ED EditorialeDomus

PERIODICO MENSILE N° 327 **MARZO 2016** (ITALY ONLY)

RUOTECLASSICHE

MOTOCLASSICHE 70 ANNI DELLA PIAGGIO VESPA • **GRANDI EVENTI** RETROMOBILE E AUTOMOTORETRÒ

ruoteclassiche.it



BMW
100 ANNI

LA STORIA IN PILLOLE
LE SPIDER ICONA
I MITI ANNI 70
E LE "M" IMPERDIBILI

LE AUTO DEL MESE
RENAULT FUEGO GTX
FIAT 2300 SPECIALE

RAID
30.000 KM IN FIAT 500
DA TORINO A TOKYO
CON UNA "F" DEL 1965
TRA AVVENTURA E CHARITY



PROTAGONISTE
ALFA ROMEO SPIDER
TUTTO QUELLO CHE NON
RICORDAVATE DELLA
NASCITA DELLA "DUETTO"



Ad-One.it



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

Le vetture più belle del passato, le nuovissime anteprime di domani,
in un grande show dedicato al mondo dell'Automobile.

GRANDI **CASE AUTOMOBILISTICHE**
TRA MODELLI STORICI E ANTEPRIME







UN PADIGLIONE
DEDICATO AI **RICAMBI**



GARE SUL **CLASSIC CIRCUIT**,
ADRENALINA CON I **TEST DRIVE**

GRANDI CLASSICI
DA SCOPRIRE ED ACQUISTARE

50.000 M² DI AUTO, GARE, EVENTI SPECIALI

Fiera Milano Rho – 18/19/20 Marzo

www.milanoautoclassica.com

follow us on:

Con il patrocinio di:

Regione Lombardia | Città metropolitana di Milano | ASI | Federazione Motociclistica Italiana | EMAC | RUOTECLASSICHE

Partner:

GIORGIO NADA EDITORE | INFOMOTORI.com | AUTOMOTO TV sky 148 | Milano Autoclassica

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



1966, una grande annata!



Non so cosa darei per trovare una macchina del tempo da qualche parte. Chissà mai che la scoperta delle onde gravitazionali, che condizionano l'andamento spazio-tempo, lo renda possibile un giorno. Mi piacerebbe visitare quel Salone di Ginevra del 1966. Certo, immagino che molti di voi ne abbiano un ricordo preciso, lucido, vivido. Ma io, che nascevo nel 1971, posso solo rifarmi sfogliando Auto Italiana e lo speciale di 28 pagine di Quattroruote (che all'epoca festeggiava i suoi primi dieci anni di vita!).

Perché proprio il 1966? Beh, perché è stato un anno magico per l'automobile. Soprattutto per quella italiana: pensate, Alfa Romeo 1600 Spider "Osso di Seppia", Ferrari 330 GTC, Lamborghini Miura. Tutte e tre sono state presentate in quella rassegna. A novembre, a Torino, è stata poi la volta della Fiat 124 Sport Spider. Ecco, ce n'è già da far tremare i polsi. All'epoca l'automobile era al centro del mondo e dell'economia; era riconosciuta universalmente come il mezzo per sentirsi padroni della propria vita ed essere liberi di fare ciò che ci pareva quando ci pareva. Era un punto di orgoglio, uno status symbol da esibire davanti al ristorante la domenica o passando in piazza. Posso solo immaginarlo quel Salone di Ginevra: un salotto buono, ricco di presenze illustri, da Battista Farina all'epoca 73enne, lì di persona per l'ultima volta (morirà il 3 aprile di quell'anno); a Nuccio Bertone (52enne); al giovanissimo Giorgetto Giugiaro, 28enne, che in quei tempi aveva appena lasciato proprio la Bertone per passare alla Ghia. La Fiat, di lì a poco, avrebbe passato lo scettro di comando e il neo-presidente Gianni Agnelli, 45enne, era l'incarnazione di questo mondo dorato di cinquant'anni fa.

Ancora oggi il Salone di Ginevra è il melting pot del mondo dell'auto che conta. Ma è l'auto a essere cambiata. Oggi si parla di guida autonoma e di sostenibilità, con fini più che nobili: azzerare incidenti e inquinamento. Chapeau! A noi piace però pensare ancora a quel mondo dorato in cui la tecnologia serviva a limare peso e a guadagnare cavalli, in cui gli stilisti davano il meglio piegando ad arte lamiere per disegnare capolavori. Per tornare a respirare quei giorni, venite a trovarci al nostro stand di Milano AutoClassica (dal 18 al 20 marzo), esporremo anche quest'anno le storiche più votate sulla nostra fan page per l'iniziativa *#RuoteclassicheAnniversary*.

David Giudici
@davgiud

facebook.com/RuoteclassicheIT
instagram.com/ruoteclassiche/
twitter.com/ruoteclassiche/

DA NON PERDERE

40 ANNIVERSARI
CENT'ANNI BMW
Per il secolo di vita della BMW Ruoteclassiche ha portato in pista a Vairano (PV) nove tra i modelli più significativi della storia del marchio. E ha dedicato lo spazio "Regina del passato" alla 328 Roadster.

84 MOTOCLASSICHE
COSÌ È DIVENTATA UN FENOMENO
Settant'anni di un'icona del made in Italy capace di stregare generazioni di giovani in tutto il mondo. E pensare che neppure in Piaggio avevano previsto un exploit simile.

98 RETROMOBILE
C'EST SUPER!
Apre ormai da 41 anni la stagione dei grandi saloni internazionali e richiama a Porte de Versailles frotte di appassionati e collezionisti da ogni parte d'Europa. Con una formula che ha fatto scuola anche in Italia.

IL MONDO DI RUOTECLASSICHE

ORA IN EDICOLA **ZAGATO**, AD APRILE **GHIA E VIGNALE**



CON LA RIVISTA QUESTO MESE
Il secondo volume de "I capolavori dello stile" sarà appannaggio della carrozzeria Zagato. Lo troverete in edicola questo mese, al prezzo complessivo di 9,90 euro (solo rivista, 5,50 euro).



AD APRILE UNA "DOPPIETTA"
La terza e ultima uscita de "I capolavori dello stile" è prevista per i primi del mese prossimo con l'unica "doppietta" della serie: in tutto 114 pagine, suddivise tra Ghia e Vignale.



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.

SOMMARIO

AUTOMOBILI

REGINE DEL PASSATO

40 BMW 328 Roadster 1936-1940

TEST A TEST

46 BMW 507 1958 - Z8 2002
50 BMW 3.0 CSL 1972 - 2002 Turbo 1974
54 BMW M635 CSI - M3 E30 - M5 E34 Z3 M Roadster

PROTAGONISTE

64 Alfa Romeo 1600 Spider 1966

IMPRESSIONI

72 Renault Fuego GTX 2 Litres 1980
78 Fiat 2300 Speciale 1962

CLASSICHE DOMANI

178 Audi R8 5.2 FSI S tronic Plus

TUTTOCLASSICO

MOTOCLASSICHE

84 70 anni della Piaggio Vespa

CONSIGLI PRATICI

88 Alberi a camme

FAI DA TE

90 Serrature

STORIA E COSTUME

LE CASE PER VOI

92 Ferrari Classiche

GRANDI EVENTI

98 Retromobile
106 Automotoretrò

RAID

114 Da Torino a Tokyo in Fiat 500

GARECLASSICHE

120 19° Rallye Monte-Carlo Historique









MERCATO

VENDITE ALL'ASTA

126 Retromobile e gli incanti in Arizona

IL POLSO DEL MERCATO

132 in Germania valgono di più

QUOTAZIONI

134 Dieci gradi di valore

157 I prezzi dei veicoli industriali e commerciali

158 I prezzi delle auto americane

VENDO&COMPRO

160 Un ponte fra la domanda e l'offerta



RUBRICHE

3 Editoriale 1966, una grande annata!

6 Flashback Tutta colpa di un biscotto

8 Fatti e persone
Milano AutoClassica e #RuoteclassicheAnniversary, Vernasca Silver Flag, Citroën Italia al Portello, Motoring Art, Libri, Ruotine classiche, Automobilia

34 Posta

36 Photobox

124 Ci vediamo al club



Periodico mensile
Marzo 2016

DIRETTORE RESPONSABILE
David Giudici

ART DIRECTOR
Stefano Tosi

REDAZIONE
Fulvio Zucco *(caporedattore)*
Gaetano Derosa *(vice 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, Alessandro Barteletti, Massimo Condolo, Marco Di Pietro, Roberto Donati, Giuseppe Frustaci, Paolo Mazzetti, Gilberto Milano, Marcello Minerbi, Luca Pezzoni, Alessandro Rigatto, Maurizio Schifano, Alessio Viola, Marco Visani

FOTOGRAFIE
Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Barteletti, Alessandro Bianchi, Massimiliano Bianchi, Andrea Bonventre, Paolo Carlini, Centro Documentazione Alfa Romeo, Massimo Condolo, Gaetano Derosa, Maurizio Schifano, Massimiliano Serra, Marco Zamponi
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 scrivendo a: responsabiledati@edidomus.it.

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

PRESIDENTE
Giovanna Mazzocchi Bordone

AMMINISTRATORE DELEGATO
Sofia Bordone

BRAND MANAGER
Anna Amodeo

MARKETING MANAGER
Giorgiana Scianca

INTERNATIONAL DIRECTOR
Sofia Bordone

LICENSING & SYNDICATION
Carmen Figini,
figini@edidomus.it
tel. +39 02 82472487

UFFICIO STAMPA
Elisabetta Prosdocimi
ufficiostampa@edidomus.it
tel. +39 338 3548515

Via Gianni Mazzocchi 1/3
20089 Rozzano (Milano).
Telefono 02 824721
Fax 02 57500416
redazione@ruoteclassiche.it
www.edidomus.it

Editoriale Domus pubblica anche: *Autopro, Domus, Due Ruote, Meridiani, Meridiani Montagne, Quattroruote, Top Gear, Tuttotrasporti, X Off Road.*

DIREZIONE PUBBLICITÀ
Massimo Bergia Zina

RESPONSABILE DI TESTATA
Marco Niero

Segreteria Pubblicità
pubblicita@edidomus.it
tel. 02 82472253, fax 02 82472385

AGENTI PER L'ITALIA
Piemonte-Valle D'Aosta: DueA Communication Sas, via S. Francesco d'Assisi, 22 - 10121 Torino, tel. 011 3997851, fax 011 3997714.
Liguria: Comunicaredi Alessandro Monti, Via M.Polo, 10/6 - 16136 Genova, monticomunicare@libero.it, tel 010 218783.
Veneto, Friuli V. G. e Trentino Alto Adige: Studio 71 sas di Zapparoli Andrea & C., via G. Dalla Bona, 4a 37138 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004
Emilia Romagna: Massimo Verni Pubblicità, via San Pier Tommaso, 18/3 (int. 4) 40139 Bologna, tel. 051 544145 fax 0517456932.
Toscana, Marche e Umbria: LP Communication, via San Marcellino 13, 50126 Firenze, tel. 055 6800508 fax 055 6814225.
Lazio e Campania: Interspazi, via Lorenzo Valla, 38/A 00152 Roma, tel. 06 5806368-5819853, fax 06 5899492.
Sardegna: Giampiero Apeddu, via S'Arrulloni, 28 09126 Cagliari, tel. 070 43491.
Per le restanti regioni contattare: tel. 02 82472253
AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:
Link Media s.r.l. Tel. 02 34934464 e-mail: valeria@link-media.com - linkmedia@link-media.com.

ABBONAMENTI ITALIA
Numero verde 800-001199
(da lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, sabato dalle 9 alle 17.30)
fax 02 57316421 - E-mail: uf.abbonamenti@edidomus.it
Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90 contributo spese spedizione).
Modalità di pagamento:
Carta di credito (American Express, CartaSì, Diners, Visa)
Assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA
Versamento sul c/c postale n. 55953202 intestato a Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti, via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI).

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY
tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472383
subscriptions@edidomus.it
Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,00
Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00; 2) Africa/North & South America/Asia € 135,00; 3) Oceania € 157,00.
Payment method
By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
Nank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT26I 03069 33034 100000002749, Swift Code BCITITMM.

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

Un numero: € 5,50. - Fascicoli arretrati: € 7,90.
Modalità di pagamento:
Contrassegno (contributo spese di spedizione € 1,95)
Carta di credito (American Express, CartaSì, Diners, Visa)
Versamento sul c/c postale n. 668202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3 20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri di RUOTECLASSICHE desiderati.
Si prega di accertarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

FOREIGN SALES DEPT.
sales@edidomus.it
tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472590

Back issues: € 7,90 (postal changes not included).
Payment method:
By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
Bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT26I 03069 33034 100000002749, Swift Code BCITITMM.

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

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

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

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

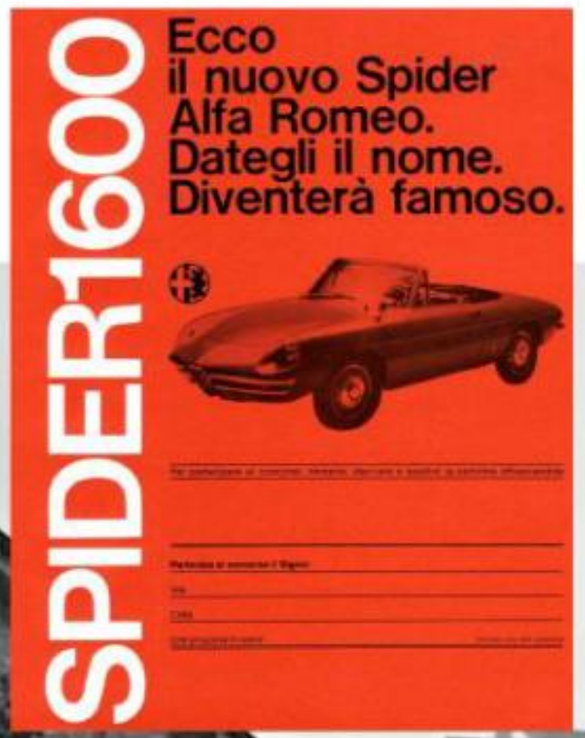
Stampa: Rotolito Lombarda S.p.A.
Via Sondrio, 3 - 20096 Seggiano di Pioltello (MI)

Copyright 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.

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

FLASHBACK ALFA ROMEO 1600 SPIDER



Diventerà famoso
Portello, 17 giugno 1966: il bresciano Guidobaldo Trionfi (a sinistra) riceve dalle mani di Giuseppe Luraghi, presidente dell'Alfa Romeo, le chiavi di una luccicante Spider 1600 (accanto a lui, Raffaello Di Nola, amministratore delegato). Qui sopra la scheda per il voto, comparsa anche su Quattroruote.

Tutta colpa di un biscotto

Il nome "Duetto" fu scelto con un concorso internazionale, a cui parteciparono in 140 mila. Ma si scontrò subito con quello di una merendina della Pavesi e dovette essere "ritirato"



Avrebbe dovuto mettere tutti d'accordo. E invece...

Esattamente cinquant'anni fa, per scegliere il nome dell'Alfa Romeo Spider 1600 che aveva appena fatto il suo esordio ufficiale al Salone di Ginevra, venne addirittura indetto un concorso internazionale. Il successo dell'iniziativa fu enorme; allo scadere dei termini, il 10 maggio 1966, arrivarono ben 140.501 schede, 15.000 delle quali provenienti dall'estero. Tra i partecipanti, persino un esponente di sangue blu, il principe Bernardo d'Olanda, collezionista e grande appassionato di auto sportive.

Del resto, il premio in palio per chi avesse avuto il guizzo migliore - una splendida 1600 Spider bianca - autorizzava a fare anche qualche pazzia; ci fu persino un concorrente torinese che compilò e spedì 200 schede sborsando in francobolli la bellezza di 6 mila lire di allora!

