO

SMODULATA

Così non l'ha mai vista nessuno. Venduta dalla carrozzeria torinese a un importante collezionista americano, una fra le concept car più famose e affascinanti di sempre è stata interamente smontata con lo scopo di renderla marciante. Ecco com'è sotto il vestito. E come diventerà

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



Guardiamoci dentro

Paolo Garella (a sinistra) e Salvatore Barone, i due tecnici che si stanno prendendo cura della Modulo con l'intento di renderla marciante. Affinché ciò sia possibile la concept car è stata totalmente "eviscerata" per la prima volta dalla nascita.





n'icona si può rinnovare? Una domanda retorica quando si ha a che fare con oggetti diventati "cult" nel tempo. E un interrogativo che diventa quanto mai attua-

le parlando della Modulo su base Ferrari 512 S: si tratta di una concept car (disegnata da Paolo Martin per Pininfarina e presentata al Salone di Ginevra del 1970) fra le più spettacolari e affascinanti mai disegnate.

Oggi quest'auto è al centro di un complesso intervento a cuore aperto che mira a... "portarla in vita". Come il suo stesso autore l'ha definita, la Modulo "è una forma grafica in 3D", pensata per stupire ma non per muoversi, anche se dotata di motore (peraltro non funzionante), cambio e sospensioni. Renderla marciante è ciò che sta tentando di fare un team di esperti alle porte di Torino, dove la Modulo si trova dal 29 settembre 2014, quando la Pininfarina l'ha venduta al finanziere statunitense Jim Glickenhaus, uno dei più noti collezionisti di Ferrari del mondo. Da allora per lei è cambiata la proprietà e, presto, cambierà anche il suo status: dovrà infatti passare dal

ruolo di scultura a quello di automobile, dovrà muoversi su strada quasi come una qualsiasi vettura, diventare una macchina vera. Come? Con un'operazione ardita, vista anche la fama planetaria della Modulo, alla quale si stanno dedicando da mesi l'ingegnere torinese Paolo Garella, Program director dei progetti della Scuderia Cameron Glickenhaus, e l'italoamericano Salvatore Barone, responsabile delle auto della collezione Glickenhaus. Un'iniziativa che probabilmente molti appassionati giudicheranno discutibile (a tal proposito, ci farebbe piacere conoscere il parere di voi lettori...), ma che Jim Glickenhaus è determinato a portare a termine. Probabilmente per il prossimo Concorso di Eleganza di Villa d'Este, anche se "ci sono ancora mille cose da fare", come ci ha dichiarato Paolo Garella in merito.

ORA VIVE DI VITA PROPRIA

La sala operatoria è stata allestita nel quartier generale torinese, dove Jim Glickenhaus allestisce anche le sue modernissime supercar SCG 003 e dove Ruoteclassiche è riuscita a penetrare in esclusiva per farsi spiegare difficoltà e obiettivi di questa iniziativa. Quelle che vedete sono immagini spettacolari e uni-

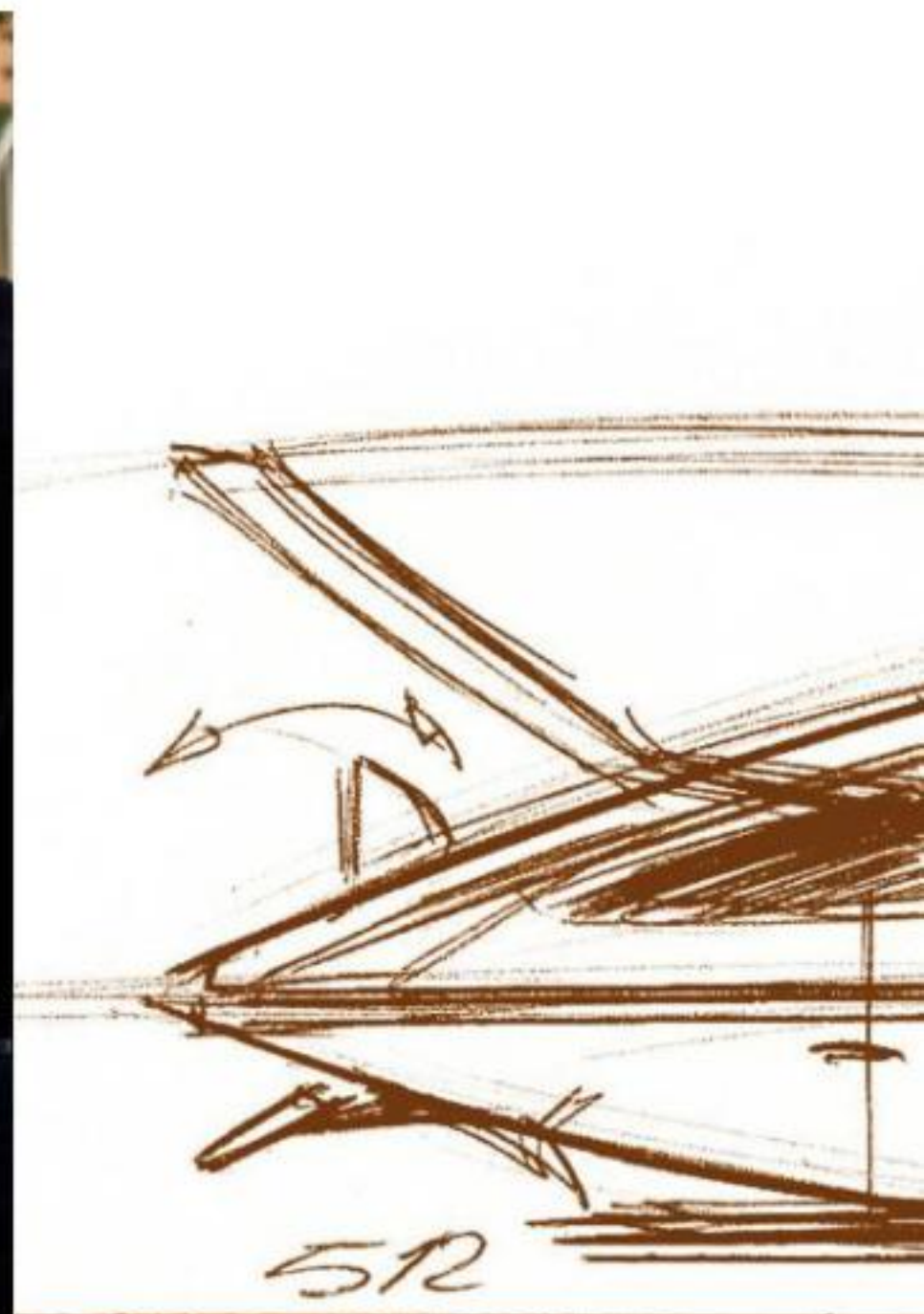
Doppia anima

Nelle immagini di questa pagina, le due anime della Modulo: quella corsaio, rappresentata dal telaio di una Ferrari 512 S del 1970 (qui sopra), e quella grafica, con una forma che contrasta completamente con la prima.

che, che consentono di ammirare la Modulo come mai nessuno prima aveva potuto fare.

Perché motorizzarla e non lasciarla come è sempre stata? Perché rinnovare un'icona con tutti i rischi che questa operazione comporta? "Semplice: a Jim piace entrare nelle auto, girare la chiave e partire" spiega Paolo Garella, 56 anni, 18 dei quali trascorsi in Pininfarina, di cui sette a capo dei Progetti Speciali; "il suo obiettivo è quello di poterla guidare, di farla vedere e farla apprezzare ancora di più. Sta realizzando tutto quello che chiunque di noi ha sempre sognato di fare: poterci andare in giro. Le sta dando una seconda vita, nella quale questo sogno si realizza".

Quanto alle eventuali critiche sull'opportunità o meno di rinnovare un'icona, la nuova proprietà ha le idee chiare: "Forse per- ➔

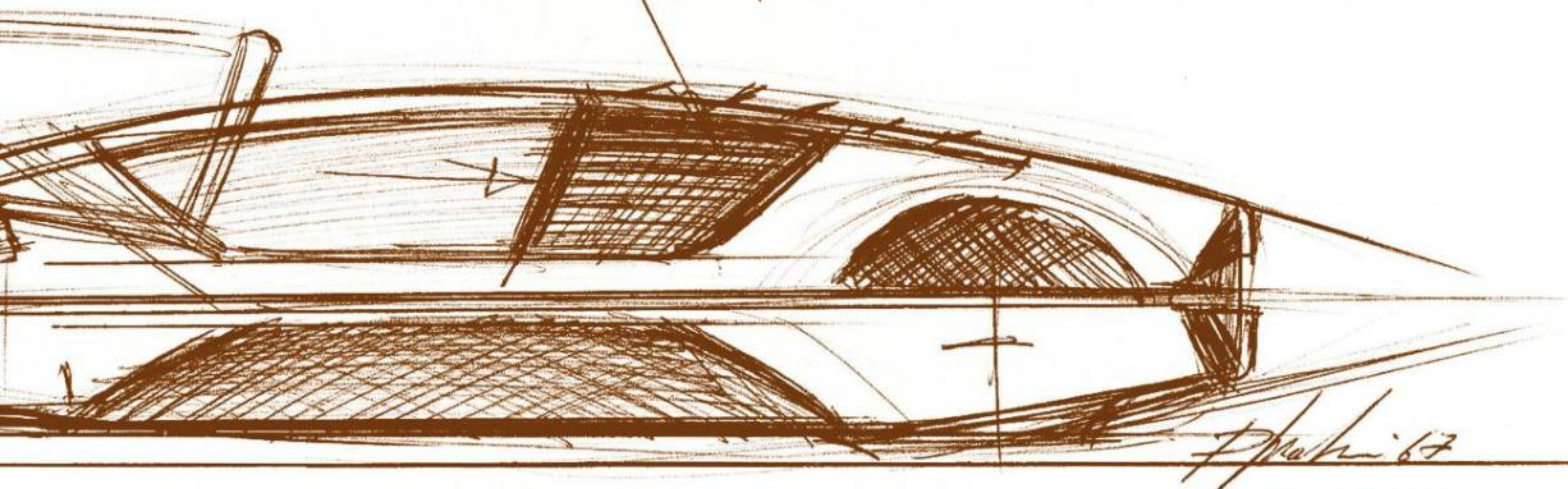




Disegnata tre anni prima

In basso, lo schizzo iniziale della Modulo realizzato in Pininfarina da Paolo Martin nel 1967; al centro la Modulo all'Expo di Osaka, in Giappone, nel 1970. Qui sopra, Salvatore Barone (a sinistra) e Paolo Garella mentre studiano i disegni

tecnici originali della Modulo per pianificare i loro interventi. Il motore (inefficiente) e il cambio sono stati spediti negli Usa per essere restaurati. Nessun particolare problema invece per le ruote, che al contrario di quanto si immaginava possono sterzare quanto basta.





→ derà parte della sua purezza iniziale, ma la sua vita continua nel tempo, anche se in disaccordo con il pensiero originario. Come dice Jim: a un certo punto un'auto così famosa 'takes life on its own', assume una vita propria, aldilà degli interventi successivi" sostiene Garella. Tutto è lecito quindi? Non proprio: "Non mi permetterei mai di modificare una sola linea, un solo dettaglio, un solo angolo della vettura" assicura Garella. "Renderla funzionante non cambia nulla: alla fine la macchina sarà esattamente identica a com'è stata pensata e realizzata. Soltanto che si muoverà. E se questo vuol dire mettere dietro a un radiatore un ventilatore o avere dei tubi che girano lungo l'auto per portare l'acqua nei punti giusti, non lo vedo come un intervento invasivo".

Jim Glickenhaus non è nuovo a operazioni del genere e una l'ha già fatta sulla Dino Berlinetta Competizione, un altro prototipo disegnato da Paolo Martin, acquistato anch'esso dalla Pininfarina prima della Modulo e reso funzionante in un secondo tempo. Per la Modulo però l'operazione è complicata dal fatto che si andrebbe a "toccare" una delle auto più famose al mondo.

"Mettiamo in chiaro una cosa: non è una

scultura, è una macchina vera" precisa Paolo Garella che, da bravo ingegnere, è repellente ai sentimentalismi: "Non ho mai considerato una vettura come un'opera d'arte. Le auto sono dei prodotti industriali, sono costruiti con materiali e componenti che, per definizione, hanno bisogno di manutenzione. Un'auto è fatta per fare chilometri, per andare da A a B in un modo o in un altro. Poi, è vero, in questa grande categoria ci sono oggetti un po' speciali, ma il DNA è quello, ed è giusto che rimanga così. Secondo me questa non è arte, può essere design, ma l'arte è diversa: non riguarda un'auto".

Molto concreta è anche la diagnosi di Garella dopo l'autopsia. "Il telaio è quello di una Ferrari 512 S del 1970, che con la Modulo non c'entra niente. La forma della Modulo non ha aspirazioni agonistiche, sembra l'auto di un mondo diverso, in cui le macchine volano, un mondo da pronipoti. È di pura fantasia: rappresentava il futuro, e con le sue forme ha riempito decenni di stile. Un'auto che ha fatto e fa ancora sognare. Ed è questa la sua grande forza" precisa l'ingegnere torinese, "per mille motivi, come accadeva spesso in Pininfarina, questa macchina non è mai stata completata, ma non è certo im-



Bella ma scomoda

Nella Modulo si sta semisdraiati, come su un'auto da corsa. I sedili sono posizionati al centro dell'abitacolo per evitare troppi contatti con i parafanghi anteriori. Complicato posizionare le gambe. Sopra, gli interruttori delle luci per illuminare l'auto alle mostre. Nella pagina a fianco, i parafanghi si smontano con una chiave speciale.



Giochi di fantasia

Qui a sinistra e nella pagina a fianco, altri dettagli sotto il "vestito" della Modulo. La sfera nella pagina a fianco (prima foto da sinistra) è una delle due presenti alle estremità dell'abitacolo. Si tratta di due palle da bowling recuperate nella sala ricreativa di Mirafiori, sulle quali sono state ricavate le bocchette per l'aria e le sedi per alcuni comandi.



possibile farlo. Ci sono tutti i radiatori, anche se mancano i collegamenti con il motore, le tubazioni. Mancano i serbatoi della benzina, è vero, ma è previsto lo spazio per inserirli. Tutto il sistema frenante non è mai stato montato. Sarà compito nostro portare a termine l'opera".

NON È UN'AUTO DA CORSA

Quello che dall'esterno sembra invece di difficile realizzazione, visto anche l'assetto estremamente basso della Modulo, sarà trovare la soluzione per fare accomodare un uomo alto 1,85 metri e robusto come Jim Glickenhaus in un abitacolo largo, ma con una ridotta profondità. Sembra di difficile soluzione anche il problema delle ruote che, viste così, pare non possano sterzare. Ma qui Garella è ottimista: "Non c'è nessuna parte della scocca che impedisca alla Modulo di sterzare. Il problema dello sterzo non esiste. I veri problemi su cui lavorare saranno invece quelli sui flussi d'aria e sulle temperature, che potrebbero salire troppo. La Modulo ha un sistema di 'ali' sul posteriore che possono ruotare grazie a un perno collegato a un cavo, come se avessero pensato a un sistema per indirizzare l'aria all'interno. È quella la cosa più importante da studiare. Per fortuna però la Modulo monta un motore non troppo potente, circa 300 CV per una cilindrata di cinque litri, che rispetto alle potenze di oggi non è gran cosa. Un po' di 'trucchi' per tenere basse le temperature senza adottare soluzioni pazzesche ci sono e li conosciamo".

Una volta terminata l'operazione di "rianimazione", che tipo di auto sarà la Modulo? Garella è molto schietto al riguardo: "La macchina è molto robusta, fin troppo. Mi spiace dirlo, ma non credo che sarà granché bella da guidare: ha una carrozzeria molto pesante. È tutta in lamiera di ferro saldata in un unico guscio cui dovremo anche trovare il giusto bilanciamento, lavorando su molle e ammortizzatori. Nessuno, comunque, vuole fare della Modulo una macchina per correre. Jim vuole solo poterla guidare su strada e se riusciremo a farla arrivare a 150 km/h, beh, sarà già più che sufficiente". Non ci resta che aspettare la fine lavori. **R**



I RAGAZZI E L'AUTO STORICA

LA MEGLIO GIOVENTÙ

Hanno dai 9 ai 30 anni, estrazioni sociali diversissime e una grande passione comune: vanno matti per le vetture e le moto d'antan. Giovani che non disdegnano il passato e che rappresentano la continuità del nostro patrimonio storico automobilistico. Mosche bianche? Sembrerebbe di no

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



A

ndrea, 21 anni, ha il problema della barba: non ne ha. Sembra ancora più giovane di quanto sia in realtà. Normale alla sua età, se non fosse per la reazione d'incredulità che suscita nei nuovi clienti, sorpresi di trovarsi di fronte un broker di auto da collezione così giovane. Roberto, 22 anni, non ha quel problema, ma "gli piace il ferro" e ha già deciso che il suo futuro è nella vendita dei ricambi per

moto storiche. Anche Edoardo (25 anni) e Mattia (26) lavorano nel campo dei ricambi: hanno appena lanciato un portale specializzato, con grandi ambizioni. Marcello (27 anni), Federico (24) ed Elisabetta (29) organizzano invece mostre-scambio e mercatini, mentre Gabriele (25 anni) si è già fatto notare nel mondo dell'organizzazione di eventi.

Ci sono poi gli studenti di una scuola professionale di Pavia che si stanno formando sulle auto d'epoca sperando in un'opportunità di lavoro in più. Sono solo alcuni degli esponenti della nuova generazione del

mondo legato al collezionismo delle automobili e delle moto storiche, che sempre più s'incontrano ai mercatini o alle manifestazioni fieristiche, ai concorsi d'eleganza e alle gare per auto d'epoca.

Ragazzi che in comune hanno la giovane età e la passione per le "vecchiette". Che non è una perversione. O una emulazione di Harold, il giovane protagonista del celebre film "Harold e Maude" che si innamora di un'ottantenne. Prendere una cotta in fondo non è così strano per un giovane. Ma prender-



Futuri restauratori

Alcuni dei ragazzi del corso per autoriparatori della scuola professionale "L. Cremona" di Pavia alle prese con il restauro di un'Alfa Romeo Giulia del 1971.

Da sinistra, Marius Saghin (19 anni); Lorenzo Faré (19); Christopher Fiume (19); Daniele Longo (20); Enis Zika (21); Paulo Busukta (19); Christian Vidal (20).

INTERMEDIARI DI AUTO STORICHE

Il giovane broker

la per un'auto d'epoca richiede una buona dose di curiosità, di cultura, di capacità di apprezzare ciò che di più bello è stato creato dall'ingegno umano, con il desiderio di conservarlo. Richiede una passione che quasi sempre viene tramandata da papà e nonni, anche se non per tutti. "Tra i giovani i casi sono due: o hanno ereditato la passione dal padre oppure non sono interessati a nulla" notava tempo fa in un mercatino un commerciante di automobilia, deluso dal poco interesse dei giovani per quanto esposto sulla sua bancarella. Forse, però, le cose stanno cambiando e gli esempi di queste pagine ne sono la dimostrazione.

È grazie a ragazzi come loro, quindi, se il settore può contare su un ricambio generazionale e guardare al futuro con un discreto ottimismo. A giovani che la passione per l'auto d'epoca la esprimono anche attraverso la realizzazione di piccole (per ora) collezioni. Ne sono un esempio Alessandro, 25 anni, appassionato di VW Maggiolino che con i guadagni del proprio lavoro ne ha già messi in garage tre. Oppure Marco, 29 anni, ingegnere civile con la passione per le auto popolari, che ne ha già restaurate cinque. O Duccio, 23 anni, che cerca di ricalcare le orme del celebre papà; così come Stefan, anche lui introdotto al collezionismo dal padre, che a 25 anni è già proprietario di una splendida Rolls-Royce Silver Shadow Drophead Coupé del 1969. C'è anche chi come Federico, 30 anni, ha messo da parte la laurea in Economia per dedicarsi al restauro delle Vespa e chi come Martina, 21 anni, vuole diventare una campionessa nelle gare di regolarità per auto storiche.

Per non parlare di una nuova generazione di giovanissimi appassionati digitali che si sta già formando. Come Giacomo, 12 anni, con una profonda passione per i "catorci" d'epoca; o come Francesco, 10 anni, metà dei quali vissuti senza perdersi mai una edizione del Concorso di Eleganza di Villa d'Este e che alimenta un proprio canale su YouTube con i video delle auto che gli piacciono di più; oppure come Beatrice, 7 anni, che da quando ne ha 4 è la navigatrice di papà nelle gare di regolarità. **R**

Ventun anni e già broker di auto da collezione. La sorpresa è tanta quando lo s'incontra. È stato così anche per noi lo scorso settembre a Firenze, quando lo abbiamo visto all'opera per la prima volta. Ci ha colpito il contrasto tra la sua faccia da teenager e la sua conoscenza del mercato, da navigato addetto ai lavori. Oltre che la disinvoltura con cui si relazionava - alla pari - con i potenziali clienti. È stato lui, infatti, a suggerirci il servizio di queste pagine, ad aprirci gli occhi sui giovani con la passione per le storiche. Andrea Nannetti, pisano, è probabilmente il più giovane mediatore di auto d'epoca italiano, se non del mondo. Un mestiere complicato che non solo richiede una profonda conoscenza del settore, ma anche una preparazione storico-tecnica fuori dal comune. Caratteristiche che Andrea ha acquisito subito dopo aver conseguito il diploma di ragioniere andando a bottega da un maestro fiorentino del settore, l'amico di famiglia Alessandro Bruni. Il suo impegno quotidiano è quello di cercare e trovare vetture d'interesse collezionistico per poi

proporle a persone potenzialmente interessate all'acquisto. Un'attività che necessita anche di una rete di informatori sparsi nelle varie regioni italiane (Andrea si è creato anche quella) e di conoscenze consolidate con commercianti e collezionisti che sappiano apprezzare il suo lavoro. Per ogni vettura Andrea s'informa a fondo sulla sua storia, ne verifica l'originalità con la collaborazione di meccanici, carrozzieri ed esperti di fiducia, ne ricostruisce la proprietà attraverso le visure e verifica che a livello legale sia tutto in ordine. Molti i colpi messi a segno in meno di due anni, tra i quali anche una Lancia Aurelia B24 Convertibile e un'Alfa Romeo Giulietta SS, che per un giovanissimo broker come Andrea equivalgono a una promozione sul campo.



A scuola con la Giulia

La storia della tecnica automobilistica

forse non è al primo posto nella classifica delle loro passioni, ma per gli studenti dell'Istituto Professionale di Stato per l'Industria e l'Artigianato "L. Cremona" di Pavia, dove si formano i ragazzi che nella vita vorrebbero fare i meccanici dell'auto, il restauro di una vettura d'epoca potrebbe essere un valido passaporto per un impiego futuro. Da quest'anno, infatti, alcuni di loro si formeranno su un'Alfa Romeo Giulia del 1971, che dovranno riportare agli antichi splendori. Promotori dell'iniziativa, accolta con entusiasmo anche dal preside dell'istituto Mauro Casella, il Lions Club Host e l'AC pavese i quali, per soli 50 centesimi di euro, hanno venduto alla scuola una vettura in cattive

condizioni ma completa. Lo scopo formativo principale è quello di creare nei futuri riparatori una forma mentale che li spinga a riparare e non solo a sostituire, come in genere accade oggi nelle officine meccaniche, oltre che a documentarsi su schede tecniche e manuali d'officina prima di mettere mano a un motore o a una sospensione. "Per loro è 'professionalizzante' e può creare nuove opportunità di lavoro" sostiene Giuseppe Maggi, il socio del Lions Club dal quale è partita l'idea, appassionato di auto storiche. Per ora la scuola non è attrezzata per il restauro della carrozzeria,

mentre al ripristino dell'interno penseranno le ragazze del corso di moda, e alla parte elettrica gli studenti del corso di elettrotecnica. Una scuola quasi a 360 gradi. Tutto grazie alla Giulia.



FIERE E MERCATI

Grazie zio, ora facciamo da soli

Elisabetta, Federico e Marcello Trevisan

rappresentano quella che nell'ambiente dell'organizzazione delle mostre-scambio e dei mercatini è conosciuta come la Marcello Eventi di Rovigo. La società prende il nome da Marcello, 27 anni, che ha avuto l'idea per primo e che, successivamente, ha chiamato in aiuto Federico, 24 anni, ed Elisabetta, 29, antropologa, che dà una mano in occasione delle fiere. Tutto è partito una quindicina di anni fa grazie allo zio, Mario Pellegrini, un'autorità in questo campo. Prima Marcello, poi Federico hanno iniziato a seguirlo nel suo vagabondare da un mercatino all'altro in Italia e all'estero, spesso marinando la scuola ma imparando sul campo trucchi e segreti del mestiere. A 18 anni Marcello era già in grado di organizzare fiere di modellismo e persino il Motor Day a Roma. Quindi la decisione d'intraprendere la propria strada senza zio Mario che, lasciata ai nipoti l'organizzazione di eventi, ha scelto di dedicarsi alla consulenza nei restauri. Oggi, oltre al Grande Mercato dell'8 dicembre a Ferrara, la Marcello Eventi organizza la rassegna Auto e Moto del Passato, il Salone d'Inverno, quello di



primavera e il mercatino ricambi di Milano Autoclassica. I tre fratelli sono inoltre editori del "Calendario dei Motori" di Mario Pellegrini, che riporta l'elenco mensile dettagliato delle fiere che si tengono nel mondo. Giovani, appassionati e già ben introdotti. La loro specialità però non è vendere spazi, ma selezionare i venditori di ricambi, in modo da proporre ai visitatori

dei vari mercatini un ventaglio di espositori competenti e in grado di soddisfare le varie esigenze locali. Si tratta quindi di conoscere il carattere delle varie fiere, i ricambi in genere e le persone, ma anche le tendenze del mercato, per evitare d'invitare una prevalenza di espositori specializzati in un certo modello (per esempio la Fiat 500) quando l'evento magari

si è calibrato su un altro target. "Il ricambio generazionale è in atto, e lo stiamo incentivando anche a livello comunicativo, attraverso i social: la nostra pagina Facebook offre infatti consigli e servizi gratuiti su come acquistare una macchina e restaurarla, sperando che tutto ciò aiuti i giovani ad avvicinarsi ancora di più a questo mondo" conclude Marcello Trevisan.

COLLEZIONISTI DI UTILITARIE

Quando la passione è cieca

La dimostrazione che “non è bello ciò che è bello, ma è bello ciò che piace” viene da ragazzi come Marco Bellotti, 29 anni, architetto a Melegnano (MI). È appassionato di auto popolari, prodotte anche in milioni di esemplari, ma ormai difficili da trovare in condizioni perfette. Marco è attratto dai modelli economici, anche ridotti in condizioni pietose, che lui salva dalla pressa e riporta in condizioni da concorso. Lo ha fatto con una Ford Fiesta prima serie del 1980, oggi quasi impossibile da reperire in così ottimo stato, quindi con una Fiat 126 serie speciale Silver, anche lei ormai rarissima; lo sta facendo con un'Alfa Romeo Alfasud Super del 1978, che era stata lasciata arrugginire per 11 anni in un cortile e ora è in fase di restauro; lo farà con una Fiat Panda 45, una rara prima serie acquistata da un contadino che la utilizzava come mulo da soma. “Le mie auto colpiscono perché in queste condizioni non ce ne sono più” dice Marco. I suoi restauri sono

perfetti, condotti con una meticolosità rara per un giovane e anche per questo sorprendenti. Ogni sua auto, inoltre, ha una

storia particolare: “La Fiesta, per esempio, era di un altro contadino che voleva rottamarla. Ho cercato di convincerlo a restaurarla, ma lui niente. Diceva che se avesse trovato

un ‘pirla’ disposto a ritirarla, lui gliel'avrebbe regalata. ‘Eccolo!’, gli ho detto un giorno. L'ho restaurata e quando l'ha rivista, come nuova di fabbrica, si è commosso anche lui”.



↓ BAMBINI PRODIGIO

LE MIE FAVOLE SU RUOTE

Ha preso parte al **Concorso di Eleganza di Villa d'Este** per la prima volta quando aveva quattro anni. Oggi, che ne ha 10, ha una collezione sterminata di modellini di auto classiche e moderne e un canale YouTube (goawesone2) sul quale posta i video con i suoi commenti. Francesco Orlando, milanese, è una sorta di bambino prodigio. La passione gli è stata trasmessa dal padre Giovanni e lui l'ha coltivata superando il maestro, anche grazie alla tecnologia: Google e YouTube, infatti, sono una miniera di stimoli per chi cerca informazioni sulle auto di tutti i tempi. Ma Francesco, pur essendo un nativo digitale, apprezza molto anche la carta: aspetta ogni mese il nuovo numero di Ruoteclassiche, che ama sfogliare, gustandoselo pagina dopo pagina e assorbendo tutto. La sua conoscenza, a dispetto della giovanissima età, ammalia chiunque si metta a conversare con lui di macchine. I libri sulle automobili sono le sue favole della buonanotte. “Ogni auto ha una sua storia: mi piace scoprirla” racconta, “Ora, per esempio, mio papà mi sta leggendo un libro sulla Fiat”.

Laura Confalonieri



ORGANIZZATORI DI EVENTI

Galeotto fu il caffè

Gabriele Morosini, 25 anni, grande appassionato di viaggi e di automobili, sin dai primi anni del liceo è stato uno di quei giovani intraprendenti che si sono affacciati con successo al mondo del collezionismo dell'auto. E che hanno saputo trasformare la propria passione in un lavoro. Perché ciò accada ci vuole predisposizione, capacità di cogliere l'attimo e molta fortuna. Doti che a Gabriele sembra non manchino. È

stato infatti un evento fortuito a cambiargli la vita nel 2006, quando in compagnia dell'amico Francesco Canta era in viaggio negli Stati Uniti, dove si era recato nella speranza di chiarirsi le idee sul proprio futuro. È lì che si è imbattuto in una manifestazione insolita: Cars and Coffee. "Alle 6.30 di ogni sabato centinaia di appassionati si ritrovano in un luogo con le proprie auto, bevono un caffè insieme e alle otto è tutto finito.

Persone di diversa estrazione sociale, con vetture di ogni tipo, in un'atmosfera bellissima". Perché non trasferire quest'idea in Italia, magari in orari più consoni? Nel 2012 il debutto, mantenendo il concetto di esposizione delle automobili, ma sostituendo il caffè con un pranzo e un breve tour, in una sorta di concorso di eleganza itinerante. Gabriele organizza quattro appuntamenti l'anno e ogni volta la partecipazione supera le 200 vetture.

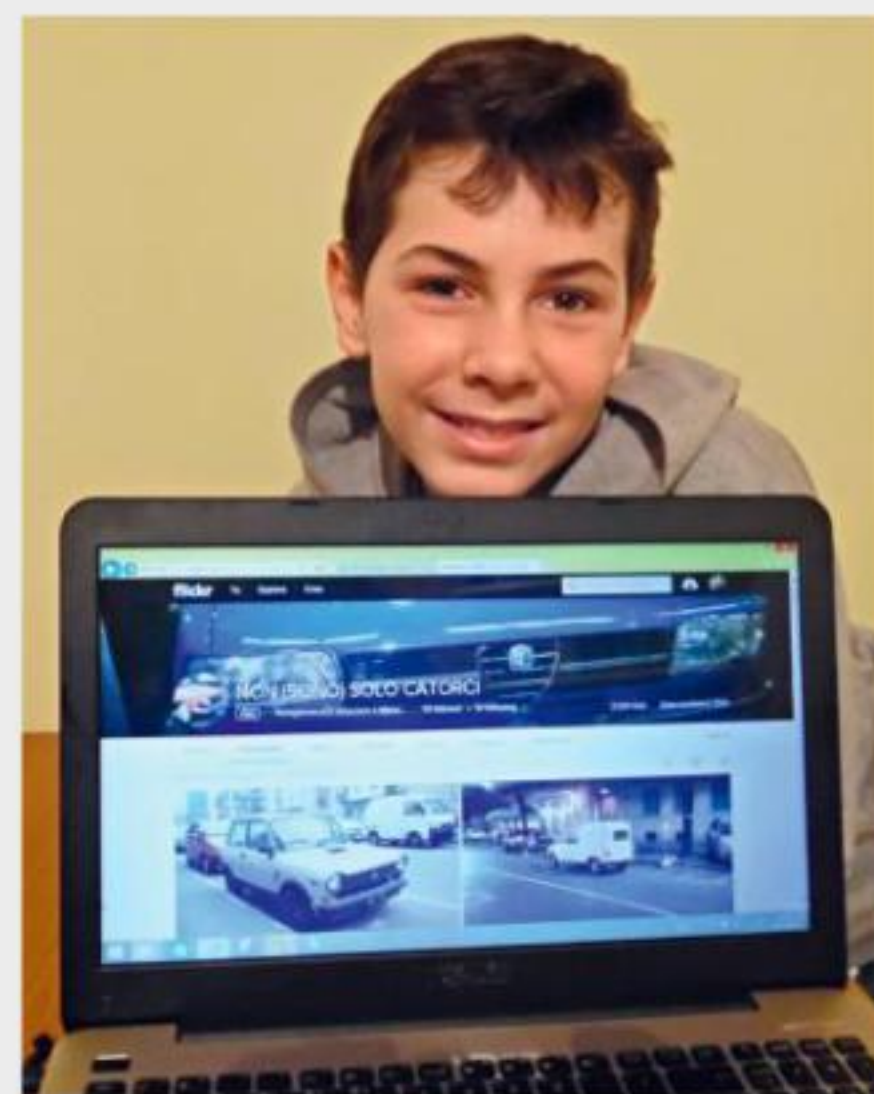


↓ STORICHE DA SALVARE

NON SONO SOLO CATORCI

Ha sempre con sé un modellino di auto, ma non è un "oggetto transizionale", uno strumento consolatorio come la coperta di Linus. Per Giacomo Mencaglia, 12 anni, è il modo più pratico per restare in contatto continuo con gli oggetti che predilige: le auto. Non quelle moderne però, troppo uguali tra loro, e nemmeno le supercar, bensì le utilitarie e i modelli con le forme più strane degli anni 60, 70 e 80. "Più sono sgraziate e più gli sono simpatiche" spiega il papà Massimo. La sua preferita è la NSU Prinz, anche perché è la vettura che tre anni fa ha dato il via al suo travolgente interesse per l'auto dopo averne vista una ridotta in pessime condizioni. Da allora la sua passione sono

diventate le vetture abbandonate, alle quali ha dedicato un blog su Flickr dal nome esplicito: "Non sono solo catorci". Qui Giacomo posta le immagini delle auto abbandonate che fotografa nelle sessioni di caccia insieme al papà, affiancate da quelle che vede per strada o nei parcheggi. "È un raddomante di vecchie auto" dice di lui Massimo, "riesce a trovarle con una facilità sorprendente". Un'abilità che Giacomo manifesta anche navigando con Google Street View, con cui ha scoperto dei veri tesori abbandonati. Crescendo, ha iniziato a spostare i suoi interessi verso la meccanica e le prestazioni delle vecchie auto, nonché sul restauro, che in futuro vorrebbe praticare in prima persona.



↓ LAUREATI IN RUGGINE

PUNTO DALLA VESPA

La laurea in Economia e Commercio? Meglio le Vespa d'epoca, una passione che lo ha colpito quando aveva 14 anni. E che lo spingeva a passare il tempo libero nella storica officina Rovere nel centro di Bologna, dove il restauro delle Vespa era il pane quotidiano. È lì che ha appreso i rudimenti del mestiere. Poi la laurea in Trade marketing e strategie commerciali e il primo impiego. La Vespa passa un po' in secondo piano. Fino al 2012, quando l'azienda in cui lavora fallisce. Quale occasione migliore per tornare all'antico amore? Federico Montalegri, oggi trentenne, matura così la decisione che gli cambierà la vita: abbandona tutto, anche un nuovo posto di lavoro all'estero che nel frattempo si era concretizzato, e si dedica a tempo pieno alla sua grande passione. Insieme al figlio del titolare rileva la vecchia officina e oltre alle Vespa d'epoca comincia a restaurare anche BMW e Husqvarna. "Non mi sono ancora pentito, nonostante le spese e le tasse da pagare" afferma Federico. "Contrariamente a prima, la mattina mi sveglio contento. E fino a che sarà così, perché cambiare?".