Con 3500 preferenze, il nome più gettonato risultò "Pinin" o "Pininfarina", in omaggio al grande carrozziere Battista Farina, scomparso proprio in quelle settimane, il 3 aprile del 1966. Il nome, però, non ottenne il placet dell'Alfa Romeo, per cui si dovette procedere a scegliere quello immediatamente successivo come gradimento: "Duetto".

Dal momento, però, che furono in tanti a proporlo, il vincitore del concorso fu estratto a sorte alla presenza di un notaio e il 17 giugno ufficializzato, insieme con la denominazione che avrebbe accompagnato la vettura nella sua vita commerciale. A spuntarla fu un concorrente bresciano, dal nome che era tutto un programma: Guidobaldo Trionfi.

Finale in gloria? Assolutamente no, perché quasi subito la Pavesi (sì, quella dei primi Autogrill in autostrada) fece garbatamente notare ai vertici dell'Alfa che il nome "Duetto" già contrassegnava una loro merendina a base di biscotto ripieno alla crema. Morale, non si poteva usare. La denominazione però aveva colpito al cuore gli alfisti e, sebbene in "clandestinità", rimase a imperitura memoria.

Per la cronaca, non ebbe altrettanta fortuna il biscotto Pavesi, di cui si persero molto presto le tracce, anche se il nome "Duetto" continuò a esercitare grande appeal sull'industria dolciaria, al punto di comparire su un gelato della Sammontana, un paio di altre confezioni di biscotti e persino su una tavoletta di cioccolato della Lindt. Noblesse oblige.

Dario Tonani

a cura di **Dario Tonani**

DA 18 AL 20 MARZO A RHO FIERA

Milano AutoClassica al via

Rassegne tematiche, cultura, adrenalina, mercato: una formula che piace





Tutto pronto per la 5ª edizione di Milano AutoClassica, in programma a Fiera Milano Rho dal 18 al 20 marzo. Forte della sensibile crescita di pubblico e operatori professionali del 2014 e 2015, la kermesse di quest'anno sciorina numeri da grande Salone internazionale, che hanno portato gli organizzatori ad ampliare a 50.000 metri quadri la superficie espositiva (ammettendo per la prima volta anche le moto): oltre 1500 le auto in esposizione, più di 350 gli espositori attesi (con un padiglione interamente dedicato ai ricambisti) e una dozzina i brand automobilistici che hanno annunciato la propria presenza (Abarth, Alfa Romeo, Aston Martin, Bentley, Infiniti, Jaguar, Lamborghini, Maserati, McLaren, Mercedes-

#RUOTECLASSICHEANNIVERSARY

Torna dopo il successo dello scorso anno la nostra iniziativa #RuoteclassicheAnniversary, rivolta a dare voce agli appassionati che frequentano la nostra pagina Facebook. Nelle scorse settimane abbiamo proposto cinque gallery fotografiche con i modelli presentati negli anni col "6", dal 1956 al 1996, chiedendo ai lettori di votare con un "mi piace" le vetture che ricordano con più affetto e nostalgia. Inutile dire che la partecipazione - davvero entusiastica - ha decretato com'era stato per il 2015 la nettissima affermazione delle auto made in Italy: ben 13 sui 15 posti disponibili nella rassegna che organizzeremo nel nostro stand, durante l'ormai prossima Milano AutoClassica. Da registrare, a livello di curiosità, la presenza tra le quindici "regine" di ben quattro Ferrari, tre Alfa e tre Lancia. La più votata in assoluto? La Lancia Delta HF 4WD del 1986 (226 "Like").



1956



1 - Fiat 600 Multipla



2 - Lancia Appia 2ª serie



3 - Ferrari 500 TRC



Asfalto ruggente
Tra gli appuntamenti che animeranno il fitto programma della Classic Circuit Arena, nell'area esterna del Salone, ci sarà quest'anno la prima edizione dell'Historic Speed Milano AutoClassica: gara di velocità riservata alle GT e alle Turismo. Info: *www.milanoautoclassica.com*

Benz e Porsche). E mentre s'infittisce il programma delle gare e delle esibizioni sulla Classic Circuit Arena (tracciato d'asfalto di 1,4 km appositamente allestito anche per le gare di velocità), si profila quest'anno un'attenzione particolare verso le auto più esclusive, con la vetrina delle "Queens Car", riservata ai modelli "mai visti" che accoglieranno il pubblico all'ingresso del Salone e il concorso d'eleganza che premierà oltre alla "Best of Show" anche il miglior connubio stile-prestazioni e il restauro più emozionale. L'Asi, che per la prima volta a Milano AutoClassica assegnerà le sue Manovelle ad Honorem e d'Oro, in fiera porterà una rassegna di spettacolari prototipi dell'ex Collezione Bertone. Ricchissimo poi il programma delle anteprime internazionali, degli incontri e degli approfondimenti culturali, molti dei quali prendono spunto da una serie di anniversari tondi: dai cent'anni della BMW agli 80 della Topolino, dai 70 della Vespa al mezzo secolo dell'Alfa Romeo Duetto, senza dimenticare la centesima edizione della corsa più antica del mondo, la Targa Florio (5-8 maggio). Tra gli ospiti che si potranno incrociare alle numerose conferenze, Gian Carlo Minardi, che parlerà della sua esperienza in F.1 e dei 35 anni nel motorsport, e Leonardo Fioravanti, storica firma della Pininfarina. Sabato 19 marzo, alle ore 17, si svolgerà l'asta Classic Cars & Automobilia, organizzata dalla Galleria Pananti in collaborazione con Banca Leonardo.



1966



1 - Lamborghini Miura



2 - Alfa Romeo Spider 1600



3 - Alfa Romeo GT 1300 Junior

1976



1 - Alfa Romeo Alfasud Sprint



2 - Fiat 131 Rally Abarth



3 - Ferrari 512 BB

1986



1 - Lancia Delta HF 4WD

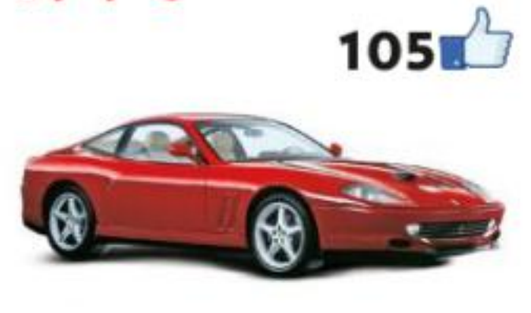


2 - Lancia Thema 8.32



3 - BMW Z1

1996



1 - Ferrari 550 Maranello



2 - Dodge Viper GTS



3 - Ferrari 456 GTA



SCUDERIA DEL PORTELLO

Premi ai piloti e "buon viaggio" alla Giulia

Com'è tradizione dal 1993, la Scuderia del Portello ha voluto premiare, il 6 febbraio, i piloti che si sono distinti su vetture Alfa Romeo nell'attività agonistica della stagione 2015. I riconoscimenti, assegnati nella splendida cornice del rinnovato Museo Storico Alfa Romeo di Arese davanti a oltre 300 persone, hanno avuto però quest'anno un leitmotiv particolare: la presentazione ufficiale del raid automobilistico Pechino-Parigi, in programma dal 12 giugno al 17 luglio e che vedrà la partecipazione di due Giulia della scuderia, affidate agli equipaggi Marco Cajani-Alessandro Morteo e Roberto Chiodi-Maria Rita Degli Esposti (con la scritta "Giulia dei Miracoli" su entrambe le vetture, mentre una di loro porterà le effigi di Ruoteclassiche, per cui ne seguiremo l'avventura nella cronaca-live dei protagonisti). Oltre ai "campioni Alfa Romeo", il presidente Marco Cajani, assieme al presidente onorario Arturo Merzario, al presidente di Regione Lombardia Roberto Maroni e al vicepresidente di AC Milano Geronimo La Russa, hanno premiato i soci della scuderia, i partner istituzionali e gli enti che hanno patrocinato l'evento (Coni, AC Milano, Aci Sport, Comune di Milano, Comune di Seregno, Associazione Rotary Nazionale e Bosch, sponsor della scuderia). Riconoscimenti sono andati anche a Roberto Maroni, al responsabile di Alfa Romeo Emea Fabrizio Curci, al vicesindaco del Comune di Seregno Giacinto Mariani, a Geronimo La Russa, ad alcuni ex piloti Autodelta, tra cui Gian Luigi Picchi, ai preparatori storici Alberto Spotti e Samuele Baggioli e al campionissimo Arturo Merzario. Nell'occasione, lungo la nuova pista della struttura museale si è tenuto un raduno internazionale con 30 Alfa Romeo Giulia storiche e del nuovo modello, fatte convergere su Arese dal Registro Italiano Giulia. La Giulia sarà anche protagonista, il 4 marzo, di un incontro aperto al pubblico a Palazzo Lombardia (Milano), dove alla presenza di illustri ospiti sarà ripercorsa l'avventura commerciale e sportiva del modello e verranno esposti alcuni esemplari illustri: le vetture che hanno partecipato a due edizioni della London-Sydney Marathon; quella in versione Familiare che ha disputato un Raid della Fratellanza e della Pace, quella che ha partecipato a un raid dell'India, una Giulia Ti Super da competizione e naturalmente le due auto in procinto di partire per la Pechino-Parigi 2016.



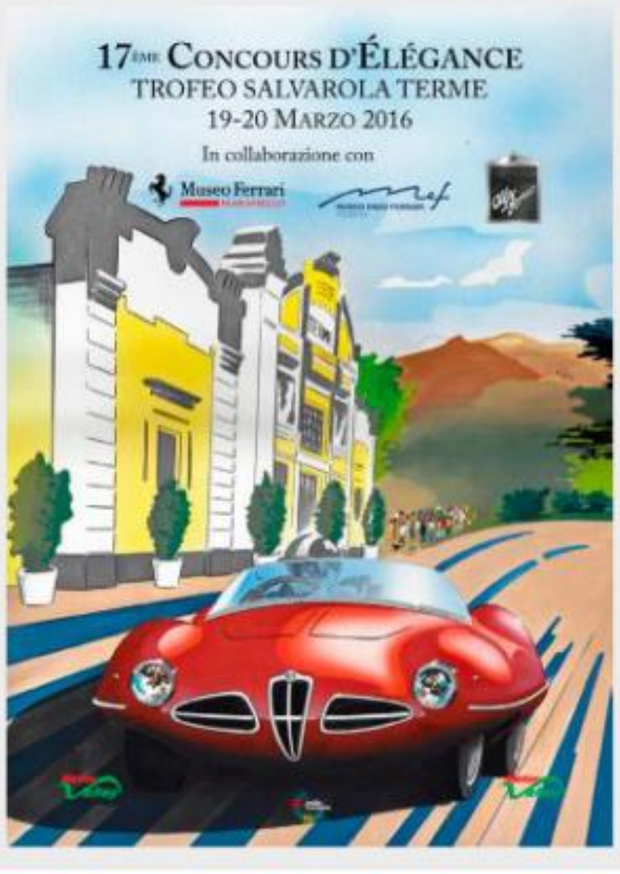
Saluto della Regione Il presidente della Regione Lombardia, Roberto Maroni (al centro), con Fabrizio Sala, vicepresidente della Giunta regionale (a sinistra) e Marco Cajani, presidente della Scuderia del Portello. Sopra, la Giulia pronta per la prossima Pechino-Parigi.



CONCORSI D'ELEGANZA

WEKEEND DA REGINE A SALVAROLA TERME

Si rinnova anche quest'anno, alle soglie della primavera, il classico appuntamento con lo stile e le belle auto del Concours d'Élégance Trofeo Salvarola Terme, in calendario nel weekend del 19-20 marzo. Ammesse solo vetture d'alta gamma, di qualsiasi marchio, prodotte prima del 1975, ma ci saranno classi speciali riservate alla Special Guest Alfa Romeo. Il programma si aprirà di sabato con visite al Museo Ferrari di Maranello, al museo della Salumeria Musa del Salumificio Villani e al nuovo allestimento del Museo Casa Enzo Ferrari di Modena. Le auto partecipanti saranno presentate al pubblico durante la mostra statica nel cuore di Sassuolo, mentre gli equipaggi saranno guidati in un tour alla Reggia Ducale Estense, al museo nazionale che ospita la mostra "Sotto una nuova luce" (con oltre 300 quadri e sculture, patrimonio dei Musei Estensi), e a Peschiera. Domenica si entrerà nel clou dell'evento, con una nuova esposizione statica e il "red carpet" di fronte al comitato d'onore e alla giuria. La premiazione delle varie categorie, nonché la proclamazione della "Best of Show", si terranno a Modena, nel rinnovato, suggestivo scenario di piazza Roma, davanti al Palazzo Ducale. Un premio sarà dedicato alla memoria del celebre designer Francesco Scaglione, nel centenario della sua nascita. Per informazioni: *www.trofeosalvarolaterme.it*





I sogni diventano leggende.
E le leggende diventano classici.

La nuova SL. www.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz
The best or nothing.

DAL 16 AL 19 GIUGNO

"Silver Flag" in rosso Alfa







La ventunesima edizione della Vernasca Silver Flag si tinge di rosso: quello, intenso, dell'Alfa Romeo. Nelle giornate dal 17 al 19 giugno sarà infatti la Casa del Biscione la protagonista sui tornanti del percorso in salita che da Castell'Arquato, in provincia di Piacenza, porta fino a Vernasca. Ampio spazio non solo alle vetture ma anche ai piloti che hanno reso grande il marchio milanese in tutto il mondo: saranno presenti, tra gli altri, Arturo Merzario, Andrea De Adamich, Bruno Giacomelli e Beppe Gabbiani. Ma la vera novità di quest'anno è che gli organizzatori del Cpae di Fiorenzuola d'Arda (PC) hanno deciso di rendere ancora più interessante l'evento aggiungendo un quarto giorno di passione alla Vernasca Silver Flag. Per la prima volta la manifestazione andrà in trasferta: giovedì 16 giugno verrà organizzato un track day sulla pista di Varano de' Melegari (Parma), a circa un'ora di strada da Castell'Arquato. Sarà così possibile scaldare i motori dei bolidi e vedere se è tutto in ordine per le salite dei giorni successivi. Sono programmate alcune manche in pista per ciascuna categoria. Inoltre sarà possibile fare una visita guidata alla Dallara Factory, creatrice di bolidi Sport, che dista solo poche centinaia di metri dal circuito. Il concorso estemporaneo di pittura per creare il manifesto dell'evento è stato vinto da Alessia Amoruso, con una realizzazione molto suggestiva in cui è raffigurata la 6C 3000 CM, che corse la Castell'Arquato-Vernasca nel 1953 con Consalvo Sanesi.







Omaggio al Biscione Qui a fianco, Alfa Romeo Giulia GTA (1968); a sinistra, Alfa 33/2 (1968); sotto, 1900 SS Zagato (1955). Sopra, la vincitrice del concorso, Alessia Amoruso e il suo disegno. In alto, due Alfa 33 TT12 (una del 1977, in primo piano, e l'altra del 1975).



FRANCIACORTA HISTORIC

Cronometri a gogò (88 prove!)

Manca poco più di un mese al via della nona edizione del Franciacorta Historic, gara di regolarità classica a calendario Aci Sport, in programma a Castrezzato (BS) nella giornata di sabato 9 aprile. La manifestazione, organizzata da Vecars con il patrocinio della Provincia di Brescia e del Comune di Castrezzato, è aperta a 100 vetture costruite fino al 1968, oltre a una selezione di modelli ante 1976, purché di particolare interesse storico e collezionistico. Il tracciato si dipanerà per 130 chilometri attraverso le zone più suggestive della Franciacorta, con 50 prove cronometrate in linea (non ripetute). Al termine della prima sessione si svolgerà, presso il Franciacorta International Circuit, la terza edizione del prologo, in cui si cimenteranno, a partire dalle ore 20, soltanto i primi 40 equipaggi che avranno fatto specifica richiesta di partecipazione al momento dell'iscrizione (su *www.franciacortahistoric.it*, a partire dai primi di marzo). La competizione si articolerà su 38 prove cronometrate in circuito suddivise in due sezioni di 4 giri ciascuna, per l'assegnazione del Trofeo Centro Porsche Brescia.