SECONDE GENERAZIONI

Nel solco del padre

Con un'un'infanzia trascorsa in giro per il mondo partecipando ai più prestigiosi concorsi d'eleganza, tra belle auto e personalità di spicco del motorismo storico, è difficile non rimanere contagiati. "Infatti, è come se fossi nato in un'auto d'epoca. Da quando ero piccolissimo ho partecipato a tutti i concorsi d'eleganza possibili e a tutti i restauri delle vetture di papà", confessa Duccio Lopresto, 23 anni, ovviamente destinato a seguire le orme del famoso genitore. Laureato in Scienze economiche a Londra e attualmente a Barcellona per un master in Economia, Duccio non ha ancora le idee chiare sul suo futuro: trovare un impiego nel campo delle auto d'epoca o seguire l'altra passione della vita, la musica (ha fondato una sua etichetta indipendente di musica elettronica sperimentale, blues, funky)? Ma la passione per l'auto è un dato di fatto, fa parte del DNA

di famiglia. Tanto da spingerlo a trascorrere gran parte del suo tempo libero nell'officina meccanica di Fabio Verin, un noto restauratore milanese, dove Duccio ha imparato a smontare e, con l'aiuto del maestro, anche a montare motori d'epoca. Parlare di una sua collezione è prematuro, "Non ho ancora le disponibilità economiche per farlo". Tuttavia un paio di pezzi importanti, anche se con il contributo di papà, li ha già messi in cascina. Si tratta di una Giulietta Sprint e della De Tomaso Monttella (con due "t"), concept car disegnata da Tom Tjaarda per Ghia nel 1973 che si proponeva come possibile sostituta della Pantera. Anche Duccio, come papà Corrado, è appassionato di vetture e di design italiano, ma a differenza del padre predilige le vetture sportive anni 60 e 70. Tra i sogni nel cassetto: l'Alfa Romeo 33 Stradale, la sua preferita, e la Lancia Stratos.



Il mercato oltre il portale

La passione che sboccia in business non è una novità, quando il cuore batte forte per qualcosa. Nel caso di Edoardo Maldi, 25 anni, milanese (sulla destra nella foto), è una vecchia Mini a farlo innamorare perdutamente. Un colpo di fulmine che apre a Edoardo un nuovo mondo, quello dei restauri. Mentre frequenta l'università compra Mini disastrose, le porta dal carrozziere, poi dal meccanico, le riporta a uno stato di efficienza accettabile e le rivende per acquistarne altre. È durante questi passaggi che tratta anche ricambi, ed è in queste occasioni che Edoardo si accorge della mancanza di un portale web per la vendita esclusiva di ricambi auto. Ci sono siti, è vero, ma non portali, e comunque nessun portale che faccia da riferimento per il nuovo e per l'usato. Edoardo propone il progetto a Mattia Valdi, 26 anni, conosciuto per caso ma subito in forte sintonia con lui, e nasce "Il portale dei ricambi", online dal 23 settembre 2015. "Vogliamo diventare il punto di riferimento dei ricambi auto online, sia nuovi sia usati" dicono. "Il nostro obiettivo è arrivare a 100.000 referenze entro maggio, per poi puntare a un milione, prima possibile".



BEETLE MANIA

Purché sia un Maggiolino

Alessandro Brunetto, 25 anni, tecnico nell'azienda d'impianti elettrici del papà, ha una grande passione per le auto d'epoca in generale, ma stravede per la VW Maggiolino. Inizialmente erano state le Mini e le Fiat 500 e 600 ad attrarre le sue attenzioni, tanto che a 18 anni la prima auto è una 600 D del 1968, in totale controtendenza rispetto agli amici (ancora oggi non possiede auto moderne). Poi, nel 2009, a 19 anni, la svolta: un annuncio online particolarmente interessante e la corsa in macchina con la mamma verso il luogo fissato. "Era bellissimo, bianco, del '65" ricorda con calore Alessandro. "È stato il mio primo Maggiolino. Pensi che il ragazzo da cui l'ho acquistato ora è un mio caro amico". Da quel momento per Alessandro sono esistite quasi esclusivamente le VW Maggiolino. Oggi ne ha tre: una del '63, "tra le più ricercate per quel particolare 'nasino' posteriore che racchiude la luce targa"; una del '64, "prodotta solo per tre mesi per il mercato italiano, caratteristica per le frecce sul montante del parabrezza"; una cabriolet del '79, acquistata nel 2015. Ora la caccia è aperta per un model year '62. Purché sia targato Milano, con i documenti e tutti i dettagli originali e l'interno conservato.



PICCOLE NAVIGATRICI CRESCONO

Cronometri e peluche

Accompagna suo padre nelle gare di regolarità, non sbaglia una "sdoppiata" e ha le idee chiare in fatto di auto d'epoca. Beatrice Aleida Zaccaria, ferrarese, ha 7 anni ed è con ottima probabilità la più giovane coéquipier d'Italia. "Sin da quando era piccolissima ci seguiva durante le competizioni", racconta il papà Alessio, che ha un passato da rallista. "Stava nel suo ovetto, sul sedile posteriore, e si divertiva a seguire il countdown di mia moglie, schiacciando i tasti di un giocattolo elettronico. Tempo dopo, quando aveva quattro anni, abbiamo provato a farle usare il cronometro: ai primi due passaggi, ha registrato due netti. Non poteva essere fortuna". Così, Beatrice ha sostituito la madre nel ruolo di navigatore, prendendo parte alle gare di breve durata, non troppo impegnative: seduta sul seggiolino, con il suo cagnolino di peluche sul cruscotto, dà i tempi al padre e ora che ha imparato a leggere, lo aiuta anche con il roadbook. "Mi piace usare il cronometro", racconta lei con il piglio di chi ha una certa esperienza. "Mi accorgo quando papà è in anticipo oppure in ritardo. Allora, lo sgrido". È davvero brava, Beatrice: le sue sdoppiate si scostano di due-tre centesimi di secondo rispetto ai tempi registrati dai commissari. Ha anche diverse auto tra cui scegliere: il padre, infatti, è un appassionato di piccole Fiat. Possiede tre Topolino, una 500 C

Giardiniera, una 1100 e una rara NSU-Fiat spider su base Topolino. "Quella che preferisco, però", dice, "è la A112 Abarth, perché riesco a vedere bene i tubi". E quando sarà il momento di passare al volante, sa già quello che vuole: "Una Ferrari 328 GTB. Rossa, ovviamente".

L.C.



ROLLS-ROYCE DI STATO

L'ambasciatore e la rara "regina"

Per Stefan d'Angeri, 25 anni, dall'8 dicembre ambasciatore del Belize presso la Santa Sede, la passione per le Rolls-Royce rappresenta una forma di ereditarietà: il papà, da 11 anni ambasciatore in Italia, Germania, Francia e Spagna, ne ha una collezione invidiabile, tutte costruite tra il 1954 e il 1960 e tutte restaurate in modo sublime. Stefan invece predilige le Rolls-Royce degli anni 60 e per il suo primo acquisto ha puntato su una delle più belle "regine" di quel periodo, una Silver Shadow Drophead Coupé del 1969. Un modello raro, costruito in 505 esemplari, dei quali pochissimi con la guida a sinistra, come la sua. L'ha vista in un film quando aveva 18 anni ed è stato amore a prima vista. Per averne una ha setacciato il mondo fino a trovarla, negli Usa. Oggi è restaurata in modo maniacale e con lei si reca ai raduni internazionali, va in vacanza in Costa Azzurra e a ogni fine gita la riporta a lucido. Per la manutenzione, ogni sei mesi va in Inghilterra, da Mark Taylor: uno specialista a cui non basta che funzioni, deve essere perfetta.



TOP DRIVER DI REGOLARITÀ

Montalbano sono!

Avviso per i top driver della regolarità:

fissate bene nella mente il suo nome e il suo volto, perché presto dovrete fare i conti con lei. Martina Montalbano, studentessa del terzo anno di Giurisprudenza a Palermo, è infatti la ragazza più promettente della specialità. Non solo perché è di Campobello di Mazara, il paese siciliano alle porte di Trapani che ha dato i natali a una quantità sorprendente di top driver (come Nino Margiotta e Giovanni Mocerì), ma perché ha dimostrato di avere anche grandi qualità. Oltretutto, ha solo 21 anni e, fattore non secondario, è molto, molto determinata. Nell'ultima gara a cui ha partecipato (la 30ª Targa Nino Buffa, che con i suoi 301 "tubi" è forse la competizione di regolarità più difficile del calendario nazionale) si è classificata 9ª assoluta, con una media di penalità di 3,1 per passaggio, a fronte delle medie di 1,5 dei campioni. "Cercherò di migliorarmi. Ho ancora molto margine per farlo, anche se qui a Campobello è quasi impossibile raggiungere le medie pazzesche dei più bravi" dice Martina. Che però non demorde: appena può si allena al passaggio sul tubo. Lo fa alla guida della sua Autobianchi A112 dell'85, con a fianco papà Salvatore, da sempre suo navigatore di fiducia ed esperto della specialità. A darle una mano anche il fratello Nino, altro specialista della regolarità, con una media di 2,8.



GIANFRANCO STALLONE

↓ RICAMBISTI MOTO

UN DEBOLE PER IL FERRO

Il diploma di geometra l'ha preso per far piacere al padre, ma appena terminata la scuola si è precipitato ad aprire una partita Iva. Lo studio non lo attirava, meglio l'attività di ricambista di moto d'epoca, in particolare di modelli da regolarità, giapponesi di ogni cilindrata, Vespa e Lambretta. "Facevo già i mercatini mentre studiavo" racconta Roberto Sacchini, 22 anni, di San Godenzo in provincia di Firenze, "e vendere ricambi mi è sempre piaciuto, anche se qualche volta vendo le moto. Ho iniziato a 13 anni smontando un Piaggio Ciao e ho continuato con altri modelli. Smonti, rimonti, fai errori, butti via, ma sbagliando s'impara. E, piano piano, si fa esperienza". Lo sa fare così bene, il suo mestiere, che con i primi risparmi ha da poco acquistato un capannone di 500 metri quadri, già stipato di materiale. "Ai giovani d'oggi purtroppo gli si è bacato il cervello" dice con il suo fiorentino molto colorito, "gli piace il telefonino e lo sballo. A me invece piace il ferro. Ma piace anche ai tanti ragazzi che comprano il ferro da me, persino di moto di 70 anni fa". Roberto lo si incontra ai principali mercatini di settore, sempre accompagnato dal babbo ("gli garba, anche se non capisce nulla di moto"); oppure online, dove realizza il 50% del suo fatturato attraverso il sito *subito.it*. Un ragazzo che si è fatto da sé, ma che ringrazia il padre di avergli insegnato a essere sincero e a portare rispetto alle persone.



L'INTUIZIONE DI JEAN RÉDÉLE

QUANDO I FRANCESI SI ARRABBIANO

Un tempo campeggiava su berlinette capaci di infangare, letteralmente, le migliori rivali sulle piste da rally. Oggi rinasce su una sportiva ultramoderna.

Ma il marchio di Dieppe ha sempre conservato una caratteristica che non figura nelle schede tecniche: l'affetto degli appassionati. Da cui riparte

Testo di **Silvio Jr. Suppa**





AA, cercasi appassionati per celebrare le berlinette blu che hanno fatto sognare la Francia. Tre lettere che sembrerebbero l'incipit di un annuncio sdrucito d'altri tempi, invece rappresentano la sigla dell'Association Anciens d'Alpine (Associazione vecchi Assunti dell'Alpine): un pugno di ex dipendenti entrati in azienda a partire dagli anni Sessanta e oggi ancora compatti come una famiglia, con la capacità d'infervorarsi e inorgogliersi di ragazzi entusiasti. Tutti, spiega il presidente André Désaubry, nutrono un'adorazione quasi filiale per questo marchio dalla storia tortuosa. E se l'ultima nata è un fascio di nervi e di ca-

vi (elettronici), le progenitrici odorano ancora di una passione ostinata e brutale che merita di essere raccontata.

Tutto comincia nel dicembre del 1946 a Dieppe, sulle coste settentrionali di una Francia semidistrutta. Jean Rédélé, arrembante giovanotto classe 1922, rileva l'attività del padre Émile, che prima della guerra vendeva vetture Renault e aveva collaborato con monsieur Louis in persona. Jean diventa il più giovane concessionario del marchio e, parallelamente, si dedica a riconvertire per usi civili i mastodonti bellici Dodge e GMC. Gli affari gli sorridono: il Paese riparte faticosamente e i residui americani vengono apprezzati. Nel frattempo, nei dintorni di Parigi, la Casa madre riesce finalmente ad avviare la produzione della "lu-

machina" d'acciaio che cambierà la mobilità dei francesi: la 4 CV. Il successo è enorme. L'intraprendente Rédélé, racconta lo storico dell'auto Jean-Luc Fournier che ne ha curato una nutritissima biografia nel 2009, comincia ben presto a gareggiare e a triturare chilometri d'esperienza: per trasportare le vetture sulle piste non esistono camion, bisogna guidare. Dal 1950, stipato nell'abitacolo dell'utilitaria della Régie, il futuro signor Alpine brucia diversi primi posti, fino a vincere la classe alla Mille Miglia del 1952. Da quel momento diventa pilota ufficiale oltre che indiscusso specialista delle vetture Renault al testosterone.

Sulle sue imprese, però, aleggia l'ombra di un sogno impegnativo: produrre una vettura propria. Il primo tentativo risale giu- ➔



Disegno italiano

Qui accanto, la berlinetta Renault Spéciale Rédélé nella sua evoluzione The Marquis (1954), disegnata da Michelotti e carrozzata da Allemanno. Sotto, da sinistra: la A106, la A106 Cabriolet e la A108. Pagina a fronte: vittoria col salto al Rally del Portogallo 1973 della A110 con Thérier-Jaubert.

Presenting THE WORLD'S **First** REAR ENGINE PLASTIC SPORTS CAR





Trionfo a Le Mans

Qui accanto, la Renault 5 Alpine del 1976. Sotto, la A310 del 1971. Sopra, la A442-B vittoriosa alla 24 Ore di Le Mans del 1978, pilotata da Pironi-Jassaud.



→ sto al 1952 e veste un abito in lega leggera, disegnato da Michelotti e confezionato da Allemano. È la Renault Spéciale Rédélé, una coupé affusolata che corre e vince al Rally di Dieppe del 1953. Della 4 CV restano il pianale e il motore, ma il cambio specifico adotta cinque marce, un'esclusiva da sportiva ambiziosa. Forse troppo: nonostante un'evoluzione denominata The Marquis, con un doppio faro centrale che prelude già a una luminosa carriera agonistica, il progetto alla fine sfuma.

Il nostro uomo continua a competere e

a divertirsi sui tornanti alpini, che gli ispireranno il nome del futuro marchio. Ma restano i dubbi sulla strategia. È il suocero, a sua volta concessionario della Losanga a Parigi, a guidarlo contro voglia verso la leggerezza inusuale della plastica. Come ricorda ancora Fournier, sarà lui ad affidare al genero la vendita dei 25 esemplari di una piccola sportiva in vetroresina commissionata alla carrozzeria Chappe. Rédélé coglie la palla al balzo. È il 1955, anno del suo ritiro dalle gare, e la neonata Alpine presenta la A106 nel cortile del-

la Régie, in tre esemplari, come i colori della bandiera francese. La meccanica proviene tutta dalla 4 CV, ma lo spirito è cambiato. E i successi agonistici non si fanno attendere.

Dopo oltre quattro anni di migliorie continue, verso la fine del 1959 debutta l'erede A108, con il motore della Dauphine e, per la prima volta, il telaio a trave centrale. L'assemblaggio viene ora eseguito interamente a Dieppe. Alpine vince ovunque: è diventata un autentico oggetto di desiderio, al pari di Alfa Romeo e Porsche. L'icona definitiva



Danza che è un piacere
Splendida sbandata controllata della A110 in azione al Rally di Montecarlo del 1971 con Andruet-Vial, quarti assoluti. La gara verrà vinta da un'altra A110, pilotata da Andersson-Stone.



Che trasparenza

A sinistra, l'Alpine GTA del 1985, nota come V6. A destra, la A610 del 1991. Sotto, vista in trasparenza della A110 e la concept car A110-50 del 2012.



prende forma nel 1962, rivelandosi poi sotto le forme sinuose e graffianti della A110. Si tratta di un'auto matura ed efficace, con una struttura monotrave portante inedita che accoglie un propulsore inizialmente ripreso dalla Renault 8, ma poi sempre più muscoloso. Abbastanza per guadagnarsi il Mondiale Rally del 1973. Una consacrazione: non è difficile immaginare il clima in fabbrica in quei giorni, con gli operai che, come torna a spiegare André Désaubry, ascoltano la cronaca delle gare alla radio mentre montano le

vetture. Proprio l'anno dell'apogeo, però, segna anche l'esplosione della crisi petrolifera (che sfoltirà irrimediabilmente le vendite) e il debutto della Lancia Stratos (che dominerà nelle gare). L'insuccesso della successiva, spigolosa A310 del 1971 iberna gli ultimi entusiasmi. Renault acquisterà presto l'azienda, che solo l'epopea popolare della R5 sottrae all'oblio. Per molti, però, la "A" di Alpine resta stampata a fuoco fra i costruttori più vittoriosi di sempre. Gli ex dipendenti lo hanno ripetuto tre volte. **R**

UN GARAGE DA SOGNO

BATTICUORE ITALIANO

Belga, 49 anni, imprenditore immobiliare, de Reu ha un'autentica cotta per le auto del Bel Paese. Nella sua collezione modelli di gran pregio, tutti rigorosamente in condizioni da concorso: Cisitalia, Maserati, Osca, Siata... Eppure l'amore per il made in Italy è stato tardivo, dopo una lunga infatuazione per le inglesine

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



LANCIA
AURELIA B22
1950-1953
1428



In mezzo ai suoi gioielli
La collezione di Jan de Reu comprende, tra le altre, sei Fiat 8V, con carrozzerie diverse. Nella foto è tra una Lancia Aurelia B22 del 1953 e l'ultima arrivata: una Pegaso Z 102 Coupé Touring del 1953 (telaio #0102.150.0153).

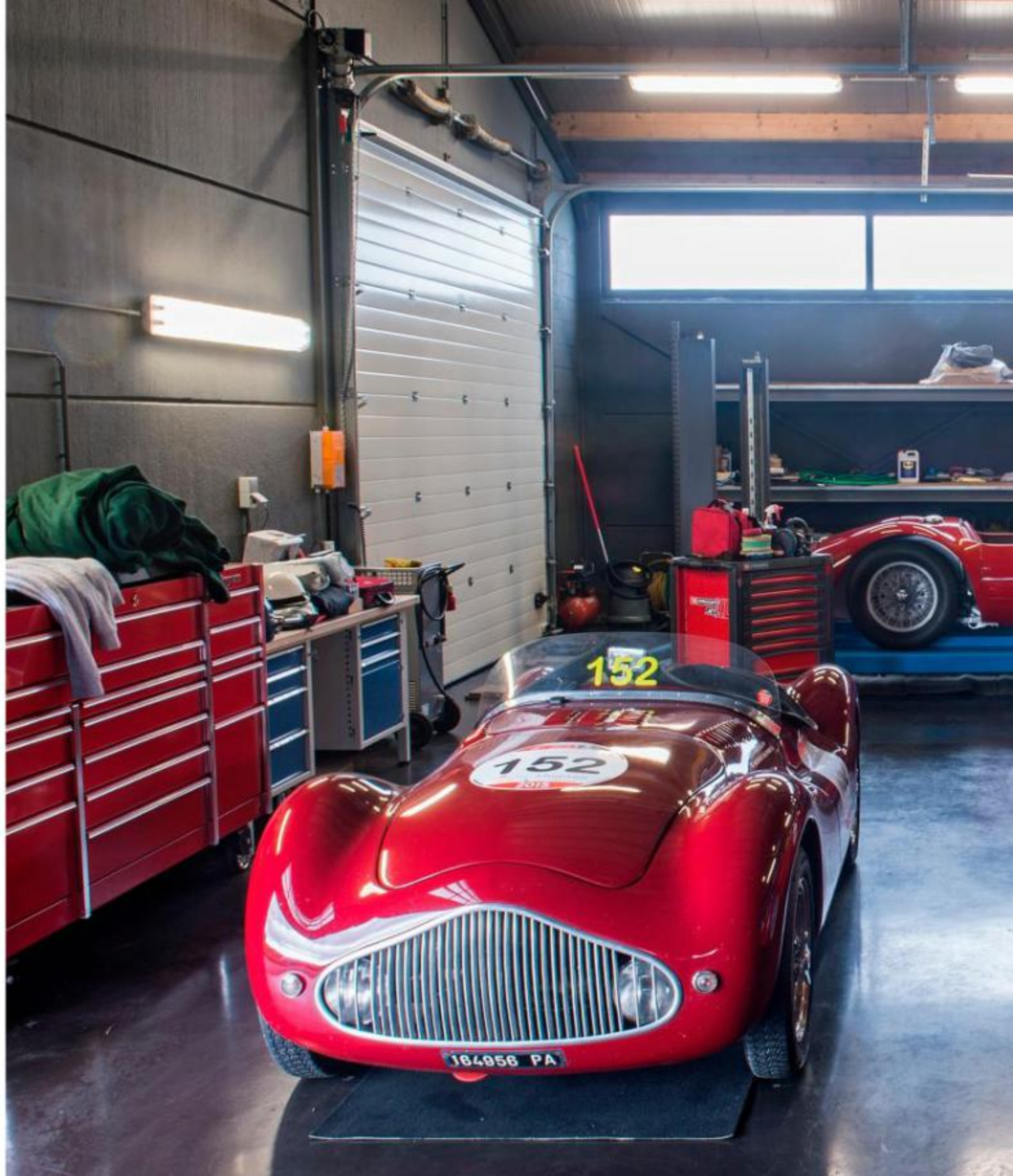
È sempre una sofferenza scoprire quante auto italiane, inizialmente immatricolate da noi, hanno lasciato il nostro Paese per le destinazioni più disparate. Rincuora, però, constatare come l'amore per il made in Italy sia alla base di collezioni di altissimo livello, con un'attenzione e una cura per il dettaglio inconsueti per gli standard di molti appassionati italiani. Il belga Jan de Reu è un esempio lampante di questa mentalità: lo abbiamo conosciuto ai raduni più importanti del pianeta, sempre rigorosamente a bordo di vetture nate in Italia, e l'abbiamo visto fare incetta di riconoscimenti internazionali per l'accuratezza dei suoi restauri, in alcuni casi decisi più con il cuore che con la testa.

De Reu, 49 anni, imprenditore immobiliare, ha cominciato con una MG B comprata all'età di 22 anni, quando già gironzolava per le fiere e i saloni dei rivenditori, contagiato dalla passione per le vetture d'antan. A noi ha confessato di dovere almeno in parte questo amore a una complice: la moglie Sabine, sposata 27 anni fa, conosciuta mentre faceva il cameriere e che, mentre lui girava a bordo di una normalissima Ford, guidava una Giulietta Spider che le era stata regalata dal padre, commerciante di mobili ➔

➔ italiani. La MG B è la prima auto di quello che de Reu definisce il suo "periodo inglese", contraddistinto dall'attrazione per il romanticismo espresso dalle vetture d'Oltremania e culminato poi con l'acquisto di una Jaguar E Type.

"Senza dubbio - racconta - è stata l'auto inglese ad avvicinarmi al collezionismo e a far sì che cominciassi a leggere le riviste specializzate su cui riuscivo a mettere le mani, scoprendo così sempre più la tecnica e lo stile delle vetture prodotte in Italia e portandomi a visitare da spettatore i concorsi, dove venivo via via sedotto dalle vetture costruite a Torino, Arese, Modena". A questo punto de Reu è un professionista affermato e, dopo una Rolls-Royce "comprata con mia moglie durante un viaggio in Inghilterra", a cui seguì un'Aston Martin, acquista la prima macchina italiana, una Ferrari 330 GTC, conquistato dal mito del 12 cilindri di Maranello.

"È stato un processo naturale, - racconta - ero 'cotto' al punto giusto quando un amico mi ha regalato un libro sulla Zagato e sono stato travolto dall'amore per quelle vetture". Siamo nel 2000 e de Reu si mette a caccia dei modelli del carrozziere milanese, ma senza troppo successo, anche per il budget ancora limitato. Per cinque anni passa da un ac-





quisto all'altro, perennemente insoddisfatto e disilluso. "Io non lo sapevo ancora, - spiega - ma il destino era al lavoro; dopo un bel po' di compravendite avevo raggranellato qualche soldo da aggiungere al budget per le Zagato e quando nel 2003 mi recai come spettatore al concorso di Villa d'Este capii che quel tipo di manifestazioni faceva proprio al caso mio". Nel 2005 il sogno si avvera, e l'Oscà GT 1600 Zagato telaio #90 del 1961 entra nel suo garage. Un momento fondamentale. "Avevo ormai una decina di auto, tra inglesi e italiane, ma l'Oscà comprata da un tedesco era per me di un altro livello."

Con una Zagato finalmente nel box, all'edizione 2005 del "Villa d'Este" Jan de Reu debutta come concorrente. Sorpresi e felici per essere stati ammessi, Sabine e Jan affrontano il viaggio senza aspettative, se non l'idea di trascorrere qualche giorno sul Lago di Como. "È stato incredibile! - racconta de Reu - Non solo perché abbiamo vinto la classe, ma perché ho scoperto le Fiat 8V. Ce n'era una iscritta, e ho passato tantissimo tempo ad ammirarla". Tornato in Belgio, de Reu acquista il libro "Fiat 8V / Siata Derivata Fiat" scritto da Tony Adriansens (2 volumi per 1200 pagine) e terminata la lettura si mette a caccia di 8V. "Era stranissimo, sembrava che nessuno ➡



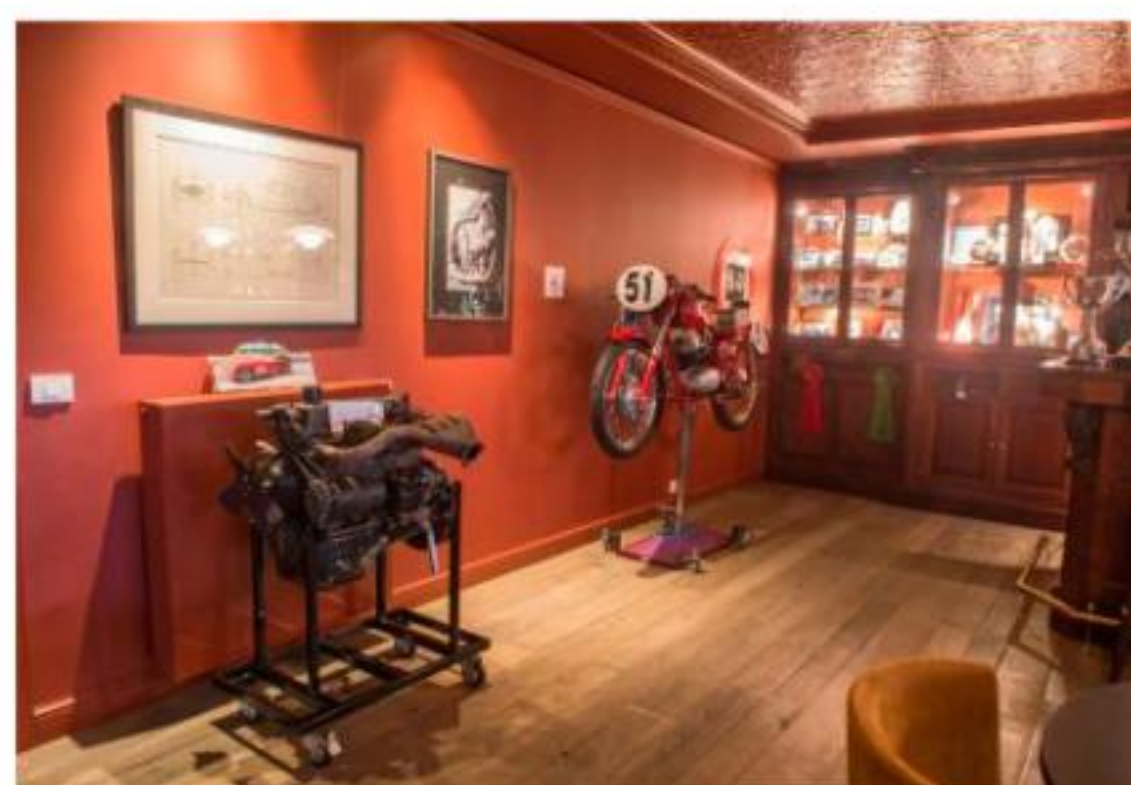
Manutenzione precisa

Nella pagina a fianco, l'area del capannone adibita a officina per i lavori di manutenzione più semplici. Tutte le auto esposte sono conservate con la batteria scollegata e il serbatoio vuoto. Ma basta un controllo della pressione delle gomme e sono pronte all'uso.

Reduci dalla Freccia Rossa

Sopra, con una Maserati 150 S del 1955, accanto alla Cisitalia 202 SMM Spyder Nuvolari della moglie Sabine, che la usa per disputare la Mille Miglia. In alto, una Zanussi-Vendrame Fiat 500 Biposto Sport (1947) e una Bandini 750 Sport (1957): entrambe hanno corso la celebre gara.





Il vecchio bar

Il capannone è anche uno spazio di ritrovo. In bella vista poster, quadri a tema, soprammobili e automobilia, ancora con tanti oggetti a ricordare il "periodo inglese". Sullo sfondo s'intravedono un'Harley-Davidson del 1942 e una BMW 328 da competizione del 1936. Quest'ultima è stata acquistata per correre la Mille Miglia, ma è fuori tema nella collezione e verrà rivenduta.

Venti splendide auto, quasi tutte italiane, ma anche uno spazio caldo ed elegante in cui intrattenersi circondati dai ricordi di una vita...



Palmarès da campione

Le bacheche sono piene dei trofei vinti nei concorsi in tutto il mondo.

"I concorsi americani sono i più prestigiosi, - afferma de Reu - ma il piacere più grande è essere premiato in quelli italiani, dove sono nate le mie auto". Sotto, la Lancia Aurelia

B22 del 1953, telaio #1263, una delle tre sole auto speciali della cui origine si è certi, prodotte dalla Casa all'inizio del 1953 per correre nella categoria Turismo Internazionale.



→ le conoscesse o le volesse. Valevano relativamente poco e spesso erano mal conservate o con una storia sconosciuta alle spalle". Un collezionista belga, possessore di alcune 8V, aiuta Ian nella prima ricerca, che si conclude con l'acquisto in America dell'esemplare unico disegnato da Virgil Exner e carrozzato da Ghia nel 1954 (telaio #0042), secondo di classe nella successiva edizione del "Villa d'Este". "Complice l'Oscà, avevo scoperto il mondo dei restauratori e dei preparatori, grazie ai quali ho imparato tanto e il livello delle mie auto è cresciuto. Non solo, grazie ai rapporti con gli olandesi Strada & Corsa per la meccanica e con Quality Cars di Vigonza per interni e carrozzeria, ho potuto affrontare anche alcuni restauri impossibili, come quello della Balbo (vedi Ruoteclassiche di gennaio 2012, ndr) e della Supersonic".

È l'ultima evoluzione, il passaggio al collezionismo del massimo livello. "Avevo i soldi e il supporto tecnico necessario e così, una dietro l'altra, sono arrivate la Maserati A6G 2000 Frua del 1956, rivenduta poi ancora da ripristinare, e la Ferrari 250 Europa Pinin Farina del 1953, telaio #0305 EU, la quarta delle sole 21 costruite e che, prima di vincere la classe a Villa d'Este nel 2014, ha richiesto ben cinque anni di lavoro". Oggi, nel suo capannone, in realtà un accogliente salotto, ci sono ben sei Fiat 8V: l'unica Spider Bertone prodotta, poi Zagato, Supersonic Ghia, Vignale, Siata 208 S e 208 CS Balbo. Accanto ci sono altre auto, soprattutto a marchio Cisitalia e Maserati e barchette dei piccoli allestitori degli anni 50, alle quali si è aggiunta ultimamente una Pegaso con carrozzeria Touring (vedi Ruoteclassiche di agosto 2015, ndr). La Cisitalia 202 SMM Spyder Nuvolari carrozzata da Garella nel 1947, quarta assoluta alla Mille Miglia dello stesso anno, è un regalo fatto da Jan alla moglie Sabine per farsi perdonare quella volta che proprio a una Mille Miglia non la fece guidare, relegandola al ruolo di copilota.

E per il futuro? "Oggi è tutto più difficile, perché l'auto d'epoca attira investitori, speculatori e collezionisti d'arte, e questo, soprattutto sui pezzi unici o quasi, falsa i valori rendendoli inavvicinabili per i collezionisti veri. Alcune vetture saranno considerate domani autentici oggetti d'arte e, sono convinto, le auto italiane la faranno da padrone. Per questo rimpiango sempre più di aver venduto la Fiat 8V firmata Exner".

R

LA NOSTRA GARA CON LA 508 C

A TUTTA BIRRA CON LA BALILLA

Abbiamo disputato la grande kermesse d'inverno su una piccola Fiat e con un top driver al volante. Freddo cane, panorami incantevoli ma senza neve, passaggi tiratissimi hanno contraddistinto quest'edizione. La vittoria a un'altra 508, quella di Spagnoli-Parisi

Testo di **Laura Confalonieri** - foto di **Pierpaolo Romano**

Esiste un'aura, intorno alla Winter Marathon, un'epica che si nutre dei racconti di chi l'ha disputata almeno una volta e che la rende attraente e preoccupante insieme. La bellezza del percorso e dei paesaggi che si attraversano, il livello elevato della sfida di regolarità, l'idea che avvenga tutto in una notte, scavalcando montagne con il cronometro in mano, ne fanno una delle gare più affascinanti che esistano, che attira ogni anno un centinaio di equipaggi, provenienti anche dall'estero. Il freddo intenso, le incognite che il meteo può riservare a oltre 2000 metri di quota in inverno, però, creano sempre un po' d'inquietudine prima della partenza. Se, poi, la si affron-

ta con una vettura anteguerra come la nostra Fiat 508 C del 1937, le preoccupazioni aumentano. Basteranno i suoi 30 cavalli a sfidare le salite? Riusciranno le guarnizioni dell'abitacolo (privo di riscaldamento) a proteggere dal gelo?

Al volante c'è Alessandro Gamberini, top driver bolognese, uno che di Winter Marathon se ne intende, avendola vinta una volta e avendo calcato il podio altre due. È tranquillo: "La macchina è stata messa a punto da poco da un mio amico meccanico", dice. "Fidati, non avrà problemi". Certo, la fiducia è tutto, ma mentre si studia il roadbook e s'impostano i tempi nel cronometro, si controlla anche con una certa frequenza le previsioni. Che parlano di tempo buono, ma di temperature gelide, con minime anche di -22 ai passi Pordoi e

Gardena. Ok, va bene, ci fidiamo. Del resto, ci sono anche equipaggi che non hanno nemmeno un abitacolo in cui ripararsi. E poi, sono in molti ad aver scelto vetture come la nostra. Dopo la Porsche, che per tradizione è la compagine più nutrita alla Winter Marathon e quest'anno schiera 36 vetture, le Fiat sono le più numerose: 22, sei delle quali sono 508, in varie versioni. La Balilla non sembra la macchina ideale per questo habitat... tant'è.

La mattina della partenza Madonna di Campiglio è in fermento: le auto affollano le vie del centro, gli equipaggi sono impegnati con gli ultimi preparativi. L'elenco degli iscritti conferma che il livello della competizione è elevato: al via ci sono ben 23 top driver. Partiamo alle due spaccate. Le prime prove mettono subito alla fru-





Ultimi preparativi
Piazza Righi, nel centro di Madonna di Campiglio, è stata teatro della prima prova. A destra, ultimi preparativi: tutte le vetture montavano gomme chiodate.





RENE PHOTO AGENCY

LA GARA IN CIFRE

Equipaggi al via	118
Chilometri del percorso	410
Prove cronometrate	55
Ore di guida	12
La temperatura più bassa incontrata sui passi	-12
Top driver iscritti	23
Nazioni rappresentate	8
Marchi al via	20
Porsche	32
Fiat	22
Lancia	21

Sul lago dorato

Le prime fasi della gara si sono svolte tra Molveno e Caldaro. A sinistra, l'equipaggio composto da Corrado Lopresto ed Elena Maggiore, con l'Alfa Romeo 1750 Spider Veloce prototipo.

→ sta i driver e anche i navigatori. Quelle lunghe si alternano a quelle brevissime, i tempi sono risicati e non consentono margini di errore. Se sbagli strada, non riesci più a recuperare. E ogni tanto il radar nasconde qualche difficoltà. Come nelle prove di Mezzocorona, accanto alla ferrovia, dove la navigazione è complessa e i passaggi stretti e un po' insidiosi. Alla Winter Marathon i tempi vengono rilevati con le fotocellule e non con i pressostati. Un'esigenza dettata dalla possibile presenza di neve, che inficherebbe il funzionamento dei tubi. È una difficoltà in più, per chi è abituato ad avere un riferimento per terra lungo tutta la corsia, che invece qui manca, sostituito da aste ne-

re e gialle di giorno e da torce a led di notte. I tempi segnati dai cronometri, però, sono buoni e c'è di che proseguire fiduciosi.

IN ATTESA DELLE SCALATE

La prima sezione della gara è pianeggiante e segue in parte la Strada del Vino: mentre fa buio, corriamo tra i vigneti, con la luna che si affaccia tra le montagne. Non c'è tempo per la poesia, però: al Lago di Caldaro, dopo il controllo orario, parte subito un altro gruppo di prove cronometrate, la prima delle quali piuttosto insidiosa. Per fortuna, capiamo subito qual è il punto esatto in cui girare. Poi, cominciamo a salire verso il Passo di Costalunga. I chilometri fila-

no via veloci e l'autonomia della vettura, che è di 250 chilometri scarsi, scende in fretta: a bordo abbiamo due taniche da dieci litri per i rabbocchi, ma dobbiamo fermarci a fare un pieno, per tenere la scorta per le situazioni di emergenza. Troviamo un impianto self service prima del controllo orario di Mazzin: non abbiamo banconote di piccolo taglio, usiamo la carta di credito, allungando parecchio il tempo del pit-stop. Alessandro, però, è velocissimo a rifornire e ripartiamo verso il traguardo di tappa con il cuore in gola. Arriviamo davanti ai commissari giusto al nostro minuto.