Su strada e su pista
Suggestivo mix primaverile di regolarità su strada (130 km) e in circuito (2 sezioni da 4 giri ciascuna).



Libreria dell'Automobile

NOVITÀ

www.libreriadellautomobile.it www.giorgionadaeditore.it

ISCRIVITI ALLA NOSTRA MAILING LIST SU www.libreriadellautomobile.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



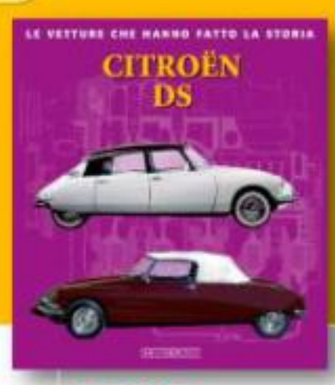
■ LAND ROVER

€ 25,00
PAG: 116 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano



■ DAKAR
L'Inferno nel Sahara

€ 24,00
PAG: 400 - f.to cm 14x22
FOTO: a colori e in b/n
TESTO: Italiano



■ CITROËN DS

€ 25,00
PAG: 120 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia 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



■ 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



■ 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

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@libreriadellautomobile.it
info@libreriadellautomobile.it
www.libreriadellautomobile.it
vieni a trovarci su f e ebay

MANIFESTAZIONI 2016

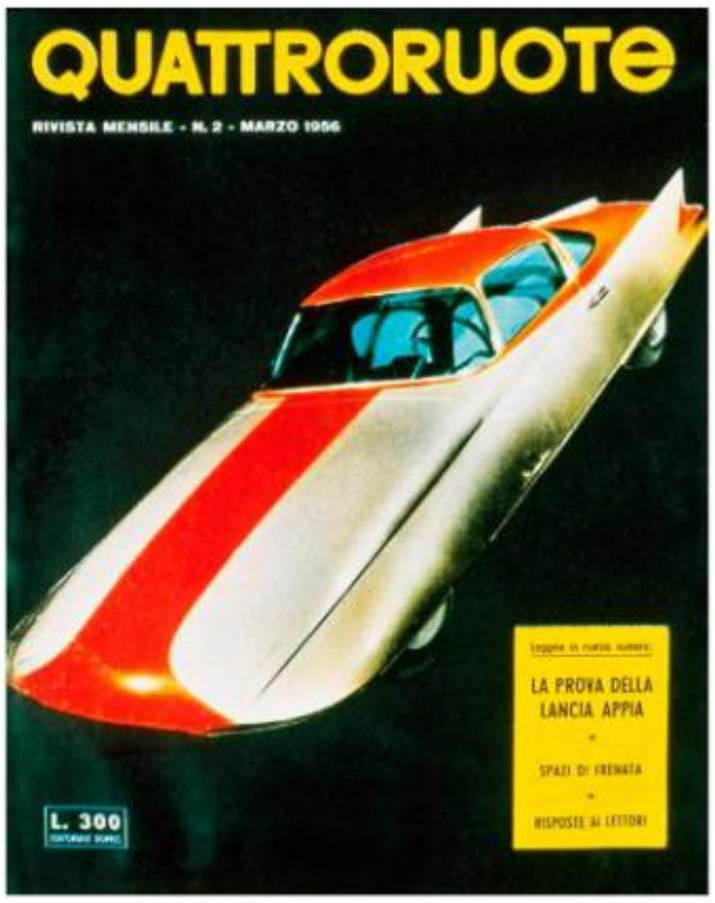
18/20 MARZO	MILANO AUTOCLASSICA PAD. 14
2/3 APRILE	REGGIO EMILIA MOSTRA SCAMBIO - PAD. D
24/25 APRILE	NOVEGRO (MI) AUTOMOTO COLLECTION MOSTRA SCAMBIO - PAD. A
6/8 MAGGIO	VERONA LEGEND CARS

VENDITA PER CORRISPONDENZA
MINIMO D'ORDINE € 20,00

IN COPERTINA LA GILDA DI GHIA

Marzo 1956

Nel 60° anniversario della nascita di Quattroruote proponiamo, mese per mese in formato "bonsai", i contenuti della rivista del 1956. La nuova puntata della rubrica rivisita il secondo numero della testata, quello dove esordisce la posta dei lettori e il fotoquiz "Chi la conosce?"



Con il titolo azzeccatissimo di "Parcheggio del buonumore" torna sul numero di marzo la pagina delle vignette, che in questa seconda uscita ruota tutta attorno allo stesso tema: "La donna e l'automobile". A testimonianza, però, che almeno in Italia l'argomento non è ancora il "classico" che sarebbe diventato nel tempo, le vignette vengono tutte dalla Francia...



Matite da ridere
Sono sei quadretti che rivisitano altrettanti luoghi comuni. Visti oggi, suonano un po' sessisti e politicamente scorretti, ma bisogna tener conto che nel 1956 le donne al volante erano tutto sommato una rarità.





La seconda "Prova su strada" della storia di Quattroruote mette alla frusta una berlina media dalla tecnica raffinata e dalle finiture lussuose: la Lancia Appia, che costa ben 425 mila lire di più della "pari cilindrata" Fiat 1100/103. L'itinerario, su strada aperta, è lo stesso della Fiat 600 che l'ha preceduta, Milano-Torino-Bordighera-Voltri-Milano, ma i test nel loro complesso si ripetono per tre settimane per un chilometraggio complessivo di 2738 km. Responso? Promossi motore, cambio, tenuta di strada, finitura e tempi di consegna (immediata). Bocciati prezzo (giudicato "elevato"), dotazione accessori, prestazioni (specie in ripresa e nei consumi), sterzo, luminosità e visibilità dell'abitacolo.

CURIOSITÀ

SALITE, SORELLE

Tra il serio e il faceto, la sequenza di foto che documenta la richiesta di autostop - estesa ai "grossi autocarri" - di due monache francesi, sorprese a febbraio sull'autostrada Milano-Torino.



LA FRENATA

I "Consigli di guida" si soffermano sulla frenata, con un sommario un po' allarmistico: "Non illudetevi di potervi arrestare di colpo". Segue un grafico a doppia pagina con gli spazi effettivi di frenata e due foto che ritraggono il ribaltamento di una Chevrolet lanciata in velocità.

VOCE AI LETTORI

Fa il suo debutto, sul secondo numero, la rubrica "Domande, risposte", quella che nel tempo sarebbe diventata uno dei pilastri portanti della testata: la "Voce dei Lettori". Sei lettere molto sintetiche (e tutte firmate), con altrettante repliche articolate. Gli argomenti sono assai diversi: dai consigli per correre di più con la Fiat 1100/103 allo sterzo che "balla", dalla 600 che non tiene il minimo a freddo alla guida sul ghiaccio e sulla neve.

SALVO ERRORI...

...e omissioni è una simpatica paginetta di pillole dal mondo. C'è un po' di tutto: mercato, industria, anniversari, viabilità, amenità varie. Il Paese dove la benzina costa meno? Il Venezuela, con 18,77 lire al litro. Un film su Tazio Nuvolari? In preparazione, e l'attore che impersonerà il Mantovano volante sarà Gabriele Ferzetti.





IN EDICOLA AD APRILE

Ghia e Vignale, identico destino

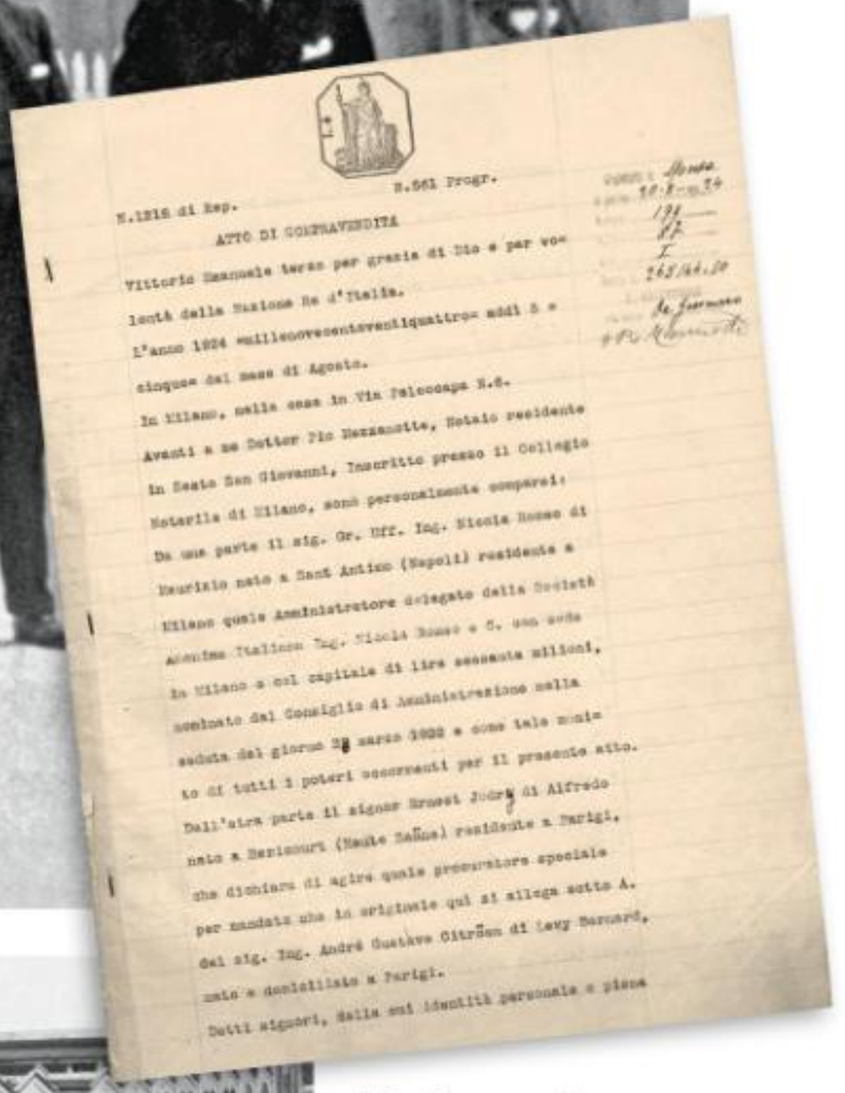
Arriva in edicola ad aprile il terzo e ultimo volume de "I capolavori dello stile", dedicato questa volta a due carrozzieri: Ghia e Vignale (112 pagine, a 4,40 euro in più rispetto alla sola rivista). Nel febbraio 1944 si concluse con la morte di Giacinto Ghia il periodo eroico di una delle firme più apprezzate nel panorama dei carrozzieri italiani. Il disegno elegante e l'accurata esecuzione di quelle vetture riscossero fin dall'inizio molti allori, come negli anni 20 e 30 ai numerosi concorsi d'eleganza, che contribuirono in misura determinante a diffondere presso il pubblico la passione per l'automobile. L'arrivo di Felice Mario Boano, che subentrò alla guida dell'azienda nell'immediato dopoguerra, fu contrassegnato dal suo raro talento di stilista e imprenditore che condusse nel 1950 al lungo rapporto di collaborazione con la Chrysler americana, per la quale la Ghia svolse il ruolo inconsueto di laboratorio-officina nella realizzazione di piccole serie di modelli speciali. Dopo il burrascoso abbandono di Boano si avvicendarono al vertice alcune figure chiave come Segre, Gaspardo Moro e De Tomaso, mentre una nutrita legione di designer come Exner, Sacco, Savonuzzi, Michelotti, Frua, Tjaarda, Sapino e Giugiaro s'impegnò in una turbinosa alternanza di interventi stilistici fino a quando nel 1970, con una delle abili quanto spregiudicate manovre di De Tomaso, la Ford Motor Company acquistò la maggioranza del capitale Ghia. L'azienda fu incaricata di concepire il progetto stilistico della prima Ford utilitaria in Europa, che fu poi lanciata nel giugno 1976 con il nome di Fiesta. Nel 1973 la Ford assunse il controllo totale della Ghia. La storia della Vignale, che esordì sul mercato delle fuoriserie nel 1946, fu invece contrassegnata dal lungo e quasi esclusivo rapporto fra Alfredo Vignale e Giovanni Michelotti; si istituì fra i due un legame indissolubile, che trovò consacrazione ufficiale nelle oltre 150 carrozzerie allestite su autotelai Ferrari, dalla 166 MM del 1950 alla 330 GT del 1968. La straordinaria vena creativa di Michelotti si integrò perfettamente con la formidabile manualità di Vignale in un fantastico messaggio di stile che entusiasma ancora oggi. Dopo la scomparsa del fondatore nel novembre 1969, la Vignale finì anch'essa preda delle bramosie di De Tomaso, il quale acquistò senza indugi il nuovo impianto di Grugliasco per cederlo poi, assieme alla Ghia, alla Ford Motor Co. Malinconico destino che ha accomunato due fra le superstiti grandi firme della carrozzeria italiana.

www.bergamohistoricgranprix.com
RegioneLombardia Sport
Provincia di Bergamo
Città dei Mille Comune di Bergamo
Automobile Club Bergamo
associazione spazioautismo onlus
Lions Val Calepio Val Cavallina
automobilismo D'epoca
L'Eco di Bergamo Cuore Bergamasco
Turismo Bergamo www.turismo.bergamo.it
Bergamo
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
kefri stampe antiche www.kefri.com
CDZ SPA
Vaillant Service plus Centro Assistenza Tecnica Ufficiale
Bertoletti Danilo srl
Ecogas srl Tel. 035 611526/035 340040
PlanetW web agency

SEDI STORICHE

Il Portello francese





N.561 Progr.

N.1816 di Rep.

ATTO DI COMPRAVENDITA

Vittorio Emanuele terzo per grazia di Dio e per volontà della Nazione Re d'Italia.

L'anno 1924 millenovecentoventiquattro= addì 5 = cinque del mese di Agosto.

In Milano, nella casa in Via Pelecoapa N.6.

Avanti a me Dottor Pio Mezzanotte, Notaio residente in Santo San Giovanni, Inscritto presso il Collegio Notarile di Milano, sono personalmente comparsi:

Da una parte il sig. Gr. Uff. Ing. Nicola Romeo di Emanuele nato a Sant Antimo (Napoli) residente a Milano quale Amministratore delegato della Società Anonima Italiana Ing. Nicola Romeo e C. con sede in Milano e col capitale di lire sessanta milioni, nominato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del giorno 28 marzo 1922 e come tale munito di tutti i poteri occorrenti per il presente atto.

Dall'altra parte il signor Ernest Jüdry di Alfredo nato a Herisourt (Haute Saône) residente a Parigi, che dichiara di agire quale procuratore speciale per mandato che in originale qui si allega sotto A. del sig. Ing. André Gustave Citroën di Levy Bernard, nato e domiciliato a Parigi.

Detti signori, della cui identità personale e piena


La mia vettura!

Il cuore di Milano...



Via Gattamelata 41 In grande, al centro, André Citroën e Nicola Romeo (con il bastone). Qui sopra, l'atto di vendita del terreno nell'area del Portello, datato 21 agosto 1924. A sinistra, immagini della fabbrica Citroën nel 1925.

È la bassa statura ad accomunare spesso i grandi uomini. Di sicuro lo è stata per André Citroën e Nicola Romeo, come mostra l'immagine qui sopra, due grandi imprenditori i cui destini s'incrociarono per la prima volta nel 1924 a Milano. Ma non per costruire automobili in comune. L'occasione dell'incontro fu la vendita, da parte di Nicola Romeo, di un terreno di 55 mila metri quadri (20 mila dei quali occupati in precedenza dalle officine dell'Isotta Fraschini) che facevano parte dell'area del Portello, sul quale l'industriale francese avrebbe poi costruito la filiale italiana della sua azienda. L'atto di vendita è datato 5 agosto e per André Citroën fu l'inizio della sua avventura italiana. Il 21 ottobre nacque infatti la S.A.I.A.C. (Società Anonima Italiana Automobili Citroën) che aveva per oggetto "l'industria e il commercio delle vetture automobili e camion, delle carrozzerie e di ogni altro tipo di oggetto accessorio o pertinente comunque all'industria automobilistica in genere". E se oggi lo stabilimento Alfa Romeo del Portello è stato completamente raso al suolo, la sede Citroën continua a esistere sullo stesso terreno da 92 anni, come testimonia una mostra allestita nella sede rinnovata di Via Gattamelata 41 a Milano, nella quale si ripercorrono i momenti salienti della sua storia. Subito dopo quell'incontro iniziarono infatti i lavori di costruzione dello stabilimento, avvenuti secondo la filosofia imprenditoriale di André Citroën, convinto che la qualità dei prodotti industriali fosse strettamente correlata con la qualità della vita in fabbrica. Fu così che una moderna catena di montaggio fu allestita in un ambiente riscaldato e molto luminoso, fornito di infermeria, ambulatori medici specialistici, mensa per gli operai e impiegati con identico menù e campo sportivo. Alla fine del 1925 l'impianto era completato e iniziava







Vedute moderne
Qui a fianco, la catena di montaggio della Tipo 10. Gli ambienti erano riscaldati e molto luminosi. Sopra, la sede Citroën nel 1970. In alto, alcune pubblicità Citroën; sulla sinistra, la copertina di un numero della rivista mensile della Casa del 1926.

LA STORIA IN PILLOLE

1920 FEBBRAIO
Apertura a Milano dell'Agenzia Generale Italiana Citroën.

1924 AGOSTO
Acquisto del terreno e dei fabbricati da Nicola Romeo.

1924 OTTOBRE
Costituzione della S.A.I.A.C. (Società Anonima Italiana Automobili Citroën).

1925 DICEMBRE
Avvio della produzione a Milano.

1935
Blocco delle importazioni delle parti meccaniche provenienti da Parigi.

1938
La Saiac cambia denominazione in S.A.I.C.A. (Società Anonima Italiana Costruzione Automobili).

1938
Fine della produzione in Italia.

1943 AGOSTO
Bombardamento e distruzione dei fabbricati.

1947
Produzione di stampi destinati alle fabbriche Citroën.

1958
Fine dei contingentamenti (per l'arrivo del Mec) e avvio della commercializzazione di Citroën su larga scala.

1968
La Saica diventa Citroën Italia SpA.

1970 DICEMBRE
Inaugurazione della sede rinnovata di via Gattamelata.

1985
Rinnovo della facciata e degli interni per la nuova immagine Citroën (colori bianco e rosso).

2016 FEBBRAIO
Inaugurazione nuovi spazi espositivi e officina Citroën, DS e Peugeot.

a produrre. Vi si assemblavano i modelli 5 HP e 10 HP, venduti in Italia con il nome di Tipo 5 e Tipo 10. Un reparto di falegnameria interno consentiva di realizzare per intero a Milano la carrozzeria della Tipo 5, con forte riduzione dei costi. Il 1927 è l'anno della B 14, chiamata in Italia Tipo 10 C, per la quale a Milano oltre alla carrozzeria vengono prodotti anche telaio, impianto elettrico, vetri e montati gli pneumatici Pirelli. Nel 1927 lo stabilimento milanese produce 30 Tipo 10 C al giorno e un totale di 2000 vetture l'anno. Sarà poi la volta dei modelli C4 e C6 (come la Lictoria Sex per il Vaticano). Nel 1931, a seguito dell'introduzione delle leggi protezionistiche varate dal governo italiano e che bloccano le importazioni, l'attività deve interrompersi. E il 13 agosto 1943 un bombardamento distrugge completamente la S.A.I.C.A. (dal 1938 si chiama infatti Società Anonima Italiana Costruzione Automobili). Nel 1946 la ripresa dell'attività, ma esclusivamente per l'importazione e il commercio (contingentato) di vetture. Il 10 luglio 1968 la Saica diventa Citroën Italia SpA. La sede operativa non cambia, anche se verrà ricostruita e rinnovata più volte.

Gilberto Milano

#AUTOABBANDONATE

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

È rimasta abbandonata per decenni in un capanno della provincia di Torino, portando evidenti le ferite dell'incuria e del trascorrere del tempo. Fino a quando questa Lancia Appia non è stata salvata dal lettore Carlo Molinaro (di San Carlo, TO), che l'ha strappata dall'oblio per avviare un recupero; come si vede anche dalla targa originale, la storia dell'esemplare è rimasta circoscritta al territorio del primo proprietario.





THE MONACO SALE

Le iscrizioni sono aperte.

Unico Proprietario dal 1963
Ex Lieutenant Commander Glen Kidston,
George Duller, T.V.G. Selby
1925 BUGATTI TYPE 35 GRAND PRIX
€1,100,000 - 1,400,000

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

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

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

Bonhams

bonhams.com/cars

PINO ALLIEVI

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

Ricordando Digione



EBBENE SÌ, sono salito anch'io sulla terribile Renault Formula 1 dei primi anni 80: un paio di avanti-indietro sul circuito di Le Castellet, tanto per rendermi conto della potenza mostruosa di quel motore, che non appena acceleravi ti sbatteva contro il sedile. Tutto lì, nessun'altra sensazione particolare, perché i giornalisti che sparano giudizi sulle auto da corsa provate una volta nella vita mi paiono un po' comici, per non dire patetici. Fatto sta che la Renault, ai tempi, regalava anche queste piccole emozioni di fine stagione a chi, durante l'anno, aveva seguito le macchine - ovviamente in mano ad altri - gareggiare nei gran premi. A me toccò la vettura di Cheever e fu proprio Eddie a darmi dei consigli di massima per evitare che facessi disastri. Mi comportai bene, il motore mi si spense in partenza una sola volta, poi ogni cosa filò liscia.

Fu la prima, la Renault, a portare un tocco di classe nei rapporti con la stampa in F.1 e ha continuato a farlo, anche se i risultati all'inizio non andarono di pari passo con la gentilezza. Ci fu poi il paradosso della prima affermazione di un motore sovralimentato da turbocompressore, quella storica di Digione, il 1° luglio 1979. La ricordo per tre motivi. Il primo, in ordine di tempo: ci recammo al circuito (c'era anche Jabouille) in elicottero, con un pilota che si divertì a passare sotto tutte le campate dell'alta tensione che incontrò fra la città e l'autodromo, tanto per tenere su il morale: mai presi altri spaventi così; il secondo fu appunto il trionfo Renault. Il terzo, il più eclatante, fu l'epico duello tra Villeneuve (giunto 2°) e Arnoux (3°) diventato lo spot della F.1 moderna. Uno show tale da occultare crudelmente sia l'impresa della Régie sia quella di Jean Pierre Jabouille.

Innovatrice da subito, la Renault ha poi introdotto, fra l'altro, soluzioni come il 10 cilindri e il ritorno pneumatico delle valvole, che hanno fatto scuola nel mondo delle corse (e non). Grandi alcuni suoi tecnici, come l'aerodinamico Michel Tetu e più tardi Jean Claude Migeot, per non parlare della "mente" del turbo François Castaing, quindi il pragmatico Bernard Dudot col quale lavorò per un pezzo il motorista Jean Jacques His, finito in Ferrari a occuparsi sia di corse che di produzione. Gente di valore e di spessore. Ma il lato comico è che per dare alla Renault il primo Mondiale di F.1 (inteso come vettura totale) c'è voluta la guida di un italiano, Flavio Briatore, con l'ausilio dello spagnolo Alonso: e la cosa, i francesi, non l'hanno mai mandata giù. Parallelamente sono arrivati i titoli iridati da motorista, con la Williams (Mansell 1992, Prost 1993, D. Hill 1996, J. Villeneuve 1997), la Benetton (Schumacher 1995), la Red Bull (Vettel dal 2010 al 2013) nettissimi, imbarazzanti per superiorità.

Nei due ultimi anni, invece, solo disastri per scelte tecniche sbagliate dovute a uomini di vertice sbagliati. Ed eccoci a oggi, con il presidente Carlos Ghosn - mai amato le corse - che annuncia il ritorno ai gran premi dal 2016 nelle vesti di costruttore, riacquisendo un team malandato e con due piloti quasi sconosciuti. Il motore è l'ibrido nato sulla base disastrosa 2015, anche in questo caso frutto di errori pacchiani di gestione. Ovvero, c'è da rifare tutto e ci vorrà tempo. Ma c'è da ricostruire prima di ogni cosa un clima, una reputazione, un'onorabilità persa in modo immeritato per la noncuranza di chi, all'interno, ha forse dimenticato che la Renault, tra chi è in campo oggi, è seconda solo alla Ferrari in fatto di successi: chapeau!



Il turbo col botto
1° luglio 1979: Jean Pierre Jabouille taglia il traguardo del Gran Premio di Francia, a Digione. È la prima vittoria di una monoposto di F.1 spinta da un turbocompressore.

HAVAS WORLDWIDE

www.peugeot.it

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 CO_2: 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

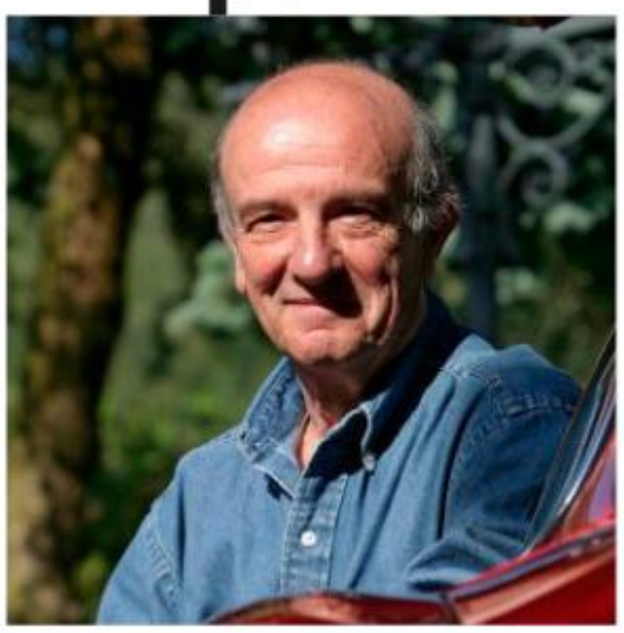
MOTION & EMOTION

PEUGEOT

MARCELLO MINERBI

Memorie "vive" e appassionate
di un decano del giornalismo dell'auto.

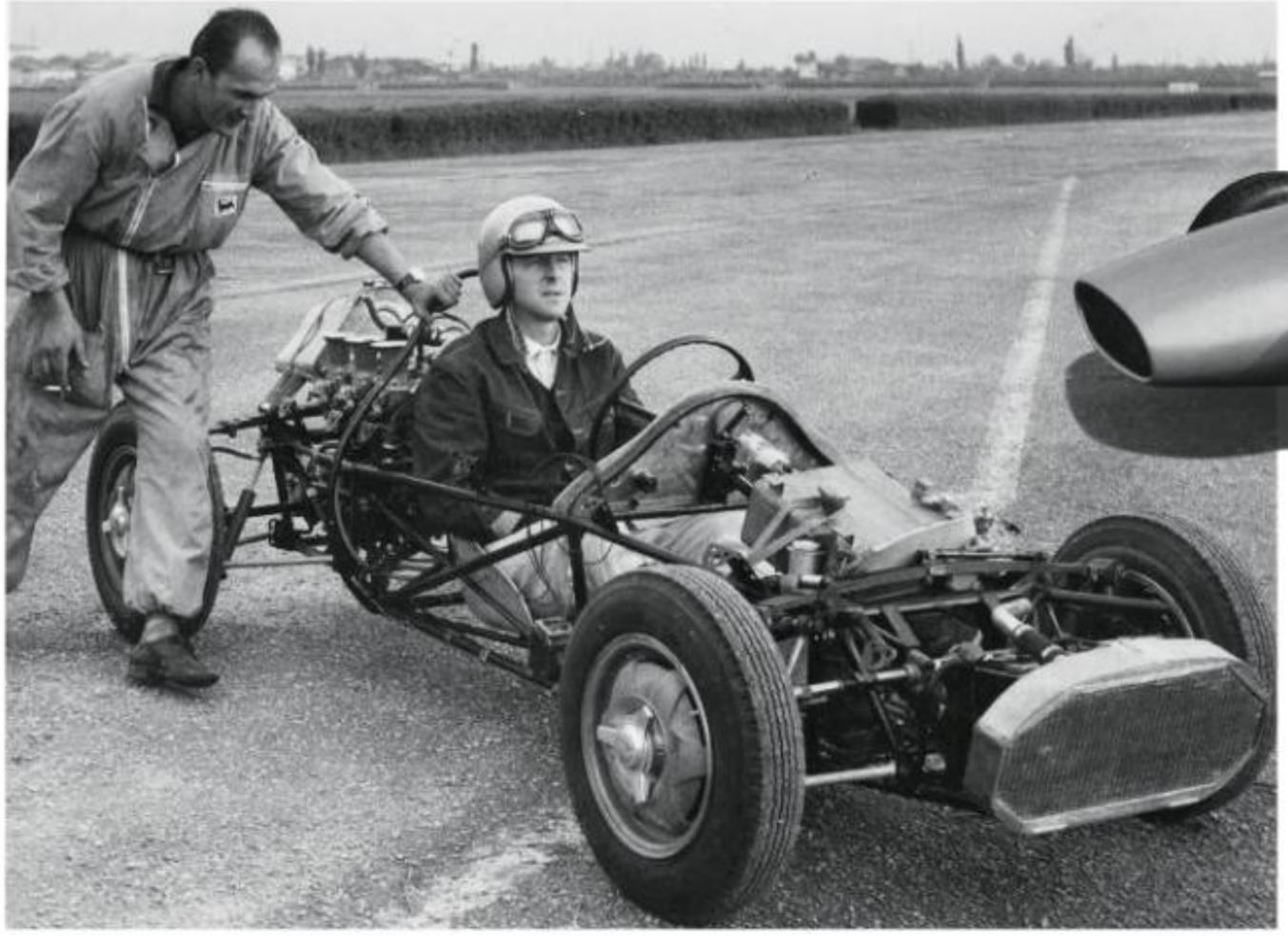
La sorpresa di von Trips



NEGLI ANNI SESSANTA a Monza, all'autodromo, ogni tanto dopo i grandi eventi c'erano delle giornate magiche. Arrivavi là e ti capitava di trovare la squadra della Ferrari (a volte c'era anche re Enzo) che con piloti, meccanici e auto stava provando per un grand prix successivo. Altre volte s'incontravano i corridori, diciamo così i locali, come i Brambilla, e ogni tanto delle stelle.

A me, in uno di questi magici giorni, successe d'incontrare uno dei piloti che più ammiravo: Wolfgang von Trips. Nobile, era un conte dell'aristocrazia tedesca, elegante nel vestire e nel parlare, "Taffy", questo era il suo soprannome, era uno dei piloti stellari di Maranello, insieme con Phil Hill, Ritchie Ginther, Tony Brooks, Luigi Musso, Mike Hawthorn e Peter Collins. Ed era uno che andava forte di brutto: F.1, Sport, gare in salita... il classico corridore completo, di quelli che piacevano a Ferrari. Dopo averlo visto corsi a salutarlo e gli chiesi se potevo scattare delle foto. "Fai pure" rispose, "anzi, domani mattina che cosa fai?". Imbarazzato, risposi "N… niente". "Allora, domani verso le 9 e trenta vieni all'Aerautodromo di Modena che ti faccio vedere, per primo, una bella cosa". Mi salutò e andò via con la sua Ferrari. Non sto a dirvi che cosa turbinava nella mia testa e le congetture che ho fatto pensando a "quel" domani che finalmente si decise ad arrivare. Modena, 1960, nel piazzale dei box non c'era nessuno. Uno scherzo? "Taffy" era sì un allegrone, ma non mi sembrava il tipo da farti bidoni. Finalmente vedo arrivare un camioncino, dietro l'auto di von Trips con un'altra persona che sulle prime non avevo riconosciuto. Il conte mi vede, sorride e mi dice: "Vieni qua che ti faccio vedere la sorpresa". Mi avvicino e vedo la bocca di una monoposto. "È tua? È nuova?". "Super nuova" dice e aggiunge: "Vorrei costruirne un certo numero e mettere su una squadra di Junior tedesche. L'auto si chiama TCA, cioè Trips - Colotti - Auto Union: Trips perché l'idea parte da me e la finanzio, Colotti perché telaio e sospensioni sono di sua progettazione, così come il cambio di velocità; il motore che è dell'Auto Union, spiega la lettera A: Auto Union".