Dopo Canazei parte la salita al Pordoi, uno dei punti più belli della gara. Ci fer- →



Esterno, notte

La salita al Passo Pordoi è uno dei punti più classici della Winter Marathon (sopra, la Porsche 356 di Sacco-Stoeckelmann). A sinistra, Marco Mattioli, patron della Ma-Fra, e Remigio Busso con la loro Lancia Fulvia Coupé 1.3; sopra, la 356 B Coupé di Houtkamp-Marini.

**Audacia premiata**

Franco Spagnoli e Giuseppe Parisi, con la Fiat 508 S del 1932, all'arrivo. Sotto, Antonino Margiotta e Bruno Perno con la Volvo PV 544 del 1965, secondi e autori di un'ottima prestazione. In basso, a sinistra, Di Pietra-Di Pietra, padre e figlio, con la Fiat 508 C del 1938, terzi; a fianco, Emanuela Cinelli e Barbara Scaramuzzi, su Mercedes-Benz 250 SL del 1967, prime classificate tra gli equipaggi femminili.

**LA CLASSIFICA FINALE**

1°	Spagnoli-Parisi	Fiat 508 S	1932
2°	Margiotta-Perno	Volvo PV 544	1965
3°	Di Pietra-Di Pietra	Fiat 508 C	1938
1° femminile	Cinelli-Scaramuzzi	Mercedes-Benz 250 SL	1967

Il titolo torna a Brescia

Dopo diversi anni, torna a vincere un equipaggio bresciano. Sugli altri due gradini del podio, due vetture condotte da siciliani. Sotto, la Fiat 508 S del 1936 di Battagliola-Branca.



➔ miamo per una cena veloce durante una prova lunga oltre un'ora, mangiamo un boccone mentre teniamo sott'occhio il cronometro che continua a ticchettare, cercando di scaldarci un po'. Poi, saltiamo di nuovo in macchina per raggiungere la fine della prova speciale, che si trova in cima al passo.

Il freddo, qui, si fa sentire: dai finestrini gli spifferi sono lame di ghiaccio che entrano e fendono soprattutto le mani, che devono rimanere libere per maneggiare gli strumenti. Gli svariati strati di abbigliamento tecnico con cui ci siamo coperti, però, per fortuna tengono. E guardando i coraggiosi che viaggiano sulle barchette (e che per questo eroismo vengono premiati con un bonus del 7% sul coefficiente), ci consoliamo. Anche la pendenza mette alla prova la cavalleria della

LA SFIDA PROSEGUE SUL LAGO

Segna il prologo e l'epilogo della gara, tramutandosi in una motor arena, tanto che il suo specchio d'acqua ghiacciato è diventato un simbolo della Winter Marathon. Quello al laghetto di Madonna di Campiglio è un appuntamento imperdibile, perché trasforma la competizione in un evento per tutti, coinvolgendo anche il pubblico di sciatori e turisti che si raccolgono intorno alle sponde per guardare le auto danzare sul ghiaccio. Il livello del bacino viene abbassato a soli 20 centimetri d'inverno, per favorire la formazione della crosta ed evitare pericoli in caso di rottura. Sulla sua superficie bianca e scivolosissima si disputano tre trofei. Il Trofeo Apt si svolge in notturna, il giovedì sera, giorno prima della gara, ed è riservato ai primi 30 iscritti alla manifestazione, che si sfidano a effettuare il giro rispettando al centesimo il tempo imposto. Quest'anno se l'è aggiudicato l'equipaggio Bresciani-Coen, su una Giulia 1300 TI del 1967. Il sabato pomeriggio, invece, l'area si anima per altre due prove di precisione. Nel Trofeo Ma-Fra le vetture anteguerra disputano una prova cronometrata. Il più preciso è stato l'equipaggio Di Pietra-Di Pietra su Fiat 508 C, già terzo classificato alla gara notturna. Il Trofeo Tag Heuer, infine, è un appassionante sfida a eliminazione diretta alla quale sono ammessi i primi 32 classificati alla Winter Marathon. Le vetture partono a coppie, in contemporanea, compiendo il giro del bacino. Il più preciso, passa alla fase successiva, fino al duello finale. Quest'anno i vincitori sono stati Fontanella-Malta, su Porsche 356 A Coupé del 1955, che si sono aggiudicati un cronografo della maison d'orologeria.



macchina. Il quattro cilindri 1100 della nostra piccola Fiat, però, sembra reggere bene: "Mesi fa l'ho spedita in Sicilia da Fabrizio Falanga, un meccanico palermitano molto bravo e specialista di Fiat", spiega Alessandro durante il trasferimento verso il Campolongo, "ha rifatto freni, frizione, trasmissione e sospensioni, ha aperto e rettificato il motore. E prima di partire ha sistemato l'anticipo". In effetti, la macchina gira come un orologio. Lenta, certo, ma inesorabile. Anche quando dobbiamo tirarle un po' il collo, soprattutto nella scalata al Passo Gardena, che ci sovrasta con le sue pareti di roccia a picco.

Scendiamo a Ortisei, dove facciamo un rabbocco sfruttando una manciata di minuti di anticipo guadagnati, prima di un altro gruppo di prove a Collalbo, davvero diffi-

cili, con l'arrivo in salita. In quei momenti, Alessandro deve tenere su di giri il motore per non rischiare di farlo spegnere durante il count-down. La sua esperienza e un pizzico di fortuna ci aiutano, ma passiamo comunque con un filo di ritardo. Da lì, puntiamo su Bolzano, al Safety Park Vadena, un piccolo circuito sul quale affrontiamo un paio di prove a un ritmo forsennato per una vecchietta come la nostra. Anche qui accumuliamo qualche centesimo di ritardo.

L'ultimo tratto è il più pesante: è l'una di notte, la stanchezza si fa sentire, il freddo comincia a rendere insensibili mani e piedi, soprattutto quelli fermi da ore del navigatore, che praticamente non si muove, dunque patisce di più. Mantenere la concentrazione diventa difficile. Ma riusciamo a fini-

Holiday on ice

Sullo specchio ghiacciato vanno in scena tre prove spettacolo. In grande, la nostra Fiat 508 C. Qui sopra, i vincitori del Trofeo Tag Heuer, Fontanella-Malta, su Porsche 356 A Coupé. Più in alto, Bresciani-Coen: con la loro Giulia 1300 TI del 1967 hanno conquistato il Trofeo Apt.

re le prove e ad arrivare nei tempi all'ultimo controllo orario, a Folgarida. Da lì, mancano una manciata di chilometri che corrono via in silenzio, attraverso il Passo Campo Carlo Magno. Arriviamo a Madonna di Campiglio: la classifica dice che siamo undicesimi assoluti. Stringendo i denti, ma con il sorriso soddisfatto di chi sa di aver compiuto una piccola impresa. **R**

VISTI DA VICINO - CLUB AUTO MOTO D'EPOCA REGGIANO

Cultura, passione, business

Oltre 1300 soci, 40 primavere quest'anno e un'attività divisa tra raduni e mostra-scambio

Circa un mese dopo la sua fondazione, precisamente il 17 marzo 1976, il Camer ottenne dal consiglio federale, con votazione unanime, l'affiliazione all'Automotoclub Storico Italiano. Primo presidente fu Camillo Panciroli, che avrebbe guidato il club fino all'inizio del 2001, seguito da Gianni Marchetti, attualmente in carica. Inizialmente, e per diversi anni, gli associati propendevano per il settore motociclistico, con una prevalenza numerica importante; oggi si è invece raggiunta una parità di iscritti con il settore automobilistico. Le prime manifestazioni organizzate dal sodalizio furono una mostra di auto, moto e biciclette d'epoca - circa cento esemplari - tenuta nel maggio del 1977 al Palazzetto dello Sport, in pieno centro storico di

Reggio Emilia; seguì la rievocazione del famoso circuito stradale cittadino. Domenica 5 aprile 1981 apriva la prima mostra-scambio organizzata dal Camer: sarà la manifestazione più importante che accompagnerà l'associazione fino ai giorni nostri, di respiro internazionale. Nel 2004 la mostra si è arricchita del "Punto Incontro", un salotto culturale divenuto la parte più nobile dell'evento. Fra i tanti raduni e manifestazioni, citiamo la rievocazione storica della Vezzano-Casina e il Concorso di Eleganza Regina e Re (prima kermesse di eleganza ad affiancare auto e moto), ambedue premiate con il riconoscimento della Manovella d'Oro. Per il settore moto, vanno ricordate Le nostre Indian e la collaborazione con i Club Ruote a Raggi e Cpae per l'ideazione di AsiMotoshow. **P.M.**

SCHEDA

Nome: C.A.M.E.R. Club Auto Moto d'Epoca Reggiano**Tipo:** Associazione culturale riconosciuta dalla Regione Emilia Romagna e federata Asi**Sede:** Via Piccard, 18 - Reggio Emilia**Apertura:** ogni mercoledì sera o su appuntamento**Telefoni e fax:** 0522 703531 - 0522 930428**E-mail:** info@camerclub.it**Sito Internet:** www.camerclub.it**Data fondazione:** 4 febbraio 1976**Numero soci:** 1304**Presidente:** Gianni Marchetti**Le auto più importanti dei soci:**

Bugatti, Ferrari e Lancia di vari modelli ed epoche

Manifestazioni organizzate: mostra-scambio, Colli e Vallate Matildiche, Deesse Time.

IN CORTEO ALL'APERTURA DELLA VARIANTE DI VALICO

Nel primo pomeriggio del 23 dicembre una simpatica delegazione di 15 "cinquini" del Fiat 500 Club Italia ha partecipato al corteo inaugurale dell'attesa Variante di Valico sull'Autostrada del Sole, nel tratto Bologna-Firenze, alla presenza del presidente del Consiglio Matteo Renzi, del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e di numerose autorità. In testa tre esemplari azzurri, a seguire altri tre a formare il Tricolore, poi via via tutte le altre appaiate; in coda, una Giardiniera. Le vetture, la cui partecipazione è stata coordinata dal fiduciario di Piacenza del sodalizio di Garlenda (SV), si sono ritrovate a Sasso Marconi alla presenza del presidente Stelio Yannoulis. Al taglio del nastro - virtuale, in quanto Renzi ha dato il via con un pulsante - le 500 sono state scortate dalla Polstrada e hanno percorso il tratto fino a Badia Nuova, per poi rientrare sulla corsia inversa - chiusa al traffico - per ricongiungersi con le autorità ancora riunite per la cerimonia d'inaugurazione. Nel suo discorso Matteo Renzi ha sottolineato l'enorme valore anche simbolico della A1, destinata a collegare il Nord e il Sud della Penisola, e ha espresso l'auspicio che le piccole grandi auto che l'hanno inaugurata portino fortuna all'intero Paese.



CLUB DELLA MILLE MIGLIA "FRANCO MAZZOTTI"

66 ANNI E NUOVI SOCI

Il Club della Mille Miglia "Franco Mazzotti" ha festeggiato il 66° compleanno con l'ingresso di una ventina di nuovi soci, tra i quali appassionati giapponesi, olandesi, tedeschi e svizzeri. Come tradizione, sono stati premiati i piloti che nel corso del 2015 si sono distinti nelle competizioni: Giovanni Pagliarello e Giorgio Taglietti nella velocità e Giovanni Mocerì nella regolarità. Festeggiatissima è stata la ricorrenza dei sessant'anni dalla vittoria alla Mille Miglia del 1955, nella classe 750 Turismo Preparato, di Mario Omati e Giovanni Corazza, attuali presidente e vicepresidente del club. Il sodalizio fu fondato a Brescia nel 1949 dai tre organizzatori della Mille Miglia superstiti, Aymo Maggi, Renzo Castagneto e Giovanni Canestrini, in memoria del conte Franco Mazzotti, loro amico e presidente, abbattuto con il suo aereo in un'azione di guerra sul Canale di Sicilia, nel 1942.



I primi due soci del club furono Clemente Biondetti, vincitore di quattro Mille Miglia, e Tazio Nuvolari, trionfatore di due edizioni. In origine, l'associazione al sodalizio era riservata a chi avesse portato a termine almeno un'edizione della Mille Miglia 1927-57; da alcuni anni sono ammesse anche persone che si siano distinte nel campo dell'automobilismo storico. **P.M.**

RADUNO DELLA BEFANA

MOSTRE E PROMESSE

Vincendo i rigori invernali sono stati circa 300 gli amici e soci del Motoclub di Flero (BS) che hanno partecipato al 6° raduno bresciano della Befana, tenutosi il 6 gennaio, con ritrovo alla Villa Adhoc di Poncarale. Sfidando la gelida nebbia della Bassa, vetture e motociclette d'epoca di tutti i tipi, dagli anni 20 agli 80, hanno sfilato verso Flero e il quartiere Fornaci, transitando per il centro storico di Brescia. Apprezzatissimi sono stati la visita allo stabilimento della Breda-Oto Melara e allo storico rifugio antiaereo solo recentemente restaurato. Grazie alla disponibilità dell'azienda e di Maurizio Martina del Museo Melara, cui si deve il progetto "Alle origini della Breda Meccanica Bresciana", i partecipanti sono stati accolti negli spazi espositivi della mostra che racconta lo stretto legame con Brescia, dov'era esposta un'accurata ricostruzione (fotografica e non solo) dell'avventura imprenditoriale dell'ingegner Ernesto Breda. A gruppi di cinquanta, gli



ospiti sono stati accolti negli spazi del rifugio antiaereo costruito negli anni Trenta: una fedele riproduzione audiofonica ha fatto rivivere l'allarme antiaereo con l'effetto delle sirene accese e del bombardamento con il crollo degli edifici. Prima dell'ingresso al rifugio, l'assessore regionale lombardo alle Attività Produttive, Mauro Parolini, e il consigliere regionale Fabio Rolfi hanno assicurato i presenti sull'intenzione della Regione Lombardia di mantenere l'esenzione sulla tassa di circolazione per i veicoli ventennali pure per il 2016. **P.M.**

CALENDARIO GARE

FEBBRAIO

27/1-3/2 RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE
Versione rievocativa del più celebre rally. www.amc.mc

6-7 NEVE E GHIACCIO STORICO (BI)
Regolarità turistica Aci-Csai a Rosazza - Biemonte. NS Events, www.neveghiacciostorico.it

12-13 COPPA ATTILIO BETTEGA (PD)
Regolarità classica Aci-Csai a Cittadella. Rallyclub '70 di Romano d'Ezzelino. www.coppaattiliobettega.it

19-20 COPPA CITTÀ DELLA PACE (TN)
Gara di regolarità classica, valida per il Campionato Italiano Aci-Csai. Associazione Adige Sport. www.adigesport.it

28 TROFEO CARLO FABRI (RI)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica. Club Auto storiche Rieti. Tel. 0746 201449, www.carstoriche.it

MARZO

3-5 WINTER RACE (BL)
Regolarità classica Aci-Csai, per vetture costruite fino al 1972, con base a Cortina d'Ampezzo. Alte Sfere. www.altesfere.com

6 LADIES IN AUTO (LE)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica. Messapia Automotoclub Storico. www.messapiaclub.org

11-12 RALLY VALLATE ARETINE (AR)
Rally storico. Scuderia Etruria. www.scuderiaetruria.net

11-12 HISTORIC RALLY VALLATE ARETINE (AR)
Gara Aci-Csai di regolarità sport, in concomitanza con il rally storico. Scuderia Etruria. www.scuderiaetruria.net

12 BACOLI RETRÒ CARS (NA)
Evento turistico Asi senza prove. Club Automotoveicoli d'Epoca Campano. www.cameco.org

12-13 TROFEO STRADE SCALIGERE - MEMORIAL BRUNO ZORZI (VR)
Gara di regolarità classica, valida per il Campionato Italiano Aci-Csai. Scuderia Historic Cars Club. www.hccverona.it

13 LADIES IN RACE (BO)
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera. Club Auto Moto Epoca Bologna. Tel. 051 368635, www.camebo.com

17-20 RALLY STORICO IL CIOCCO E VALLE DEL SERCHIO (LU)
Rally storico. Organization Sport Events Srl. www.cioccorally.it

NUOVE TENDENZE

CAPOLAVORI DA SALOTTO

L'oggettistica d'autore continua a conquistare il gradimento degli appassionati. Che non badano a spese pur di accaparrarsi quadri, sculture, modellini, poster e quant'altro possa essere esibito su una parete o in una vetrinetta

Testo di **Gilberto Milano**



1 "SALUT GILLES",
DENNIS HOYT, 1998
Stima d'asta € **115.000 - 135.000**

Invenduta
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre 2015
Troppa alta la richiesta per questo omaggio a Gilles Villeneuve. Una scultura in legno, lunga 120 cm, alta 180 e profonda 74.

2 AC COBRA 427, 1965,
MODELLO RADIOCOMANDATO
Stima d'asta € **18.265 - 27.400**
Venduta a € **26.255**

RM Sotheby's, New York, 10 dicembre 2015
Sotto il "vestito" c'è la riproduzione maniacale in scala 1:4 di un motore Shelby Cobra, realizzata dalla Conley Precision Models. Il top.



3 ORMON DAYTONA BEACH TROPHY, 1907

Stima d'asta € **18.265 - 27.400**

Venduto a € **36.750**

RM Sotheby's, New York, 10 dicembre 2015

Placcato in argento e oro, questo trofeo è stato vinto da Francis Stanley nel 1907 alla guida di una Stanley. Bello il design stile Liberty.



3

4 "RÊVE DE GOSSE", RAOUL W, 2015

Stima d'asta € **4500 - 9100**

Venduto a € **31.500**

RM Sotheby's, New York, 10 dicembre 2015

Il "Sogno di un bambino" di questo artista francese, ex restauratore di auto, è realizzato con modellini assortiti in una cornice di 90 x 90 centimetri.

4



5 CHEVROLET TURBO-JET 427 V8, MODELLO 1:1, 1964

Stima d'asta € **55.000 - 73.000**

Venduto a € **120.775**

RM Sotheby's, New York, 10 dicembre 2015

Prezzo alle stelle per questo straordinario spaccato in scala 1:1 del motore e del cambio che equipaggiavano la Corvette del 1964.

6 ACME TRAFFIC REGULATOR, FRANK J. HUSBANDS, 1917

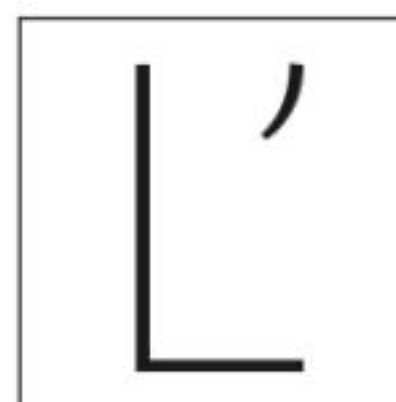
Stima d'asta € **27.500 - 36.500**

Venduto a € **36.760**

RM Sotheby's, New York, 10 dicembre 2015

Uno dei primi semafori della storia, brevettato nel 1917. Si ritiene sia uno degli 11 esemplari originali sopravvissuti al tempo.

6



asta che RM Sotheby's ha tenuto lo scorso dicembre a New York non sarà ricordata solo per la vendita della vettura più costosa dell'anno (vedi a pag.

28), ma anche per le quotazioni record raggiunte da alcuni pezzi di automobilia classificabili tra le opere d'arte.

Ciò che ha fatto la differenza con l'automobilia classica è proprio la collocazione artistica, sia che si sia trattato di quadri, manifesti e sculture, sia di modellini in scala di auto e motori. Tutto questo nonostante il pezzo forte della seduta, il gigantesco omaggio in legno a Gilles Villeneuve dello scultore Dennis Hoyt (riportato nella foto grande della pagina a fianco), sia rimasto invenduto. Ovviamente a tutto c'è un limite: evidentemente la richiesta per l'opera di questo scultore specializzato in auto sportive d'epoca è stata troppo ottimistica. **R**

7 "WILLIE K'S TOUR OF INSPECTION", PETER HELCK, 1980

Stima d'asta € **27.500 - 36.500**

Venduto a € **44.635**

RM Sotheby's, New York, 10 dicembre 2015

L'autore, scomparso nel 1988, è noto per i suoi dipinti di gare automobilistiche. L'opera raffigura William Vanderbilt Jr. in gara nel 1906.

7





8 "RÉUNION À MOLSHEIM",
DE BRUYNE, 2013
Stima d'asta € **55.000 - 73.000**
Venduto a € **21.000**
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre 2015
De Bruyne non è altro che lo pseudonimo di Dexter Brown, forse il più eminente artista dell'auto vivente. Il dipinto misura 2,0 x 1,52 metri.

10 CAVALLINO RAMPANTE FERRARI,
BRONZO, 1960
Stima d'asta € **9130 - 18.265**
Venduto a € **32.560**
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre 2015
Imponente fusione in bronzo del Cavallino Rampante (alto 1,27 metri), staccato anni fa da una parete esterna della fabbrica di Maranello.



9 FERRARI 250 TESTA ROSSA
SCALA 1:2, 1985
Stima d'asta € **45.650 - 68.500**
Venduto a € **81.390**
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre 2015
Auto a motore per piccoli piloti realizzata da Michele Conti: ha tutto quello che serve per offrire a un bambino l'illusione piena di guidare una vera Ferrari.



11 MOTORE PORSCHE 917 (1970)
SCALA 1:4, 1984
Stima d'asta € **18.265 - 27.400**
Venduto a € **49.885**
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre 2015
Impressionante replica, funzionante, in scala 1:4 del mitico 12 cilindri della vincitrice di Le Mans 1970. Lungo 38 cm, pesa 15 chilogrammi.

13 MICHELIN POSTER DI "O' GALOP", 1898
Stima d'asta € **22.800 - 32.000**
Venduto a € **23.630**
RM Sotheby's, New York, 10 dicembre 2015
Raro manifesto di Marius Roussillon che si firmava con lo pseudonimo "O' Galop". Segna l'inizio dell'epopea del Bibendum.

CALENDARIO ASTE

FEBBRAIO

- 3 RM AUCTIONS - PARIS (F)**
Asta a Parigi, concomitante con Retromobile. <http://rmsothebys.com>
- 4 BONHAMS - LES GRANDES MARQUES DU MONDE AU GRAND PALAIS - PARIS (F)**
Asta a Parigi, concomitante con Retromobile. www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/



12 MONZA POSTER
DI ALDO MAZZA, 1922
Stima d'asta € **55.000 - 73.000**
Venduto a € **52.500**
RM Sotheby's, NY, 10 dicembre 2015
Uno dei due soli esemplari esistenti del poster realizzato dall'artista per il Circuito di Milano del 1922. Misura 198 x 140 cm.



LE QUARANTENNI ITALIANE VANNO ALLA GRANDE

Inizia con un record di vendita l'annata 2016 della Casa d'aste inglese Bonhams che, nella capitale mondiale del gioco d'azzardo, ha piazzato in un solo giorno 191 dei 241 lotti in catalogo (79%). Record mondiale per una Vincent White Shadow del 1951 (398.421 euro) contesa da due offerenti al telefono. La moto tornerà in Gran Bretagna. Quotazioni elevate anche per le numerose altre Vincent in vendita, tutte battute a prezzi tra i 115.000 e i 151.000 euro. Bene anche una

MV Agusta 750 S del 1971 (sotto a sinistra), una Brough Superior SS 80 del 1938 (110.621 euro) e una Royal Pioneer del 1910, battuta a 105.572 euro. Molte le italiane presenti, in prevalenza Bimota, Ducati, Moto Guzzi e MV Agusta. Quasi tutte aggiudicate ad alto prezzo, tenendo presente che comunque le stime d'asta erano molto superiori rispetto al mercato italiano. In questa pagina, alcune delle due ruote italiane degli anni 70 offerte all'asta di Las Vegas.

2 DUCATI 750 GT, 1972

Stima d'asta € **29.500 - 33.200**

Venduta a € **27.644**

Bonhams, Las Vegas, 7 gennaio

Progettata da Fabio Taglioni, utilizza un bicilindrico a V di 90° ed è considerata fra le più interessanti Ducati del dopoguerra.



1

1 MV AGUSTA 750 S, 1971

Stima d'asta € **92.000 - 110.000**

Venduta a € **106.323**

Bonhams, Las Vegas, 7 gennaio

Prima serie della 750 S, una delle moto italiane di maggior prestigio degli anni 70 e non solo. Una rarità davvero molto quotata.



2

3 MV AGUSTA 750 S AMERICA, 1977

Stima d'asta € **110.500 - 129.000**

Venduta a € **116.410**

Bonhams, Las Vegas, 7 gennaio

Dalla linea spigolosa, nata per il mercato Usa fu prodotta dal 1975 al 1979, in circa 540 esemplari. Questa ha percorso solo 65 km.



3

4 DUCATI 900 SS, 1977

Stima d'asta € **32.250 - 38.500**

Venduta a € **31.900**

Bonhams, Las Vegas, 7 gennaio

Una delle Ducati più ambite dell'epoca (e di oggi), costruita utilizzando numerosi componenti di provenienza agonistica. Questa ha percorso appena 13.000 km.



4

5 LAVERDA 750 SFC, 1974

Stima d'asta € **55.250 - 64.500**

Invenduta

Bonhams, Las Vegas, 7 gennaio

Solo 550 esemplari costruiti tra il 1971 e il 1976 per competere nella Formula 750. L'esemplare in questione, però, non era del tutto originale.



5

6 MOTO GUZZI V7 SPORT, 1973

Stima d'asta € **9.200 - 12.900**

Venduta a € **10.630**

Bonhams, Las Vegas, 7 gennaio 2016

Telaio dipinto di rosso, ma questa è in realtà una meno esclusiva versione "telaio nero", nata successivamente. La quotazione ne ha infatti tenuto conto.



6

FIAT 124 SPORT SPIDER

L'arrivo della nuova rinvigorisce la storica



Con circa 200.000 esemplari prodotti tra il 1966 e il 1985, la 124 Sport Spider (con le sue derivate) è stata la vettura scoperta di maggiore successo in Italia, anche se i due terzi della produzione sono stati destinati al mercato americano (tra il 1975 e il 1980 ne fu addirittura interrotta la vendita in Europa). Diventata quasi subito un'auto da collezione, è molto ricercata per la sua bella linea, per l'affidabilità della meccanica (è stata la prima Fiat ad adottare il bialbero con cinghia di distribuzione progettato dall'ing. Lampredi, un motore la cui carriera è giunta fino agli anni Novanta) e per il suo prezzo alla portata di molti appassionati.

Le quotazioni attuali si aggirano tra i 10 e i 15.000 euro, ma sono sicuramente destinate a crescere grazie al ritorno d'immagine associato alla nuova edizione, sulla rampa di lancio la prossima primavera. Si chiamerà proprio 124 Spider la nuova scoperta a due posti e trazione posteriore realizzata in collaborazione con

Mazda, e tutta la comunicazione si baserà sulle affinità stilistiche e tecniche con l'illustre genitrice. Questo riporterà alla ribalta delle cronache la vecchia 124 Sport Spider, ne aumenterà la notorietà e, di conseguenza, farà salire la domanda e le quotazioni di mercato.

Su quali versioni puntare? Qualsiasi allestimento è degno di nota, anche se le 1400 (quelle senza gobbe sul cofano) sono sicuramente le più indicate per il collezionista. Le più rare sono, escludendo ovviamente le 124 Abarth Rally che veleggiano ormai verso i 50.000 euro di quotazione, le Volumex del 1983-85, dotate di compressore volumetrico e ben 135 CV, commercializzate con il marchio Pininfarina, come tutte le Spider (la sigla 124 venne abbandonata nel 1976) a partire dal 1982. Possono raggiungere i 15.000 euro se in buono stato di conservazione, con punte fino al 50% in più per esemplari restaurati a regola d'arte. Per una 1600, 1800 o 2000, magari di importazione dagli States, originale e in discreto stato, 7-8000 euro possono essere sufficienti.

Marco di Pietro



LE POSSIBILI ALTERNATIVE



ALFA ROMEO SPIDER 1.6 (III SERIE)
€ 8000

La meno bella delle derivate dalla "Duetto" è però la più economica.



AUSTIN HEALEY SPRITE MK IV
€ 9000

Quasi gemella della MG Midget, è diffusa soprattutto con guida a destra.



FIAT X1/9
€ 6500

Lunga carriera per quella che in America era soprannominata "the little Ferrari" grazie al motore centrale.



LANCIA BETA SPIDER
€ 7000

Ancora poco apprezzata, ha due pregi principali: lo stile di Pininfarina e la costruzione made in Zagato.



MG MIDGET 1500
€ 7000

Ultima evoluzione della piccola spider inglese, costa poco ed è facile da reperire anche in Italia.



MG B (1974-80)
€ 12.000

L'ultima serie è sempre stata un po' trascurata sul nostro mercato a causa dei voluminosi "rubber bumper".



TRIUMPH SPITFIRE 1500
€ 8000

Ebbe un grande successo per il prezzo di listino molto competitivo. Facile ed economica da restaurare.



VW-PORSCHE 914/4
€ 12.000

Rivalutata ampiamente negli scorsi anni, ma soprattutto per le versioni a sei cilindri. Deliziosa da guidare.



La novità della cinghia

Presentata al Salone di Torino del 1966, era disegnata dalla Pininfarina. Il motore 1400 aveva distribuzione a due alberi a camme in testa azionati da cinghia dentata. Sotto, la Fiat Spideramerica (versione destinata agli Usa) del 1983 della Collezione Quattroruote.



EVENTI

SUE GIÙ PER L'ITALIA

Chi cerca affari a quattro ruote o soltanto ricambi, nel secondo mese dell'anno si prepari a un tour de force estenuante: durante il weekend del 6-7 ci sono due possibilità: la mostra-scambio di Pesaro oppure Ragusa Autostory, mercato dedicato alle auto, alle moto e alla ricambistica. Il fine settimana seguente (12-13 febbraio) si tiene uno degli eventi fieristici più importanti a livello nazionale: Automotoretrò di Torino, che si svolgerà come sempre a Lingotto Fiere. Dal 19 al 21 febbraio, infine, la tradizionale mostra-scambio di Novegro (MI), a pochi passi dall'aeroporto di Linate.



LA B24 PIÙ ANTICA A PARIGI

Porta il numero di telaio B24S-1002 la Lancia Aurelia B24 Spider preserie che sarà una delle star della vendita all'incanto di Bonhams che si terrà al Grand Palais di Parigi il 4 febbraio, in contemporanea con la mostra Rétromobile. È l'esemplare esposto al Salone di Bruxelles e a quello di Ginevra del 1955 ed è la più antica B24 esistente. Stima d'asta: da 900.000 a 1,3 milioni di euro. (www.bonhams.com)

↓ SALDI INVERNALI

“B” ALATA E W12 A SOLI 40.000 EURO

Una carriera strana quella della Bentley Continental GT, grossa sportiva inglese che, agli albori di questo millennio, contribuì a ridare lustro (e volumi di vendita: quasi 35.000 esemplari prodotti tra il 2003 e il 2010) al blasonato marchio passato sotto il controllo di Volkswagen: nei primi anni conobbe un successo straordinario, divenne l'auto preferita dei vip, dei super-vip e anche di quelli che aspiravano a diventarlo. Nobili, protagonisti del jet-set internazionale, imprenditori di chiara fama e divi di Hollywood facevano a gara per acquistarne una.



Addirittura sei mesi prima della commercializzazione, la Bentley aveva già acquisito ordini con caparra per ben 3200 esemplari. La grande diffusione, però, ne ha decretato anche il rapido calo delle quotazioni dell'usato. Oggi si può acquistare un esemplare

in buon ordine anche con soli 40.000 euro (nuova costava quasi 200.000 euro). Difficile trovare un'altra auto con un motore W12, sei litri di cilindrata, 560 CV. Scenderà ancora di valore? Probabilmente sì. Ma alla rivalutazione non manca molto.



DA ARTCURIAL UN'ASTA SOLO PER CITROËN

Sempre durante la fiera parigina dedicata alle auto storiche, anche Artcurial organizzerà due vendite all'incanto nei pressi della Porta di Versailles: la prima il 5 febbraio, la seconda il giorno dopo, dedicata solamente ai modelli del marchio Citroën. (www.artcurial.com)



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 & Comprò", sondaggi presso i principali commercianti di settore e i club di riferimento e, in misura minore, sui prezzi battuti nelle aste internazionali; sono elaborati seguendo lo stesso metodo usato da Quattroruote. Le variazioni di valore in crescita sono evidenziate in rosso, quelle in discesa in blu.