L'idea di von Trips non era nuovissima. Contro lo strapotere in formula Junior dei motori Fiat e inglesi, qualcuno pensò al 3 cilindri due tempi DKW; il primo fu Gian Paolo Volpini, ma l'esperimento ebbe vita breve. Delle TCA ne furono costruiti due esemplari la cui messa a punto fu curata proprio da von Trips. A fine del 1960 furono portati in Germania, corsero in qualche gara minore, ma il sogno di "Taffy" svanì nel settembre del 1961, dopo quel tragico Gran Premio d'Italia.





Appena due esemplari
Wolfgang von Trips al volante del telaio nudo della sua TCA, di cui vennero costruiti soltanto due esemplari. Sopra, la monoposto (con motore Auto Union) nella sua configurazione completa.

"Bulli e Bulloni" col Lego

Sei mesi di lavoro, tra progetti su carta e montaggio vero e proprio, 2500 mattoncini recuperati in parte dalle scatole di montaggio di 40 anni fa e in parte su Internet. Il risultato è da applausi



Milanese, classe '74, una passione smodata per i motori vintage: soprattutto moto, Vespa e biciclette. E quel sacro fuoco per i mattoncini della Lego, che lo ha portato in sei mesi, lavorando la sera tardi, a costruire la sua personalissima interpretazione, in scala 1:13, di un'officina per il restauro dei vecchi Volkswagen Transporter. Un'opera straordinaria per cura e fedeltà al dettaglio, che ad Andrea Lattanzio è stata ispirata da Internet, dove ha scoperto che nel 2012 la Volkswagen Veicoli Commerciali aveva aperto ad Hannover (in Germania) una divisione Oldtimer. Da lì, l'idea di mettersi al lavoro recuperando un bel po' di mattonicini di quarant'anni fa, suoi e di suo fratello e comprandone altri "nuovi di pacca" in rete, da fan e fornitori della Lego sparsi tra Stati Uniti, Germania, Inghilterra e Repubblica Ceca. Per un totale tra i 2000 e i 2500 pezzi. "Ho iniziato quindi a fare alcuni schizzi su carta per avere un'idea di quello che sarebbe stato il risultato finale" ci ha spiegato Andrea. "Dopo di che ho costruito i muri e per realizzare gli arredi e gli utensili mi sono ispirato alla mia piccola officina personale, dove mi diletto a restaurare Vespa e biciclette d'epoca". A corredo della struttura, sono stati montati i veicoli, tra cui un T1 telonato per il soccorso

Alta fedeltà
Una vista d'insieme dell'ambiente di lavoro, con tanto di carrello-cassettiera, saldatore ossiacetilenico e "capra" per sollevare i motori. Su tutto campeggiano due luci al neon. A sinistra, Andrea Lattanzio con alcune sue creazioni.







Spazio per tutto
Da sinistra, in senso orario: l'accesso (apribile) all'officina; un dettaglio del compressore e di alcune scatole di ricambi; l'affollatissimo banco di lavoro con a fianco il trapano a colonna; tre veicoli (da sinistra, "gatto delle nevi", officina mobile e camioncino).





stradale, un T2 camioncino e un T1 "gatto delle nevi", riprodotto da un esemplare vero. I modelli sono composti esclusivamente da mattoncini Lego originali, eccezione fatta per gli adesivi, che Lattanzio si produce da sé con un programma di grafica vettoriale per poi stamparli su fogli adesivi di PVC, e dei vari cavi, che invece provengono da materiale elettrico e per citofoni. Il risultato giudicatelo voi! Presso la community Lego l'officina ha riscosso un successo davvero straordinario e anche alcuni blog Volkswagen ne hanno dato notizia pubblicando diverse foto. Andrea Lattanzio, manco a dirlo, è già al lavoro su un altro piccolo mondo di mattoncini...





MIRAFIORI MOTOR VILLAGE - TORINO

Designer e murales

Motoring Art d'autore al Mirafiori Motor Village di Torino. Quattro exterior designer Alfa Romeo - Carmelo Giannoni, Raphael Laurent, Andrea Loi e Carlo Cauchi - espongono le loro suggestive creazioni ispirate ai valori distintivi e all'heritage del marchio Jeep e del Biscione. L'iniziativa nasce dalla volontà di rinnovare l'area espositiva e commerciale di piazza Riccardo Cattaneo, il più grande "flagship" del gruppo FCA. Le opere, di cui in queste foto documentiamo anche la fase di realizzazione, sono tutte di grande formato e accoglieranno i visitatori della struttura fino a completamento dei lavori di riammodernamento degli spazi. Continua intanto alla Mirafiori Galerie la rassegna "Be Beauty, Be Strong", dedicata al tema della bellezza e della forza dei motori nelle Langhe, patrocinata dalla Regione Piemonte e dalla città di Alba. In mostra, oltre a fotografie, sculture, ritratti e installazioni legate ai marchi Jeep e Harley-Davidson, anche due "Bottiglie d'Artista" alte 2,5 metri ciascuna, firmate dall'associazione culturale senza fini di lucro Cre[at]ive che da anni mira a potenziare le risorse del territorio astigiano.



L'altro rosso
A dominante rossa le opere in grande formato realizzate dai designer dell'Alfa Romeo in una sala di 48 metri quadrati. In alto le bottiglie giganti - 2,5 metri d'altezza - alla Mirafiori Galerie.





TERRE DI CANOSSA

Mix di cultura e cronometri

Sarà all'insegna di due importanti anniversari tondi la sesta edizione di Terre di Canossa - International Classic Cars Challenge, in programma dal 14 al 17 aprile: il 70° della Repubblica italiana e il 970° dalla nascita di Matilde di Canossa. La manifestazione di regolarità classica, aperta a 100 vetture costruite prima del 1976 (Ferrari e Maserati fino al 1986, con la possibilità, solo per questi due marchi, di partecipare anche a una speciale classifica "auto moderne"), si articolerà su un percorso di circa 650 chilometri tra Emilia Romagna, Liguria e Toscana, con ben 80 impegnative prove a cronometro. Confermate anche per quest'anno alcune caratteristiche delle edizioni precedenti: il Trofeo Eberhard & Co, la Pre-War Cup dedicata alle vetture anteguerra e il Trofeo Tricolore, riservato ai piloti non professionisti. Per informazioni e dettagli: *www.granpremioterredicanossa.it*





Tre regioni
Dall'entroterra (Parma) fino al mare, con tappe alle Cinque Terre, La Spezia, Forte dei Marmi, per poi rientrare verso Lucca, Pisa e Reggio Emilia. In tutto, circa 650 chilometri.

COPPA ABARTH CLASSICHE

LO SCORPIONE AVRÀ UN CAMPIONATO TUTTO SUO

Era stata la stessa Abarth, oggi brand del gruppo FCA, all'inaugurazione delle Officine Abarth Classiche lo scorso novembre, ad annunciare l'istituzione della Coppa Abarth Classiche, un campionato pensato per far competere in pista tutti i modelli da gara del passato Abarth e Fiat-Abarth. Come i tanti e irriducibili fan della Casa dello Scorpione speravano, con il nuovo anno è finalmente arrivata la notizia che si disputerà ufficialmente la prima edizione del campionato di automobilismo sportivo riservato ai modelli storici da competizione Abarth e Fiat-Abarth. La stagione si articolerà su quattro appuntamenti, inseriti nel calendario Aci Sport, che contemplano sia la velocità in pista sia in salita. Due specialità per le quali le Abarth di tutte le epoche sono ancor oggi celebri, grazie a schiere di piloti che vincevano con vetture di tutti i generi, dai velocissimi Prototipi alle utilitarie di uso quotidiano sapientemente elaborate. La Coppa Abarth Classiche consentirà alle vetture dello Scorpione di un tempo di tornare a lottare in campionati dedicati; i modelli ammessi alle gare spaziano dalle bicilindriche Fiat-Abarth 595 e 695, nelle varie versioni (Esseesse, Assetto Corsa, ecc...), alle Sport Prototipo con cilindrata massima di 2000 cm^3, fino alle monoposto Formula Abarth e Italia. Sono comprese pure tutte le Fiat-Abarth 750, 850, 1000, OT 1300 e le varie versioni berlinetta 1600 e 2000, oltre alle Fiat 124 Abarth Rally e Fiat 131 Rally Abarth e alle Fiat Ritmo 105 TC e 125 TC. Ai fini della classifica le vetture saranno suddivise per categorie e dovranno rispondere alle specifiche tecniche previste dai regolamenti Fia. Per i partecipanti sono previsti un montepremi specifico e una serie di iniziative collaterali durante gli eventi agonistici. I possessori di Abarth storiche da competizione potranno usufruire delle Officine Abarth Classiche per tutte le necessità inerenti sia la certificazione sia il restauro e la preparazione per le gare storiche, nel rispetto dei regolamenti vigenti e delle specifiche dell'epoca, grazie alla vasta documentazione e all'esperienza dei tecnici. **P.M.**



MOSTRA FOTOGRAFICA A MONZA

SENNA, L'ULTIMA NOTTE

Rimarrà aperta fino al 24 luglio, negli spazi del Museo della Velocità dell'Autodromo di Monza, la mostra "Ayrton Senna. L'ultima notte". La rassegna nasce dal libro "Suite 200. L'ultima notte di Ayrton Senna", scritto da Giorgio Terruzzi e uscito nel 2014 per l'editore 66th and 2nd. Offre un percorso espositivo che ripercorre i momenti più significativi della vita e della carriera sportiva di Senna attraverso i testi di Terruzzi e una selezione di cento istantanee di Ercole Colombo, uno dei più grandi fotografi della F.1; dagli inizi sui kart all'esordio in Formula 1, dalle brucianti sconfitte ai grandi trionfi, passando attraverso gli amori, la fede, le dinamiche familiari e il rapporto con gli amici e i rivali, fino a quello complesso con Alain Prost e alle sue ultime, drammatiche ore in pista. In mostra anche alcuni oggetti del campione brasiliano, tra i quali il kart originale del 1982, sul quale cominciò a rivelare il suo enorme talento. Il pubblico avrà quindi la possibilità di immergersi nel racconto emozionante e coinvolgente della sua ultima notte, trascorsa nell'ormai celebre Suite 200 dell'Hotel Castello a Castel San Pietro, vicino al circuito di Imola.





TROFEO A112 ABARTH

Stagione in 6 mosse



Al via nel weekend dell'11-12 marzo la settima stagione del Trofeo A112 Abarth, a cui sono ammesse tutte le Autobianchi A112 Abarth sia in versione 58 sia 70 HP, preparate sulla base dei regolamenti dell'epoca del Gruppo 1 e 2 per quelle fino al periodo "I" e del Gruppo A o N per quelle "J1". Sei le gara in programma, una per mese, con l'esclusione di agosto e una sostanziale riconferma delle tappe del 2015:

11-12 marzo – Rally Vallate Aretine;
29-30 aprile – Valsugana Historic Rally;
27-28 maggio – Rally Campagnolo;
24-26 giugno – Rally Lana Storico;
16-17 luglio – Circuito di Cremona;
15-17 settembre – Rallye Elba Storico.

Il campionato vede, anche per il 2016, il rinnovo della partnership tecnica con Yokohama, che sarà anche il fornitore unico dei pneumatici (il modello racing Advan A032, nella dimensione 140/540 R13). E a conferma di un legame sempre più stretto con la filiale italiana del marchio giapponese, il campionato da quest'anno assume ufficialmente la denominazione di Trofeo A112 Abarth Yokohama.



Da Norimberga un carico di novità

Prendono piede i modelli in resina. La scala 1:18 sfida il classico formato 1:43

Le auto d'epoca sono tra i temi prediletti alla Fiera del Giocattolo di Norimberga (27/1-1/2). Le scale sono quelle canoniche - 1:43 e 1:18 - alle quali si affianca a volte anche il formato 1:12. Resta aperto il dibattito diecast-resina: quest'ultimo materiale consente un risparmio significativo sia nella creazione degli stampi sia nella produzione, rendendo economicamente sostenibili anche serie numericamente limitate. I modelli più dettagliati e dotati di parti funzionanti (sportelli apribili, ruote sterzanti, ecc.) restano però quelli in metallo pressofuso, inevitabilmente più costosi.

Quest'anno la rassegna bavarese ha lamentato alcune importanti defezioni, anche da parte di aziende italiane (Brumm, Best, Art Model, M4), ma non solo (Exoto, Kyosho, Trofeu), mentre altre realtà hanno preferito optare per la soluzione del "fuori salone", invitando stampa e clienti nei propri show room per presentare con calma le novità 2016. **Alessandro Rigatto**



AUTOART
Abarth 1000 Berlina
scala 1:18
Forme molto fedeli e dovizia di dettagli per la variante più potente su base Fiat 600, protagonista assoluta nelle competizioni in pista e in salita fino a metà anni Settanta. Prezzo ancora da definire.



AUTOART
Aston Martin V8 Vantage
Scala 1:18
Metallo pressofuso, cofani e porte apribili per la granturismo inglese che verrà affiancata nel corso dell'anno dai modelli più recenti della Casa di Newport Pagnell, tra cui la Rapide S e la V12 Vantage S. Prezzo da definire.

BOS MODELS
Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale
Scala 1:18
Prima interpretazione in grande formato per la sportiva del Biscione, realizzata in resina da uno dei marchi emergenti. Nessuna apertura e ruote non sterzanti, ma interni dettagliati; prezzo indicativo 99 euro.



CMC
Ferrari 250 GTO
24 Ore di Le Mans 1962
Scala 1:18
Dopo la versione stradale in 4 colori, l'azienda tedesca propone numerose varianti racing della GTO. Metallo pressofuso con dettagli in plastica, gomma e fotoincisioni. Cofano e porte apribili. Prezzo non indicato.

BOS MODELS
Mercedes-Benz C111
Scala 1:18
La vettura sperimentale della Casa di Stoccarda compare tra le novità 2016 del marchio tedesco, specializzatosi in modelli, per lo più inediti, in scala 1:18, 1:43 e 1:87. Prezzo orientativo 99 euro.





CMC
Ferrari 250 GTO
Tour de France Auto 1964
Scala 1:18
Grande livello di dettaglio per quest'altra GTO, in forza alla scuderia belga Ecurie Francorchamps e vittoriosa al Tour de France del 1964. Prezzo non ancora definito.



COPPA 1924 DELLA PERUGINA

Made in Perugia ®

6 7 8 Maggio 2016

Manovella d'Oro 2012 - 2013 - 2014

PERUGINA

dolcissimemozioni

TAG Heuer









Info e prenotazioni: info@coppadellaperugina.com

Per la 28ª rievocazione

Monaco *Dedicated Edition*
28 Masterpieces

Concessionaria De Poi SERVICE

VICTORINOX

REALE MUTUA Agenzia di Perugia

BANCA mediolanum costruita intorno a te Ufficio dei Promotori Finanziari di Perugia

bartoccini gioielleria

CAMEP Club Auto e Moto d'Epoca Perugino **Iscrizioni** e **informazioni**: **www.coppadellaperugina.com** info@coppadellaperugina.com tel / fax **075 36000**



MAKING A MORGAN
Volume rilegato, con sovraccoperta. Testo in inglese, 380 foto a colori e in bianco e nero.

Andreas & Dagmar Hensing
Veloce Publishing
Pag. 160
Formato 24x29 cm
Prezzo 68 euro

La Morgan? Nasce in 17 giorni

Impossibile rimanere freddi di fronte a un volume che non ha corrispettivi e che seguendo passo per passo le fasi di costruzione di un'automobile, ci guida anche attraverso i suoi segreti più reconditi.

I due autori si avvalgono di ben 380 fotografie a colori e in bianco e nero, molte delle quali tratte dagli archivi della Casa madre, per documentare il processo di produzione di un'icona d'Oltremanica - la Morgan Plus 4 - dal progetto originale alla macchina finita.

Il volume, introdotto da una lunga e dettagliata storia del marchio e dalla presentazione di tutti i suoi modelli più significativi (comprese le varie versioni della Three-Wheeler), è suddiviso in giorni di lavoro: 17 in tutto per arrivare all'esemplare lucidato e pronto per uscire dalla fabbrica di Malvern Link, nel Worchestershire (GB).

In conclusione, un volume che oltre a offrire agli appassionati uno straordinario materiale documentativo, rappresenta anche per la Casa inglese un'impresa senza precedenti nella sua storia ultracentenaria.

IL DRAKE

Ritratto inedito

Un Enzo Ferrari intimo, segreto, un po' fuori dalle righe. Persino sorridente e sereno com'era difficile vederlo nelle occasioni pubbliche, dove di sé lasciava trapelare soprattutto la durezza d'animo, il cinismo, la mente vulcanica del grande appassionato. È il ritratto che ce ne dipinge Italo Cucci, che con il "Drake" ha vissuto decine di incontri, raccogliendo confidenze, battute, sfoghi, incoraggiato dalle parole "Parlo volentieri con lei di tutto, perché non capisce niente di auto". Con una ricca galleria fotografica, realizzata da Walter Breveglieri.



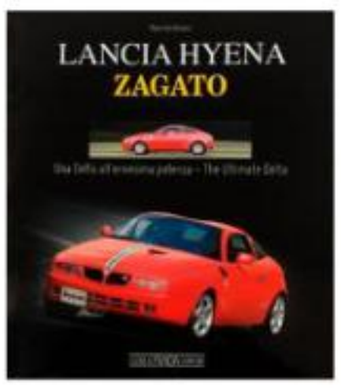
FERRARI SEGRETO
IL MITO AMERICANO

Illustrato con 40 immagini in bianco e nero di Walter Breveglieri.

Italo Cucci
Minerva Edizioni
Pag. 154
Formato 14x21 cm
Prezzo 15 euro

TUTTI I LIBRI DA NON PERDERE

DALLA **LANCIA HYENA** ALLA **FIAT 500**



LANCIA HYENA
ZAGATO

La travagliata genesi di una vettura sconosciuta ai più e prodotta in soli 24 esemplari. Avrebbe potuto ripetere il successo sportivo della Lancia Delta Integrale?

Maurizio Grasso
Giorgio Nada Editore
Pag. 200 - 34 euro



Alessandro Sannia
Il Cammello Editore
Pag. 96 - 19,99 euro

FIAT 850 1964-1973

Negli anni del boom economico rappresentava l'alternativa "ricca" alla 600, il sogno piccolo borghese dell'automobile degli anni 60. Ma ottennero molto più successo della berlina le versioni Spider e Coupé.



FIAT 500
THE DESIGN BOOK

L'avventura progettuale di un'icona di stile che ha lasciato una traccia indelebile nella storia dell'auto. E lo ha fatto conscia della propria unicità.

Rizzoli
Pag. 144 - 25 euro

La passione oltre il garage

Dalla F40 Lego da costruire all'ultima follia Vertu for Bentley



F40 in 1158 pezzi
Ferrari F40 serie "Lego Creator". Kit di 1158 pezzi; portiere e lunotto apribili; riproduzione fedele dell'abitacolo e del motore V8. Misure 27x14x8 cm. Prezzo 84,99 euro.
shop.lego.com



Mani da driver
Guanti da guida per uomo, griffati Restelli. Dorso in rete e palmo in pelle, con chiusura a bottone. Cuciture a macchina. Prezzo 99 euro.
restelliguanti.it



Un taglio netto
Elegante tagliasigari Tonino Lamborghini, modello Le Mans, disponibile in colore nero o acciaio. Prezzo 72 euro.
www.lamborghini.it



Un Cobra al polso
Cronografo Baume & Mercier Copeland Shelby Cobra 1963; carica automatica; cassa in acciaio lucido-satinato; vetro zaffiro. Edizione limitata a 1963 esemplari, 4100 euro con cinturino in pelle.



Lusso esagerato
Smartphone Vertu Bentley (Android 5.1, Lollipop). Scocca in titanio, inserti in pelle Beluga e Hotspur, app e funzionalità specifiche per la clientela Bentley. Costa 12.500 euro.
www.bentleymotors.com

FORMAZIONE RUOTECLASSICHE-FEDERPERITI

Stima dell'auto? Ci vuole perizia

Si aprono questo mese le iscrizioni al secondo corso per periti certificati nella valutazione di auto da collezione. Il programma prevede una parte teorica in e-learning e una pratica in 8 giornate



Stimare il valore di un'auto da collezione non è una cosa semplice, perché i parametri in gioco sono molti: lo stato d'uso, il grado di conservazione, la correttezza del restauro, la fedeltà ai canoni d'origine previsti all'epoca di costruzione e infine tutti gli aspetti economici (quotazione e trend di mercato, costo dei ripristini, appetibilità del modello, valutazioni internazionali, previsioni nel medio e lungo periodo). Il mondo delle storiche ha proprio bisogno di qualcuno che porti trasparenza, correttezza e professionalità in questo delicato settore: a tali principi si è ispirato il progetto ideato da Federperiti, il più importante sindacato di categoria in Italia, e Ruoteclassiche, con il supporto tecnico e organizzativo dell'Academy di Quattroruote Professional. Sono stati creati, quindi, i "Corsi per esperto ed esperto specializzato nelle perizie di veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico". Un'iniziativa che ha preso origine a inizio 2015 e che concluderà la prima edizione proprio questo mese. I destinatari sono i periti assicurativi, cioè professionisti già esperti nella stima e nella valutazione dei danni automobilistici, ma su veicoli moderni. La partecipazione al corso è anche aperta a chiunque sia interessato ad acquisire cultura di carattere generale o specialistica sull'argomento ma, se il partecipante non appartiene a un'associazione peritale, al termine del percorso formativo non potrà essere iscritto nel registro, in quanto lo stesso è riservato ai professionisti iscritti al Ruolo Periti Assicurativi tenuto dalla Consap. Il sistema peritale ruota attorno a una scheda di valutazione che, nella prima parte, contiene elementi di giudizio simili a quelli delle certificazioni emesse dall'Asi e dai registri di marca, ma aggiunge una seconda sezione riguardante gli aspetti economici. Il percorso formativo consta di una parte di teoria, erogata in modalità e-learning, che utilizza uno specifico manuale in ebook, realizzato da Massimo Condolo, uno fra i docenti del corso nonché collaboratore di Ruoteclassiche. Alla sezione teorica si aggiunge la formazione sul campo: 8 giornate all'interno di importanti musei italiani o prestigiose collezioni private. I docenti di Ruoteclassiche scelgono nelle collezioni tre modelli significativi dal punto di vista storico e collezionistico, con differenti gradi di stato d'uso: conservato, restaurato o in condizioni tali da dover essere ricondizionato.

Prima la teoria, poi la pratica

Il corso permette di apprendere i "segreti del mestiere": la storia del modello, le peculiarità tecniche, le caratteristiche d'origine e gli elementi che consentono di stabilire la qualità delle condizioni e il valore economico. Per ciascuna vettura esaminata i partecipanti al corso producono in diretta la perizia, utilizzando la scheda di valutazione di Federperiti-Ruoteclassiche, e si impratichiscono nell'utilizzo.

AUTO D'EPOCA COME CAVIE

VALUTAZIONE SUL CAMPO



Il programma di formazione dei corsi organizzati dall'Academy di Quattroruote Professional e Ruoteclassiche prevede giornate di esercitazione sul campo: i periti imparano a valutare lo stato di conservazione o restauro sulla base dei criteri suggeriti dagli esperti e dai docenti di Ruoteclassiche. Le "cavie" sono vetture storiche messe a disposizione da collezionisti e musei. I docenti forniscono agli allievi documentazione d'archivio che i periti studiano, per poi procedere a un esame visivo dell'auto riguardante carrozzeria, interni e parte meccanica. La compilazione della scheda di perizia certifica lo stato dell'auto, cui segue la parte dedicata alla valutazione di mercato, che prende origine dalle quotazioni di Ruoteclassiche. Il valore sale o scende in base all'originalità e alla qualità del restauro. Successivamente all'attività di esercitazione nella compilazione, i periti partecipano a sessioni di confronto sul lavoro svolto, con il supporto dei docenti.

Al termine della giornata i docenti esaminano il lavoro eseguito durante le esercitazioni. Alla formazione sul campo si aggiunge un'altra parte pratica: lo sviluppo delle competenze sulle tecniche di restauro. Con l'aiuto di esperti qualificati, i partecipanti apprendono i segreti del ripristino delle auto storiche e imparano a determinarne il valore economico. Il corso di formazione segue un processo certificato da un ente esterno, AICQ Sicev, organismo di certificazione abilitato da Accredia (ente italiano di accreditamento) che è preposto a certificare le figure professionali. Si tratta quindi di un processo di sviluppo delle competenze certificato, che termina con una prova d'esame (quello relativo al primo corso Federperiti-Ruoteclassiche del 2015 si terrà a marzo presso il centro operativo di Federperiti a S. Martino Siccomario - PV). Sempre questo mese inizierà la seconda edizione: le iscrizioni si chiudono ad aprile. Conseguita l'attestazione di "Perito Certificato nella valutazione di auto da collezione", il professionista può iniziare a operare o decidere di affinare le sue competenze partecipando al secondo livello, quello di "Specializzazione". Il percorso formativo, pur riprendendo lo schema del primo corso, sviluppa la conoscenza "specialistica verticale", cioè su specifiche marche o modelli, soprattutto quelli più diffusi tra i collezionisti.



COSTI E VALIDITÀ

VALORE SICURO PER DUE ANNI

Per una precisa scelta voluta da Federperiti e dalla nostra Casa editrice - l'Editoriale Domus - il prezzo della perizia non si basa sul valore dell'auto; questo per consentire a tutti gli appassionati di ottenere una certificazione di expertise autorevole, ma al tempo stesso dal costo accettabile. Il proprietario della vettura sottoposta a esame sosterrà il costo di 300 euro se la sua storica è stata fabbricata dopo il 1° gennaio 1960; il prezzo salirà a 450 euro se il veicolo è antecedente. La differenza di costo è in proporzione alle difficoltà che i periti potrebbero incontrare nello stilare la stima: le fonti da consultare sono più difficili da reperire e anche l'analisi sul campo può presentare maggiori difficoltà. Anche il tempo necessario alla stesura dell'expertise è senz'altro maggiore per le vetture di fabbricazione più datata. Essendo un processo certificato, la valutazione peritale è sottoposta a un sistema che uniforma il giudizio dei singoli periti secondo standard ben precisi: la perizia, infatti, non viene consegnata dal perito al cliente-proprietario dell'auto: prima viene inviata, in formato elettronico, alla segreteria di Federperiti, che la inoltra al comitato scientifico per la validazione. I membri della commissione sono tre esperti: uno nominato dalla direzione di Ruoteclassiche, uno da Federperiti e il terzo di nomina condivisa da entrambi. Il comitato emette il suo insindacabile giudizio finale: approva o corregge la stima del perito. Solo dopo questo passaggio la perizia diviene esecutiva e viene rilasciata da Federperiti al cliente. Quali sono gli strumenti che utilizzano come fonti i periti certificati? Innanzitutto possono avvalersi dell'archivio documentale di Quattroruote e Ruoteclassiche, ma anche utilizzare come una sorta di "superconsulenti" i redattori di Ruoteclassiche e gli esperti della redazione. Per stabilire la valutazione economica, naturalmente, il punto di partenza è il sistema Infocar Classic, ovvero il "gestionale" delle quotazioni di Quattroruote Professional, che si basa sulle valutazioni di Ruoteclassiche. Federperiti, infine, ha messo a disposizione una biblioteca di volumi sulle principali tematiche delle auto storiche che, col tempo, andrà sempre più arricchendosi di nuovi titoli. È prevista anche la digitalizzazione della biblioteca, per consentire ai periti la consultazione del materiale informativo anche in fase di perizia sul campo. La perizia, che ha valore ai fini assicurativi, ma certifica anche il valore economico in caso di vendita dell'auto, ha una durata di due anni, periodo trascorso il quale necessita di un aggiornamento o di una conferma.
Per info: tel. 800.56.80.01, *segreteria@federperitigest.it*

C.A.M.E.R.

Club Auto Moto d'Epoca Reggiano

36ª EDIZIONE

MOSTRA SCAMBIO

REGGIO EMILIA

PALAUTO

Auto Moto Cicli

Ricambi e Accessori d'Epoca







www.camerclub.it - mostrascambio@camerclub.it

40 ANNI
1976-2016
C.A.M.E.R.
club auto moto d'epoca reggiano

NEW 2016

NUOVA AREA ESPOSITIVA COPERTA
di 5000 metri per sole Auto
riservata a salonisti e privati.

PALAUTO

Se vuoi vendere la tua Auto d'Epoca
vieni ad esporla a Reggio Emilia
cell:333 6519800 info@camerclub.it

2-3 APRILE

ORARIO VISITATORI

SABATO: 8.00 - 18.30 DOMENICA: 8.00 - 17.00

50° ASI 1966-2016

FIEREMILIA REGGIO EMILIA

PATROCINIO COMUNE di REGGIO EMILIA

PATROCINIO PROVINCIA di REGGIO EMILIA

50000
MQ. ESPOSITIVI



35000
VISITATORI

1600
ESPOSITORI



RIEVOCAZIONI STORICHE

a cura di **Fabrizio Greggio**

LETTERA DEL MESE

L'AVVENTURA DEL V8

Ho molto apprezzato il servizio apparso su Ruoteclassiche di gennaio dedicato alle Abarth 1000 SP e 2000 Sport Spider. Mi sembra di ricordare però che vi fosse anche una Abarth 3000, equipaggiata con un V8. Mi rinfreschereste la memoria?

Carlo Santucci



1

Il 6 ottobre del 1968, in occasione della Donau Pokal ad Aspern, nelle vicinanze di Vienna, la Abarth era presente con cinque vetture, fra le quali spiccava l'inedita 3000 Sport Spider, affidata a Peter Schetty. Identificata dalla sigla SE013 (foto 1), la nuova creatura del piccolo costruttore era equipaggiata con un V8 di 2968 cm³ montato in posizione centrale-posteriore; alimentato da quattro carburatori Weber 48 IDA, erogava 350 CV a 8200 giri/minuto. Il telaio, costituito da un traliccio di tubi e con un passo di 2265 mm, era vestito da una carrozzeria in vetroresina caratterizzata da linee molto sinuose. Si distingueva a colpo d'occhio per il radiatore dell'acqua posto in alto, dietro l'abitacolo, su due supporti tubolari: una posizione del tutto inconsueta grazie alla quale però l'elemento radiante aveva un'ottima esposizione al flusso d'aria (e di conseguenza poteva garantire un adeguato raffreddamento del propulsore, un problema particolarmente sentito nei motori collocati posteriormente) e fungeva, almeno nelle intenzioni, da spoiler aerodinamico. Durante le prove Peter Schetty però sottolineò la netta tendenza della 3000 al testacoda in uscita dalle curve, un comportamento dovuto alla distribuzione dei pesi non perfettamente equilibrata e senza dubbio accentuato proprio dal pesante radiatore piazzato a mezz'aria, sopra i tromboncini dei carburatori. Nonostante il carattere tutt'altro che docile di questa Sport, il pilota dominò i 25 giri della gara, coprendo il percorso in 25'54"38. Il 2 settembre del 1969 fu presentata l'evoluzione della 3000 Sport Spider, contrassegnata dalla sigla SE016. Questa nuova versione era realizzata su un telaio con passo accorciato di 80 mm (da 2265 a 2185 mm) e beneficiava di una nuova carrozzeria, sempre in vetroresina, più compatta, con posto guida a destra e dotata di vistose appendici aerodinamiche anteriori e di uno spoiler posteriore a inclinazione variabile.