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

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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
ABARTH ITALIA				
500 BERLINA	479	1957-63	10.0	20.0
500 COUPE ZAGATO	479	1957-59	20.0	40.0
595	594	1963-71	13.0	25.0
595 SS	594	1964-71	15.0	30.0
695	690	1964-71	13.0	25.0
695 SS	690	1964-71	16.0	32.0
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	18.0	35.0
750 BERLINA	747	1955-61	10.0	20.0
750 COUPE ZAGATO	747	1955-57	30.0	60.0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	40.0	80.0
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	45.0	90.0
850 RECORD MONZA ZAGATO	785	1959-61	40.0	80.0
850 TC BERLINA	847	1961-65	15.0	30.0
850 TC N°1000	847	1961-66	20.0	40.0
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	35.0	70.0
MONOMILE SCORPIONE/GT	982	1961-63	40.0	80.0
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10.0	15.0
OT 1000	982	1964-68	10.0	18.0
OT 1000 COUPE	982	1964-68	10.0	20.0
OT 1000 COUPE	982	1964-68	10.0	20.0
OT 1300/124	1280	1966-69	10.0	20.0
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	13.0	25.0
OT 1300 PROTO TIPO	1280	1965-68	50.0	100.0
OT 1000 COUPE BERLIONE	982	1965-67	13.0	25.0
OT 1000 COUPE	982	1964-68	15.0	27.0
1000 BERLINA	982	1962-67	15.0	30.0
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	18.0	35.0
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	18.0	35.0
1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	20.0	40.0
2200 COUPE 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	15.0	30.0
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	18.0	35.0
2400 COUPE ELLENA	2525	1961-63	15.0	30.0
2400 COUPE ALLEMANO	2525	1963-65	15.0	30.0
1300 BERLINA SIMCA	1280	1962-64	60.0	120.0
2000 BERLINA SIMCA	1946	1963-64	75.0	150.0
AC GRAN BRETAGNA				
2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	13.0	25.0
2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	15.0	30.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
ACM ITALIA				
ACE (MOTORE AC/FORD)	1991	1953-63	30.0	60.0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	45.0	90.0
ACECA (MOTORE AC) COUPE	1991	1954-60	23.0	45.0
ACECA (MOTORE FORD) COUPE	2553	1961-63	25.0	50.0
ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPE	1971	1954-63	33.0	65.0
COBRA 260	4261	1962-63	200.0	400.0
COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	350.0	700.0
COBRA 427	6997	1964-68	300.0	600.0
COBRA MK IV	4942	1983-97	60.0	120.0
COBRA 212 S/C V8/MK IV CRS	3506	1999-00	60.0	120.0
428 FRUA COUPE SPIDER	6989	1967-73	20.0	40.0
3000 ME	2994	1979-84	8.0	15.0
SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506	1997-05	60.0	120.0
COBRA V8 427	6997	2004-05	70.0	140.0
ACMA FRANCIA				
VESPA 400	393	1958-64	4.5	9.0
ALFA ROMEO ITALIA				
RL N°S	2916	1922-25	100.0	200.0
RL TURISMO	2994	1925-27	90.0	180.0
RL SS	2994	1925-27	150.0	300.0
RL N°S/U	1944	1923-26	50.0	100.0
6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	60.0	120.0
6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	300.0	600.0
6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	250.0	500.0
6C 1750 SPORT	1752	1929-33	150.0	300.0
6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	75.0	150.0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	150.0	300.0
6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	600.0	1200.0
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	300.0	600.0
8C 2300	2336	1932-34	1250.0	2500.0
6C 2300 TURISMO B LUNGO	2309	1934-39	75.0	150.0
6C 2300 GRAN TURISMO B CORTO	2309	1934-39	125.0	250.0
6C 2300 PESCARA B PESCARA	2309	1934-37	175.0	350.0
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	350.0	700.0
8C 2900A	2905	1936	1250.0	2500.0
8C 2900B	2905	1937-39	1750.0	3500.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
ALFA ROMEO ITALIA				
6C 2500 TURISMO 5 POSTI/7 POSTI	2445	1939-50	60.0	120.0
6C 2500 SPORT	2445	1939-51	50.0	100.0
6C 2500 SPORT COUPE	2445	1939-50	150.0	300.0
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2445	1939-51	130.0	260.0
6C 2500 SPORT GT	2445	1950-53	60.0	120.0
6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO	2445	1947-51	85.0	170.0
6C 2500 SS COUPE	2445	1939-51	200.0	400.0
6C 2500 SS CABRIOLET	2445	1939-51	200.0	400.0
6C 2500 SS VILLAGE D'ESTE	2445	1949-51	250.0	500.0
6C 2500 COLONIALE	2445	1941-42	60.0	120.0
1900	1884	1950-54	14.0	28.0
1900 TI	1884	1952-54	17.5	35.0
1900 SUPER	1975	1954-59	14.0	28.0
1900 TI SUPER	1975	1954-57	20.0	40.0
1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	20.0	40.0
1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	75.0	150.0
1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	65.0	130.0
1900 SS	1975	1954-55	75.0	150.0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	50.0	100.0
AR 51 «MAT 1A»	1884	1951-53	12.5	25.0
DAUPHINE	845	1960-64	1.8	3.5
GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	7.5	15.0
GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	7.0	14.0
GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	6.5	13.0
GIULIETTA IV I SERIE	1290	1957-59	8.5	17.0
GIULIETTA IV II SERIE	1290	1959-61	8.0	16.0
GIULIETTA IV III SERIE	1290	1961-65	7.5	15.0
GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	22.5	45.0
GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	20.0	40.0
GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	19.0	38.0
GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35.0	70.0
GIULIETTA SV I SERIE «CONFOR»	1290	1958	30.0	60.0
GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	27.5	55.0
1300 SPRINT	1290	1963-65	17.5	35.0
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	40.0	80.0
GIULIETTA SZ	1290	1958-61	125.0	250.0
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	150.0	300.0
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	30.0	60.0
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	27.5	55.0
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	25.0	50.0
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35.0	70.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	32,5	65,0	100,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE II 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	1200,0	1.800,0
GIULIATI (FRENI A TAMBUR)	1570	1962-63	6,0	12,0	18,0
GIULIATI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	5,0	10,0	15,0
GIULIATI 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	3,5	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 (CSI)	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	1500,0	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 QV	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 QV	1490	1982-84	2,3	4,5	6,5
ALFASUD GIARDINETTA	1186	1975-77	1,5	3,0	4,5
ALFASUD SPRINT 1.3 L5 VELOCE	1286-1351	1976-82	2,0	4,0	6,0
ALFASUD SPRINT 1.5 L5 VELOCE	1490	1978-83	2,0	4,0	6,0
SPRINT 1.3 L5	1351-1490	1983-89	2,0	4,0	6,0
SPRINT QV	1490-1712	1983-89	2,5	5,0	7,5
ALFETTA	1779	1972-75	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 2000L	1962	1978-81	3,0	6,0	9,0
ALFETTA 2000 LIAMERICA	1962	1981	3,3	6,5	10,0
ALFETTA 1.6 L8	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
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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
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 PRIN	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
ARNAL/SJ/TI	1186-1490	1984-86	0,5	1,0	1,5
33 1.3/1.5/1.6/1.8/2.0 (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	1985-87	0,8	1,5	2,3
33 4x4 GIARDINETTA	1490	1984-87	1,0	2,0	3,0
33 1.7/1.7 IE	1712	1986-89	0,8	1,5	2,3
33 1.7 QV	1712	1986-90	1,3	2,5	3,5
33 1.3 SJ/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 QV	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 INTERCOOLERS. 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 IE SPORT W. 4x4	1351	1992-94	0,8	1,5	2,3
NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4x4	1712	1990-94	0,8	1,5	2,5
NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4/4	1712	1991-94	1,0	2,0	3,0
NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4 SW. 4x4 SW.	1712	1991-94	1,3	2,5	3,5
NUOVA 33 1.7 IE 16V QV	1712	1990-94	1,0	2,0	3,0
NUOVA 33 1.7 IE 16V QV 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 QV	2492	1985-92	4,0	8,0	12,0
ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	5,0	10,0	15,0
ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1779	1986-90	5,0	10,0	15,0
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	5,0	10,0	15,0
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	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
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

Modello	cm ³	Anni			
146 1.2 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 (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
BRIERA 2.2 JTS	2198	2005	2.0	4.0	6.0
BRIERA 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 (IIS.)	1970	2003-05	1.0	2.0	3.0
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (IIS.)	2492	2003-05	1.0	2.0	3.0
159 3.2 V6	3195	2005	1.5	3.0	4.5

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
IA 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	
TD 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	
22 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 WHITE/YTYPHOON	2309	1949-53	8,5	17,0	25,0	
18 HURRICANE	2309	1949-53	11,0	22,0	33,0	
18 LIMOUSINE	2309	1950-51	8,5	17,0	25,0	
SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3455	1953-60	12,5	25,0	35,0	
SAPPHIRE 234	2290	1955-58	11,0	22,0	33,0	
SAPPHIRE 236	2309	1955-57	9,0	18,0	27,0	
STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	14,0	28,0	42,0	

ARO ROMANIA

M461C	2512	1971-76	1,0	2,0	3,0	
M46240	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

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

ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA

15 LITRE OHC	1495	1927-32	40,0	80,0	120,0	
INTERNATIONAL	1495	1927-32	75,0	150,0	220,0	
LEMANS	1495	1932-33	75,0	150,0	220,0	
ULSTER	1495	1934-36	75,0	150,0	220,0	
MK 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 (DB1)	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	1500,0	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	
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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
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	
V8 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	5955	1999-03	15,0	30,0	45,0	
DB7 VANTAGE VOLANTE	5955	2000-03	17,0	34,0	50,0	
DB7 GT	5955	2003	16,5	33,0	50,0	
VANQUISH	5955	2001-04	20,0	40,0	60,0	
VANQUISH S	5955	2004-05	22,5	45,0	67,5	
DB9	5955	2004-05	15,0	30,0	45,0	
DB9 VOLANTE	5955	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

AUD(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 IIS (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 I V SERIE	1595-1984	1986-90	0.5	1.0	1.5
80/80 QUATTRO I 6V 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 50 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	0.5	1.0	1.5
100/100 QUATTRO II SERIE	1781-2309	1982-90	0.5	1.0	1.5
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	0.8	1.5	2.3
100 D/TD/TD 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 IIS.	1984-2309	1991-94	0.8	1.5	2.3
100 AVANT TDI IIS.	2461	1991-94	0.5	1.0	1.5
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	0.8	1.5	2.3
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	1.0	2.0	3.0
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	1.0	2.0	3.0
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	1.0	2.0	3.0
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	1.3	2.5	3.8
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
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 2.4/2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	1.0	2.0	3.0
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	0.5	1.0	1.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
16 (I SERIE)	2199	1945-49	4.0	8.0	12.0
18	2510	1958-59	5.0	10.0	15.0
28	4016	1958-60	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
BM (MINI MOKE (AUS))	998	1969-70	4.0	8.0	12.0
BM (LEYLAND MOKE (AUS))	998	1970-81	3.5	7.0	10.0
LEYLAND M. CALIFORNIA (AUS)	998-1275	1974-77	3.5	7.0	10.0
1100/1100 MK2	1098	1964-70	1.3	2.5	4.0
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	1.5	3.0	4.5
1300/1300 GT	1275	1967-74	1.5	3.0	4.5
1300 TRAVELLER	1275	1971-74	1.3	2.5	4.0
1800/1800 MK2	1798	1964-74	1.0	2.0	3.0
3 LITRE	2912	1967-71	1.3	2.5	4.0
FXD TAXI	2178-2520	1958-81	2.3	4.5	7.0
CARBODIESTAXI	2286-2664	1982-97	1.8	3.5	5.5
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 (MINIE/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
CAGNA MINI MOKE (I)	998	1991-93	4.0	8.0	12.0
MINI CLUBMAN	998	1971-75	1.5	3.0	4.5
MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	1.8	3.5	5.0
MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098	1974-82	1.8	3.5	5.0
METRO 1.0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	0.5	1.0	1.5
METRO 1.3/1.3 S/1.3 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	0.5	1.0	1.5
METRO 1.3 SPORT/ES/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 2001/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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
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
SPRITEM K I (FROG EYE)	948	1958-61	9.0	18.0	27.0
SPRITEM K II	948	1961-62	6.5	13.0	20.0
SPRITEM K II	1098	1962-66	6.0	12.0	18.0
SPRITEM K III	1098	1966-67	5.0	10.0	15.0
SPRITEM K 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
A111	1438	1969-72	1.0	2.0	3.0
A112	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 1.1 4WD	999-1108	1986-95	0.8	1.5	2.3
Y10 FIRE 1.6/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/GLOO	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
SI	4887	1955-59	19.0	38.0	57.0
SI 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
CORNICHET WOODOOR	6750	1971-77	15.0	30.0	45.0
CORNICHET WOODOOR	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
MULSANNÉ	6750	1980-83	9.0	18.0	27.0
MULSANNÉ	6750	1984-89	10.0	20.0	30.0
MULSANNÉ TURBO	6750	1982-91	14.0	28.0	42.0
MULSANNÉ S	6750	1987-93	11.0	22.0	33.0
EIGHT	6750	1984-93	10.0	20.0	30.0
BROOKLANDS/R	6750	1992-98	11.0	22.0	33.0
TURBO RS/RT	6750	1985-98	15.0	30.0	45.0
CONTINENTAL RS/T	6750	1991-02	25.0	50.0	75.0
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	25.0	50.0	75.0
CONTINENTAL 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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
ARNAGE/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	1596-2695	1990-95	1.0	2.0	3.0
-------------------------	-----------	---------	-----	-----	-----

BIANCHI ITALIA

S4 TORPEDO	1287	1925-27	9.0	18.0	27.0
SS 1300 TORPEDO	1287	1928-32	9.0	18.0	27.0
SS 1500 TORPEDO	1452	1932-34	9.0	18.0	27.0
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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
320S 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	
316(318I/318IS/320I (E30)	1596	1991	1987-91	0.5	1.0	1.5
324D (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	
318(320I TOURING (E30)	1796	1991	1988-91	0.8	1.5	2.2
324TD 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	
MS (E30)	2302	1986-88	7.0	14.0	21.0	
MS CAT (E30)	2302	1989-91	7.0	14.0	21.0	
MS EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	8.5	17.0	25.0	
MS SPORT EVOLUTION II (E30)	2467	1989-90	10.0	20.0	30.0	
MS CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	9.0	18.0	27.0	
316(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	
MS (E36)	2990	1994-95	4.0	8.0	12.0	
MS 32 (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	
316(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
MS COUPÉ (E36)	2990	1992-95	4.5	9.0	13.5	
MS 32 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
MS CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	4.0	8.0	12.0	
MS 32 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	5.0	10.0	15.0	
316 TV 318 TI COMPACT (E36)	1596	1895	1994-96	0.8	1.5	2.2
325 TI COMPACT (E36)	2494	1994-00	1.0	2.0	3.0	
325 TI COMPACT (E36)	2494	2001-04	1.3	2.5	3.5	
318 TDS COMPACT (E36)	1665	1996	0.5	1.0	1.5	
318/520I (E12)	1766	1990	1972-81	0.8	1.5	2.3
520 (E126 OLINDRO)	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	
MS 351 (E12)	3453	1980-81	2.0	4.0	6.0	
318/518I/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	
555I (E28)	3430	1985-87	1.0	2.0	3.0	
MS 351 (E28)	3430	1984-87	1.8	3.5	5.0	
MS (E28)	3430	1987-88	2.5	5.0	7.5	
318I (E34)	1796	1990-95	0.5	1.0	1.5	
520I/520I 24V (E34)	1991	1988-95	0.5	1.0	1.5	
318I 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 2.4V (E34)	2494	1990-95	0.8	1.5	2.2	
525I 24V/525IX 2.4V TOURING (E34)	2494	1992-95	1.0	2.0	3.0	
530I (E34)	2986	1988-94	1.0	2.0	3.0	
530I V8 TOURING (E34)	2997	1992-95	1.5	3.0	4.5	
555I (E34)	3430	1988-94	1.3	2.5	3.5	
540I V8 TOURING (E34)	3982	1992-95	1.8	3.5	5.0	
MS (E34)	3555	1988-92	2.8	5.5	8.0	
MS 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
555I 3.2V (E39)	3498	1995-02	1.8	3.5	5.0	
540I 3.2V (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
555I 3.2V TOURING (E39)	3498	1997-01	2.3	4.5	6.5	
540I 3.2V TOURING (E39)	4398	1997-02	2.5	5.0	7.5	
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/633 CSI (E24)	2788	3210	1982-88	2.5	5.0	7.5
M6 3.5 CSI (E24)	3453	1984-89	10.0	20.0	30.0	
728I/728I/730I/730I/733I (E25)	2788	3210	1977-82	1.0	2.0	3.0
728I/730I (E25)	2788	3210	1982-86	1.0	2.0	3.0
733I (E25)	3430	1979-82	1.3	2.5	3.7	

Modello	cm ³	Anni				Euro x 000
735I (E25)	3430	1982-86	1.3	2.5	3.7	
745I (E25)	3210-3430	1979-82	1.5	3.0	4.5	
745I (E25)	3430-3453	1982-86	1.5	3.0	4.5	
730I/735I (E32)	2986-3430	1986-92	1.5	3.0	4.5	
735IL (E32)	3430	1988-92	1.8	3.5	5.2	
730I/750I V6/740I V8 (E32)	2986-3982	1992-94	1.8	3.5	5.0	
750I/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 3.2V (E38)	3498-4398	1996-01	1.8	3.5	5.0	
750I/HL (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 C/V8 3.2V (E31)	3982-4398	1993-00	4.5	9.0	13.5	
850I/850 C V12 (E31)	4988-5379	1989-00	5.5	11.0	16.5	
850 CSI V12 (E31)	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 Q22	1995-2171	2003-05	4.5	9.0	13.5	
Z4.2 S	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 3.0D	2993	1999-05	1.7	3.5	5.2	
323I/325I/528I/530I 24V (E46)	2494-2979	1998-04	1.5	3.0	4.5	
323I/325I/528I/530I 24V TOURING (E46)	2494-2979	1999-05	1.8	3.5	5.0	
316/318I 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/528I/530I 24V COUPÉ (E46)	2494-2979	1999-05	2.5	5.0	7.5	
318I/520I CABRIOLET (E46)	1995-2171	2000-05	2.5	5.0	7.5	
325I/530I CABRIOLET (E46)	2494-2979	2000-05	3.0	6.0	9.0	
M5 COUPÉ (E46)	3246	2001-05	5.5	11.0	16.5	
M5 CABRIOLET (E46)	3246	2001-05	6.5	13.0	19.5	
Z8 ROADSTER	4941	2000-03	50.0	100.0	150.0	
730I/735I (E65)	2979-3600	2001-05	1.8	3.5	5.0	
740I/745I (E65)	4000-4398	2001-05	2.3	4.5	6.5	
750I (E65)	4799	2005	2.5	5.0	7.5	
760I/HL (E65)	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 (E60)	2979	2003-05	2.5	5.0	7.5	
545I (E60)	4398	2004-05	3.0	6.0	9.0	
530 I TOURING (E60)	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	
630 C	2979	2004-05	4.0	8.0	12.0	
645 C	4398	2003-05	4.5	9.0	13.5	
630 C CABRIOLET	2979	2004-05	5.0	10.0	15.0	
645 C 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/530I (E90)	2497-2996	2004-05	2.0	4.0	6.0	
325X/530X (E90)	2497-2996	2005	2.2	4.5	6.7	
325I/530I TOURING (E90)	2497-2996	2005	2.2	4.5	6.7	
325X/530X 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
23 LITER (P100)	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 DEUTSCH	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 HECKFLOSSE	1493	1959-60	11.0	22.0	33.0
ISABELLA COUPÉ CABRIOLET	1493	1958-61	14.0	28.0	42.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
TAHOE/GMC YUKON (II S)	4806-5967	1999-05	3,5	7,0	10,0
TRAIBLAZER	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	1996-2756	2001-05	2,0	4,0	6,0
300M 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 (II 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
300S 7V8	5657	2003-05	1,5	3,0	4,5
300S 7V8 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 SM SPYDER IN VOLARI	1089	1947-48	400,0	800,0	1200,0
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/CZ/CS 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 LÉGÈRE	1911	1948-57	5,5	11,0	16,5
2CV	375-425	1948-60	6,0	12,0	18,0
2CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1958-66	10,0	20,0	30,0
2CV	425-602	1961-70	3,0	6,0	9,0
AM6	602	1961-69	2,0	4,0	6,0
AM6 BREAK	602	1964-69	1,8	3,5	5,0
AM8	602	1969-78	1,5	3,0	4,5
AM8 BREAK	602	1969-79	1,5	3,0	4,5
MEHARI	602	1968-87	3,5	7,0	10,0
MEHARI 4X4	602	1979-86	6,0	12,0	18,0
DS 19	1911	1955-62	10,0	20,0	30,0
DS 19	1911	1963-67	9,0	18,0	27,0
DS 19	1985	1967-68	7,5	15,0	22,0
DS 20	1911-1985	1968-74	6,0	12,0	18,0
DS 20 PALLAS	1985	1970-74	7,0	14,0	21,0
DS 21	2175	1965-72	6,5	13,0	20,0
DS 21 PALLAS	2175	1965-72	7,5	15,0	22,0
DS 21 IE	2175	1969-72	7,5	15,0	22,0
DS 21 IE PALLAS	2175	1969-72	8,5	17,0	25,0
D SUPER 5	2175	1972-75	6,0	12,0	18,0
DS 23	2341	1972-75	8,0	16,0	24,0
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	9,0	18,0	27,0
DS 23 IE	2341	1972-75	9,0	18,0	27,0
DS 23 IE PALLAS	2341	1972-75	10,0	20,0	30,0
DS 23 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	8,5	17,0	25,0
ID 19	1911-1985	1957-67	6,0	12,0	18,0
ID 19 CONFORT	1911	1967-69	5,0	10,0	15,0
ID 20	1985	1968-69	5,0	10,0	15,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
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
GS BERLINA	1130-1301	1979-86	1,0	2,0	3,0
GS ABREAK	1130-1301	1979-86	0,8	1,5	2,3
LINLNA	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/14GT/GTI	1219-1580	1979-89	0,5	1,0	1,5
VISA 17D/RD	1769	1984-89	0,5	1,0	1,5
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	1,5	3,0	4,5
VISA 4X4 MILLESPISTES	1361	1984-86	3,0	6,0	9,0
AXEL/OLCIT	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 14 4X4	1360	1991-96	0,5	1,0	1,5
AX 14 D (TUTTI I MODI)	1360-1527	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 MODI)	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 MODI)	1985-2500	1974-85	2,0	4,0	6,0
CX BREAK (TUTTI I MODI)	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 MODI)	1995-2500	1986-90	2,5	5,0	7,5
CX 25 RGTI	2500	1986-89	3,5	7,0	10,0
CX 25 GTI TURBO	2500	1985-89	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 16V/16 24V	2946-2975	1989-00	0,5	1,0	1,5
XM 3.0 16V/16 24V BREAK	2946-2975	1991-00	0,8	1,5	2,3
XM 20/20 INIEZIONE/2.0 TURBO CT	1998	1989-96	0,5	1,0	1,5
XM D12/TURBO D12/25 TD	2088-2446	1989-96	0,5	1,0	1,5
XM 20/20 TURBO CT BREAK	1998	1991-96	0,5	1,0	1,5
XM D12/TURBO D12/25 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 VISI II SERIE	1587	1996-02	0,8	1,5	2,3
SAXO D (TUTTI I MODELLI)	1527	1996	0,5	1,0	1,5
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 20 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 20/20 TURBO CT	1998	1994-96	0,8	1,5	2,3
EVASION 19 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

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
750/850 RALLYE (C. IN PIASTICA)	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

DMC12	2849	1981-83	17,5	35,0	52,5	
-------	------	---------	------	------	------	--

DE TOMASO ITALIA

VALLI LINGA	1499-1592	1963-67	35,0	70,0	105,0	
MANGUSTA	4728	1966-70	60,0	120,0	180,0	
PANTERA/PANTERAL	5763	1970-80	30,0	60,0	90,0	
PANTERAL	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/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	30,0	60,0	90,0	
PANTERA GTS/GTS (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	
GLARA	3982-4601	1996-05	11,5	23,0	35,0	
BIGLIA/MANGUSTA	4601	1996-01	10,0	20,0	30,0	

DELAGE FRANCIA

COJ/COJ/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	
D4-12	2151	1935-38	17,5	35,0	50,0	
D4-50	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	
TYPE 132 SUPER LUXE	1800	1934-36	10,0	20,0	30,0	
TYPE 134 SUPER LUXE/134 N	2151	1933-46	12,5	25,0	37,0	
TYPE 134 G	2571	1938-46	12,5	25,0	37,0	
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	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/M/M/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 145/145	4496	1937-38	350,0	700,0	100,0	
TYPE 168	3557	1938-39	20,0	40,0	60,0	
TYPE 175	4455	1947-50	250,0	500,0	750,0	
TYPE 178/180	4455	1947-50	90,0	180,0	270,0	
TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	35,0	70,0	100,0	
TYPE 235	3557	1951-54	50,0	100,0	150,0	
TYPE 182 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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			

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 F91 (3 CIL.)	896	1953-55	2,0	4,0	6,0	
SONDERKLASSE COUPÉ 4P	896	1953-55	2,3	4,5	7,0	
SONDERKLASSE LUXUS COUPÉ 4P	896	1953-55	2,5	5,0	7,5	
SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	2,8	5,5	8,0	
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 (F93/F94)	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	
F11/F12	796-889	1963-65	1,8	3,5	5,0	
F12 ROADSTER	889	1964	2,5	5,0	7,5	
F102	1175	1964-66	1,5	3,0	4,5	

DODGE STATI UNITI

RAMCHARGER	3680-7210	1974-80	3,0	6,0	9,0	
RAMCHARGER (II SERIE)	5210-5898	1981-93	2,5	5,0	7,5	
VIPER	7990	1992-96	17,5	35,0	50,0	
VIPER (II SERIE) / R/T10	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	
FACELIA/FACELIA F2	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 P.F. BOANO/ELENA	2953	1956-58	300,0	600,0	900,0	
250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	150,0	300,0	450,0	
250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	200,0	400,0	600,0	
250 GT 2+2/330 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 GT O/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	4590	1967-72	40,0	80,0	120,0	
365 GTC	4590	1969-71	225,0	450,0	650,0	
365 GTS	4590	1969-70	350,0	700,0	900,0	
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4590	1966-68	750,0	1.500,0	2.250,0	
365 GTB 4 DAYTONA	4590	1968-73	200,0	400,0	600,0	
365 GTS 4 DAYTONA SPIDER	4590	1970-73	400,0	800,0	1.200,0	
208 GTB	1991	1980-82	10,0	20,0	30,0	
208 GTS	1991	1980-82	12,5	25,0	37,0	
208 GTB TURBO	1991	1982-85	12,5	25,0	37,0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			

208 GT TURBO	1991	1982-85	15,0	30,0	45,0
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	15,0	30,0	45,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	17,5	35,0	50,0
308 GT4	2926	1977-80	8,0	16,0	24,0
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	40,0	80,0	120,0
308 GTB	2926	1978-81	15,0	30,0	45,0
308 GTS	2926	1977-81	15,0	30,0	45,0
308 GTB	2926	1981-82	15,0	30,0	45,0
308 GTS	2926	1981-82	15,0	30,0	45,0
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	35,0	50,0
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	35,0	50,0
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	1000,0	1500,0
MONDIAL 8	2926	1980-82	7,5	15,0	22,5
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	8,5	17,0	25,5
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-84	11,0	22,0	33,0
MONDIAL 3.2	3185	1985-88	10,0	20,0	30,0
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-88	12,5	25,0	37,5
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	12,5	25,0	37,5
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-93	15,0	30,0	45,0
365 GT/4	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
400i	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	67,5
512 TR	4942	1992-94	27,5	55,0	82,5
F512M	4942	1994-96	30,0	60,0	90,0
F40	2956	1987-92	250,0	500,0	750,0
456 GT/GTA	5474	1993-99	15,0	30,0	45,0
F355 BERLINETTA	3496	1994-98	20,0	40,0	60,0
F355 GTS	3496	1994-98	21,0	42,0	63,0
F355 SPIDER	3496	1995-99	24,0	48,0	72,0
F50	4698	1995-97	250,0	500,0	750,0
550 MARANELLO	5474	1996-01	17,5	35,0	52,5
575 MMARANELLO	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	67,5
360 SPIDER	3586	2000-04	37,5	75,0	112,5
360 CHALLENGER RADALE	3586	2003-04	37,5	75,0	112,5
612 SCAGLIETTI	5748	2003-05	20,0	40,0	60,0
F430	4308	2004-05	32,5	65,0	97,5
F430 SPIDER	4308	2005	40,0	80,0	120,0
F430 CHALLENGE	4308	2005	50,0	100,0	150,0
ENZO	5998	2002-04	500,0	1000,0	1500,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
508 «BAULLA» (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	7,5	15,0	22,5
508 «BAULLA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	7,5	15,0	22,5
508 «BAULLA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	10,0	20,0	30,0
508 «BAULLA» (4M) SPIDER	995	1934-37	11,0	22,0	33,0
508 S «BAULLA» (4M) S.S. (C.D'ORO)	995	1934-37	35,0	70,0	100,0
508 S «BAULLA» (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	4,5	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 BAULLA)	1089	1937-39	5,5	11,0	16,5
508 L (NUOVA BAULLA)	1089	1937-39	6,5	13,0	20,0
508 C M.M.	1089	1938-39	30,0	60,0	90,0
508 C TIPO MILITARE	1089	1939-45	6,0	12,0	18,0
TIPO (A)/A.L.	1089	1939-48	5,5	11,0	16,5
TIPO B/B.L.	1089	1948-49	5,0	10,0	15,0
TIPO E/E.L.	1089	1949-53	4,5	9,0	13,5
TIPO S	1089	1947-50	25,0	50,0	75,0
TIPO 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
TIPO 103	1089	1953-56	3,5	7,0	10,0
TIPO 103 FAMILIARE	1089	1953-56	3,8	7,5	11,0
TIPO 103 TV	1089	1953-56	5,0	10,0	15,0
TIPO 103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	7,5	15,0	22,0
TIPO 103 E	1089	1956-57	3,5	6,5	10,0
TIPO 103 E FAMILIARE	1089	1956-57	3,5	7,0	10,0
TIPO 103 E TV	1089	1956-57	4,5	9,0	13,5
TIPO 103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	7,5	15,0	22,0
TIPO 103 D	1089	1957-60	2,5	5,0	7,5
TIPO 103 D FAMILIARE	1089	1957-60	2,8	5,5	8,0
TIPO 103 H LUSO	1089	1959-60	2,8	5,5	8,5
TIPO EXPORT	1089	1960-62	2,3	4,5	6,5
TIPO SPECIAL	1089	1960-62	2,3	4,5	6,5
TIPO FAMILIARE	1089	1960-62	2,5	5,0	7,5
TIPO D	1221	1962-66	1,8	3,5	5,0
TIPO D FAMILIARE	1221	1962-66	2,0	4,0	6,0
TIPO R	1089	1966-69	1,3	2,5	3,5
TIPO 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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
500 F	499	1965-72	2,5	5,0	7,5
500 LUSO	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 LUSO	2279	1963-68	3,8	7,5	11,0
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	4,5	9,0	13,5
2300 LUSO FAMILIARE	2279	1963-68	4,3	8,5	12,0
2300 COUPÉ	2279	1961-65	6,5	13,0	20,0
2300 COUPÉS	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 SCABRIOLET	1568	1962-63	9,0	18,0	27,0
1600 SCABRIOLET	1568	1963-66	9,0	18,0	27,0
1600 SCOUPE	1568	1963-66	7,5	15,0	22,0
850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	1,3	2,5	3,8
850 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 (VIII 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 (VIII SERIE)	1438	1970-74	1,0	2,0	3,0
124 SPECIAL T/11600	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
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 (II SERIE)	1116-1290	1976-85	0,5	1,0	1,5
128 FAMILIARE (III SERIE)	1116-1290	1972-80	0,5	1,0	1,5
128 RALLY	1290	1971-74	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
XI/9	1290	1972-78	3,3	6,5	10,0
XI/9 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498	1978-83	2,8	5,5	8,0
XI/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	3,0	6,0	9,0
130 BERLINA 2800	2866	1969-71	3,5	7,0	10,0
130 BERLINA 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
126/126 SUP	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 S 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

Modello	cm ³	Anni		Euro x 000	
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
ARGENTIA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	0.5	1.0	1.5
ARGENTIA DIESEL	2445	1981-85	0.5	1.0	1.5
ARGENTIA VOLUMEX	1995	1983-85	0.8	1.5	2.3
ARGENTIA TURBO DIESEL	2445	1983-85	0.5	1.0	1.5
PANDA 30	652	1980-85	1.0	2.0	3.0
PANDA 45/45S	908	1980-85	1.0	2.0	3.0
PANDA 75/0/1000	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)	908-1498	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 L.E. (ANTI SKID)	1301	1985-89	1.8	3.5	5.0
UNO IISERE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-95	0.5	1.0	1.5
UNO SELECTA/SELECTA IE IIS	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 L.E. 1400/RACING	1572	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 CABRIO CABRIOLETTONE	1498	1981-82	1.0	2.0	3.0
RITMO 85 S CABRIOLETT (II SERIE)	1498	1982-83	0.8	1.5	2.3
RITMO 70 S CABRIOLETT (II S.)	1301	1983-88	0.8	1.5	2.3
RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	1.0	2.0	3.0
RITMO 105 11C (I SERIE)	1585	1981-82	1.3	2.5	3.8
RITMO 125 11C	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 11C (II SERIE)	1585	1983-85	1.0	2.0	3.0
RITMO 130 11C	1995	1983-88	2.5	5.0	7.5
RITMO (III SERIE)	1116-1585	1985-87	0.5	1.0	1.5
RITMO D (III SERIE)	1698	1985-87	0.5	1.0	1.5
RITMO TURBO DS	1929	1986-87	0.5	1.0	1.5
REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301-1585	1983-90	0.5	1.0	1.5
REGATA D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1983-90	0.5	1.0	1.5
REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1301-1585	1984-90	0.5	1.0	1.5
REGATA W. D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1984-90	0.5	1.0	1.5
DUNA	1116-1301	1987-90	0.3	0.5	0.8
DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-90	0.4	0.8	1.2
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 16 (CHITILE) 2.0 16V	1585-1995	1985-96	0.5	1.0	1.5
CROMA 2.0 IE TURBO	1995	1985-96	0.5	1.0	1.5
CROMA 25 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 19 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 1.8 16V	1747	1996	0.7	1.5	2.2
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
BARCETTA 16V	1747	1995-02	2.5	5.0	7.5
BARCETTA 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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
BRAYO 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
MAREA (TUTTI I MODELLI)	1369-1998	1996	0.5	1.0	1.5
MAREA TD (TUTTI I MODELLI)	1910-2387	1996	0.5	1.0	1.5
MAREA WEEKEND (TUTTI I MOD.)	1369-1998	1996	0.7	1.5	2.2
MAREA WEEKEND TD (TUTTI I MOD.)	1910-2387	1996	0.7	1.5	2.2

FORD FRANCIA

I "BORDELAISE"	2896	1924-28	8.0	16.0	24.0
A	5285	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
F472A	2225	1946-48	3.0	6.0	9.0
VEDETTE UMOUSINE	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 UMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	2.5	5.0	7.5
VEDETTE UMOUSINE DE COUVRABLE	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	5285	1934-36	10.0	20.0	30.0
RHEINLAND CABRIOLET	5285	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 TURNER	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 P4/2M 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 TURNER	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 TURNER	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
17MP7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	1.5	3.0	4.5
17MP7A TURNER	1498-1998	1967-68	1.5	3.0	4.5
20MP7A (TUTTI I MOD.)	1998-2293	1967-68	1.5	3.0	4.5
20MP7A TURNER	1998	1967-68	1.5	3.0	4.5
20MP7A CABRIOLET	1998	1967-68	2.3	4.5	6.0
OSI 20M TS COUPÉ	1998-2293	1967-68	3.5	7.0	11.0
17MP7B (TUTTI I MOD.)	1498-2293	1968-71	1.5	3.0	4.5
17MP7B TURNER	1498-2293	1968-71	1.5	3.0	4.5
17MP7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	2.3	4.5	7.0
20MP7B (TUTTI I MOD.)	1998-2550	1968-71	1.5	3.0	4.5
20MP7B TURNER	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 (II SERIE)	1295-1993	1971-82	0.8	1.5	2.3
TAUNUS SW (II 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 RS1600	1601	1971-75	7.5	15.0	20.0
ESCORT RS1800	1855	1975-77	7.5	15.0	20.0
ESCORT RS2000	1993	1974-77	9.0	18.0	25.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
ESCORT RS2000	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 XR3i/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 SWD	1753	1990-95	0.5	1.0	1.5
ESCORT RS2000 (IV SERIE)	1998	1991-95	0.8	1.5	2.3
ESCORT RS2000 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 DTD	1753	1995-96	0.5	1.0	1.5
ESCORT RS2000 (V SERIE)	1998	1995-96	0.7	1.5	2.2
ESCORT RS2000 4X4 (V SERIE)	1998	1995-96	1.0	2.0	3.0
ESCORT V SERIE CABRIOLET	1299-1796	1995-96	0.5	1.0	1.5
ESCORT V SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1299-1796	1995-96	0.5	1.0	1.5
ESCORT V SERIE SWD/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 (II SERIE) (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	0.5	1.0	1.5
ORION (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 (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
CONSL/GRANADA BERL I SERIE	1699-2994	1972-77	0.8	1.5	2.3
CONSL/GRANADA SW 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 SW II SERIE	1699-2792	1977-85	0.5	1.0	1.5
GRANADA SW II SERIE	1948-2499	1978-85	0.5	1.0	1.5
FIESTA (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 4X4/281 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	2935	1988-92	0.8	1.5	2.3
SIERRA 2.9i 4X4 SW	2935	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
RS200	1803	1985-86	50.0	100.0	130.0
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-94	0.5	1.0	1.5
SCORPIO DTD (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 2812 9i 4X4	2792-2935	1986-94	0.5	1.0	1.5
SCORPIO 2912 4i 4X4	2935	1991-94	0.8	1.5	2.3
SCORPIO 29 V6/2 9V6 24V SW	2935	1992-94	0.8	1.5	2.3
SCORPIO 20/2016V (II S.)	1998	1994-96	0.5	1.0	1.5
SCORPIO 20/2016V SW (II 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 29 V6/V6 24V (II S.)	2935	1994-98	0.8	1.5	2.3
SCORPIO 29 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 4 P/5 P (II SERIE)	1597-1998	1996	0.5	1.0	1.5
MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200 (II S.)	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 SW (II SERIE)	1597-1998	1996	0.7	1.5	2.2
MONDEO 2.5 V6 24V SW/ST-200 (II S.)	2544	1994-99	0.8	1.5	2.3
MONDEO TD 4P/5P	1753	1993-96	0.5	1.0	1.5
MONDEO TD 4P/5 P (II SERIE)	1753	1996	0.5	1.0	1.5
MONDEO TD SW	1753	1993-96	0.5	1.0	1.5
MONDEO TD SW (II SERIE)	1753	1996	0.5	1.0	1.5
GALAXY 2016V	1998	1995-96	0.7	1.5	2.2
GALAXY TD	1896	1995-96	0.7	1.5	2.2
GALAXY 28 VR6 (II SERIE)	2792	1995-05	1.3	2.5	3.5

Modello	cm ³	Anni			Euro x 000
			↑	↓	↑
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 (I SERIE)	2967	2002-05	1.0	2.0	3.0
MONDEO 3.0 V6 ST220 (I 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 ST170ST 170SW (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 (IV SERIE)	1999	2005	1.2	2.5	3.7
FOCUS ST TURBO (I S.)	2572	2005	3.2	6.5	9.7

Modello	cm ³	Anni		Euro x 000	
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 TURBODIESEL	1714	1982-85	0.5	1.0	1.5
REGATA TURBODIESEL	1714	1984-85	0.5	1.0	1.5
UNO TURBO	903	1984-85	1.5	3.0	4.5

GINETTA GRAN BRETAGNA

G2	1172	1958-60	7.5	15.0	22.5
G3	997	1961	7.5	15.0	22.5
G4	997	1960-69	7.5	15.0	22.5
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
G35	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
ISART 1600/1700	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 VII	1185	1939-48	2.7	5.5	8.2
MINX PHASE II (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 (II)/III A-BC	1390-1592	1956-63	2.3	4.5	7.0
MINX SERIES V VISALON	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 II (IV)/V CONVERTIBLE	1185-1265	1948-53	3.5	7.0	10.0
MINX MK V (VII)/VIII/VIII A CONV. - CALIF.	1265-1390	1953-56	3.7	7.5	11.2
MINX SERIES (II)/III A-BC CONVERT.	1390-1592	1956-62	3.7	7.5	11.2
SUPER MINX SERIES (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 (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