2

Dal punto di vista meccanico l'innovazione di maggior rilievo fu l'eliminazione del vistoso radiatore in posizione rialzata. Pochi mesi dopo, il 5 marzo del 1970, venne svelata la 3000 Prototipo, distinta da una carrozzeria ancora più profilata ed essenziale, in particolare nella sezione posteriore. Le caratteristiche rimasero a grandi linee le medesime, a eccezione di un aumento della potenza di 5 CV (da 350 a 355) e di un allargamento della carrozzeria di 40 mm. Con 600 kg a vuoto la 3000 Prototipo vantava un rapporto peso/potenza di 1,69, uno dei più bassi della categoria e che prometteva prestazioni formidabili nelle competizioni dove accelerazione e agilità erano prioritari rispetto alla pura velocità. Al Salone di Torino di quell'anno, che aprì i battenti il 28 ottobre, comparve la 3000 Sport Prototipo, completamente ridisegnata nel telaio e nella carrozzeria, più massiccia e compatta (foto 2). Subito ribattezzata "Porsche rossa" per via della sua somiglianza con la 908, montava sempre un V8 di 2968 cm³, ma dotato di teste bialbero e di iniezione indiretta Lucas; la potenza saliva a 365 CV. Nell'ottobre del 1971 la società Abarth venne rilevata totalmente dalla Fiat e l'evoluzione della 3000 col motore V8 terminò.

AUTOBIANCHI Y10 MIA

Lusso mignon

Ho finalmente acquistato una Lancia Y10 Mia pressoché identica a quella che aveva mia madre. Ho ovviamente molto apprezzato il servizio dedicato alla Y10 pubblicato su Ruoteclassiche, ma vorrei qualche ulteriore informazione su questo allestimento.

Paolo Salvador

La Mia viene presentata nel giugno del 1991. Si distingue per i tre colori metallescenti esclusivi Blu Madras, Verde Derby e Black, le coppe ruota di disegno specifico, i pneumatici 155/70 SR13 e la targhetta posteriore. L'interno vanta rivestimenti in Alcantara nei colori ghiaccio (in abbinamento al Blu Madras o al Verde Derby), turchese e ocra (con carrozzeria Black). La dotazione prevede alzacristalli elettrici e chiusura centralizzata; a richiesta sono disponibili tre pacchetti di accessori: il primo comprende volante regolabile in altezza, vetri atermici e fari alogeni, il secondo tetto apribile e orologio digitale e il terzo due specchietti retrovisori esterni, strumentazione integrata da control system, contagiri e termometro olio.
Al momento del lancio la Mia è spinta dal Fire 1000 (999 cm³, 46 CV), ma da settembre 1991 viene offerto anche il Fire 1100 Europa: 1108 cm³, 51 CV, iniezione elettronica, catalizzato. Nel settembre del 1993 la Mia viene aggiornata sulla base della Y10 terza serie, giunta nell'autunno del 1992. L'elemento distintivo è la verniciatura del portellone (foto sotto), ottenuta mediante una particolare tecnologia di decorazione tridimensionale, denominata Cubic Printing System. Nel caso specifico viene ripreso il disegno del tessuto interno jacquard, coordinato con i quattro colori della carrozzeria (Rosso Coventry, Verde Derby, Blu Madras e Black). Ogni portellone presenta lievi differenze di tono e di "trama", per cui di fatto ciascun esemplare di Y10 Mia risulta davvero unico.

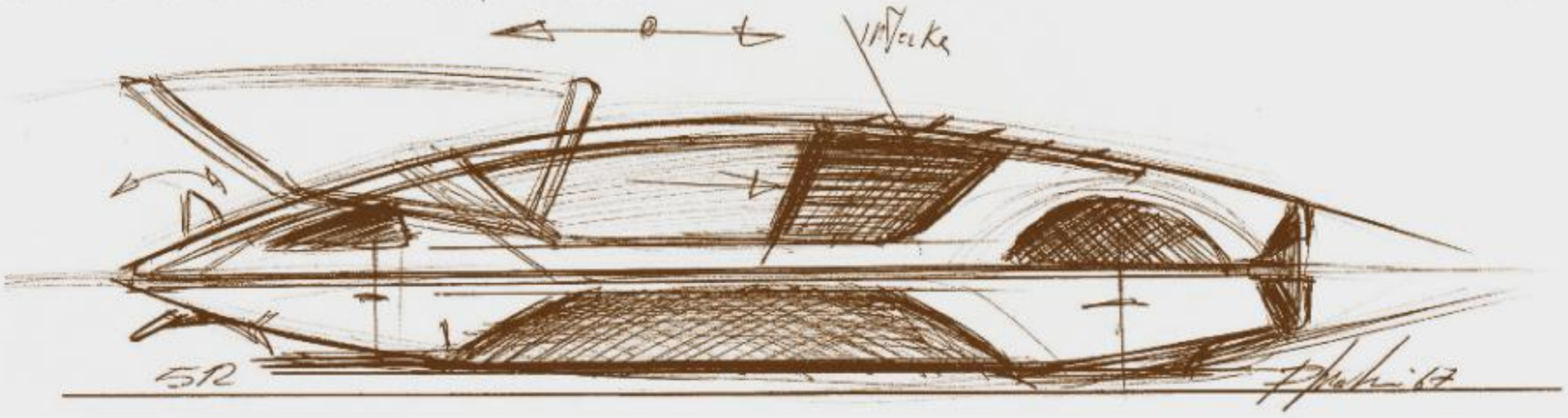


IL PELO NELL'UOVO

NON SNATURIAMO LE OPERE D'ARTE

Ho letto con attenzione il bell'articolo pubblicato sulla Pininfarina Modulo. Mi sembra che quanto il collezionista stia facendo alla Modulo evidenzi una totale mancanza di cultura automobilistica. Noi siamo custodi temporanei di oggetti che arrivano dal passato e dobbiamo consegnarli integri ai posteri... che si tratti di mobili, quadri, architettura, automobili o maquette di stile, come appunto la Modulo. La Modulo non è mai stata un'automobile, non è mai stata una Ferrari. È stato uno stimolo avveniristico di design automobilistico creato da Paolo Martin quando era alla Pininfarina. Propongo un'iperbole concettuale: Leonardo da Vinci realizza alcuni disegni preparatori per la Gioconda nei quali esprime la sua visione, le sue proporzioni, un certo uso del colore etc, cioè il vero valore dell'opera. Poi, per varie ragioni, la Gioconda non viene dipinta e rimangono i disegni preparatori. Ora arriva un collezionista, acquista i disegni, poi chiama due pittori qualsiasi e li fa modificare per ottenere quello che, secondo lui, è la Gioconda. Ma quanto ottenuto non è la Gioconda. In più i preziosi disegni preparatori di Leonardo sono stati modificati, quindi distrutti. Il collezionista ha perso così oltremodo il loro valore economico... È vero che legalmente il proprietario ha il diritto di fare ciò che crede dei suoi beni, potenzialmente potrebbe anche dar fuoco ai disegni di Leonardo per accendere il camino, ma un conto è il potere, un conto è il dovere. In Francia il patrimonio artistico di valore è tutelato, in Italia? Non da ultimo il Leonardo da Vinci in questione, cioè Paolo Martin che ha inventato la Modulo, è vivo e potrebbe, nel caso fosse d'accordo, completare la sua opera. Ma il collezionista e i carrozzieri però ben se ne sono guardati dall'interpellarlo, forse temevano un suo rifiuto di mettere le mani su una sua opera che ha rappresentato un determinato momento storico e non aggiornabile senza stravolgerne il significato 46 anni dopo. Forse l'equivoco è che il collezionista pensava di aver acquistato una Ferrari unica e irripetibile, ma in realtà ha acquistato una maquette unica e irripetibile che purtroppo sta per essere distrutta perché la mancanza di sensibilità non l'ha portato a farsi costruire una replica su base 512 BB e a lasciare integro l'oggetto originale. Mi spiace.

Fabrizio Taiana



ACCELERATORE A MANO

In marcia anche a freddo

Negli anni 50 quasi tutte le auto, dalla Topolino all'Alfa Romeo 1900, erano dotate di un comando dell'acceleratore a mano. Lo ricordo bene montato sulla 1100 Fiat di mio padre e sulla Giardinetta di mio zio, ma ricordo anche di non averlo mai visto usare. Mi potete spiegare per quale utilizzo era stato concepito questo comando, in seguito abbandonato da tutte le Case?

Lettera Firmata



Diffuso sulle automobili fino agli anni 60, ma presente su alcuni modelli fino al decennio successivo, l'acceleratore a mano era in sostanza un comando del gas ausiliario rispetto a quello principale a pedale. Azionato tramite un tirante o una levetta, posti sul cruscotto o meno di frequente sul tunnel centrale, esso aveva la funzione, tramite un cavo, di spostare e di mantenere il pedale dell'acceleratore in una data posizione. In tal modo l'acceleratore a mano, per così dire, alzava il regime minimo del motore consentendogli di rimanere in moto anche se freddo. Era quindi possibile iniziare la marcia senza attendere l'entrata in temperatura del propulsore. Tale dispositivo evitava l'uso prolungato dell'arricchitore delle miscela (starter), fondamentale per le partenze a freddo, ma da disinserire quasi subito poiché poteva causare l'imbrattamento delle candele. L'acceleratore a mano si rivelava utile anche nei casi in cui, per una cattiva regolazione del carburatore, il motore non teneva il minimo neanche a caldo. Mantenendolo a un regime preciso e costante, l'acceleratore a mano, come una sorta di "cruise control" ante litteram, permetteva anche di marciare a una velocità fissa, in genere bassa, per esempio per una sfilata o una parata; quest'ultimo utilizzo era assimilabile a quello, più comune, adottato per i mezzi militari, ma anche per mezzi da lavoro come i trattori agricoli. Dalla seconda metà degli anni 70, con l'avvento di carburatori e poi impianti di iniezione sempre più sofisticati, in grado di regolare in maniera precisa e puntuale il minimo di un motore, anche a freddo, l'acceleratore a mano ha perso la sua utilità, venendo così progressivamente eliminato.

Instagram

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

Le auto dei nostri lettori

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



Alfa Romeo GT 1300 Junior (1971)
Daniele Tammaro
L'amore per le storiche inizia col piede giusto.



Fiat 500 F (1968)
Emanuela Visconti
Perfetto accostamento cromatico.



Fiat 1200 Cabriolet (1962)
Demis Girotti
Il piccolo Christian cresce bene.



Fiat 1500 Cabriolet (1964)
Simona e Massimo Bersani
Scorrazzando per l'Appennino piacentino.



Fiat Coupé 2.0 20V Turbo
Stefano Artoni
Il ritorno di una coupé sportiva made in Torino.



Ford Torino 500 (1971)
Walter Sanzanni
Acquistata in Germania da un militare americano.



Lancia Gamma Coupé, Beta Spider e Fiat 500 F
Francesco Pratesi
Tutte le declinazioni della passione.



Innocenti Mini Cooper (1968)
Emanuele Zambon
Più rara e meglio rifinita dell'originale inglese.



Volkswagen Typ 2 T2 (1970)
Settimo Albanese
All'insegna della piacevole sosta.

spalluto.ch

PASSIONE CARACCIOLA®

SUPPORTED BY

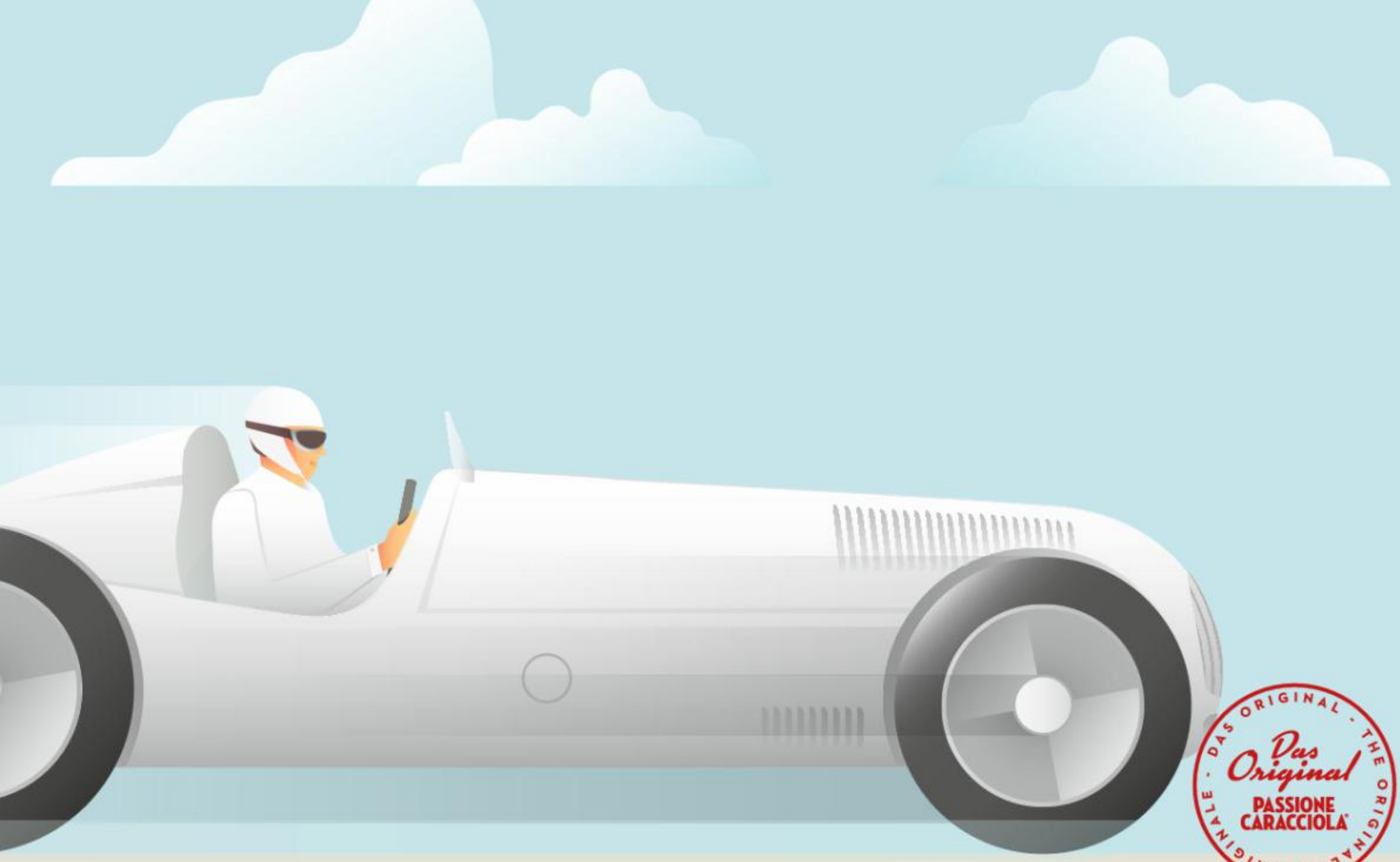
Mercedes-Benz

2ª EDIZIONE

15 - 19 GIUGNO 2016

AUF DEN STRASSEN DES MYTHOS

ZÜRICH • BERN • ANDERMATT • LUGANO



Das Original PASSIONE CARACCIOLA® - DAS ORIGINAL - THE ORIGINAL - L'ORIGINALE -

WWW.PASSIONE-CARACCIOLA.COM

MAIN SPONSOR

Julius Bär

IWC SCHAFFHAUSEN

mechatronik
The Spirit of Classic

PREMIUM

Santoni

TECHNICAL

EMME

Roberto Mercuri QUALITY CARCARE Est. 1981

Bindella la vita è bella

L'ABBONAMENTO A RUOTECLASSICHE

ti premia

GRANDE CONCORSO
APPLE WATCH +IPHONE 6
15 in palio!