T3230 HP	4772	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

Modello	cm ³	Anni		Euro x 000	
H6 (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
CVK (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	0.5	1.0	1.5
CVK CRX	1590	1984-91	1.8	3.5	5.0
CVK (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1991-95	0.5	1.0	1.5
CRX	1495-1595	1992-99	2.0	4.0	6.0
CITY/JAZZ	1238-1296	1986-95	0.5	1.0	1.5
PRELUDE 2.0/2.0H/1.6/4WS	1958	1987-90	1.0	2.0	3.0
PRELUDE 2.0 16V/2.2/1.6/4WS	1996-2259	1991-96	1.3	2.5	3.5
PRELUDE 2.0 16V/2.2/1.6V	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 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
CVK (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 (II)/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. (II)/III/IV	2651-2965	1958-67	3.5	7.0	10.0
IMPERIAL MK II (II)/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/VII A	1944-2267	1948-57	3.5	7.0	10.0
HAWK SERIES V/IA/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 I 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 (VII SERIE)	1600-1975	1996-01	0.5	1.0	1.5
LANTRA (TUTTI I MOD.)	1468-1856	1990-96	0.3	0.5	0.8

Modello	cm ³	Anni		Euro x 000	
SONATA (TUTTI I MOD.)	1796-1997	1988-96	0.3	0.5	0.8
COUPÉ/TIBURON	1599-2656	2002-05	0.5	1.0	1.5
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1341-1495	1994-96	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

16/1.9 TD/2.0 GHT	1580-1995	1991-93	0.5	1.0	1.5
-------------------	-----------	---------	-----	------------	-----

INNOCENTI ITALIA

A40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	1.5	3.0	4.5
A40 S	1098	1963-67	1.8	3.5	5.0
950 SPIDER	948	1960-63	3.5	7.0	10.0
1100 SPIDER	1098	1963-68	3.5	7.0	10.0
1100 C COUPE	1098	1967-69	3.0	6.0	9.0
1163/1165	1098	1963-70	2.0	4.0	6.0
J4/J4S/J5	1098	1964-73	1.5	3.0	4.0
MINI MINOR 33 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	995	1983-90	1.5	3.0	4.5
3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	995	1982-87	0.5	1.0	1.5
35 DIESEL/MINIDIESEL	995	1983-87	0.4	0.8	1.2
650	617	1984-90	0.5	1.0	1.5
990	995	1986-90	0.5	1.0	1.5
990 DIESEL	995	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	995	1991-92	0.5	1.0	1.5
ELBA 15 3 P/5 P.	1498	1992-96	0.4	0.8	1.2
ELBA 17 5 P/ PORTE	1697	1992-96	0.4	0.8	1.2
NORAL 45/55	903/1116	1991-93	0.3	0.5	0.8
NORAL CABRIO 65	1301	1992-93	0.4	0.8	1.2

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
SS2 COUPE/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	37,5	75,0	100,0	
SS90 ROADSTER	2663	1935	75,0	150,0	220,0	
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	200,0	400,0	600,0	
11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	20,0	40,0	60,0	
11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	20,0	40,0	60,0	
11/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	30,0	60,0	90,0	
21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	20,0	40,0	60,0	
21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	20,0	40,0	60,0	
21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	30,0	60,0	90,0	
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 COUPE	3485	1945-49	27,5	55,0	80,0	
XK120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	75,0	150,0	220,0	
XK120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	50,0	100,0	150,0	
XK120 FIXED HEAD COUPE	3442	1951-54	27,5	55,0	80,0	
XK120 DROP HEAD COUPE	3442	1953-54	40,0	80,0	120,0	
XK140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	40,0	80,0	120,0	
XK140 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	22,5	45,0	65,0	
XK140 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	32,5	65,0	100,0	
XK150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	30,0	60,0	90,0	
XK150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	32,5	65,0	100,0	
XK150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	20,0	40,0	60,0	
XK150 S FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	22,5	45,0	70,0	
XK150 DROP HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	25,0	50,0	75,0	
XK150 S DROP HEAD COUPE	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	
XKSS	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 COUPE	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	
24 LITRE	2483	1955-59	8,5	17,0	25,0	
34 LITRE	3442	1957-59	11,0	22,0	33,0	
MK22.4 LITRE	2483	1959-67	10,0	20,0	30,0	
MK23.4 LITRE	3442	1959-67	13,0	26,0	40,0	
MK23.8 LITRE	3781	1959-67	15,0	30,0	45,0	
34 S	3442	1964-68	7,5	15,0	22,5	
38 S	3781	1964-68	8,5	17,0	25,0	
MKX	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 COUPE	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 COUPE	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 COUPE	4235	1964-68	27,5	55,0	80,0	
E TYPE I SERIE COUPE 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 COUPE	4235	1968-71	24,0	48,0	72,0	
E TYPE II SERIE COUPE 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 VI2 COUPE	5345	1971-73	17,5	35,0	55,0	
E TYPE VI2 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(XJ12) I SERIE	5345	1972-73	3,5	7,0	10,0	
XJ6 3.4/4.2/4.2 L II SERIE	3442-4235	1973-79	3,0	6,0	9,0	
XJ6 4.2 COUPE II SERIE	4235	1975-77	6,5	13,0	20,0	
XJ12 II SERIE	5345	1973-79	3,0	6,0	9,0	
XJ12 COUPE 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 (X300)	3229-3980	1994-97	2,5	5,0	7,5	
XJ12 6.0 (X300)	5993	1994-97	3,5	7,0	10,0	
XJ-R (X300)	3980	1994-97	3,5	7,0	10,0	
XJ8 3.2/4.0 (X300)	3229-3996	1997-02	3,5	7,0	10,0	
XJR SUPERCHARGED (X300)	3996	1997-02	3,0	6,0	9,0	
XJR100 SUPERCHARGED (X300)	3996	2001	3,5	7,0	10,0	
XJS 4.0/3.6 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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
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	
XJRS	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 Z20	3498	1992-94	100,0	200,0	300,0	
XKB COUPE	3996-4196	1996-05	6,0	12,0	18,0	
XKR	3996-4196	1998-05	7,0	14,0	21,0	
XKR100	3996	2001	8,0	16,0	24,0	
XKB CONVERTIBLE	3996-4196	1996-05	8,0	16,0	24,0	
XKR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-05	9,0	18,0	27,0	
XKR100 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 IESTATE	2099	2002-05	1,3	2,5	3,5	
X-TYPE V6 2.5 4X4 IESTATE	2495	2001-05	1,5	3,0	4,5	
X-TYPE V6 3.0 4X4 IESTATE	2968	2001-05	1,8	3,5	5,0	
XJ6 3.0 V6 (X350)	2967	2002-05	4,0	8,0	12,0	
XJ8 3.5 V8 (X350)	3555	2002-05	4,5	9,0	13,5	
XJ8 4.2 V8 (X350)	4196	2002-05	5,0	10,0	15,0	
XJ8 4.2 V8 S/C (X350)	4196	2002-04	6,0	12,0	18,0	
XJ8 4.2 V8 SUPER S/C (X350)	4196	2003-04	7,0	14,0	21,0	
XJRV8 (X350)	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/B/C3B	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	2464-3956	1984-92	2,0	4,0	6,0
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	2,0	4,0	6,0
GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	1,5	3,0	4,5
GRAND CHEROKEE (HS)	3956-4701	1998-04	2,5	5,0	7,5
GRAND CHEROKEE TD (HS)	2688-3124	1998-04	2,0	4,0	6,0
CHEROKEE (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 COUPE/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 V/III SERIE	6276-7212	1966-76	19,0	38,0	62,0
FF/II 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 COUPE	4601	2000-02	10,0	20,0	30,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
					
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
JAWELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	5,0	10,0	15,0
JUPITER/1A	1486	1950-54	6,5	13,0	20,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
ROADRIDER	1527	1937-58	5.0	10.0	15.0	
14	1809	1957-59	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/VIS. TORPEDO	2120	1923-26	50.0	100.0	150.0	
LAMBDA VI SERIE TORPEDO	2370	1927	50.0	100.0	150.0	
LAMBDA VIUX SERIE TORPEDO	2570	1928-31	50.0	100.0	150.0	
LAMBDA VII 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	
ARTEA 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 III SERIE BERLINA	903	1939-48	7.0	14.0	21.0	
ARDEA II 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 C101 SERIE	1090	1953-56	4.0	8.0	12.0	
APPIA C1011 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 II SERIE	1090	1959-63	3.0	6.0	9.0	
APPIA II SERIE LUSO VIGNALE	1090	1959-62	4.0	8.0	12.0	
APPIA II SERIE GARDINETTA VIOTTI	1090	1960-63	3.5	7.0	10.0	
APPIA II SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1959-63	5.0	10.0	15.0	
APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1959-63	5.0	10.0	15.0	
APPIA II SERIE GTE/SPORT ZAGATO	1090	1959-62	25.0	50.0	75.0	
FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	7.5	15.0	22.5	
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458	1959-63	8.5	17.0	25.0	
FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	15.0	30.0	45.0	
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	20.0	40.0	60.0	
FLAMINIA SPORT ZAGATO	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 IE. 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	

Modello	cm ³	Anni				Euro x 000
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 LUSO	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 IE. 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 IE.	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 IE.	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 IE.	1585	1982-93	1.0	2.0	3.0	
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	2.0	4.0	6.0	
DELTA HF TURBO IE.	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 IE. II SERIE	2484	1980-84	2.0	4.0	6.0	
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 IE. 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/TURBODIESEL	1929	1984-89	0.5	1.0	1.5	
THEMALE	1995	1984-88	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 IE. 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 IE. TURBO SW	1995	1986-88	2.3	4.5	6.5	
THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1.3	2.5	3.5	
THEMALE IE. 16V II SERIE	1995	1988-92	1.0	2.0	3.0	
THEMA 2.0 IE. 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	
THEMALE 16V SW II SERIE	1995	1988-92	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 IE. 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 IE. 16V III SERIE	1995	1992-94	1.0	2.0	3.0	
THEMA 2.0 IE. 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 IE. 16V SW III SERIE	1995	1992-94	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 IE. 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	1989-96	0.5	1.0	1.5	
DEDRA SW (TUTTI I MODELLI)	1581/1995	1994-96	0.7	1.5	2.2	
DEDRA SW INTEGRALE	1995	1994-96	1.0	2.0	3.0	
DEDRA TURBO DS	1929	1989-96	0.5	1.0	1.5	
DEDRA SW TURBO DS	1929	1994-96	0.7	1.5	2.2	
DEDRA 2.0 IE. TURBO HF	1995	1992-94	1.0	2.0	3.0	
DEDRA 2.0 IE. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.0	2.0	3.0	
K20 20V/24 20V	1998/2446	1994-96	0.5	1.0	1.5	
K20 TURBO 16V	1995	1994-96	0.8	1.5	2.3	

Modello	cm ³	Anni		Euro x 000	
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					
SEVENTY S (MOLLAUSTIN/FORD)	948/1172	1957-62	15.0	30.0	45.0
SEVENTY II SERIE	1498	1962-65	13.5	27.0	40.0
SEVENTY III SERIE	1558	1965-67	12.5	25.0	37.0
SEVENTY	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 SPIDER	1558	1962-75	14.0	28.0	42.0
ELAN +2130S 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/ESE TURBO	2174	1988-93	11.0	22.0	33.0
ESPRIT S4/S4S	2174	1993-96	15.0	30.0	45.0
ESPRIT GT 320	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 161	1588	1989-92	5.0	10.0	15.0
ELAN 161 TURBO/ELAN S2	1588	1989-95	6.5	13.0	20.0
ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-05	8.0	16.0	24.0
ELISE III/III S	1795	2002-05	9.0	18.0	27.0
ELISE III 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	1979-96	1.0	2.0	3.0

MAHINDRA INDIA					
CJ/CJ D (TUTTI I MODELLI)	2112/2525	1993-96	0.5	1.0	1.5

MARCOS GRAN BRETAGNA					
GT1600	1650	1964-70	6.0	12.0	18.0
MINIGT	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

MARUTI SUZUKI INDIA					
800	796	1986-96	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 SPIDER VIGNALE (CARB.)	3485	1959-64	100.0	200.0	300.0
3500 GT (INIEZIONE)	3485	1961-65	60.0	120.0	180.0
3500 GT SPIDER 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 SPIDER 3.5/3.7/4.0	3485/4014	1964-69	125.0	250.0	370.0
SEBRING 3500 GTIS	3485	1963-69	50.0	100.0	150.0
SEBRING 3.7/4.0	3692/4014	1963-69	55.0	110.0	160.0
GIBLI	4719	1968-73	100.0	200.0	300.0
GIBLI SPYDER	4719	1969-73	150.0	300.0	450.0
GIBLI SS	4930	1970-73	125.0	250.0	370.0
GIBLI 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	63.0
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

Modello	cm ³	Anni		Euro x 000	
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
222/222E	1996/2790	1988-91	3.0	6.0	9.0
224V	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 420I	1996	1986-87	2.0	4.0	6.0
422	1996	1988-91	2.5	5.0	7.5
4.24V	1996	1990-94	3.0	6.0	9.0
4.18V	1996	1991-93	2.5	5.0	7.5
BITURBO 420S	1996	1986	2.0	4.0	6.0
BITURBO 420SI	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
430/430V	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 124V	1996	1992-95	9.0	18.0	27.0
BITURBO SPYDER 28(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
GIBLI	1996/2790	1992-95	6.0	12.0	18.0
GIBLI GT	1996	1995-98	6.5	13.0	20.0
GIBLI CLIP	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 GRANDSPORT	4244	2005	13.5	27.0	40.5
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					
DJET 5	1108	1965-69	5.0	10.0	15.0
DJET 6	1255	1966-68	6.0	12.0	18.0
M530LX/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					
R102 (WANKEL 573X2)	1146	1971-73	1.5	3.0	4.5
R107 COUPÉ (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	2.5	5.0	7.5
R107 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	3.0	6.0	9.0
R107 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	4.0	8.0	12.0
R107 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1992-97	6.0	12.0	18.0
R107 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	7.0	14.0	21.0
R107 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	4.5	9.0	13.5
R107 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
MX5 (MIATA)	1597/1839	1990-97	2.5	5.0	7.5
MX5 (MIATA) II SERIE	1597/1991	1997-04	3.0	6.0	9.0
121	1324/1498	1990-96	0.5	1.0	1.5
MX3	1598/1845	1991-96	0.8	1.5	2.3
R108 (WANKEL 654X2)	1308	2002-05	4.0	8.0	12.0
XEDOS 6	1995	1993-96	0.5	1.0	1.5
323 LANTIS	1324/1995	1994-96	0.5	1.0	1.5
MX5 (MIATA) III SERIE	1798/1999	2005	3.5	7.0	10.5
121 (FIESTA)	1242/1299	1996	0.5	1.0	1.5
DEMIO	1324/1498	1996	0.5	1.0	1.5

MC LAREN GRAN BRETAGNA					
FI	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

Modello	cm ³	Anni		Euro x 000	
					
SSK TORPEDO	7065	1929-33	1.750.0	3.500.0	5.250.0
SSK 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
MANHEIM 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
170V BERLINA	1697	1936-44	11.5	23.0	35.0
290 LIMOUSINE	2867	1933-37	17.5	35.0	55.0
230 BERLINA	2229	1937-41	10.0	20.0	30.0
500K CABRIOLET	5019	1934-36	750.0	1.500.0	2.250.0
540K CABRIOLET	5401	1936-39	2.000.0	4.000.0	6.000.0
540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	3.000.0	6.000.0	9.000.0
170V	1697	1947-53	10.0	20.0	30.0
170 D DIESEL	1767	1949-53	7.5	15.0	22.5
170 S/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 «ALADI GABBIANO»	2996	1954-56	450.0	900.0	1.400.0
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 23 (W201)	1797/2299	1982-93	0.8	1.5	2.3
190 D/D 2.5/D 25 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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
240 D IANG (W123)	2404	1977-85	0.5	1.0	1.5
300 D 300 CD (W123)	2998	3005	1976-85	0.8	1.5
230 C 230 CE (W123)	2299	1977-84	2.3	4.5	6.5
280 C 280 CE (W123)	2746	1977-84	2.8	5.5	8.0
200 T 230 T 250 T 280 TE (W123)	1997-2746	1977-84	1.3	2.5	3.5
240 TD (W123)	2404	1977-85	0.5	1.0	1.5
300 TD 300 TD TURBO (W123)	2998	1977-85	0.8	1.5	2.3
230 G 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 D 250 D 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 D 280 E 280 LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	2.0	4.0	6.0
250 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 250 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 400 E 420 (W124)	4196	1991-95	2.0	4.0	6.0
500 E 500 (W124)	4973	1990-95	3.5	7.0	10.0
200 T 200 TE 230 TE (W124)	1997-2299	1986-93	0.8	1.5	2.3
E 200 T 200 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 CPÉ (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 CPÉ (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 CABRJE 320 CABR	2960-3199	1991-96	5.5	11.0	16.5
280 SSEL (W116)	2746	1972-79	2.0	4.0	6.0
350 SEL 450 SEL (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 TURBO DIESEL (W116)	2998	1977-80	1.0	2.0	3.0
280 SSEL (W126)	2746	1979-82	0.8	1.5	2.3
280 SSEL (W126)	2746	1983-86	1.0	2.0	3.0
380 SSEL (W126)	3839	1979-82	1.0	2.0	3.0
380 SSEL (W126)	3839	1983-86	1.3	2.5	3.5
500 SSEL (W126)	4973	1979-82	1.0	2.0	3.0
500 SSEL (W126)	4973	1983-88	1.3	2.5	3.5
500 SSEL (W126)	4973	1989-91	1.5	3.0	4.5
260 SE (W126)	2599	1986-90	1.0	2.0	3.0
300 SSEL (W126)	2962	1986-88	1.3	2.5	3.5
300 SSEL (W126)	2962	1989-91	1.5	3.0	4.5
420 SSEL (W126)	4196	1986-90	1.3	2.5	3.5
560 SE (W126)	5547	1988-90	2.0	4.0	6.0
560 SSEL (W126)	5547	1986-88	1.8	3.5	6.0
560 SSEL (W126)	5547	1989-91	2.3	4.5	7.0
300 SD 300 TURBO DIESEL (W126)	2998	1980-87	0.8	1.5	2.3
280/300/320 SSEL (W140)	2799-3199	1991-98	1.0	2.0	3.0
5300 TD (W140)	2996	1997-98	1.0	2.0	3.0
300 SD TURBO 3300 D TURBO (W140)	3449	1992-96	1.0	2.0	3.0
420 SSEL (W140)	4196	1991-98	1.5	3.0	4.5
500 SSEL (W140)	4973	1991-98	1.8	3.5	5.0
600 SSEL (W140)	5987	1991-98	2.5	5.0	7.5
380 SEC (W126)	3839	1981-86	4.0	8.0	12.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
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 SL (R107)	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 SL (R107)	3499	1971-80	6.0	12.0	18.0
380 SL (R107)	3839	1980-85	11.0	22.0	33.0
380 SL (R107)	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 SL (R107)	4520	1973-80	6.0	12.0	18.0
450 SL (R107)	4973-5025	1978-80	7.5	15.0	22.5
500 SL (R107)	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
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 GDG 300 TD CORTO TEL/SW	3449	1991-97	3.0	6.0	9.0
350 GDG 300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	3.5	7.0	10.0
500 GE V8	4973	1993-94	5.5	11.0	16.5
G36 AMG	3606	1995-97	5.5	11.0	16.5
C 180 200 220 230 (W202)	1799-2295	1993-96	0.8	1.5	2.3
C 200 D 220 D 250 D (W202)	1997-2497	1993-96	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 180 200 220 230 T (W202)	1799-2295	1996	1.0	2.0	3.0
C 200 D 220 D 250 D (SERIE TW202)	1997-2497	1996	1.0	2.0	3.0
C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	4.0	8.0	12.0
C 45 AMG (W202)	4266	1997-00	4.0	8.0	12.0
C 230 T 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 45 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	1995-96	1.0	2.0	3.0
E 420 (W210)	4196	1995-97	1.8	3.5	5.0
E 450 V8 (W210)	4266	1997-01	2.0	4.0	6.0
E 280 V6 E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	1.5	3.0	4.5
E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	1.8	3.5	5.0
E 50 AMG (W210)	4973	1995-97	4.0	8.0	12.0
E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	5.0	10.0	15.0
E 220 D 290 TD 300 D (W210)	2155-2996	1995-96	1.0	2.0	3.0
E 200 T 230 T 280 T (W210)	1998-2799	1996	1.2	2.5	3.5
E 320 T (W210)	3199	1996-97	1.5	3.0	4.5
E 280 TV6 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 (W210)	4196	1996-97	2.3	4.5	6.5
E 450 TV8 (W210)	4266	1997-01	2.5	5.0	7.5
E 220 D 290 TD 300 D (SERIE T W210)	2155-2996	1996	1.2	2.5	3.5
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 52 AMG	3199	2001-03	5.0	10.0	15.0
ML 230	2295	1997-01	2.0	4.0	6.0
ML 270 CDI	2688	2000-04	2.0	4.0	6.0
ML 320/350	3199-3724	1997-04	2.5	5.0	7.5
ML 400 CDI	2001	2001-04	2.5	5.0	7.5

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
WADROPHHEAD 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 ARNOLD	1250	1951-53	14,0	28,0	42,0	
TF	1250	1953-54	14,0	28,0	42,0	
TF 1500	1466	1954-55	15,0	30,0	45,0	
VA/YB	1250	1947-53	6,0	12,0	18,0	
A	1489	1955-59	12,5	25,0	37,0	
ACOUPE	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	
A1600 ROADSTER	1588	1959-61	13,5	27,0	40,0	
A1600 COUPÉ	1588	1959-61	10,0	20,0	30,0	
A1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	14,0	28,0	42,0	
A1600 MK2 COUPÉ	1622	1961-62	10,0	20,0	30,0	
BSPIDER	1798	1962-74	7,5	15,0	22,5	
BSPIDER	1798	1974-80	6,0	12,0	18,0	
BGT COUPÉ	1798	1965-74	5,0	10,0	15,0	
BGT	1798	1974-80	4,0	8,0	12,0	
BGT LIMITED EDITION	1798	1979-80	4,5	9,0	13,5	
BSPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-80	6,0	12,0	18,0	
BGT V8	3528	1972-76	5,0	10,0	15,0	
CSPIDER	2912	1967-69	9,0	18,0	27,0	
CGT COUPÉ	2912	1967-69	6,0	12,0	18,0	
MAGNETTE 2A/2B	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 MKIV 1500	1493	1974-79	3,5	7,0	10,0	
1100	1098	1962-68	1,5	3,0	4,5	
1300/1300 MK2	1275	1967-71	1,8	3,5	5,0	
RVB	3947	1992-95	7,5	15,0	22,5	
FJF WC	1588-1796	1995-01	2,5	5,0	7,5	
TF	1588-1796	2000-05	3,0	6,0	9,0	
ZR105/120/160	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	1796-2497	2002-05	1,8	3,5	5,0	
ZFT 160/160 V6/180/190	1796-2497	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
COOPERS	1598	2002-05	2,0	4,0	6,0
COOPERS WORKS	1598	2003-05	2,3	4,5	6,5
CABRIOONE/ONE DE LUXE	1598	2004-05	2,0	4,0	6,0
CABRIO COOPER	1598	2004-05	2,5	5,0	7,5
CABRIO COOPERS	1598	2004-05	3,0	6,0	9,0
CABRIO COOPER WORKS	1598	2004-05	3,5	7,0	10,0

MITSUBISHI GIAPPONE

GALANTD/TURBO D	2347	1980-86	0,4	0,8	1,2
GALANT/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)	2477-2855	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)	2477-2855	1991-99	2,0	4,0	6,0
PAJERO 2.4 26 (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 GT 16V (TURBO)	1595	1987-91	0,8	1,5	2,3
COLT III SERIE (TUTTI I MOD)	1299-1836	1991-95	0,5	1,0	1,5
COLT IV SERIE (TUTTI I MOD)	1299-1834	1995-96	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 GS REVO VII	1997	1992-94	5,5	11,0	16,5
LANCER GS REVO III/IV	1997	1995-97	6,5	13,0	20,0
LANCER GS REVO V/VI/VI EVO VII	1997	1998-02	7,5	15,0	22,5
LANCER GS REVO VIII	1997	2003-05	8,0	16,0	24,0
LANCER EVO IX	1997	2005	9,0	18,0	27,0
GALANT/GALANT VR-4 TURBO	1755-1997	1987-91	0,5	1,0	1,5
PAJERO 10 (PININ)	1834	1998-05	1,5	3,0	4,5
PAJERO 10 (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	2855	1996-99	1,5	3,0	4,5
PAJERO SPORT (I SERIE)	2972-3497	1999-05	2,0	4,0	6,0
PAJERO SPORT TD (I SERIE)	2477-3200	1999-05	1,8	3,5	5,0
PAJERO TD (II SERIE)	2477-3497	1999-05	2,0	4,0	6,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
PAJERO V6 (II 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	1994-96	1,0	2,0	3,0	
SPACE RUNNER	1834-1997	1991-96	0,5	1,0	1,5	
SPACE WAGON	1834-1997	1991-96	0,5	1,0	1,5	
SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-96	0,5	1,0	1,5	
SPACE GEAR	1997-2972	1994-96	0,7	1,5	2,2	

MORGAN GRAN BRETAGNA

THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	15,0	30,0	45,0
THREEWHEELER (BLACKBURN)	1098	1930-39	14,0	28,0	42,0
THREEWHEELER (MAYHEW)	990	1934-39	15,0	30,0	45,0
F-4/F-2/F-SUPER THREWN (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
PLUS4+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
PLUS4+COULED+ (VANG/TR2/TR3/TR4)	1997-2138	1954-69	16,5	33,0	50,0
PLUS4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1997-2138	1961-68	17,5	35,0	50,0
PLUS4 (FIAT/ROVER)	1994-1995	1985-99	17,5	35,0	50,0
PLUS8 (ROVER P6/MOSS)	3528	1968-72	17,5	35,0	50,0
PLUS8 (ROVER P6)	3528	1972-76	18,0	36,0	54,0
PLUS8 (ROVER SD1 CAB)	3528	1976-86	18,0	36,0	54,0
PLUS8 (ROVER SD1 INEZ)	3528	1984-90	18,0	36,0	54,0
PLUS8 (RANGE ROVER)	3946-4552	1989-04	20,0	40,0	60,0
ROADSTER V6	2967	2004-05	19,0	38,0	57,0
PLUS4 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 1100S	1071	1963-64	10,5	21,0	31,5
MINI COOPERS	970	1964-65	10,0	20,0	30,0
MINI COOPERS	1275	1964-67	9,5	19,0	28,5
MINI COOPER MK2	998	1968-69	7,5	15,0	22,5
MINI COOPERS MK2/MK3	1275	1968-70	9,0	18,0	27,0
MINI MOKE (ALUS)	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

Z138/Z140	1357-1479	1974-90	0,5	1,0	1,5
Z136/Z137	1357-1479	1974-87	0,4	0,8	1,2
Z141 (ALEKO)	1479-1890	1987-91	0,3	0,5	0,8
ISZ Z126	1479	1987-91	0,3	0,5	0,8

NISSAN GIAPPONE

DAISUN 2402/ZG	2393	1969-75	7,5	15,0	22,5
DAISUN 2602/80 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	6,0	12,0	18,0
DAISUN 280 Z/2Q2+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

Modello	cm ³	Anni			
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	1992-96	0.5	1.0	1.5
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	1.0	2.0	3.0
SKYLINE GT-S	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	1990-96	0.5	1.0	1.5
PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1998	1990-96	0.5	1.0	1.5
PRIMERA SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-96	0.5	1.0	1.5
PRIMERAD/TD	1973	1992-96	0.5	1.0	1.5
PRIMERAD/TD SW	1973	1992-96	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
PRAIRIE JOY	1998	1995-96	0.5	1.0	1.5
SERENA	1597-1998	1993-96	0.5	1.0	1.5
SERENAD/TD	1973-2283	1993-96	0.5	1.0	1.5
MURANO	3498	2003-05	2.5	5.0	7.5
MAXIMA QX (TUTTI I MODELLI)	1995-2988	1995-96	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
ALMERA	1392-1597	1995-96	0.5	1.0	1.5
ALMERAD	1973	1995-96	0.5	1.0	1.5

Modello	cm ³	Anni		Euro x 000	
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
KAPITÄN	2605-2784	1964-68	1.8	3.5	5.0
KAPITÄN V8	4638	1965-68	3.0	6.0	9.0
ADMIRAL	2605-2784	1964-68	1.8	3.5	5.0
ADMIRAL V8	4638	1965-68	2.0	4.0	6.0
DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354	1964-68	2.5	5.0	7.5
KAPITÄN	2784	1968-70	1.8	3.5	5.0
ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	2.0	4.0	6.0
DIPLOMAT V8	5354	1969-77	2.5	5.0	7.5
COMMODORE (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 GSi COUPÉ	2784	1972-77	2.5	5.0	7.5
ASCONA I SERIE (TUTTI IMOD.)	1196-1897	1970-75	0.8	1.5	2.3
ASCONA II SERIE (TUTTI IMOD.)	1196-1979	1975-80	0.5	1.0	1.5
ASCONA III SERIE (TUTTI IMOD.)	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 BERLINA	1698-1897	1972-77	0.8	1.5	2.3
REKORD 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
REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	0.5	1.0	1.5
VECTRA 2.0 TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	0.8	1.5	2.3
VECTRA 4X4	1796-1998	1988-95	0.5	1.0	1.5
VECTRA 2000 16V	1998	1989-95	0.5	1.0	1.5
VECTRA 2.5 V6 (VI SERIE)	2498	1993-99	0.5	1.0	1.5
VECTRA 1500 (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
VECTRA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1598-1998	1995-96	0.5	1.0	1.5
VECTRA IIS. CARAVAN	1598-2498	1996	0.7	1.5	2.0
VECTRA TD II SERIE (TUTTI I MOD.)	1686	1995-96	0.5	1.0	1.5
VECTRA TD IIS. CARAVAN	1686	1996	0.7	1.5	2.0
CALIBRA 2.0 IZ 16V	1998	1989-97	1.0	2.0	3.0
CALIBRA 2.0 IZ 4X4	1998	1989-97	1.3	2.5	3.5
CALIBRA 2.0 TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	2.0	4.0	6.0
CALIBRA 25 V6	2498	1993-97	1.5	3.0	4.5
OMEGA 1.8 IZ 20	1796-1998	1986-93	0.5	1.0	1.5
OMEGA 1.8 IZ 20 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 2.4 V6	2594	1990-93	0.5	1.0	1.5
OMEGA GL 2.4 V6 CARAVAN	2594	1990-93	0.5	1.0	1.5
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	0.5	1.0	1.5
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-93	0.8	1.5	2.3
OMEGA D/TD	2260	1986-93	0.5	1.0	1.5
OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1986-93	0.5	1.0	1.5
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1990-92	12.5	25.0	38.0
OMEGA 2.0 QZ 16V/2.5 24V (II S.)	1998-2498	1994-96	0.5	1.0	1.5
OMEGA 2.0 QZ 16V/2.5 24V SW (IIS.)	1998-2498	1994-96	0.5	1.0	1.5
OMEGA 3000 V6 24V MV6/SW. (II S.)	2962	1994-99	0.8	1.5	2.3
OMEGA 3.2 V6 SW (II S.)	3175	2000-02	0.8	1.5	2.3
OMEGA 2.5 TD SW (II S.)	2497	1994-96	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 3.0/3.0i 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 I (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 (IISERIE)	1796	2001-05	0.8	1.5	2.3
TIGRA	1389-1598	1994-01	0.8	1.5	2.3
ASTRA (TUTTI IMOD.) SW	1389-1998	1991-96	0.5	1.0	1.5
ASTRA D/TD (TUTTI MOD.) SW	1686-1700	1991-96	0.5	1.0	1.5
ASTRA GSI 16V	1998	1991-96	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 IIS. (TUTTI IMOD.)	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 22 16V	2198	1996	0.7	1.5	2.0
SINTRA 3.0 V6 24V	2962	1996-99	0.8	1.5	2.3
ASTRA OPC (II SERIE)	1998	1999-01	1.3	2.5	3.5

Modello	cm ³	Anni		Euro x 000	
ASTRA COUPÉ II S. (TUTTI IMOD.)	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 IIS. (TUTTI 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
18 LITER/1.8 REGENT	1790	1931-33	4.5	9.0	13.5
1 LITER	995	1933	5.0	10.0	15.0
12 LITER/REGENT/12 LG	1193	1931-35	4.0	8.0	12.0
P4	1073	1935-37	4.0	8.0	12.0
13 LITER	1288	1934-35	4.0	8.0	12.0
6	1952	1934-37	5.0	10.0	15.0
SUPER 6	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	1993-96	0.5	1.0	1.5
CORSA D/TD (II SERIE)	1488-1686	1993-96	0.5	1.0	1.5
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 (IIS.)	3175	2003-05	1.2	2.5	3.7

OSCA ITALIA

1600 GT ZAGATO	1588	1960-65	100.0	200.0	300.0
----------------	------	---------	-------	-------	-------

PAGANI ITALIA

ZONDA C12	7291	2000-04	90.0	180.0	270.0
ZONDA C12S	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
DYNAL 100/110/120/130	610-854	1947-53	3.0	6.0	9.0
DYNAL CABRIOLET	851	1957-59	5.0	10.0	15.0
DYNAL Z	851	1953-59	2.8	5.5	8.0
DYNAL 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 17/17B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	6.0	12.0	18.0
17/17 BREAK	848	1963-65	2.5	5.0	7.5
17B/17 BT	848	1963-65	2.8	5.5	8.5
24B/BA	848	1964-67	3.0	6.0	9.0
24BT (TIGRE)	848	1964-67	3.5	7.0	11.0
24C 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

Z1Q2	2472-3178	1951-58	125.0	250.0	350.0
Z1Q2 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 LEGGERE	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

Modello	cm ³	Anni		Euro x 000	
203 DECAPOT TABILE	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 SUPER LUSO INIEZIONE	1618	1964-68	2.5	5.0	7.5
404 DIESEL	1948	1964-76	1.5	3.0	4.5
404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	2.5	5.0	7.5
404 FAMILIALE/COMMERCIALE D	1816-1948	1963-72	1.5	3.0	4.5
404 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	2.2
204 BREAK	1130	1965-76	1.0	2.0	3.0
204 BREAK DIESEL	1255	1969-76	0.8	1.5	2.2
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	2.2
304 DIESEL	1357	1976-79	0.5	1.0	1.5
304 BREAK	1288	1970-80	0.8	1.5	2.2
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
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	2.2
104 ZIZUZR	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	1983-96	1.0	2.0	3.0
205 D/TD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1983-96	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 C/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	2.5	5.0	7.5
205 1.6 C/CJ CABRIOLET	1580	1986-92	4.0	8.0	12.0
205 1.9 C/CJ 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)	954-1587	1991-96	0.5	1.0	1.5
106 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1124-1587	1996	0.5	1.0	1.5
106 D (TUTTI I MODELLI)	1361-1527	1992-96	0.5	1.0	1.5
106 DI SERIE (TUTTI I MOD.)	1527	1996	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	1994-96	0.7	1.5	2.2
106 GTI (II SERIE)	1587	1996	0.7	1.5	2.2
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	1987-96	0.5	1.0	1.5
405 DIESEL/TURBO D.	1769-1905	1988-96	0.5	1.0	1.5
405 BREAK (TUTTI I MOD.)	1360-1998	1988-96	0.5	1.0	1.5
405 BREAK D/TURBO D.	1769-1905	1988-96	0.5	1.0	1.5
405 M16	1905-1998	1987-95	1.5	3.0	4.5
405 T16	1998	1992-95	2.5	5.0	7.5
405 X4	1905-1998	1989-95	0.8	1.5	2.3
505 (TUTTI 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	2.2
604 S/L/TI/STI/GTI	2664-2849	1975-86	2.5	5.0	7.5
604 GRD/STD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	0.8	1.5	2.2
605 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-96	0.5	1.0	1.5
605 D/TD (TUTTI I MODELLI)	2088-2446	1989-96	0.5	1.0	1.5
605 3.0/3V/24	2963-2975	1989-97	0.8	1.5	2.2
605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	0.8	1.5	2.2
306 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1993-96	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	2.2
306 CABRIOLET	1587-1998	1993-02	2.5	5.0	7.0

M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
306 DTD	1905	1994-96	0.5	1.0	1.5
406 (TUTTI I MODELLI)	1580-1998	1995-96	0.5	1.0	1.5
406 BREAK (TUTTI I MOD.)	1762-1998	1996	0.7	1.5	2.0
406 TD (TUTTI I MODELLI)	1905-2088	1995-96	0.5	1.0	1.5
406 TD BREAK (TUTTI I MOD.)	1905-2088	1996	0.5	1.0	1.5
406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	0.5	1.0	1.5
406 SVT BREAK	1998	1996	0.7	1.5	2.0
406 2.9 V6 24V/II S.	2946	1996-03	0.8	1.5	2.2
406 2.9 V6 24V BREAK	2946	1996	1.0	2.0	3.0
406 COUPÉ 2012/216V	1998-2250	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 2.0/20 TURBO	1998	1994-96	0.8	1.5	2.2
806 1.9 TD	1905	1994-96	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 PICKUP	1971-2304	1972-82	5.0	10.0	15.0

PONTIAC STATI UNITI

FIREBIRD 3.4/3.8 V6	3350-3791	1992-96	2.5	5.0	7.5
FIREBIRD 3.4/3.8 V6 CONVERTIBLE	3350-3791	1994-96	3.2	6.5	9.7
FIREBIRD 5.7 V8	5753	1992-96	3.2	6.5	9.7
FIREBIRD 5.7 V8 CONVERTIBLE	5753	1994-96	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
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 M	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	1200.0
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 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

Modello	cm ³	Anni		Euro x 000	
			↓	↓	↑
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 S4.5 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	5753	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
SUPER 5GT TURBO	1397	1985-91	2.5	5.0	7.5
SUPER 5TD/GTD	1596	1985-96	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
9TD/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
11TD/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/T/LTS	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/16S	1764	1990-95	0.8	1.5	2.3
19 1.8 16V CABRIOLET	1764-1783	1991-96	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 ZL TURBO	1995	1987-93	1.5	3.0	4.5
21 ZL TURBO QUADRA	1995	1990-93	1.5	3.0	4.5
25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2849	1984-92	0.5	1.0	1.5
25 V6 TURBO	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/TX1	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	1994-96	0.5	1.0	1.5
LAGUNA BREAK (TUTTI I M.)	1783-1998	1995-96	0.5	1.0	1.5
LAGUNA 3.0 V6 BREAK	2963	1995-96	0.7	1.5	2.2
LAGUNA 2.9 24V V6/3.0 V6	2946-2963	1994-00	0.8	1.5	2.3
LAGUNA D/TD (TUTTI I MODELLI)	2188	1994-96	0.5	1.0	1.5
LAGUNA D/TD BREAK (TUTTI I M.)	2188	1995-96	0.5	1.0	1.5
SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-96	0.5	1.0	1.5
SAFRANE II SERIE (TUTTI I M.)	1948-2455	1996	0.5	1.0	1.5
SAFRANE TURBOD. (TUTTI I MOD.)	2068-2500	1992-96	0.5	1.0	1.5
SAFRANE II SERIE TD (TUTTI I M.)	2188	1996	0.5	1.0	1.5
SAFRANE 2.9 24V V6/3.0 V6 (IIS.)	2946-2963	1992-01	0.5	1.0	1.5
SAFRANE BITURBO	2963	1993-96	1.3	2.5	3.5
MEGANE COACH 16/2.0	1598-1998	1995-96	0.5	1.0	1.5
MEGANE COACH 2.0 16V	1998	1995-02	0.8	1.5	2.2
MEGANE CABRIOLET 1.6	1598	1996	1.0	2.0	3.0
MEGANE CABRIOLET 2.0 16V	1998	1996-02	1.3	2.5	3.5
MEGANE SCENIC (TUTTI I MOD.)	1390-1998	1996	0.5	1.0	1.5
MEGANE SCENIC TD (TUTTI I MOD.)	1870	1996	0.5	1.0	1.5
MEGANE (TUTTI I MODELLI)	1390-1998	1995-96	0.5	1.0	1.5
MEGANE D/TD (TUTTI I MODELLI)	1870	1995-96	0.5	1.0	1.5
SPORT SPIDER	1998	1996-99	12.5	25.0	35.0
ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (IIS.)	2946-2963	1996-02	0.5	1.0	1.5
GRAND ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (IIS.)	2946-2963	1997-02	0.5	1.0	1.5
CLIO (TUTTI I MODELLI)	1108-1794	1990-96	0.5	1.0	1.5
CLIO D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-96	0.5	1.0	1.5
CLIO 1.8i 16V	1764	1991-96	1.3	2.5	4.0
CLIO 2.0i 16V WILLIAMS	1998	1993-96	3.5	7.0	10.0
CLIO SPORT 2.0 16V (IIS.)	1998	1999-05	1.3	2.5	3.5
CLIO SPORT V6 (IIS.)	2946	2000-05	7.5	15.0	22.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
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 (IIS.)	3498	2002-05	1.8	3.5	5.0
GRAND ESPACE 3.5 V6 (IIS.)	3498	2002-05	1.8	3.5	5.0
TWINGO	1239	1993-96	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 V6 (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	1269	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	7540	1936-39	125.0	250.0	375.0
WRATH BERLINA	4257	1938-39	30.0	60.0	90.0
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	20.0	40.0	60.0
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	40.0	80.0	120.0
SILVER WRATH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	22.5	45.0	70.0
SILVER WRATH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	60.0	120.0	180.0
SILVER CLOUD I SERIE BERL E LIM.	4887	1955-59	19.0	38.0	57.0
SILVER CLOUD I SERIE D.H.C.	4887	1955-59	75.0	150.0	225.0
SILVER CLOUD II SERIE BERL E LIM.	6230	1959-62	20.0	40.0	60.0
SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1959-62	75.0	150.0	225.0
SILVER CLOUD III SERIE BERL E LIM.	6230	1962-66	21.0	42.0	63.0
SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	75.0	150.0	225.0
SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	11.0	22.0	33.0
SILVER SHADOW I SERIE 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 V LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	47.5	95.0	140.0
SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	10.0	20.0	30.0
SILVER SHADOW II	6750	1977-80	9.0	18.0	27.0
SILVER WRATH III	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
CAMARQUE	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
PARKWARD	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	2103	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
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

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
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 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-96	0.8	1.5	2.3	
900 TURBO 16 I.I.S. (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-97	1.3	2.5	3.5	
900 TURBO 16 CABRIOLET I.I.S.	1985-2498	1994-97	2.5	5.0	7.5	
9000I 2.0-23 TURBO 16V (CDI 3.0 V6)	1985-2962	1985-97	0.5	1.0	1.5	
9000I 2.0-23 TURBO 16V 3.0 V6 (4P)	1985-2962	1988-96	0.5	1.0	1.5	
9-53.0 V6 24V AERO	2962	1997-03	1.0	2.0	3.0	
9-52.3 TURBO AERO	2290	1999-05	1.0	2.0	3.0	
9-53.0 V6 24V WAGON AERO	2962	1998-03	1.3	2.5	3.5	
9-52.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-05	1.3	2.5	3.5	
9-33P TURBO AERO	1985	1998-02	0.5	1.0	1.5	
9-32.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	1.0	2.0	3.0	
9-3 CABRIOLET AERO	1985-2290	1998-02	2.0	4.0	6.0	
9-3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	2.5	5.0	7.5	
9-32.0 TURBO AERO (IIS)	1998	2002-05	1.0	2.0	3.0	
9-32.8 V6 TURBO (IIS)	2792	2005	1.5	3.0	4.5	
9-32.0 TURBO CABRIOLET (IIS)	1998	2003-05	3.0	6.0	9.0	
9-32.8 V6 TURBO CABRIOLET (IIS)	2792	2005	3.5	7.0	10.5	
9-32.8 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	1982-96	0.5	1.0	1.5	
FURA	903-1438	1982-85	0.4	0.8	1.2	
BIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	0.5	1.0	1.5	
BIZA DIESEL	1714	1984-92	0.4	0.8	1.2	
BIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1984	1993-96	0.5	1.0	1.5	
BIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1993-96	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	
BIZA GTI/CUPRA	1984	1993-99	0.8	1.5	2.3	
BIZA GTI/CUPRA (II SERIE)	1781	1999-01	0.8	1.5	2.3	
BIZA FR	1781	2004-05	0.8	1.5	2.3	
TOLEDO	1595-1984	1991-96	0.4	0.8	1.2	
TOLEDO D/TD	1896	1991-96	0.4	0.8	1.2	
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1391-1984	1993-96	0.5	1.0	1.5	
CORDOBA D/TD	1896	1993-96	0.5	1.0	1.5	
LEON 1.8 TURBO/CUPRA/28 V6	1781-2791	2000-05	1.0	2.0	3.0	
ALHAMBRA 28 V6 24V	2792	2000-05	1.0	2.0	3.0	
ALHAMBRA 2.0	1984	1996	0.5	1.0	1.5	
ALHAMBRA TD	1896	1996	0.5	1.0	1.5	

SIATA ITALIA

208 CS	1996	1952-54	300.0	600.0	900.0	
600	653	1956-60	5.0	10.0	15.0	
1500 TS	1481	1962-66	3.5	7.0	11.0	
1500 TS COUPÉ MICHELOTI	1481	1962-64	4.0	8.0	12.0	
1600 TS COUPÉ MICHELOTI	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 (1100) BERLINA	1089	1938-49	4.5	9.0	13.5	
ARONDE 9	1221	1951-55	2.0	4.0	6.0	
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	2.3	4.5	6.5	
ARONDE PLEIN CIEL 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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
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	
SAMBARALLYE	1219-1360	1982-86	0.8	1.5	2.3	

SINGER GRAN BRETAGNA

GAZELLE	1497	1955-67	2.3	4.5	7.0	
GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	3.8	7.5	12.0	
VOGUE	1725	1961-66	1.8	3.5	5.5	
CHAMOS	875	1964-70	1.5	3.0	4.5	

SKODA REPUBBLICA CEEA

1200	1221	1952-59	2.0	4.0	6.0	
440/445	1089-1221	1958-61	2.3	4.5	7.0	
FELICIA	1089-1221	1959-64	2.5	5.0	7.5	
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	1.8	3.5	6.0	
1000 MB/MBG/MBK	988	1964-69	0.8	1.5	2.3	
1100 MB/MBK	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	1137-1598	1994-96	0.5	1.0	1.5	
FELICIA D	1896	1994-96	0.5	1.0	1.5	
FELICIA WAGON	1143-1598	1994-96	0.5	1.0	1.5	
FELICIA D WAGON	1896	1994-96	0.5	1.0	1.5	
4R	1944	1928-30	7.5	15.0	22.5	
6R	2916	1929-30	10.0	20.0	30.0	
422	1195	1930-32	4.0	8.0	12.0	
450	1661	1929-32	5.0	10.0	15.0	
450 D	1802	1930-36	5.5	11.0	16.5	
633	1792	1931-34	5.0	10.0	15.0	
637/110	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	
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	
OCTAVIA (TUTTI I MODELLI)	1598-1781	1996	0.5	1.0	1.5	
OCTAVIA D (TUTTI I MODELLI)	1896	1996	0.5	1.0	1.5	

SMART GERMANIA

SMART	599	1998-03	1.0	2.0	3.0	
SMART CABRIO	599	2000-03	1.3	2.5	3.5	
SMART CROSSBLADE	599	2001-02	2.0	4.0	6.0	
SMART ROADSTER	698	2002-05	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 23/235-20 HP TORP/BERL	2724	1920-25	17.5	35.0	55.0	
TIPO 245-40 HP TORP/BERL	4426	1920-26	32.5	65.0	100.0	

SSANGYONG COREA DEL SUD

KU/KORANDO	2238-3199	1995-05	1.0	2.0	3.0	
MUSO	2295-3199	1995-05	1.0	2.0	3.0	
MUSO 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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			

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	645	1961-68	4.0	8.0	12.0	
700 E	645	1963-66	4.5	9.0	13.5	
HAFLINGER	645	1958-75	7.5	15.0	22.5	
PINZGAUER	2499	1972-82	10.0	20.0	30.0	

SUBARU GIAPP

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
BALENO WAGON (TUTTI I M.)	1590/1840	1996	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
T26GS GRAND SPORT	4482	1948-53	27,5	55,0	85,0
T26GS GRAND SPORT	4482	1953-55	30,0	60,0	90,0
T14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	20,0	40,0	60,0

TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA

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

TOYOTA GIAPPONE

EJ40	3878	1960-70	3,5	7,0	10,0
EJ40/EJ42/EJ45	2977-3878	1971-79	2,5	5,0	7,5
EJ55 SW	3878	1967-70	2,8	5,5	8,0
EJ55 SW	2977-3878	1971-79	2,3	4,5	6,5
EJ60 SW	3431-4228	1980-82	2,3	4,5	6,5
LAND CRUISER SW EJ/HJ	3955-5980	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
RAV4 3P/5P (CABRIO)	1998	1994-00	1,0	2,0	3,0
CELICA IV SERIE	1587-1998	1985-89	0,8	1,5	2,3
CELICA CABRIOLET IV SERIE	1998	1986-89	1,5	3,0	4,5
CELICA TURBO 4WD IV SERIE	1998	1986-89	1,8	3,5	5,0
CELICA 1.6/2.0/2.0 GTV 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 100/500	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
RAV4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-05	1,5	3,0	4,5
RAV4 3P/5P TD II SERIE	1995	2002-05	1,3	2,5	3,5
CARINA E/SW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993-96	0,5	1,0	1,5
CAMRY 3.0 V6 2.4i/SW	2997	1993-96	0,8	1,5	2,3
PREVIA	2438	1990-96	0,8	1,5	2,3
PREVIA TD	2184	1992-96	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
CELICA V SERIE (TUTTI I MODELLI)	1762-1998	1993-99	1,0	2,0	3,0
CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1993-99	1,8	3,5	5,0
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR 4WD VIS.	1998	1993-99	3,0	6,0	9,0
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
PASEO II SERIE	1496	1996	0,7	1,5	2,2
PIONIC	1998	1996	0,5	1,0	1,5

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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
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 (RENOVN)	2088	1949-51	5,0	10,0	15,0
RENOVN LIMOUSINE	2088	1951	6,0	12,0	18,0
MAYFLOWER	1247	1949-53	4,5	9,0	13,5
MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	6,5	13,0	20,0
HERALD	948-1147	1959-70	2,0	4,0	6,0
HERALD COUPÉ	948-1147	1959-64	2,5	5,0	7,5
HERALD CONVERTIBLE	948-1147	1961-71	4,0	8,0	12,0
VITESSE	1596-1998	1962-71	2,5	5,0	7,5
VITESSE CONVERTIBLE	1596-1998	1962-71	4,0	8,0	12,0
TR2	1991	1953-55	17,5	35,0	50,0
TR3	1991	1955-58	16,5	33,0	48,0
TR3A	1991	1957-61	17,5	35,0	50,0
TR3B	1991	1962	17,5	35,0	50,0
ITALIA	1991	1960-61	20,0	40,0	60,0
TR4	2138	1961-65	14,0	28,0	42,0
TR4 AIRS	2138	1965-67	14,0	28,0	42,0
TR5 PI	2498	1967-68	19,0	38,0	57,0
TR250	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
SPIRIT 4	1147	1962-64	5,0	10,0	15,0
SPIRIT MINI	1147	1964-67	4,0	8,0	12,0
SPIRIT MINI II	1296	1967-70	4,5	9,0	11,5
SPIRIT MK IV	1296	1970-74	3,5	7,0	11,0
SPIRIT 1500	1493	1974-80	4,0	8,0	12,0
SIAG	2997	1970-77	7,5	15,0	22,5
GT6 COUPÉ MK I	1998	1966-68	6,5	13,0	20,0
GT6 COUPÉ MK II	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
1300/1500 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
SCONVERTIBLES 2/2/2C	2792-2955	1986-90	8,5	17,0	25,0
SPEED EIGHT	3947	1989-91	9,0	18,0	27,0
S3/S3C	2955	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

UAZ RUSSIA

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

UMM PORTOGALLO

4x4/ALTER/ALVOR (TUTTI I M.)	1971-2498	1976-96	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	3993	1960-68	7,5	15,0	22,5
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	10,0	20,0	30,0
PRINCESS 4 LITRI (MOTORERR)	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
23/60	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

Modello	cm ³	Anni				Euro x 000
27HP	3180	1933-36	7,5	15,0	22,5	
BN6 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	
20HP	2392	1934-36	6,0	12,0	18,0	
12HP	1530	1936-38	4,5	9,0	13,5	
12HP	1442	1938-46	4,0	8,0	12,0	
12HP	1442	1946-48	3,5	7,0	11,0	
25 HP	3215	1936-39	6,5	13,0	20,0	
10 HP	1208	1938-40	3,5	7,0	11,0	
10 HP	1208	1946-47	3,0	6,0	9,0	
WYVERN (LD)	1442	1948-51	2,0	4,0	6,0	
WYVERN (EX)	1442	1951-52	2,0	4,0	6,0	
WYVERN (EXN)	1507	1952-57	2,5	5,0	7,5	
VELOX (LP)	2275	1948-51	2,3	4,5	7,0	
VELOX (EP)	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 (EIPQ)	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	
VINA (HA) TUTTI I MODELLI	1057	1963-66	1,0	2,0	3,0	
VINA (HB) TUTTI I MODELLI	1159-1599	1966-70	1,0	2,0	3,0	
VINA BRABHAM	1159	1967-70	5,0	10,0	15,0	
VINA GT	1975	1968-70	2,5	5,0	7,5	
VINA (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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1981-90	0.5	1.0	1.5	
POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	0.5	1.0	1.5	
POLO COUPÉ (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1982-90	0.5	1.0	1.5	
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0.5	1.0	1.5	
POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	0.5	1.0	1.5	
POLO COUPÉ MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0.5	1.0	1.5	
POLO COUPÉ G40	1272	1985-94	1.0	2.0	3.0	
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1598	1994-96	0.5	1.0	1.5	
POLO II SERIE DIESEL	1896	1994-96	0.5	1.0	1.5	
POLO II SERIE CLASSIC	1390-1598	1996	0.5	1.0	1.5	
POLO II SERIE CLASSIC CD	1896	1996	0.5	1.0	1.5	
DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	0.4	0.8	1.2	
DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1981-88	0.3	0.5	0.8	
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1095-1457	1974-81	0.8	1.5	2.3	
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1095-1457	1981-83	0.5	1.0	1.5	
GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	0.5	1.0	1.5	
GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	1.3	2.5	3.5	
GOLF GTI MARCE 1600	1588	1976-78	3.2	6.5	10.0	
GOLF GTI 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.)	1095-1781	1979-87	1.3	2.5	4.0	
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1987-93	1.3	2.5	4.0	
GOLF 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 160	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	1991-96	0.5	1.0	1.5	
GOLF III DTD	1896	1991-96	0.5	1.0	1.5	
GOLF III VARIANT (TUTTI I MOD.)	1391-1984	1993-96	0.5	1.0	1.5	
GOLF III VARIANT DTD	1896	1993-96	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 GTI/GTX 16V	1781	1987-91	0.4	0.8	1.2	
TYP 185 LTIS	1714	1979-82	3.5	7.0	11.0	
SCIROCCO I SERIE	1095-1457	1974-81	0.8	1.5	2.3	
SCIROCCO GTI I 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 16V II SERIE	1588-1781	1981-91	1.5	3.0	4.5	
PASSAT I SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1588	1973-81	0.8	1.5	2.3	
PASSAT I SERIE DIESEL	1471	1978-81	0.5	1.0	1.5	
PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0.5	1.0	1.5	
PASSAT II SERIE DTD	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. DTD VARIANT	1588	1981-88	0.5	1.0	1.5	
PASSAT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1984	1988-96	0.5	1.0	1.5	
PASSAT III SERIE D/TURBOD.	1588-1896	1988-96	0.5	1.0	1.5	
PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1984	1988-96	0.5	1.0	1.5	
PASSAT III SERIE D/TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-96	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 2.8/2.9 VR6	2792-2861	1991-96	0.8	1.5	2.3	
PASSAT III SERIE 2.8/2.9 VR6 VARIANT	2792-2861	1991-96	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 20	1984	1995-96	1.0	2.0	3.0	
SHARAN 28 VR6	2792	1995-05	1.2	2.5	3.7	
SHARAN 28 VR6 SYNCRO	2792	1996-05	1.5	3.0	4.5	
SHARAN 19 TD	1896	1995-96	0.7	1.5	2.2	
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	2524	1997-03	1.0	2.0	3.0	
GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	1.3	2.5	3.5	
GOLF IV RS2	3189	2002-03	3.5	7.0	10.0	
POLO GTI	1598	1998-01	0.8	1.5	2.3	
VENO (TUTTI I MOD.)	1598-1984	1992-96	0.5	1.0	1.5	
VENO DTD	1896	1992-96	0.5	1.0	1.5	
VENO 2.8 VR6	2792	1992-98	0.5	1.0	1.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
NEWBEETLE	1390-1984	1998-05	1.3	2.5	3.5	
NEWBEETLE 2.3 V5	2524	2000-05	1.8	3.5	5.0	
NEWBEETLE RSI	3189	2000-02	5.0	10.0	15.0	
LUPOGTI	1598	1999-05	0.8	1.5	2.3	
BORA 2.3 V5	2524	1999-02	0.5	1.0	1.5	
BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	0.8	1.5	2.3	
PASSAT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1996	0.5	1.0	1.5	
PASSAT IV S. 2.3 V5 SYNCRO	2524-2527	1997-02	0.5	1.0	1.5	
PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1996-04	0.8	1.5	2.2	
PASSAT IV SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1781	1996	0.7	1.5	2.2	
PASSAT IV S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2524-2527	1997-02	0.8	1.5	2.2	
PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	0.8	1.5	2.2	
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	
PASSAT IV SERIE TD	1896	1996	0.5	1.0	1.5	
PASSAT IV SERIE TD VARIANT	1896	1996	0.5	1.0	1.5	
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	
NEWBEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595	2003-05	2.0	4.0	6.0	
NEWBEETLE CABRIOLET 1.8/2.0	1781-1984	2003-05	2.5	5.0	7.5	
TOLAREG 3.2 V6	3189	2002-05	2.5	5.0	7.5	
TOLAREG 4.2 V8	4172	2002-05	3.0	6.0	9.0	
TOLAREG 2.5 RS TDI	2461	2002-05	1.8	3.5	5.0	
TOLAREG 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 RS2	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
914/8	1795	1973-75	5.0	10.0	15.0
914/2.0	1971	1972-75	5.0	10.0	15.0

VOLVO SVEZIA

ÖV4	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	1988-96	0.5	1.0	1.5
440 TURBO	1721	1988-96	0.8	1.5	2.3
440 TD	1870	1993-96	0.5	1.0	1.5
460 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1989-96	0.5	1.0	1.5
460 TD	1870	1993-96	0.5	1.0	1.5
244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	1.3	2.5	4.0
244 GLD6	2383	1978-83	0.8	1.5	2.3
245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	1.3	2.5	4.0
245 GLD6	2383	1978-83	0.8	1.5	2.3
240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-91	1.0	2.0	3.0
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-85	1.5	3.0	4.5
240 GLD6	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 GLD6 SW	2383	1983-91	0.8	1.5	2.3
264 D/G/GLE	2664-2849	1974-81	1.5	3.0	4.5
265 D/G/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

Modello	cm ³	Anni			Euro x 000
			🔼	🔽	🔻
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	2385	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	2385	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)	2385	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)	2385	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 TURBODIESEL	2385	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 2.9i 24V	2922	1990-96	1.0	2.0	3.0
960 2.5 24V	2475	1995-96	1.0	2.0	3.0
960 2.0i TURBO 16V SW	1986	1990-94	1.3	2.5	3.5
960 TURBO SW	2316	1990-92	1.3	2.5	3.5
960 2.9i 24V S.W.	2922	1990-96	1.3	2.5	3.5
960 2.5 24V SW	2475	1995-96	1.2	2.5	3.7
960 TURBODIESEL	2385	1990-94	0.8	1.5	2.3
960 TURBODIESEL SW	2385	1990-94	1.0	2.0	3.0
850 GLE GLT	1984-2455	1991-96	0.5	1.0	1.5
850 GLE SW/ GLT SW	1984-2455	1993-96	0.8	1.5	2.3
850 TURBO 20V F5	1984-2319	1993-96	1.0	2.0	3.0
850 F5R	2319	1995-96	1.5	3.0	4.5
850 TURBO 20V F5 SW	1984-2319	1993-96	1.3	2.5	3.5
850 F5R SW	2319	1995-96	1.7	3.5	5.2
S70 (TUTTI I MODELLI)	1984-2455	1996	0.7	1.5	2.2
S70 20V TURBO	1984-2455	1996-01	1.0	2.0	3.0
V70 (TUTTI I MODELLI)	1984-2455	1996	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
S70 TD	2461	1996	0.5	1.0	1.5
V70 TD	2461	1996	0.7	1.5	2.2
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
S80 2.8 24V TURBO T6	2785	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 23	1986-2316	1990-96	0.7	1.5	2.2
940 TURBO	1986-2316	1990-96	0.8	1.5	2.3
940 GLE TURBODIESEL	2385	1990-96	0.5	1.0	1.5
940 GLE SW	2849	1990-93	1.0	2.0	3.0
940 2.0 23 SW	1986-2316	1990-96	1.0	2.0	3.0
940 TURBO SW	1986-2316	1990-96	1.0	2.0	3.0
940 GLE TURBODIESEL SW	2385	1990-96	0.8	1.5	2.3
940 POLARISUPER POLAR	1984	1993-96	0.8	1.5	2.3
XC90 (XC90 T6	2455-2922	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	2455-2521	2005	3.0	6.0	9.0
S40	1751-1948	1995-96	0.5	1.0	1.5
S40 TD	1870	1995-96	0.5	1.0	1.5
V40	1751-1948	1996	0.5	1.0	1.5
V40 TD	1870	1996	0.5	1.0	1.5
POLAR 23 TURBO	2316	1997	1.0	2.0	3.0
POLAR 23 TURBO SW	2316	1997	1.5	3.0	4.5
C70 COUPÉ	1984-2455	1996-03	1.0	2.0	3.0
C70 CABRIOLET	1984-2455	1997-05	2.0	4.0	6.0

Classic Club Italia

28 FEBBRAIO 2016

Assemblea e Pranzo Sociale CCI/2016

presso
il MUSEO
STORICO



Alfa Romeo

Segreteria: via Nuova Circonvallazione, 38 27023 Cassolnovo (Pv) Tel.e Fax 038192344
da lunedì, a venerdì ore 15,30-18,30 Email: info@classicclub.it www.classicclub.it

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



www.roma.porsche.it

Per chi crede nell'amore eterno.

Porsche Classic.

Vetture che regalano passione senza tempo devono essere custodite con attenzioni senza limiti. Per questo la vostra Porsche si merita Porsche Classic: un intero mondo di servizi eseguiti a regola d'arte, splendide manifestazioni ed eventi emozionanti a livello internazionale, personale altamente specializzato e formato per la cura, la bellezza e la manutenzione della vostra auto. Garantite al vostro piacere di guida un futuro senza fine.



PORSCHE

Centro Porsche Roma

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

Centro Porsche Roma Nord

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

QUOTAZIONI VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni parte, in condizioni d'uso normali e dignitose e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza

dell'allestimento, motore non originale, necessità di profondo restauro) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgoni)

non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti

in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente e cronologicamente più vicino.

Modello	cm ³	Anni	Euro
ALFA ROMEO ITALIA			
430	5816	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			
MILLES/CIVIS	4939-4847	1954-52	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/7	9565	1939-47	8.000
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000
640N	6032	1948-52	4.500
680N	10170	1948-52	7.000
615/615N	1395-1901	1951-61	2.000
615N1	1395-1901	1960-68	1.500
642N	6650	1952-55	4.200
642T	6650	1952-55	5.000
642N2/N6/N6R	6550	1955-58	4.000
642T2/T6	6650	1955-58	4.800
642N65/N65R	7298	1959-63	3.500
642T65	7298	1959-63	4.200
639N2/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 (CIVILE)	3366-5184	1975-85	1.000
50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800
110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000
140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100
180 NC/NT	13798	1974-76	2.000
170/190 26 NC/NT	13798	1975-80	1.500
170/190 33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800
190 35	17174	1980-84	1.500
190 38	17174	1980-84	1.800
190 38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800
190 26	13798	1980-84	2.500
190 33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500
190 42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000
190 48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000
190 48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000
300 PC	13298	1975-80	1.300
190/260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800
330 26	17174	1980-84	1.500
330 35	17174	1980-84	1.600

LANCIA ITALIA			
3R0 464/564	6875	1938-47	12.000
ESAR0	6875	1942-46	11.000
ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000
ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000
ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000
ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500
BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000
JOLLY	1090	1959-63	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
LPI SERIE (ECCECETTO LP333)	4580-10810	1950-65	1.700
LP333	10810	1958-61	3.000
LPII SERIE	5765-15950	1970-74	1.500
L319	1767	1956-69	1.200
NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800

Modello	cm ³	Anni	Euro
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			
BOHRINGER	1767	1947-51	4.000
401/411	1767	1951-63	4.000
404	2195	1955-80	1.000
406/416	1767	1963-88	2.000

VIBERTI ITALIA			
BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000

VOLKSWAGEN GERMANIA			
TYP 2 T1 PICKUP	1192-1493	1960-67	14.000
TYP 2 T1 DOPPIA CABINA	1192-1493	1960-67	16.000
TYP 2 T1 FURGONE	1192-1493	1960-67	16.000
TYP 2 T1 KOMBI/BUS	1192-1493	1960-67	20.000
TYP 2 T1 BUS DE LUXE (SAMBA)	1192-1493	1960-67	35.000
TYP 2 T1 WESTFALIA	1192-1493	1960-67	24.000
TYP 2 T2A PICKUP	1285-1493	1967-71	5.000
TYP 2 T2A DOPPIA CABINA	1285-1493	1967-71	6.500
TYP 2 T2A FURGONE	1285-1493	1967-71	7.000
TYP 2 T2A KOMBI/BUS	1285-1493	1967-71	12.000
TYP 2 T2A BUS DE LUXE	1285-1493	1967-71	14.000
TYP 2 T2A WESTFALIA	1285-1493	1967-71	14.000
TYP 2 T2A+B FURGONE	1285-1584	1972	5.000
TYP 2 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
TYP 2 T2B KOMBI/BUS	1584-1971	1972-79	10.000
TYP 2 T2B BUS DE LUXE	1584-1971	1972-79	12.000
TYP 2 T2B WESTFALIA	1584-1971	1972-79	12.000

QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca,

compaiono invece nelle pagine precedenti.

I prezzi, riferiti al mercato nazionale, sono indicati in euro e comprendono il costo medio di trasporto, sdoganamento e immatricolazione.

Modello	Note	Anni	Euro x 000
---------	------	------	------------

AMC/RAMBLER

AMBASSADOR	1966-74	3.8	7.5	10.0
JAVELIN	1968-70	12.5	25.0	35.0
AMX	1968-70	20.0	40.0	60.0
HORNET	1970-75	3.8	7.5	10.0
GREMLIN	1971-78	3.8	7.5	10.0
PACER	1975-80	3.8	7.5	10.0
EAGLE	1981-87	3.8	7.5	10.0

BUICK

BERLINA 2/4 PORTE	1946-54	10.0	20.0	30.0
CONVERTIBILE	1946-60	37.5	75.0	110.0
STATION WAGON	1946-53	50.0	100.0	140.0
SKYLARK	1953	90.0	180.0	250.0
STATION WAGON	1954-74	10.0	20.0	30.0
SKYLARK	1954	65.0	130.0	180.0
BERLINA 2/4 PORTE	1955-60	7.5	15.0	22.5
BERLINA 2/4 PORTE	1961-74	5.0	10.0	15.0
CONVERTIBILE	1961-74	10.0	20.0	30.0
SKYLARK 2/4 PORTE	1961-63	3.8	7.5	11.5
SKYLARK CONVERTIBILE	1961-63	7.5	15.0	22.5
RIVIERA	1963-65	12.5	25.0	35.0
GS 350/400/455 COUPÉ	1965-73	12.5	25.0	35.0
GS 350/400/455 CONVERTIBILE	1965-72	20.0	40.0	60.0
RIVIERA	1966-73	10.0	20.0	30.0

CADILLAC

BERLINA 4 PORTE	1946-52	12.5	25.0	35.0
LIMOUSINE (SERIE 75)	1946-52	12.5	25.0	35.0
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 CONVERTIBILE	1953	150.0	300.0	400.0
ELDORADO CONVERTIBILE	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 CONVERTIBILE	1959	100.0	200.0	280.0
ELDORADO COUPÉ	1959	30.0	60.0	90.0
DE VILLE CONVERTIBILE	1959	60.0	120.0	170.0
CONVERTIBILE	1961-64	20.0	40.0	60.0
BERLINA 2/4 PORTE	1961-74	7.5	15.0	22.5
LIMOUSINE	1961-74	10.0	20.0	30.0
CONVERTIBILE	1965-70	12.5	25.0	35.0
ELDORADO COUPÉ	1968-76	7.5	15.0	22.5
ELDORADO CONVERTIBILE	1971-76	12.5	25.0	35.0
BERLINA 2/4 PORTE	1975-89	3.8	7.5	11.0
LIMOUSINE	1975-89	5.0	10.0	15.0
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 CONVERTIBILE	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

Modello	Note	Anni	Euro x 000
---------	------	------	------------

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 CONVERTIBILE		1966-72	17.5	35.0	50.0
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	15.0	30.0	45.0
CHEVELLE SS CONVERTIBILE		1966-72	27.5	55.0	80.0
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 CONVERTIBILE	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 CONVERTIBILE	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 CONVERTIBILE	1946-48	100.0	200.0	300.0
TOWN & COUNTRY BERLINA	1946-48	50.0	100.0	150.0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE	1949	75.0	150.0	220.0
TOWN & COUNTRY STATION W.	1949-50	37.5	75.0	110.0
300 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 CONVERTIBILE	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/J/K/L CONVERTIBILE	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 CONVERTIBILE	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

Modello	Note	Anni	Euro x 000
---------	------	------	------------

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 CONVERTIBILE	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 CONVERTIBILE	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
CONVERTIBLE		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
CONVERTIBLE		1952-59	25.0	50.0	75.0
HARDTOP		1952-59	10.0	20.0	30.0
SKYLARK/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	17.5	35.0	50.0
THUNDERBIRD CONVERTIBLE	I S.	1955-57	37.5	75.0	110.0
SKYLARK 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
CONVERTIBLE		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.	(RETYLING)	1969-73	8.5	17.0	25.0
MUSTANG BOSS 429		1969-70	100.0	200.0	300.0
MUSTANG FASTBACK I S.	(RETYLING)	1969-73	12.5	25.0	35.0
MUSTANG CONVERTIBLE I S.	(RETYLING)	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
MUSTANG CONVERTIBLE	IV S. (REST.)	1999-04	5.0	11.0	16.0

Modello	Note	Anni	Euro x 000
CONVERTIBILE		1947-51	15,0 30,0 45,0

HENRY J/ALLSTATE

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

HUDSON

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

IMPERIAL

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

KAISER

BERLINA/COUPÉ		1947-55	3,8 7,5 10,0
DE LUXE CONVERTIBILE		1950	15,0 30,0 40,0
DARRIN CONVERTIBILE		1954	60,0 120,0 170,0

LINCOLN

2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	17,5 35,0 50,0
CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	37,5 75,0 110,0
2/4 PORTE		1949-55	15,0 30,0 45,0
CONVERTIBILE		1949-55	37,5 75,0 110,0
BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	10,0 20,0 30,0
CONVERTIBILE		1956-60	30,0 60,0 90,0
CONTINENTAL COUPÉ		1956-57	37,5 75,0 110,0
CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	10,0 20,0 30,0
CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	15,0 30,0 45,0
CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	7,5 15,0 20,0
BERLINA		1977-89	3,8 7,5 10,0
LIMOUSINE		1977-89	5,0 10,0 15,0
COUPÉ		1977-89	7,5 15,0 20,0

MERCURY

BERLINA 4 PORTE		1946-51	10,0 20,0 30,0
BERLINA 2 PORTE/COUPÉ		1946-51	17,5 35,0 50,0
STATION WAGON		1946-48	40,0 80,0 120,0
CONVERTIBILE		1946-51	32,5 65,0 90,0
SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-47	87,5 175,0 250,0
STATION WAGON		1949-51	50,0 100,0 150,0
BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	7,5 15,0 22,5
STATION WAGON		1952-59	15,0 30,0 45,0
CONVERTIBILE		1952-59	27,5 55,0 80,0
BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	5,0 10,0 15,0
STATION WAGON		1960-74	5,0 10,0 15,0
CONVERTIBILE		1960-70	12,5 25,0 35,0
COMET 2/4 PORTE		1961-70	3,8 7,5 11,0
COMET/CYCLONE CONVERTIBILE		1961-70	10,0 20,0 30,0
COMET/CYCLONE		1963-70	7,5 15,0 22,5
COUGAR COUPÉ		1967-73	10,0 20,0 30,0
COUGAR ELIMINATOR COUPÉ		1968-73	17,5 35,0 50,0
COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	15,0 30,0 45,0

METROPOLITAN

COUPÉ		1954-62	7,5 15,0 20,0
-------	--	---------	----------------------

Modello	Note	Anni	Euro x 000
CONVERTIBILE		1954-62	10,0 20,0 30,0

OLDSMOBILE

BERLINA 4 PORTE		1946-60	7,5 15,0 22,5
STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	50,0 100,0 150,0
COUPÉ		1946-60	10,0 20,0 30,0
CONVERTIBILE		1946-60	40,0 80,0 120,0
STATION WAGON		1949-60	10,0 20,0 30,0
FIESTA CONVERTIBILE		1953	100,0 200,0 300,0
F 85 2/4 PORTE		1961-64	3,8 7,5 11,0
F 85 STATION WAGON		1961-64	3,8 7,5 11,0
F 85 CONVERTIBILE		1961-64	7,5 15,0 22,0
BERLINA 4 PORTE		1961-74	6,0 12,0 18,0
COUPÉ		1961-74	7,5 15,0 22,5
CONVERTIBILE		1961-74	15,0 30,0 45,0
STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	17,5 35,0 50,0
STARFIRE COUPÉ		1962-63	12,5 25,0 35,0
JETFIRE TURBO		1962-63	6,0 12,0 18,0
442 COUPÉ		1965-69	12,5 25,0 35,0
442 CONVERTIBILE		1965-69	25,0 50,0 75,0
TORONADO COUPÉ		1966-70	12,5 25,0 35,0
HURST OLDS		1968-69	20,0 40,0 60,0
442 COUPÉ		1970-72	20,0 40,0 60,0
442 CONVERTIBILE		1970-72	30,0 60,0 90,0
RALLYE 350		1970	17,5 35,0 50,0
TORONADO COUPÉ		1971-78	7,5 15,0 22,0
442 COUPÉ		1973-75	10,0 20,0 30,0
TORONADO COUPÉ		1979-85	5,0 10,0 15,0
TORONADO COUPÉ		1986-90	3,8 7,5 11,0

PACKARD

BERLINA 4 PORTE		1946-56	10,0 20,0 30,0
LIMOUSINE		1946-50	12,5 25,0 35,0
CONVERTIBILE		1948-56	30,0 60,0 90,0
COUPÉ		1951-56	12,5 25,0 35,0
CARIBBEAN CONVERTIBILE		1953-56	60,0 120,0 180,0
BERLINA 2/4 PORTE		1957-58	12,5 25,0 35,0
HAWK		1958	17,5 35,0 50,0

PLYMOUTH

BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	6,0 12,0 18,0
STATION WAGON		1946-49	35,0 70,0 100,0
CONVERTIBILE		1946-56	12,5 25,0 35,0
STATION WAGON		1950-56	7,5 15,0 22,5
FURY COUPÉ		1956	20,0 40,0 60,0
BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	7,5 15,0 22,0
STATION WAGON		1957-60	10,0 20,0 30,0
COUPÉ		1957-60	15,0 30,0 45,0
CONVERTIBILE		1957-60	37,5 75,0 110,0
FURY COUPÉ		1957-58	30,0 60,0 90,0
VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	2,5 5,0 7,5
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5,0 10,0 15,0
STATION WAGON		1961-74	5,0 10,0 15,0
CONVERTIBILE		1961-70	10,0 20,0 30,0
VALIANT CONVERTIBILE		1963-66	5,0 10,0 15,0
BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK+40%	1964-67	10,0 20,0 30,0
BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	15,0 30,0 45,0
ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEMI+150%	1967-73	25,0 50,0 75,0
ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	30,0 60,0 90,0
SUPERBIRD	HEMI+80%	1970	100,0 200,0 300,0
BARRACUDA COUPÉ		1970-71	17,5 35,0 50,0
BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	12,5 25,0 35,0

Modello	Note	Anni	Euro x 000
CUDA COUPÉ	440+50%/HEMI+150%	1970-71	30,0 60,0 90,0
CUDA CONVERTIBILE	440+50%	1970-71	50,0 100,0 150,0
BARRACUDA COUPÉ		1972-74	15,0 30,0 45,0
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 CONVERTIBILE	IN+20%	1957-58	100,0 200,0 300,0
BONNEVILLE COUPÉ	IN+20%	1958	50,0 100,0 150,0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	6,0 12,0 18,0
COUPÉ		1961-74	8,8 17,5 25,0
CONVERTIBILE		1961-75	12,5 25,0 35,0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	3,8 7,5 11,0
TEMPEST CONVERTIBILE		1961-64	7,5 15,0 22,0
GRAND PRIX COUPÉ		1962-66	10,0 20,0 30,0
GTO COUPÉ		1964-67	25,0 50,0 75,0
GTO CONVERTIBILE		1964-67	37,5 75,0 110,0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4,0 8,0 12,0
LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	5,0 10,0 15,0
TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	12,5 25,0 35,0
LE MANS CONVERTIBILE		1965-72	12,5 25,0 35,0
FIREBIRD COUPÉ		1967-81	10,0 20,0 30,0
FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	25,0 50,0 75,0
GRAND PRIX COUPÉ		1967-74	8,8 17,5 25,0
GTO COUPÉ	JUDGE+20%	1968-72	32,5 65,0 97,5
GTO CONVERTIBILE	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 CONVERTIBILE	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 CONVERTIBILE		1967-70	125,0 250,0 350,0
MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE		1968-70	125,0 250,0 350,0

STUDEBAKER

BERLINA 2/4 PORTE		1946-66	7,5 15,0 20,0
CONVERTIBILE		1946-52	17,5 35,0 50,0
COUPÉ		1953-55	12,5 25,0 35,0
HAWK		1955-61	12,5 25,0 35,0
LARK 2/4 PORTE		1959-63	7,5 15,0 20,0
LARK CONVERTIBILE		1960-63	10,0 20,0 30,0
DAYTONA CONVERTIBILE		1960-63	10,0 20,0 30,0
AVANTI		1963-64	17,5 35,0 50,0
AVANTI II COUPÉ		1965-91	15,0 30,0 45,0
AVANTI II CONVERTIBILE		1987-91	12,5 25,0 35,0
AVANTI II BERLINA		1991	7,5 15,0 20,0

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTECLASSICHE

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



Un ponte tra domanda e offerta

- La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 161.
- Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza.
- Ogni scheda può contenere una sola inserzione per una sola vettura.
- È possibile utilizzare schede fotocopiate.
- Il quadratino in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

164 SUPER 2.0 AMERICA, 1998, Argento, Catalizzata, interno in velluto verde, conservata, 18000 km da nuova, ABS, servosterzo, antifurto, telefono, radio-CD-Cassette. Tagliando 2015., visibile a Pordenone, 6500 euro

3406981305

1750 GT VELOCE I SERIE, 1969, Blu cosmo metallizzato, Esempio unico per stato, come nuovo di fabbrica. Prima vernice, pochi chilometri, interni in pelle, cerchi in lega., visibile a Caserta, 45000 euro

3683392600

■ **1900 SUPER**, 1954, Grigio, Restaurata, motore con 3000 km, interno verde, targa nera, Asi, Fiva, Riar, perfetta., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

1900 SUPER, 1954, Grigio, Targhe nere originali, restauro totale professionale di carrozzeria e di motore. Vettura utilizzata con autista da banchiere e poi ferma per 40 anni in garage., Tratt. ris.

3392228790

2000 GTV, 1974, Giallo Piper, Unico proprietario per 40 anni, km originali, mai restaurata integralmente. Unica!, visibile a Trapani, 32000 euro

3392435873

6C 2300 T, 1934, Rosso amaranto, Bellissima e funzionante. Massima originalità, documenti originali., visibile a Varese, Tratt. ris.

3466518945

ALFA 90 2.0 I.E., 1986, Beige chiaro, Splendida prima serie, con solo 67000 km, perfetta di carrozzeria, interni nuovi, meccanica ok, Asi., visibile a Catanzaro, 3800 euro

3288922443

ALFASUD SPRINT TROFEO

1982, Grigio metallizzato, Serie speciale Plus numerata, documenti ok, carrozzeria da restaurare., visibile a Pescara, 1000 euro

3388889076

ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO, 1983, Canna di fucile, Incredibile per stato di conservazione, pari al nuovo: prima vernice, 24000 km, gomme, targhe e documenti originali. Solo box, Asi., visibile a Caserta, 10000 euro

3683392600

GIULIA GT JUNIOR 1.6, 1975, Grigio metallizzato, Modificata nel cambio e nel motore, carburatori Weber 45, scarico GTA, differenziale autobloccante, assetto Koni, cerchi 7x15., visibile a Salerno, Tratt. ris.

3398069563

GIULIA NUOVA SUPER 1.3, 1975, Prugna, Parte meccanica revisionata, vernice nuova, tappezzeria nuova, cerchi in lega. Eventuale permuta., visibile a Cisterna (LT), Tratt. ris.



3381467130

■ **GIULIA SPRINT GT**, 1965, Rosso, Scalino 1600, 5 marce, restaurata anni fa', ottima, interno nero, targa nera, documenti originali., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

GIULIETTA SPIDER I SERIE, 1957, Rosso Alfa, Auto parzialmente revisionata, motore rifatto, meccanica montata., visibile a Vicenza, Tratt. ris.

3483836724

GIULIETTA SPIDER III SERIE, 1963, Grigio, Vettura da restauro, di provenienza Usa., visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

■ GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE

1959, Bianco, Tipo 750F, restauro totale 2008, ottima, interno rosso, targa nera., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE

1960, Rosso, Originale, conservata, Riar dal 1980, perfetta, targata Roma 48..., da collezione. Omologata Asi dal 1990., visibile a Lariano (RM), 104000 euro

3470191618

■ GIULIETTA SPRINT III SERIE

1960, Bianco, Da restauro, provenienza Usa., www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

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

3389369456

MATTA, 1953, Verde, Ex E.I., completa, omologata sei posti, da restaurare. Michele, ore cena., visibile a Perugia, 3500 euro

3336734020

SPIDER 1.6, 1989, Bianco, 110000 km, Asi, in buonissime condizioni, telo capote nuovo, tutto ok. Da intenditori., visibile a Brescia, Tratt. ris.

3661991552

SPIDER 2.0, 1997, Bianco, Modello allestito da Pininfarina, motore a iniezione, servosterzo, vetri elettrici. Ottimo stato., visibile a Cisterna (LT), Tratt. ris.



3381467130

AUSTIN HEALEY

■ **3000 BN7**, 1961, Blu Healey, In restauro, lamierata e verniciata, motore rifatto, manca l'interno e manca il montaggio., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

AUSTIN ROVER

MINI CLUBMAN, 1982, Bianco, Auto di uso quotidiano, conservata e revisionata. Marmitta, pompa freni e frizione nuove., visibile a Torino, 4500 euro

3336361669

AUTOBIANCHI

A112 JUNIOR, 1983, Verdone, Vettura bella, in buone condizioni e funzionante, con documenti originali., visibile a Cuneo, 1800 euro

3297460041

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

0522600264

GIARDINIERA, 1970, Rosso, Asi con CRS, targhe e documenti originali Milano. Auto protagonista di un famoso film comico del 2015., visibile a Milano, 5500 euro

3386165612

BMW

2002 TII, 1975, Bianco panna, Auto preparata periodo H1, completa di HTP internazionale Fia. Pronta corse; affare!!!, visibile a Roma, 15000 euro

3355312262

3.0 CSI, 1973, Blue Baikal, Vettura in ottimo stato, conservata, 48000 km, sempre in box, due proprietari, motore in perfette condizioni, aria condizionata, interni grigi originali, iscritta Asi e circolante. Astenersi perditempo., visibile a Varese, Tratt. ris.

3482233017

MUSSO GOMME
pneumatici per vetture e moto da collezione

**SCONTI
PER I NOSTRI
80 ANNI**

**AMPLIA DISPONIBILITÀ
PNEUMATICI FASCIA BIANCA**
ANCHE PER 600, 1100, MAGGIOLONE,
MERCEDES, AUTO AMERICANE

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO
DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

MICHELIN
FIRESTONE **DUNLOP** **BP Goodrich**
WAYMASTER **VINTAGE RACING** **EXCELSIOR**

Corso Giulio Cesare, 117 - 10155 Torino
Tel 011 85 20 19 - Fax 011 24 82 965
www.mussogomme.it - info@mussogomme.it

SPEDIZIONE IN TUTTA ITALIA

AFRA
DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEIO

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



Targhe Storiche
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



TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI
Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
http://www.ricambijeeep.com - e-mail: turi@ricambijeeep.com

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matta
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori



ACQUISTIAMO AUTOVETTURE D'EPOCA E SPORTIVE, FERRARI, PORSCHE, LAMBORGHINI, ALFA ROMEO...

- MASSIMA SERIETA' • VALUTAZIONI IMMEDIATE
- ESPERIENZA QUARANTENNALE • PAGAMENTO IMMEDIATO

TEL: 349/8085621 - 333/2825599



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



A U C T I O N

CLASSIC CARS and AUTOMOBILIA

BRESSO (MI), LUNEDÌ 21 MARZO 2016



SIATA DAINA
Gran Sport "Berlinetta"
Stabilimenti Farina

**CASA d'ASTE
PANANTI**
DAL 1968

Per informazioni contattare
Galleria Pananti Casa d'Aste:
Tel. 055/2741011 - email: cars@pananti.it WWW.PANANTI.COM

Main sponsor:
BANCA LEONARDO

WWW.PANANTI.COM

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, Come nuova, 11000 km, originale e molto ricercata per matrimoni e cerimonie. Vendo a malincuore., visibile a In provincia di Chieti, a richiesta

0872988213

DKW

MUNGA, Giallo, Auto radiata, motore non originale. Telefonare ore serali., visibile a Mantova, 1000 euro

337924093

DODGE

M43B1 AMBULANZA, 1959, Verde militare, Veicolo ex militare., visibile a Cesena (FC), 20000 euro

3495842859

ERMOLLI

FORMULA EUROPA, 1993, Rosso, Monoposto Alfa 1.7 24V, palmares completo con ottimi piazzamenti, totalmente restaurata e storica., visibile a Verbania (VB), 20000 euro

3355282051

FERRARI

328 GTS, 1986, Rosso, Perfetta, interno avorio, 52000 km, iscritta Asi Targa Oro., visibile a Capriolo (BS), Tratt. ris.

3398045210

412 I AUTOMATICA, 1990, Blu metallizzato, Vettura totalmente conservata, interni in pelle blu, cambio automatico, 26000 km. Magnifica!!., www.soccol.it, 95000 euro



0294965587

FIAT

1100/103, 1958, Bicolore, Asi, restaurata da qualche anno, in condizioni ottime, vendo o scambio con Fiat 1500 L, anche da restaurare., visibile a in Campania, 6000 euro

3492957960

124 ABARTH RALLY, 1973, Azzurro-nero, Vettura ex corsa, restaurata come stradale, omologata Asi + Moto Guzzi Le Mans III perfetta., visibile a in Toscana, Tratt. ris.

3479375856

124 SPORT SPIDER 1.8, 1977, Rosso, Vettura quasi perfetta. Gradita visita da vostro meccanico., visibile a Bergamo, 14900 euro

3351823044

125, 1967, Grigio blu, Prima serie, bella, conservata e sana. Targa IM, privato vende., visibile a Torino, 6000 euro

0117709976

128 (II SERIE), 1975, Bronzo metallizzato, Quattro porte, interno beige, unico proprietario, 49500 km, omologata Asi Targa Oro. Disponibilità qualsiasi prova., visibile a Milano, Tratt. ris.

3479674755

500 "TOPOLINO", 1939, Verde-nero, Vettura targata VI, con indicatori di direzione a freccia., visibile a Palermo, 14000 euro

3394871708

500 C, 1954, Amaranto, Restauro totale, motore in rodaggio, targhe nere, Asi Targa Oro., visibile a in Trentino, quotazione Ruoteclassiche

3703001136

500 C BELVEDERE, 1954, Grigio, Buone condizioni, revisionata agosto 2015, targhe e documenti originali. Prezzo trattabile., visibile a Lucca, 7500 euro

3397347105

500 C GIARDINIERA LEGNO, 1950, Grigio metallizzato, Ottime condizioni, pronta all'uso, iscritta Asi. Telefonare o scrivere a email: gdl1950@alice.it, visibile a Merano, quotazione Ruoteclassiche

3384323030

500 D, 1965, Bianco, Vettura con targhe e documenti originali, privato vende., Tratt. ris.

3932433623

500 LUSO, 1971, Bianco, Due proprietari, targa e documenti in regola, non radiata, completa da restauro. A parte motore 500 più altro 595 per 126, 400 euro cadauno, e carrello Ellebi monoasse, 1200 euro. Telefonare ore 20-21., 1500 euro

3397262349

600 D, 1967, Beige, "Fanalona" in buone condizioni d'uso, con targhe nere., visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

600 D, 1970, Bianco, Auto con motore nuovo a km 0, targhe e documenti originali Milano., visibile a Milano, 4200 euro

3386165612

600 VIOTTI, 1960, Grigio medio, Versione fuoriserie, con documenti originali, in buono stato., visibile a Verona, 5500 euro

3391987495

BARCETTA 16V, 1997, Giallo, Esemplare perfetto di carrozzeria e di meccanica, con interni ottimi. Tagliando appena effettuato., visibile a Catanzaro, 4500 euro

32818922443

CINQUECENTO SPORTING, 1994, Grigio Nickel, Ottima vettura, certificata Asi e ricondizionata. Tetto apribile, cerchi da 14", assetto ribassato, scarico CSC completo., visibile a Ferrara, 6000 euro

3663503539

DINO 2400 COUPÉ, 1971, Auto in condizioni ancora originali e buone. Iscritta Asi., Tratt. ris.

360372850

HONDA

360, 1971, Grigio scuro, Vettura conservata da qualche anno in garage. Targa Roma nera, libretto originale. Rara., visibile a Martina Franca, 2500 euro

0804305139

INNOCENTI

MINI MINOR MK3, 1971, Giallo-nero, Estetica Cooper, targhe e documenti originali, funzionante., visibile a Ravenna, 3000 euro

3332348087

JAGUAR

E-TYPE COUPE' SERIES 11/2 4.2, 1968, Nero, Vettura in fase di restauro totale., visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

■ MK2 2.4 LITRE, 1962, Blu metallizzato, Carrozzeria conservata riverniciata, interno grigio rifatto, motore ok, guida a destra., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

SOVEREIGN 4.2, 1984, Bianco, Auto praticamente perfetta, iscritta Asi. Gradita visita da vostro meccanico., visibile a Milano, 18000 euro

3351503165

XJ6 4.2 I SERIE, 1970, Marrone Ascot, Secondo proprietario, interni originali conservati, 83000 km originali. Telefonare ore 21., visibile a Biella, Tratt. ris.

0152562455



Dal 1983 IL MAGAZZINO PIU' ASSORTITO D'ITALIA per auto storiche italiane ed estere

www.EPOCACAR.com NOVITA 2013 **NEGOZIO ON LINE**

S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax 0421.311659 - E-mail: info@epocacar.com



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



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



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.



COMPLESSIVO RISCALMENTO XK120



COMPONENTI RISCALDAMENTO E TYPE



RUBINETTO RISCALDAMENTO XK



RADIATORE ALLUMINIO XK120



GMA sas di Gallorini Marco

via Riviera, 39 - 27100 Pavia
tel. 0382.525429 / 0382.523630 - fax 0382.529756
e-mail info@gmajag.net - www.gmajag.net

XK 120 O.T.S. 1950, Nero, Modello SE, molto bella, Asi Targa Oro, giusta per tutte le manifestazioni. Possibile permuta con Corvette C2., visibile a in Emilia Romagna, Tratt. ris.

3386215297

■ **XK 120 O.T.S. SE**, 1954, Light Blue, Restauro totale, nuova da concorso, interno grigio-blu, capote blu, Asi Targa Oro., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

LAMBORGHINI

P 400 MIURA S, 1970, Rosso, Auto perfetta, interno chiaro, secondo proprietario da oltre trentacinque anni vende. Astenersi commercianti., visibile a Latina, 3200000 euro

3396076316

LANCIA

■ **APPIA III SERIE**, 1963, Bianco, Conservata, buono stato, interno in panno grigio, cambio al volante, targa nera, documenti originali., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

APPIA III SERIE, 1961, Grigio, Meccanica revisionata, carrozzeria conservata. Prezzo trattabile. Andrea., visibile a Biella, 6500 euro

3386129334

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, Tratt. ris.



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, Tratt. ris.



3397080407 oppure 02743466

BETA MONTECARLO, 1976, Marrone chiaro, Autovettura mantenuta in perfetto stato, con tutte le sue parti originali. Pronta all'uso., visibile a Arezzo, 10500 euro

3391700501

BETA SPIDER 1.6, 1975, Argento metallizzato, Auto in ottime condizioni, Asi Targa Oro, perfetta e pronta all'uso., visibile a Mantova, Tratt. ris.

3384012210

DELTA HF 4WD, 1987, Nero, 105000 km, ottime condizioni, gomme nuove, inurtata, sempre in box., visibile a Firenze, 10500 euro

3351217341

FLAMINIA BERLINA, 1960, Grigio-nero, Restauro totale, gomme originali Michelin X 175x400, motore nuovo. Prezzo poco trattabile, solo interessati., visibile a Frosinone, 14000 euro

3398807787

GAMMA 2500 COUPÉ I SERIE, 1979, Grigio chiaro metallizzato, Vettura originale e mantenuta in tutte le sue parti. Completa di tutto., visibile a Arezzo, 3000 euro

3391700501

MONTECARLO SPIDER, 1976, Bianco, Conservata, condizioni buone; freni, ammortizzatori, cinghie e marmitta nuovi. 34000 km, due proprietari., visibile a Bareggio (MI), 18500 euro

029028795

LAWIL

VARZINA CABRIOLET, 1975, Bianco, Piccola jeep tipo spiaggia con rollbar, cinture e tendalino parasole, immatricolata e targata nel maggio 2013. Motore 250, 2 tempi, 4 marce+ retro, 70 km/h. Solo 900 km, praticamente nuova., visibile a Pavia, Tratt. ris.

3388433849

MASERATI

■ **BITURBO 420 I**, 1987, Oro, 4 porte, buone condizioni, interno rosso, 2000 cc, 188 CV, motore Ok, iscritta Asi., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

MAZDA

MX-5 (MIATA) II SERIE, 1999, Blu micalizzato, 62000 km da nuova, nessun lavoro da fare, perfetta, pronta all'uso, quotazione Ruoteclassiche leggermente trattabile, tagliandata, cinghia distribuzione, gomme e batteria nuove. Revisionata e bollata, targa nuova. Qualsiasi prova., visibile a Figline Valdarno (FI), 6000 euro



3385244046

MERCEDES

220 (W111), 1960, Blu medio, Vettura molto bella, con motore 6 cilindri., visibile a Perugia, 11000 euro

3494199950

■ **230 SL "PAGODA"**, 1966, Bianco, Da facile restauro, funzionante, motore 250, documenti austriaci., www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

280 SL (R107), 1984, Azzurro metallizzato, Auto conservata, 147000 km, unico proprietario, mai restaurata, pari al nuovo. Prezzo trattabile., visibile a Parma, 40000 euro

0521284284

280 SL (R129), 1996, Blu, 4 posti, interno in pelle beige, 120000 km tagliandati, cambio manuale., visibile a Senigallia, 12000 euro

3476302136

BORGHI EPOCA
Pneumatici e gomme d'epoca
Tel. 0532.7732 51/458579
Viale po 90/a-d, 44100 Ferrara
Fax 0532.774095-borghipneumatici@gmail.com

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

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

SE VOLETE VENDERE LA VOSTRA AUTO ALLA PERSONA GIUSTA... QUESTO E' IL NUMERO GIUSTO
+39.337.550300

tramontidiffusion@gmail.com



CISITALIA D46/48

ANNO 1946 - MONACO HISTORIC GP ELEGIBLE
EXVARZI - TARUFFI - FARINA BONETTO

auto classic
C.so Savona 50/1
Moncalieri (TO)
Tel. 011/644119
sito: www.autoclassic.it e-mail: autoclassic@autoclassic.it

**SIAMO PRESENTI A
AUTOMOTORETRO
TORINO 12-13-14 FEBBRAIO**



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



ROLLS ROYCE CORNICHE CABRIOLET

ANNO 1976 - RESTAURO TOTALE
CONDIZIONI ECCEZIONALI



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



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



LANCIA DELTA 16V

ANNO 1990 - DUE PROPRIETARI - VERNICE
ORIGINALE - ARIA CONDIZIONATA
TETTO APRIBILE



PORSCHE STOLA GTS

ANNO 2001 - ESEMPLARE UNICO - EX SALONE DI
GINEVRA - IMMATRICOLATA PER USO STRADALE



FIAT 508 SIATA SPYDER

ANNO 1934 - MOTORE SIATA A VALVOLE IN
TESTA - MECCANICA FUNZIONANTE
TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI



FIAT 1100 E COUPE BERTONE

ANNO 1950 - CAMBIO A CLOCHE - INTERNO
IN PELLE - MOTORE A DUE CARBURATORI



PORSCHE 911 2.7 TARGA

ANNO 1976 - STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI
VERDE CHIARO METALLIZZATO

280 SL (R129), 1997, Blu, Quattro posti, 125000 km tagliandati, due proprietari. Bellissima, visibile a Ancona, 9000 euro

3476302136

E 200 CABRIOLET, 1995, Grigio metallizzato, Capote blu, interni blu, 140000 km, ottime condizioni, sempre in box., visibile a Peschiera Borromeo (MI), 8600 euro

335287688

MG

A, 1957, British Racing Green, Asi, in ottime condizioni, visibile a in Emilia, Tratt. ris.

3386215297

B SPIDER, 1978, British Racing Green, Guida a destra, targa italiana, omologata Asi Targa Oro, con numerosi accessori, in condizioni ottime., visibile a Foggia, 10000 euro

360488678

TA ROADSTER, 1937, Verde, Guida a destra, in restauro totale, motore km 0, manca tappezzeria; da targare., www.old-cars.it, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

TF SPORT, 1954, Nero, Asi Targa Oro, Targa Registro MG, revisionata. Valuto scambio con Alfa Romeo o Porsche, a Modena., visibile a Modena, 35000 euro



3356529717

MORGAN

4/4 4 POSTI, 1991, Beige, Asi Targa Oro, motore Ford 1600, valuto scambio con Alfa Romeo o Porsche. Prezzo trattabile., visibile a Modena, 28300 euro



3356529717

MORRIS

MINOR TRAVELLER, 1970, Bianco, Legni restaurati, freni e fondi rifatti, ricambi con fattura UK. Revisione valida fino al 2/2017., visibile a Bergamo, 8500 euro

3383168699

PORSCHE

911 CARRERA 2 TARGA (964), 1990, Nero, Interni in pelle beige, 120000 km., www.soccol.it, 75000 euro



0294965587

911 CARRERA 3200, 1984, Nero, Vettura originale in tutto, iscritta e certificata Asi., 55000 euro

3471171945

911 CARRERA 4 CABRIOLET (964), 1990, Nero, Interni in pelle nera, 125000 km certificati, Service Book, Full optional, www.soccol.it, 54000 euro



0294965587

911 E 2.4 TARGA, 1973, Avorio chiaro, Veicolo totalmente revisionato, originale e perfetto, interno in pelle nera, sedili Recaro originali, Asi Targa Oro, motore di primo equipaggiamento, 18000 km. Telaio n° 9113210591 Motore n° 6239183, visibile a Genova, 150000 euro



3459632952

911 S 2.2, 1970, Blu, Auto omologata Asi, interni panna., visibile a Piacenza, 100000 euro

3394070270

911 T 2.2, 1970, Sepia Brown, Da restauro, motore non bloccato, provenienza Usa., www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

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 1.3 BRITISH OPEN, 1992, Verde metallizzato, Tetto apribile elettrico totale e radio. Batteria e gomme nuove. No perditempo., visibile a Genova, 5200 euro

3355604632

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

TRIUMPH

TR7 SPIDER, 1981, Nero, Asi, restauro totale, perfetta. Con molti ricambi., visibile a Padova, Tratt. ris.

3299510683

VOLKSWAGEN

GOLF 1.6, 1988, Nero, GPL, unico proprietario, mantenuta in perfetto stato in tutte le sue parti., visibile a Arezzo, 1100 euro

3391700501

GOLF GTI 1800, 1982, Nero, Asi, come nuova, tutta originale, kit distribuzione, freni, gomme., visibile a in Veneto, 13000 euro

3467296850

MAGGIOLINO 1200, 1961, Grigio perla-grigio antracite, Autovettura in ottime condizioni, motore revisionato, batteria e gomme nuove. Tappezzeria color avorio in ottimo stato., visibile a Cisterna (LT), Tratt. ris.



3381467130

VENDO MOTO

ASTRA

500, 1934, Restaurata, con documenti in regola e targa originale., visibile a Brescia, Tratt. ris.

3335433679

DEI KÄFER SERVICE
VW Classic Parts
"con voi... per loro"
"with you ... for them"

www.deikaferservice.com
Loc. San Marziale, 27 Colle di Val d'Elsa (SI)
Tel. +39 0577 928356 - Fax +39 0577 909919

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

DKS AUTOMOTIVE
www.dksautomotive.com

Ricambi e Accessori per:
Renault R4 e Derivat
Citroen 2 CV - Dyane - Mehari

Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919

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

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

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

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

di Bertamini Renzo & C. snc
Via Linfano, 2/B
Zona Industriale
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
Fax 0464/516651

RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE
OLD TIMER SERVICE
Spedizioni in tutta Italia e all'estero
www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

ELI 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

nanni BOLOGNA
RICAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922

Fax 051/969855



www.fiat500sport.com

RICAMBI E ACCESSORI

SPORTIVE E CORSA PER

Fiat 500 D/F/L/R - 126

ABARTH 595/695

GIANNINI 500/590/650



NPM CITROEN 2CV SERVICE

Tutto ciò che serve alla tua Citroen

2CV - DYANE - MEHARI



www.citroen2cvservice.it

Troverai il nostro STAND con un

AMPIO ASSORTIMENTO RICAMBI a:

19/21 febbraio **MOSTRA SCAMBIO** di NOVEGRO (pad. D)

2/3 aprile **MOSTRA SCAMBIO** di REGGIO EMILIA



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

EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente
realizzati su misura in morbidissima stoffa
antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermea-
bili e non, leggeri, vari colori, con personalizza-
zioni, lavabili in lavatrice.



SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO



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

www.targheetarghe.it



IT IS IN YOUR STYLE

SPECIALISTI NEL RESTAURO E VENDITA

RANGE ROVER 2 DOORS

DAL 1970 AL 1985

DA NOI

TROVERAI LO STILE CHE TI RAPPRESENTA



WWW.BRITISHGARAGE.IT
VIA MORANDA N 2 S.FIOR
TREVISO
CELL +39 347 9565265
CELL +39 335 7354181

BMW

R80/7, 1978, Nero-bianco, Originale e conservata, Asi Targa Oro, con valige originali. Molto bella, qualunque prova., visibile a Torino, 5700 euro

334392282

GILERA

125 TURISMO, 1950, Originale, Tutta restaurata, Asi ed FMI Targa Oro, documenti a posto, targata Roma, originale., visibile a Roma, 3500 euro

3403937715

VARI, 1939-1947, VL 500, LE 350, VTGSE (8 bulloni) e Saturno, tutte Asi., visibile a Mantova, Tratt. ris.

0376819279

MORINI

CORSARO, 1961, Rosso-bianco, Motore 125 4 tempi, qualsiasi prova, targa e libretto originali, perfetta, iscritta Fmi., visibile a Capodimonte (NA), 1900 euro

3473151188

MOTO GUZZI

■ **350 NEVADA**, 1983, Targa Milano, funzionante + altra per uso ricambi + Vespa 125 faro tondo + Vespa 50, in blocco., Tratt. ris.

3389369456

AIRONE, 1952, Verde militare, Versione militare, conservato in ottime condizioni, con documenti e targa in regola. Contachilometri originale Moto Guzzi., visibile a Grosseto, Tratt. ris.

3887350103

GALLETTO 160, 1950, Rosso, Perfettamente conservato, con documenti in regola. Eventuale permuta con auto degli anni 50/60., visibile a Alessandria, 4500 euro



3358396893

V35 FLORIDA, 1987, Nero, Completamente originale, con ricambi, solo 14000 km veri da nuova, perfetta e gommata., visibile a Roma, 1200 euro

3281267731

PIAGGIO

VESPA 125, 1963, Verde, Conservata, motore funzionante, targa e libretto originali in regola., visibile a Genova, 2700 euro

3387952430

YAMAHA

FZR 1000, 1988, Nero, Da uso quotidiano, con collaudo. Prossima trentennale. Gradito sms., visibile a Pordenone, 1500 euro

3336046019

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 ai fianchi degli pneumatici. Effetto estetico bellissimo. Gomma di elevata qualità. Prezzo per un kit di 4 pezzi., 60 euro

3356507707

AUTO A PEDALI

VARIE, 50 esemplari, prodotti dal 1920 al 1980, vendo solo in blocco., visibile a Alba Adriatica, Tratt. ris.

3396210929

GIORDANI

VARI, Anni 50, Rosso, Auto a pedali Gran Prix, 2 tricicli, biciclettina bimba, monopattino., visibile a Foggia, Prezzo dopo visione

3296199039

**ACQUISTO
AUTO D'EPOCA
SPORTIVE
338.1420260**

Specializzati nella vendita

Autobimobili

di Amedeo Torregrossa

**ACQUISTO AUTO
MAX 36 MESI
CON CHILOMETRI
CERTIFICATI**

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 320i Anno 1985, km 64000, tutti tagliandi, ASI, condizioni straordinarie, targhe originali.



GIULIETTA SPRINT VELOCE Anno 1960, matching number - matching color, targhe e libretto originale.



FERRARI 308 GTB 4VALVOLE Anno 1985, km 40000, book service, rossa pelle nera.



JAGUAR XKR 4.0 COUPÉ, SUPERCHARGED Anno 2001, pelle, automatica, navi, book service, PERFETTA.



MERCEDES SL 350 Anno 2003, RARISSIMO TETTO PANORAMA, FULL OPTIONAL, CONDIZIONI STREPITOSE.



MINI 1.3 COOPER SPORTS PACK, pelle totale, tetto apribile, cerchi 13" lettore CD, antifurto, VETTURA DA AMATORE.



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*

e elvezio esposito
Tappezzeria auto d'epoca
www.elvezio.com

Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza
Tel. e Fax 0984.36074 - Cell. 340.5274950
info@elvezio.com - elvezio.blogspot.com

**guarnizioni
tappeti
capote
accessori
copri auto**

Bergia Paolo
Restauro Auto d'Epoca

Officina
specializzata
Alfa Romeo

Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391
autodepocabergia@virgilio.it - www.alfabergia.com



CITRÒ SERVICES Srl
TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITROËN
STORICA E MOLTO DI PIÙ
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

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTECCLASSICHE

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



GALVANICA SPINO D'ADDA snc
PULITURA, SABBIAIATURA E LUCIDATURA



SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO

SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726

e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

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

LETTERATURA AUTO

Collezione completa di Quattroruote e Ruoteclassiche dal n° 1, con custodie. Prezzo buono., visibile a Verbania (VB), Tratt. ris.

3355282051

N° 19 libretti Uso e Manutenzione originali. Prezzo in blocco, comprese le spese di spedizione. Vendo anche singolarmente., 100 euro

3291332341

Prezioso libretto Uso e Manutenzione vettura Itala mod. 61 del 1927, pari al nuovo., 500 euro

330431411

Volumi Fiat e Lancia, Un secolo di auto italiana - Quattroruote, Tratt. ris.

3348216800 o 3386698789

MHC-CORMIC

10/20, 1924, Trattore in condizioni originali e funzionante. Da revisionare in alcune parti., visibile a Capalbio, 8000 euro

3389794488

PER ALFA ROMEO 1750

1970, Testata completa di carburatori, pronta da montare, con camme speciali. Una vera libidine., visibile a Senago (MI), 400 euro

3382578165

PER ALFA ROMEO GIULIETTA, GIULIA SPIDER E GIULIA

■ Paraurti, fanali, griglie, parti di carrozzeria e meccanica, sedili, cruscotti, autobloccante, strumentii, hardtop, radiatori, sospensioni anteriori e posteriori, minuteria varia., Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIETTA SPIDER

■ Avantreno, ponte posteriore, gruppo riscaldamento, trasmissione, strumenti, porte, cerchi ruota, serbatoio e hardtop., Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER, GIULIA SPIDER E GT

■ Vari motori 13-15, 102, 106, 530, 526, 548, parti meccaniche, cerchi in lega e acciaio, hardtop., Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT, SPIDER E SS

■ Vetri porta, alzacristalli, cofani, telaio capote, cofano baule e cofano anteriore., 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., visibile a Sibari (CS), Tratt. ris.

3382340826

PER ALFA ROMEO SPIDER ULTIMA SERIE

■ 1980-90, Cofani, sedili, porte complete, paraurti anteriori e posteriori, minigonne e altro materiale., Tratt. ris.

3389369456

PER CITROËN DS E DS CABRIOLET

Ricambi nuovi e usati., Tratt. ris.

3355945776

PER CITROËN TRACTION AVANT

Manuale parti di ricambio fino al 1952, 25 euro

3474983734

PER FIAT 1100 B, E, BLR

Ricambi nuovi e usati, ottimi., Tratt. ris.

3337843998

PER FIAT 1500 6C

1938, Parafanghi anteriori e posteriori nuovi di fabbrica., visibile a Palermo, 1500 euro

3406432652

PER FIAT 500

Basamento e porta grezza lato destro., visibile a Moncucco Torse (AT), 750 euro

3382362860

PER FIAT 500 F E L

Libretto Uso e Manutenzione riprodotto. Prezzo comprese spese di spedizione., 25 euro

3474983734

PER FIAT 500 TOPOLINO

Libretto Uso e Manutenzione., 25 euro

3474983734

PER FIAT 500, 595 E 695

Guarnizioni coperchio punterie., visibile a Bologna, 2 euro/cad

3703115817

PER FIAT 600

Per prima serie, manuale d'officina riprodotto, 200 pagine con tutte le parti. Spedizione 5 euro., visibile a Cremona, 25 euro

3474983734

Per prima serie, manuale d'officina riprodotto, 200 pagine., 25 euro

3474983734

RUOTECLASSICHE

DIGITAL EDITION 



Leggi **Ruoteclassiche** ovunque tu sia

Disponibile su
App Store

ANDROID APP ON
Google play



ruoteclassiche.quattroruote.it/digitaledition/



Grimaldi Classic Cars

Viale Monte Grappa, 15
Vigevano PV - Italy
Tel. 0381.22787

www.grimaldiauto.it
mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it
Linea Diretta 347-7376032 - 342-3014828

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.



ALFA ROMEO SZ *UNICO PROPRIETARIO*****
SOLO 2.420 KM. IMM.1991, interni beige, book service completo, N.468, ha ancora i sigilli di fabbrica sui bulloni.
2.420 KM!



FERRARI F355 SPIDER CAMBIO MANUALE
IMM.1995 ***GIALLO***, borsa in cuoio, book service completo, telo copri capote, interni in pelle nera, in arrivo.
YELLOW!



FERRARI F355 GTS BLU SCURO 510 *UNICO PROPRIETARIO** con 17.000km, imm.1996, CAMBIO MANUALE, 6cd, Pelle Beige con ancora il cellophane sulla moquette, book service.
17.000 KM!



FERRARI F355 GTS 02/1995, cambio manuale, CINGHIA E TAGLIANDO APPENA FATTO, carrozzeria spettacolare, interni neri senza tagli o usure, book Ferrari sostituzione cinghia, rete vendita, SCARICO SPORTIVO, molto divertente.
GTS!



LANCIA AURELIA B20 GT "ASI ORO" 2.451cc, 4 marce, colore originale Argento metallizzato, CERTIFICAZIONE FIVA, anno 1958, interni in panno chiaro, volante in legno originale, targhe nere, matching number, cromature favolose, 5388, libretto a pagine. ITALIANA DA SEMPRE. **CERTIFICAZIONE MASSIMA!**



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!**



PORSCHE 996 CARRERA CABRIO TIPTRONIC con HARD-TOP (disponibile), Imm.1999, book service completo con timbri Porsche, 6cd, fari xeno, capote e interni blu.
HARD-TOP!



ALFA GT 1.750 VELOCE 115cv "ASI" 01/1971 SPETTACOLARE "ASI" GRIGIO METALLIZZATO, PELLE CIOCCOLATO, MOTORE Nuovo da RODARE e Cambio Revisionato. Totalmente numero 00548, cromature scintillanti, ottima carrozzeria.
ALFA ROMEO!



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. ITALIANA DA SEMPRE.
ARIA CONDIZIONATA!



JAGUAR XK 120 *RESTAURO TOTALE***** TESTA C-TYPE, 01/1954, ASI ORO, Verde Scuro/Interni in Pelle Biscotto DA INNAMORARSI, Motore F11208, 3.442cc, capote e tonneau, motore-carrozzeria interni TUTTO COMPLETAMENTE PERFETTO!
RUOTE A RAGGI!



TRIUMPH TR3 A "ASI 1° GRADO" COLORE ROSSO, 01/1960, Pelle nera, cover seat, motore ts70001e restaurato, deflettori, ruota di scorta, capote, finestrini asportabili.
ENGLISH!



FERRARI 550 MARANELLO COLORE ROSSO, 02/1997, 485hp, TAGLIANDO COMPLETO FERRARI con CINGHIA APPENA FATTO, cambio manuale, borsa in cuoio con attrezzi originale, uso e manutenzione, ruota di scorta, interni in pelle chiara.
MARANELLO!



ALFA ROMEO SPIDER "1.600 VELOCE" IMMATIC.1972, 2+2, 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).
CODA TRONCA! RARISSIMO CON 110 cv!



KTM 950 SUPERMOTO, 04/2007 ***SOLO 5.600 KM E 1 PROPRIETARIO, tutti tagliandi KTM, doppie chiavi, book service, uso e manutenzione, targa personalizzata, revisionata, bollata.
UNICA CON 5.600 km!



JAGUAR RAM 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, oltre 200 cavalli. **D-TYPE!**



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. **UNICO PROPRIETARIO!**



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, status impeccabile. ITALIANA DA SEMPRE. **SSI!**



FERRARI MONDIAL T 3.4 "ASI" con ***TETTO APRIBILE***, 05/1989, CINGHIA E TAGLIANDO APPENA FATTO, Book service, libretto originale, doppie chiavi, pelle nera, aria condizionata, pochi km. DISPONIBILI DIVERSI MODELLI.
RARISSIMA con TETTO APRIBILE!



FERRARI F456 GT "ASI" 01/1995, "BOOK SERVICE COMPLETO con cinghia sostituita 07/2015 fattura di oltre 8.000 Euro" con CD dei lavori eseguiti con tutte le foto, interni in pelle nera, VALIGIE IN CUIOIO ORIGINALI. **FAVOLOSA!**



FIAT DINO SPIDER 2400 01/1971 COLORE ROSSO ORIGINALE, *** SOLO 2 PROPRIETARI***, capote perfetta, cromature da concorso di bellezza, interni scuri, uso e manutenzione, targhe originali. ITALIANA DA SEMPRE. **DINO SPIDER 2400!**



ALFA ROMEO GIULIETTA berlina 1.300 IMM. 1958, BEIGE SABBIA SAHARA tinta originale come da Registro Storico Alfa, interni in tessuto a righe, motore 1315, restaurata, 750c. **SAHARA!**



ALFA ROMEO SPIDER OSSO DI SEPIA *SOLO 2 PROPRIETARI***** 1.300, imm.1968, Colore ORIGINALE Avorio con interni in sky nero come da Registro Alfa, in arrivo.
COLORE ORIGINALE!



AR DUETTO 2.0i "ASI" 08/1992, Volante in legno, Colore GIALLO, servosterzo, interni neri in pelle/alcantara Spettacolari, vetri elettrici, cerchi in lega senza graffi, impianto radio, capote ottima, cruscotto senza rotture, motore superbo!
YELLOW!



ALFA GIULIETTA "TURBO DELTA" 2.000cc 170CV, 02/1986, "ASI" RARISSIMA, 5 marce, interni originali, cerchi in lega-carrozzeria perfetti, Nero metallizzato, il motore spinge tantissimo senza incertezza, sterzo preciso e guida Divertente, SOLO 361 ESEMPLARI. **FESTEGGIA 30 ANNI!**



FERRARI 348 TS IMM. 1991, BOOK SERVICE CON CINGHIA APPENA SOSTITUITA, svariate fatture Ferrari dei lavori eseguiti negli anni, interni in pelle CUIOIO, uso e manutenzione. **ASI!**

**ACQUISTIAMO CON PAGAMENTO IMMEDIATO AUTO D'EPOCA
E INTERE COLLEZIONI, PASSAGGIO IMMEDIATO**

Aperti dal Lunedì al Venerdì, Sabato su appuntamento.

PER FIAT 850

1968-70, Cambio, radiatore, pompa acqua, ricambi vari nuovi e usati, in blocco o separatamente, visibile a Verona, Tratt. ris.

3385933759

PER FIAT 1500 6C

1938-1950, Per modello "musone", cofani, portiere, fari, parafranghi, vetri completi, alzacvetri, visibile a Sibari (CS), Tratt. ris.

3382340826

PER LANCIA AURELIA B50 CABRIOLET E B20 PRIMA SERIE

1950-1951, Lame paraurti complete, parabrezza, vetri fari anteriori con ghiera, fanalini posteriori e altri ricambi vari, visibile a Milano, Tratt. ris.

3397080407 oppure 02743466

PER LANCIA FULVIA

Boccole leva cambio al volante, 10 euro

3881936066

Vasto assortimento di ricambi, sia di carrozzeria che di meccanica. Ottimi prezzi, visibile a Rassina (AR), Tratt. ris.

3391700501

PER LANCIA FULVIA SPORT

1971, Due cofani motore: uno originale e uno in vetroresina di colore rosso, visibile a Verona, 250 euro

3478475214

PER LANCIA THEMA 2.0 16V

Marmitta terminale ricondizionata da fabbro professionista, visibile a Chiari, 300 euro

3384162825

PER MASERATI

Libretti Uso e Manutenzione Racing, Ghibli, Shamal, Karif, Biturbo, Spyder, Quattroporte, 222, 420, 422. Tratt. ris.

3283056562

PER MG A

Gallettoni per ruote a raggi nuovi, con relativa chiave, visibile a Torino, 150 euro

3487356515

PER PEUGEOT 205 RALLYE

Carburatori, interni e volante originale, 300 euro

3492998637

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

Ricambi vari per modelli dal 1965 al 1971: pinze e dischi freni, pompe iniezione, strumenti, interni e altro, visibile a Arezzo, Tratt. ris.

3476062642

PER PORSCHE 911 TURBO 3.0

1975, Quattro cerchi fucinati Fuchs originali, anteriori 7x15 e posteriori 8x15, introvabili e rarissimi, in buono stato d'uso. Da vedere personalmente, 2700 euro



0354943439 oppure 3482569911

PER PORSCHE CARRERA 2 E 4

Cambio, volano e altre parti meccaniche, Tratt. ris.

0143879078 o 3405887696

PER RANGE ROVER

Per prima serie, set griglie parasassi fari e ripiano portaoggetti lato passeggero, visibile a Piacenza, 300 euro

3356250545

PER TRIUMPH SPITFIRE 1500

1979, Bianco, Hardtop di colore bianco, visibile a Lucca, 500 euro

3332959966

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 MANU-
TENZIONE, 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
INGRESI, RESTAURO CON DOCUMENTAZIONE FOTO-
GRAFICA 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
PANNI 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

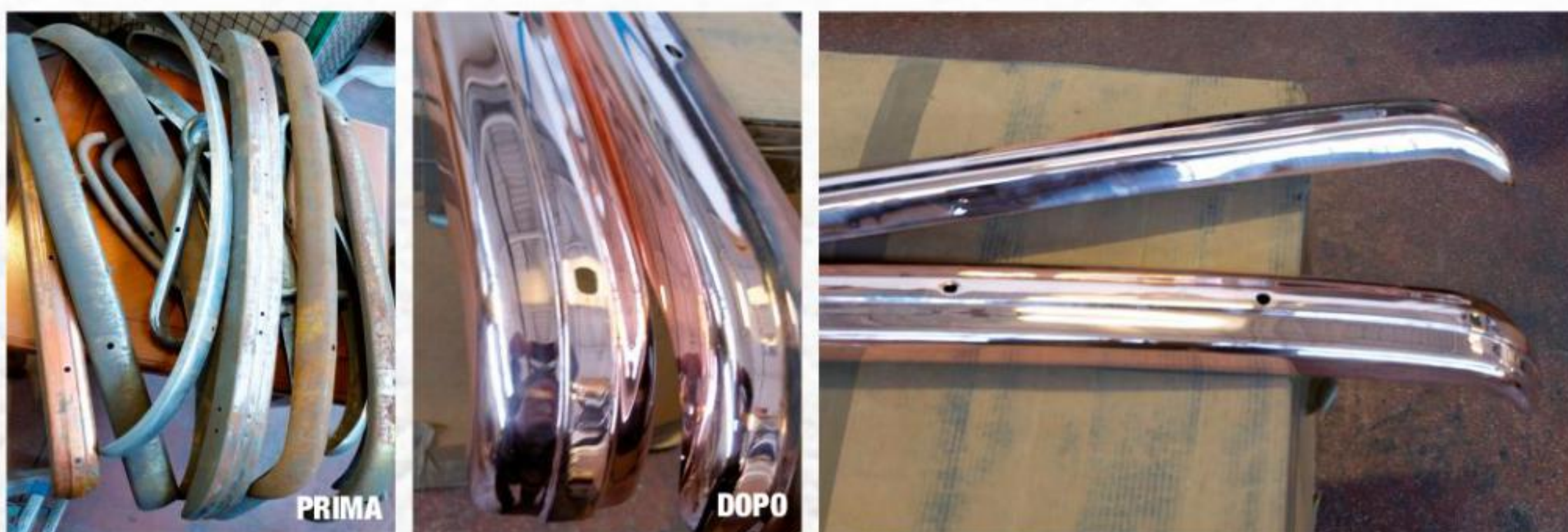
CROMATURE DEL PASSATO

RIPRISTINO VECCHIE CROMATURE BY CROMATURA METALFLASH

RIPORTIAMO LE TUE VECCHIE CROMATURE COME UNA VOLTA, SCROMATURA E SNICHELATURA Elettrolitica, DECAPPAGGIO, NICHELATURA OPACA, RAMATURA, NICHEL LUCIDO E CROMO, SABBIAIATURA, PULITURA E LUCIDATURA DI QUALSIASI METALLO. RIPARIAMO IL TUO VECCHIO SERBATOIO AMMACCATO.



La cromatura Metalflash si occupa da diverso tempo del ripristino delle vecchie cromature avvalendosi delle migliori tecniche. La preparazione dei pezzi avviene scromandoli in soluzione elettrolitica, successivamente vengono decappati in soluzione acida. Per eliminare ogni traccia di ruggine si passa quindi alla pulitura del pezzo. Quando il pezzo è pronto si procede alla fase di cromatura avendolo preventivamente ramato e rilucidato.



IL RISULTATO DELLA RAMATURA E SUCCESSIVA RILUCIDATURA DEL PEZZO PRIMA DELLA CROMATURA

PREVENTIVI ANCHE ONLINE • RITIRIAMO IN TUTTA ITALIA CON NOSTRO CORRIERE

CROMATURA METALFLASH

di Ennio Pesce e Gianni Meneghin

Via Enrico Barone 11 - 31030 Dosson di Casier (TV) - tel. 0422 633301 - 335 5317242 - 328 6744153

www.cromaturametalflash.com - pul.meneghin@gmail.com

**PER TRIUMPH SPITFIRE IV
E 1500**

Hardtop originale in metallo in buone condizioni, da sistemare ma completo., 250 euro

337297599

PER TRIUMPH TR4

1965, Motorino d'avviamento, due dinamo (una da revisionare), set dischi e pinze freni., visibile a Milano Nord, 200 euro

3283109800

PER TRIUMPH TR6

Per modello a carburatori, collettore di aspirazione come nuovo, adatto a Stromberg 175., visibile a Milano, 200 euro

3493686823

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
MAGGIOLINO**

Ricambi nuovi e usati originali Volkswagen., Tratt. ris.

3394914020

PORTAPACCHI

Anni 50, Per auto tipo Lancia Ardea o Fiat 1100 camioncino, dimensioni 88x88 cm., 40 euro

3336467893

RICAMBI VARI

Per Lancia Gamma Coupé, fanali, cerchi in lega 14", cruscotto, volante. Per Lancia Beta Coupé, fanali, paraurti. Per Alfa Romeo Giulia Sprint GT, mascherine cromate e coprimascherine in gomma. Per Mini, codolini, fanali. Per Fiat 1100, lunotto, carburatori., Tratt. ris.

3337561861

SPEEDLINE

SL201, Cinque cerchi in lega 5,50 J 14" per Peugeot 205, usati poco e gommati con Michelin MX 185/60., visibile a Oleggio (VA), 150 euro/cad

3282919206

WEBER

45DCOE, Coppia di carburatori bellissimi, di produzione italiana, per Alfa Romeo Giulia GTA o Aston Martin., visibile a Torino, 1500 euro

3383146038

COMPRO AUTO

ALFA ROMEO

GIULIA SPRINT SPECIALE, 1964, Compro vettura anche da restaurare, se completa., visibile a in Italia, Tratt. ris.

0033611507411

GIULIETTA O GIULIA, 1956-1973, Giulietta o Giulia Sprint o Spider oppure Giulia berlina 1600., Tratt. ris.

3387258514

MATTA, in buono stato. Pagamento in contanti., Tratt. ris.

0033611507411

MATTA, 1951-1954, Vettura in buono stato o restaurata., visibile a in Italia, prezzo da convenire

0033611507411

AUSTIN

BERLINE, Anni 50-60, In ottime condizioni, con documenti italiani, preferibilmente Asi., Tratt. ris.

3388932285

FERRARI

208 GTB TURBO, 1982-1988, Rosso, In ottime condizioni generali con chilometri tagliandati e dimostrabili., Tratt. ris.

3402598364

FIAT

124, 1972-1974, Auto in buono stato di motore e di carrozzeria, per uso giornaliero, con documenti., visibile a Nord Italia-Emilia-Toscana, 2500-3000 euro

3386822865

LANCIA

DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE, 1993-1994, Blu Lord o Rosso Monza, Cerco modello Evoluzione 2, catalizzata. Paolo., visibile a in Piemonte o Val d'Aosta, Tratt. ris.

3347804325

FULVIA BERLINA, 1972, Macchina in buono stato di motore e di carrozzeria con documenti italiani. Preferibilmente in Emilia o Toscana, 2500-3000 euro

3386822865

VARIE

Cerco auto d'epoca importante, in parziale permuta a mio favore con appartamento 170 mq nei pressi di Firenze., Tratt. ris.

3389540573

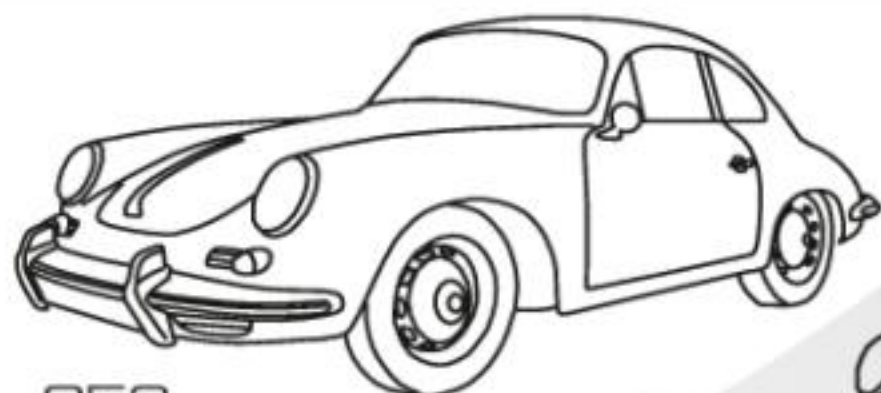
Replacement parts and accessories for Porsche®

By

DEI KÄFER SERVICE

www.deikafer-service.com

Tel. +39 0577 928356



356



356 B/C Rear Exhaust
92.311

356 B T6/C Fuel Tank
571100-8



571071-0

571071-1



356 A Floor Pans



911

911 Wheel Housing Skin
591043



591001
911 Front Fender



591100-0
911 Complete Chassis Floor



964



92.280S
964 Rear Sport Exhaust



92.200S
964 Sport Bypass Pipe

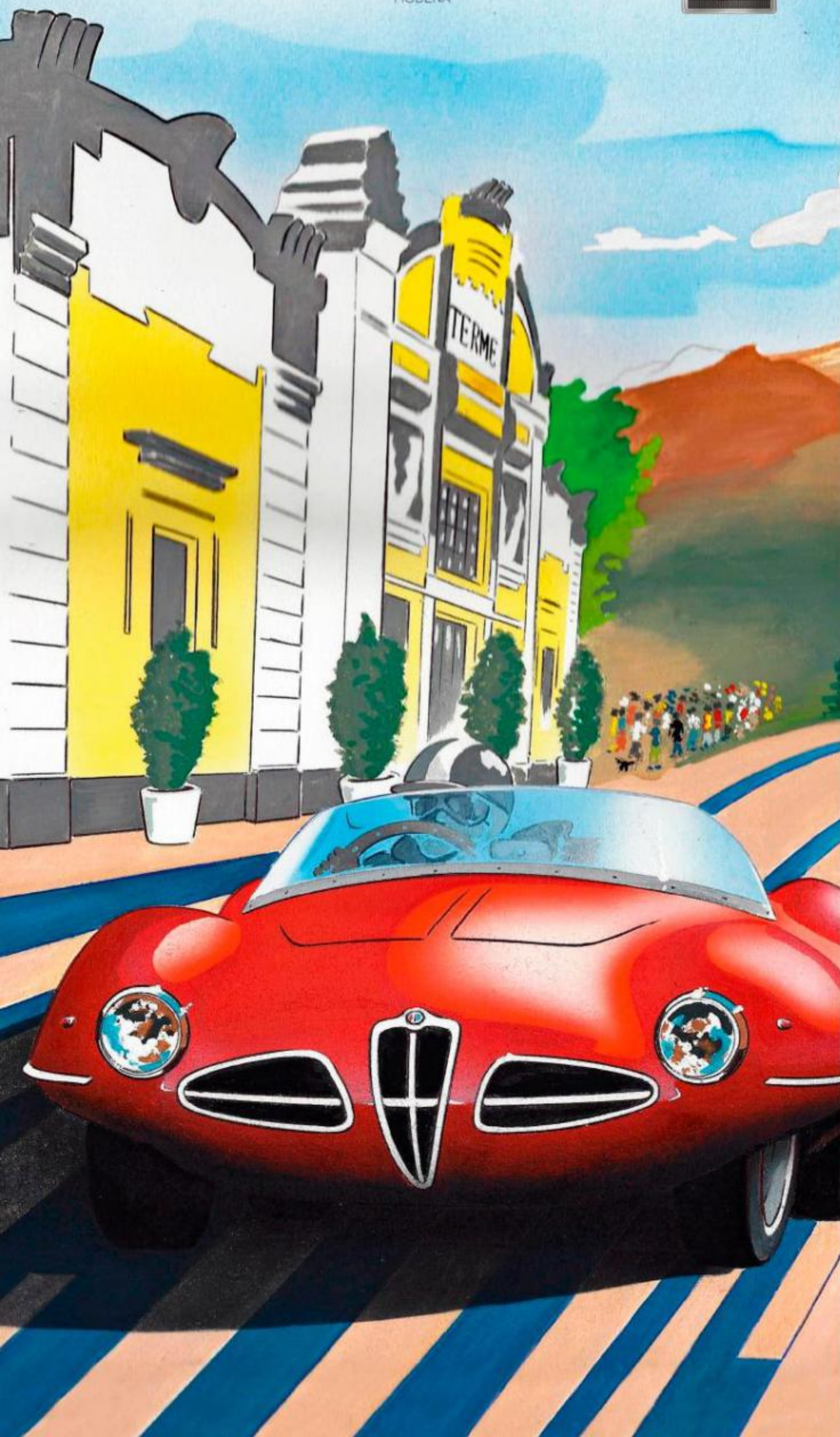
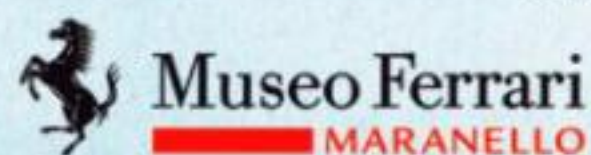
Dansk

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

17^{ÈME} CONCOURS D'ÉLÉGANCE TROFEO SALVAROLA TERME

19-20 MARZO 2016

In collaborazione con



17^{ÈME} CONCOURS D'ÉLÉGANCE
TROFEO SALVAROLA TERME

19-20 MARZO 2016

PROGRAMMA

Manifestazione per auto d'epoca di alta gamma immatricolate fino al 1975 aperta a tutti i Marchi con classi riservate allo *Special Guest Alfa Romeo*.

Sabato 19 Marzo

Tour della Terra delle Rosse in collaborazione con i Comuni di Sassuolo, Modena e Maranello, con visite al Museo Ferrari, al Museo Enzo Ferrari, al Museo della Salumeria Musa e alla Reggia Ducale Estense di Sassuolo, Museo Nazionale, splendido esempio di Barocco italiano, che raccoglie oltre 300 opere tra quadri e sculture, patrimonio dei Musei Estensi. Possibilità di utilizzo del Centro Benessere Balnea delle Terme della Salvarola. Aperitivo a buffet e Cena di gala a Salvarola Terme, con prodotti tipici modenesi.

Domenica 20 Marzo

Concours d'Élégance Trofeo Salvarola Terme nel parco termale.

Annullo filatelico speciale dedicato al Concorso e allo Special Guest. Pranzo a Salvarola Terme.

A seguire trasferimento nel centro di Modena per le *premiazioni delle varie Categorie, Premi Dedicati e proclamazione della Best of Show 2016*, nel rinnovato e splendido scenario di Piazza Roma, davanti al Palazzo Ducale.

Un premio sarà dedicato alla memoria del famoso *Designer Francesco Scaglione* nel centenario della nascita.

**ISCRIZIONI ENTRO IL
29 FEBBRAIO 2016**

Segreteria del Concours

www.trofeosalvarolaterme.it

trofeo@termesalvarola.it

ph 0536 87 17 88 fax 0536 87 21 60

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

CROMATURA BON RENATO

SnC



Trattamenti industriali e
artigianali:

- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
tel. 011/9087900 fax 011/9089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com

**PER CARBURATORI
AUTO
STORICHE**
CELL. 338-3146038

**CUSCINETTI
SPECIALI
E RARI**
dal 1910

051 6259282 - deghe@libero.it

VOLKSWAGEN

**MAGGIOLINO CABRIOLET
KARMANN**, 1961-63, Indifferente,
Modello 6 V anni 60 acquisto.
Email: acuandre@libero.it (Parma),
visibile a Parma, Prezzo coerente

3388641668

COMPRO MOTO

MOTO GUZZI

V50 II O V65, 1979-1985,
Rosso, Moto pronta all'uso,
in perfette condizioni e originale,
anche negli accessori.,
Prezzo adeguato

3331078983

COMPRO VARIE

LETTERATURA AUTO

Cerco foto d'epoca e riviste con
immagini dell'Alfa Romeo 1900
ai Saloni di Parigi, Torino e Ginevra
1951-1957. Preferisco contatto
via email all'indirizzo:
ar.01177@yahoo.co.uk.
(è più facile per me), Tratt. ris.

0044403785986

MODELLISMO

Modellini di auto in scala 1:43 e 1:18,
Trattativa riservata.

3348216800 o 3386698789

Trenini, macchinine, giochi in latta
Maerkin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi
Toys, Schuco ecc.,
Trattativa riservata

3466800367

PER FERRARI

Libretti Uso e Manutenzione,
cataloghi ricambi, brochure,
foto e vario materiale cartaceo.,
Trattativa riservata

3283056568

PER MERCEDES 280 SE

1981, Motore M110 e cambio
automatico in buono stato.
Trattativa riservata

3924777520

PER VOLKSWAGEN MAGGIOLINO GIUBILEO

Cerco 4 cerchi ruota in acciaio,
modello Giubileo.
Trattativa riservata

0376320310

www.bergamohistoricgranprix.com



**Bergamo Historic
Gran Prix**

CIRCUITO DELLE MURA

**DOMENICA 29
MAGGIO 2016**

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

**Sono ammesse all'esclusivo evento
vetture e moto da corsa costruite prima del 1975:**

**F1-F2-F3-FJ - ANTEGUERRA GP/SPORT
GTS/SPORT - MOTO GP**

iscriviti adesso...

Info: Simone Tacconi BHGP
tel. 0039 3470540627 - fax 0039 035220273
mail: info@bergamohistoricgranprix.com



In edicola

DUE RUOTE



Il mensile per i veri appassionati di moto



Nel numero di febbraio

COMPARATIVA

H-D FORTY-EIGHT e IRON 883

TEST

TRIUMPH STREET TWIN

PROVA

HUSQVARNA 701 ENDURO

ANNI 90

HONDA Z5 Cub

TURISMO

OREGON, la terra dei vulcani



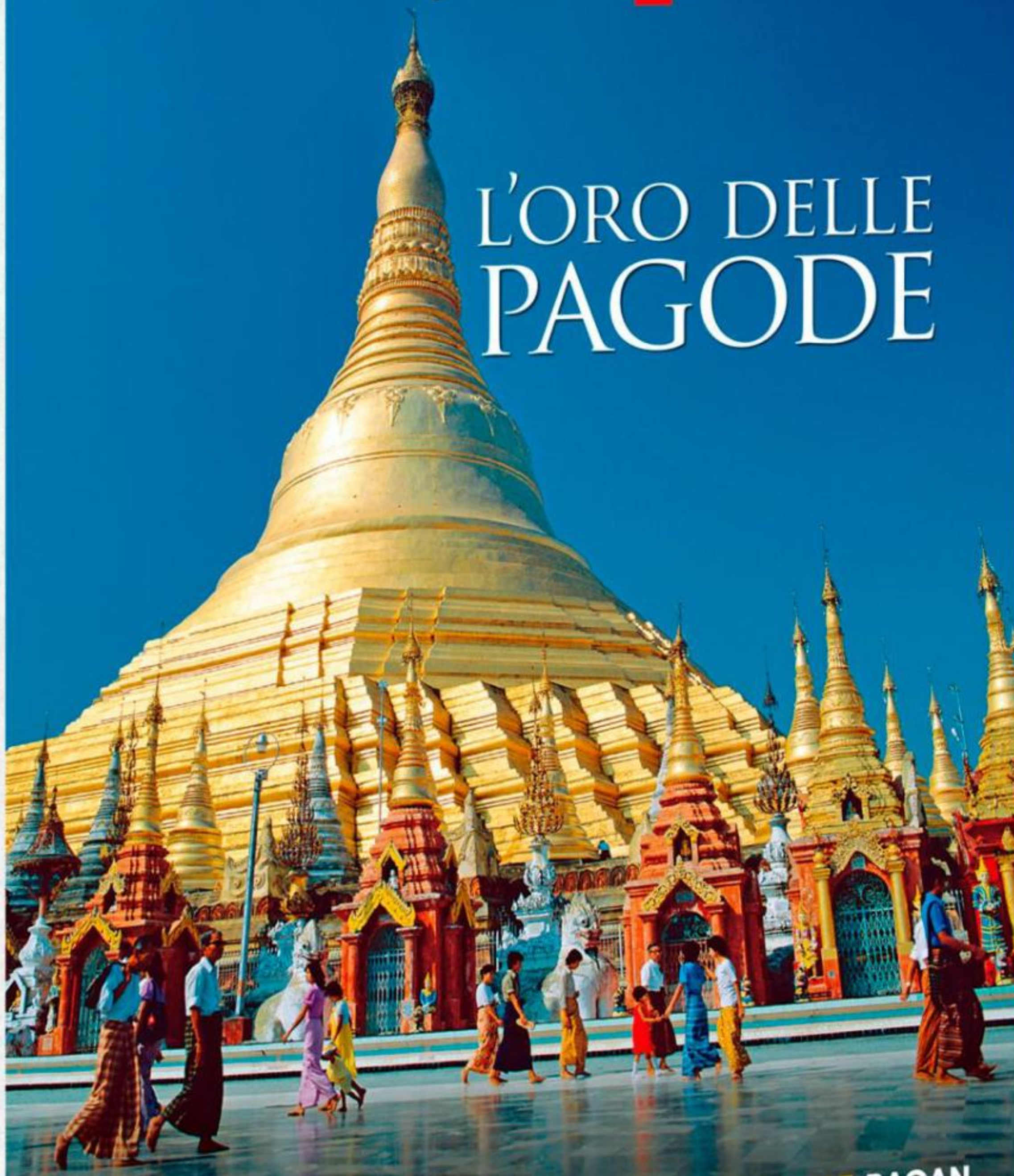
DUE RUOTE.IT

ANNO XXIX - Febbraio 2016 N.229 Euro 6,20 (solo Italia)

MERIDIANI

Birmania/Myanmar

L'ORO DELLE PAGODE



YANGON **DONNE GIRAFFA** **MANDALAY** **LAGO INLE** **BAGAN**
IRRAWADDY, IL FIUME MADRE **AUNG SAN SUU KYI** **ANTICHE FESTE**
RUBINI E PIETRE PREZIOSE **NAYPYDAW** **MARE DELLE ANDAMANE**

MERIDIANI
TI ASPETTA IN EDICOLA



Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da *

COMPILARE PER PRIVATI
RUOTECLASSICHE

* MODULO 2 Aggiunta a pagamento GRATUITO	☐ VENDO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
	☐ COMPRO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
	SUPPLEMENTI	☐ Aggiunta Modulo 2 + Euro 5,00	☐ Aggiunta Fondo colore + Euro 5,00	☐ Aggiunta Fotografia + Euro 10,00
		☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) Euro 50,00		
MARCA *		MODELLO *		
ANNO *		COLORE *		
VISIBILE A *		TELEFONO *		PREZZO *
DESCRIZIONE *				

COMPILARE PER COMMERCianti

A pagamento: Modulo 1 Euro 10,00

* MODULO 1 MODULO 2	☐ VENDO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
	☐ COMPRO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
	SUPPLEMENTI	☐ Aggiunta Modulo 2 + Euro 10,00	☐ Aggiunta Fondo colore + Euro 10,00	☐ Aggiunta Fotografia + Euro 20,00
		☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) Euro 100,00		
MARCA *		MODELLO *		
ANNO *		COLORE *		
VISIBILE A *		TELEFONO *		PREZZO *
DESCRIZIONE *				

- 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 (comprendenti 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 asserto in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.

Inserzionista

Città

Indirizzo

Telefono

MODALITÀ DI PAGAMENTO

 TOTALE IMPORTO INSERZIONE
EURO

☐ Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.P.A.
Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.P.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)

☐ Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito: ☐ American Express ☐ BankAmericard ☐ Visa - Carta Si ☐ Diners

Firma

N°

Scad.



Mazda MX-5 2.0

È sempre stata un classico, fin da quand'è nata nel 1989. Ma stavolta lo è un po' più del solito



Curva di potenza

Tra le peculiarità della versione più potente, quella col due litri, c'è anche il differenziale autobloccante: è quel che ci vuole per divertirsi su strade ricche di curve.

Quando te la racconta, e ne parla come si farebbe di una figlia, Nobuhiro Yamamoto ci tiene a spiegarti che, per questa quarta serie della MX-5, lui e il suo team si sono ispirati soprattutto alla prima generazione. E questo è già un ottimo motivo per considerare una instant classic la nuova Miata (il suo nome negli States, ormai comunemente usato anche da noi). Non che si sia mai discostata molto dall'impostazione originaria, per la verità, ma stavolta l'idea tanto british della spiderina semplice e

tutta da guidare è più viva che mai. E il suo tradizionalismo vagamente anticonformista si ritrova nel cofano, perché in tempi di tre cilindri, downsizing e turbo per tutti, la MX-5 va dritta per la sua strada, con un paio di quattro cilindri aspirati capaci di girare alti come piace a ogni appassionato che si rispetti. I 131 cavalli del 1500 non vanno sottovalutati, ma nell'ottica collezionistica è meglio pensare direttamente ai 160 della due litri (29.950 euro il prezzo): sono vispi, divertenti, e per tirarli in ballo

basta un attimo, grazie anche alla leggerezza del corpo vettura. Non c'è neppure da premere l'ormai onnipresente tasto Sport, perché sulla MX-5, semplicemente, non c'è: la spider giapponese ha un solo, unico carattere. Ed è splendido, fidatevi. Esistono macchine più veloci, anche di molto, ma poche altre sono altrettanto coinvolgenti e capaci di trasformare ogni curva in una piccola opera d'arte da rifinire con lo sterzo e l'acceleratore. Come ai vecchi tempi, appunto.

Alessio Viola



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale 4 cilindri in linea Cilindrata 1998 cm ³ Potenza 160 CV a 6000 giri/min Coppia 200 Nm a 4600 giri/min.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 6 marce.
Dimensioni e peso	Lunghezza 3915 mm – Larghezza 1735 mm Altezza 1230 mm Peso in ordine di marcia 1090 kg.
Prestazioni	Velocità 214 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 7,3 secondi Consumo medio 6,6 l/100 km.

APPUNTAMENTO CON LA STORIA



1923 | Ferdinando Minoia
guida una Bugatti Type 35C
alla Targa Florio.

100TH TARGA FLORIO[®] CLASSIC HISTORIC SPEED HISTORIC RALLY

È la gara automobilistica più antica del mondo. È un mito assoluto.
Quest'anno la Targa Florio festeggia la sua centesima edizione. Sarà un appuntamento memorabile.
Un evento dedicato all'amore per i motori, con gare appassionanti che attraverseranno i luoghi storici
della Targa Florio. Nello scenario di una terra meravigliosa, la Sicilia.

Sarà un appuntamento con la storia. Unico.



Automobile Club d'Italia



SICILIA
5-8 MAGGIO 2016

www.targa-florio.it



OFFICIAL SPONSOR

MA★FRA[®]

i cosmetici per la vostra auto

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

www.auto-spa.it

LEGGENDA MODERNA

Un evento HAPPY FEW RACING™



Gli organizzatori del Raduno Padre-Figlio™ (100% Ferrari in Toscana) presentano la seconda edizione della 1000kmGT™. Al programma: la famosa Route Napoléon, il Colle del Turini, il Colle di Tenda, un passaggio nel cuore del Mercantour, in quattro giorni ed una tappa di notte. Il tutto, con partenza ogni giorno da Monte-Carlo, sarà punteggiato da pause golose e da prove di regolarità, organizzato in un'atmosfera veramente umana e con la cura del dettaglio che rende gli eventi organizzati da HappyFewRacing™ così particolari. **Scrivete la leggenda prendendo la partenza di questa favolosa avventura!**
+INFO → www.1000kmGT.com

MONTE-CARLO . 23-26 GIUGNO 2016

SOLO
50 EQUIPAGGI

**ISCRIZIONI
APERTE**