APPLE WATCH SPORT

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

IPHONE 6

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

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



SCONTO FINO AL **33%** *versione digitale inclusa!*

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

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

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

SOLO ABBONANDOTI PUOI VINCERE UN APPLE WATCH+IPHONE 6

COLLEGATI AL SITO **www.shoped.it** OPPURE TELEFONA AL
(lunedì/venerdì ore 8.45 - 20.00 sabato ore 8.45 - 13.00)

Numero Verde **800 001199**

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

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

PROTAGONISTA SUI CAMPI DI GARA

UN DESTINO DA ICONA

Progettata per le corse, questa roadster contribuì in modo determinante a definire l'immagine dinamica e sportiva della Casa bavarese. Imbattibile sulle piste, emblematica per la sua linea, è divenuta un oggetto di culto. Messa alla prova oggi continua a vincere, non smentendo la sua natura

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

Nel 1936, quando debuttò sul circuito dell'Eifel e, guidata da Ernst Henne, vinse nella classe 2 litri, la BMW 328 fece sensazione. Non solo per le prestazioni, ma anche per la sua linea, tanto aerodinamica quanto bella; con quel muso che sembrava disegnato da uno stilista di grido, se non da un pittore futurista. Il progetto della 328 in realtà era di due talentuosi tecnici BMW, Rudolf Schleicher e Fritz Fiedler, che l'avevano portato a termine a tempo di record. Concepita per le corse, sebbene fosse prevista sin dall'inizio una versione stradale, la 328 doveva essere innanzitutto leggera; perciò era stato sviluppato uno specifico telaio a longheroni tubolari, uniti con traverse a U; essenziale ma sufficientemente rigido.

La carrozzeria aveva una struttura tradizionale, con la classica intelaiatura in legno sulla quale erano fissati i lamierati, che per la versione standard erano in alluminio per la cellula e le porte e in acciaio per il cofano motore e i parafanghi. Snella e anch'essa essenziale, si distingueva per l'armonia delle forme e soprattutto per i fari carenati, inediti per una BMW e rari su un'automobile di serie dell'epoca, che sarebbero poi stati adottati anche sulla 327 (1937-1941), sulla

100 ANNI BMW

1916 - LA PRIMA SEDE

La BMW (Bayerische Motoren Werke) trae origine dalla Bayerische Flugzeugwerke, fondata a Oberwiesenfeld, a Nord di Monaco, il 7 marzo 1916. Quest'ultima era nata dalla fusione della Rapp Motorenwerke, produttrice di motori per aerei e autoveicoli (nella foto, la sua sede) e della Otto Flugzeugwerke, produttrice di motori per aerei.



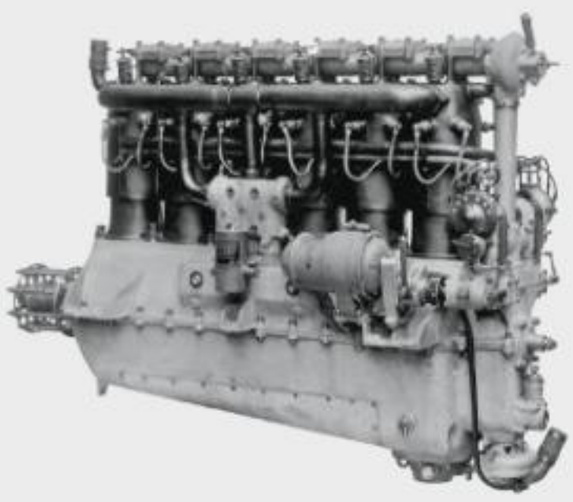


Muso carenato
Molto curata l'aerodinamica del muso, carenato nella parte inferiore (foto grande). Interessanti i fari Riemann, che contengono gli indicatori di direzione. La plancia, a sinistra, ha un aspetto spartano, ma la strumentazione è completa.

335 (1939-1941) e sulle berline 501 e 502 del dopoguerra. Per quanto riguarda il motore, con una certa attenzione ai costi si era utilizzato lo stesso 6 cilindri in linea di 2 litri "aste e bilancieri" della 326, presentata proprio nel 1936, dotandolo però di una nuova testata, che per la particolarissima disposizione degli organi di distribuzione, sempre ad aste e bilancieri ma con valvole a V anziché parallele, era stata brevettata. Grazie alla nuova testa, al rapporto di compressione aumentato da 6:1 a 7,5:1, all'alimentazione con tre carburatori invertiti da 30 mm (anziché con due orizzontali da 26 mm) e a un impianto di scarico 6 in 2 in 1, la potenza era salita da 50 CV a 3750 giri/minuto a 80 CV a 5000 giri/minuto e poteva facilmente essere incrementata fino a 120 CV; sulle ultime vetture ufficiali poi sarebbe arrivata a 136 CV. Anche per le sospensioni si erano adottati componenti di altri modelli BMW, ma su quelle anteriori era stata invertita la posizione della balestra e dei bracci (sopra l'una e sotto gli altri anziché il contrario).

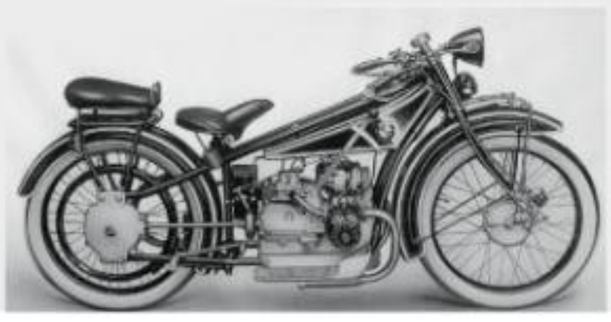
Come tutte le altre BMW, la 328 montava naturalmente uno sterzo a cremagliera, fiore all'occhiello della Casa di Monaco che l'aveva adottato, prima al mondo, sulla 303 del 1933. Nota stonata di una meccanica così curata era il cambio, che richiedeva una certa abitudine per trovare la posi-

100 ANNI BMW - LA STORIA IN 50 PILLOLE



1917 - MOTORE AERONAUTICO IIIA
Nell'anno di fondazione ufficiale della Bayerische Motoren Werke inizia la produzione del primo motore aeronautico progettato in proprio, il IIIA, un 6 cilindri in linea ideato da Karl Rapp e perfezionato da Max Friz. La BMW diverrà poi famosa per i suoi motori stellari.

1923 - R32
Impossibilitata, alla fine della guerra, a produrre motori aeronautici, la BMW lancia la sua prima motocicletta, la R32, progettata da Max Friz e caratterizzata dal motore boxer.



1929



L'originale design aerodinamico del frontale della 328 sarà ripreso sui modelli BMW lanciati nei successivi vent'anni





1933

1928 - DIXI 3/15 PS
Con l'acquisizione della Dixi-Werke di Eisenach, che costruiva su licenza la Austin Seven, la BMW entra nel settore automobilistico. La vettura, che dapprima mantiene il marchio Dixi e dal luglio 1929 assume quello BMW, è equipaggiata con un 4 cilindri di 748 cm³ dalla potenza di 15 CV a 3000 giri/minuto. Sarà prodotta fino alla primavera del 1932 in 25.356 esemplari.



1933 - 303
La BMW, azienda leader nei settori aeronautico e motociclistico, fronteggia la Depressione lanciando una nuova serie di vetture, piccole ma eleganti e veloci. La 303, capostipite delle 6 cilindri della Casa di Monaco, ha un motore di 1173 cm³ con 30 CV e tocca i 90 km/h.

1934 - 309
Della nuova serie, che sfoggia la calandra a doppio rene che diverrà il simbolo della BMW, fa parte anche la 309, con lo stesso telaio della 303, ma un motore a 4 cilindri di 845 cm³ con una potenza di 22 CV.



Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea Alesaggio 66 mm - Corsa 96 mm Cilindrata 1971 cm³ Rapporto di compressione 7,5:1 Potenza 80 CV a 5000 giri/min Distribuzione a valvole in testa a V, asse a camme laterale, aste e bilancieri 3 carburatori invertiti Solex 30 JF Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata, 4 litri, con radiatore Raffreddamento ad acqua, 7,5 litri Impianto elettrico 6 V, batteria 75 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce (1ª non sincronizzata) Leva di comando centrale Pneumatici 5,50-16.
Corpo vettura	Roadster 2 porte, 2 posti Telaio a longheroni tubolari e traverse Carrozzeria in acciaio e alluminio, con intelaiatura in legno Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali inferiori, balestra trasversale superiore Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Freni idraulici a tamburo Sterzo a cremagliera Serbatoio carburante 50 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2400 mm Carreggiate ant. 1153 mm - post. 1220 mm Lungh. 3900 mm - Largh. 1550 mm Altezza 1400 mm - Peso 830 kg.
Prestazioni	Velocità 150 km/h Consumo 14,5 litri/100 km.

zione delle marce, ma che era senz'altro meno problematico di quello di altre sportive dell'epoca.

Messa regolarmente in vendita nel febbraio 1937 e prodotta in 464 esemplari fino all'inizio del 1940, la BMW 328 Roadster, che nella versione standard toccava i 150 km/h, era la più veloce 2 litri sportiva di serie del suo tempo. Agile e scattante, grazie al peso di soli 830 kg, era estremamente competitiva e in grado di battere vetture di categoria superiore; inoltre si rivelò decisamente affidabile. In molte gare degli anni 30 erano talmente tanti gli esemplari sulla griglia di partenza che si poteva pensare che si trattasse di competizioni monomarca. Tra il 1936 e il 1940 la 328, in varie versioni, riportò 405 vittorie, tra cui quella di classe alla Mille Miglia del 1938 e quella assoluta alla Mille Miglia del 1940, oltre a 154 secondi posti. Nel dopoguerra continuò a gareggiare con successo e oggi i pochi esemplari sopravvissuti, divenuti oggetto di culto e quotati di conseguenza, continuano a vincere nelle gare riservate alle storiche.

L'esemplare del servizio, costruito nel 1938, è stato ritrovato abbandonato a Monaco nel 2001, malmesso ma completo. Acquistato da un collezionista argentino, è stato affidato per un restauro completo agli specialisti italiani della Colpani Motori di Poncarale (BS) che, in poco tempo, l'hanno riportato in condizioni pari al nuovo, nella tinta di carrozzeria bianco panna molto diffusa all'epoca per la 328. Si tratta di una versione standard, che verosimilmente nella sua vita passata non ha mai corso; mantenendo l'allestimento di base, il proprietario ha voluto tuttavia vivacizzarne le prestazioni facendo elaborare il motore secondo le specifiche "corsa" dell'epoca, che hanno portato a una potenza di circa 140 CV.

Dalla fine del restauro la vettura viene custodita presso la Colpani Motori, che ne cura la manutenzione; negli ultimi anni ha partecipato a una sola Mille Miglia storica. Per il resto viene guidata dal proprietario durante le sue rare visite in Italia, per gite di puro piacere, senza velleità agonistiche. R



MARCO ZAMPONI

Veloce e affidabile
Negli anni Trenta la 328 era la più veloce 2 litri sportiva di serie. Le prestazioni ancora all'altezza e la grande affidabilità la rendono oggi una delle vetture più competitive nelle gare di regolarità.



100 ANNI BMW - LA STORIA IN 50 PILLOLE

1934 - 315

La 303 è rimpiazzata dalla 315, che ha una linea più moderna e un motore di maggior cilindrata (1490 cm³), ottenuta aumentando la corsa, perciò più elastico, ma anche più potente (34 CV). Sarà prodotta in varie versioni fino al 1937, in 9765 esemplari.





1934 - 315/1

Rispetto a quello della 315, il motore della 315/1 eroga 6 CV in più (40 CV), grazie all'alimentazione a tre carburatori anziché a due e a un rapporto di compressione elevato da 5,6:1 a 6,8:1. Prima sportiva di Casa BMW, questa vettura, che è proposta con un'elegante carrozzeria roadster, pesa 750 kg e tocca i 120 km/h. Solo 242 gli esemplari prodotti fino al 1936.

Progettata con un occhio ai costi ma con razionalità, la 328 vantava molte soluzioni costruttive all'avanguardia



Non è bialbero
I due coperchi della testa (sopra) racchiudono le punterie delle valvole a V, che sono comandate da aste e bilancieri.



1936 - 326

A metà degli anni 30, la BMW può entrare a pieno titolo nel comparto delle vetture medie, più comode e rappresentative. La 326, equipaggiata con un 6 cilindri di 1971 cm³ con 50 CV, debutta a febbraio ed entra in produzione a metà dell'anno.



1938 - 327 SPORT-COUPÉ

Magnifica, specie nella più esclusiva versione Sport-Coupé, prodotta dal 1938 al 1941 in soli 178-179 esemplari, la 327, proposta anche nella versione Sport Cabriolet (1124 esemplari), monta, come la 326, un 6 cilindri di 1971 cm³, ma con potenza portata a 55 CV.





1940 - MILLE MIGLIA

Alla gara la BMW iscrive cinque 328: tre roadster e due coupé. La vittoria assoluta va alla coupé Touring condotta da Huschke von Hanstein e Walter Bäumer, che corre a una media di 166,723 km/h.

Salone di Tokyo 1997, la BMW espone la concept car Z07, ispirata alla 507, il cui prototipo aveva esordito nel 1955 al Salone di Francoforte. Evidente la similitudine nel design, ma anche nelle soluzioni costruttive all'avanguardia e nella meccanica, valorizzata da un poderoso motore V8. La Z07 darà origine alla Z8, roadster per pochi come a suo tempo lo era stata la 507. Nata per assecondare le richieste di Max Hoffman, il dinami-

100 ANNI BMW - LA STORIA IN 50 PILLOLE



1954 - 502

Al Salone di Ginevra viene presentata la 502, prima auto tedesca a 8 cilindri del dopoguerra. Telaio e carrozzeria sono quelli della 501 a 6 cilindri, lanciata nel 1952; la novità sta proprio nel motore, un V8 che è il primo al mondo, di serie, con monoblocco e teste in lega leggera e che si distingue per il funzionamento fluido e progressivo. Con cilindrata di 2580 cm^3 e potenza di 100 CV spinge la vettura, che pesa 1440 kg, a 160 km/h. Dal 1955 è offerto anche con cilindrata di 3168 cm^3 e potenza di 120 CV.

L'ESCLUSIVITÀ È ROADSTER

QUESTIONE GENETICA

Quarantacinque anni separano queste due magistrali spider BMW, che condividono i medesimi concetti di base: design sopraffino con carrozzeria d'alluminio, motore V8 e target esclusivo a cui si rivolgono. Dell'antesignana 507 ne sono state costruite appena 254; 5703 le Z8. Entrambe, con le debite differenze, sono ambitissime dai collezionisti

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Marco Zamponi**



1956 - 503

Oltre al prototipo della 507, nello stand BMW del Salone di Francoforte del 1955 sono esposte le versioni definitive della 503 coupé e cabriolet (nella foto). Il design è sempre opera del conte Albrecht von Goertz. Equipaggiata col nuovo V8 di 3,2 litri, potenziato a 140 CV, la 503 sarà prodotta dal maggio 1956 al marzo 1959 in 413 esemplari.



1957 - 600



In agosto viene presentata quella che è in pratica una Isetta a 4 ruote e a 4 posti, dotata perciò di una porta aggiuntiva sul lato destro. La vetturetta, che pesa 550 kg, è equipaggiata con un boxer di 582 cm^3 con potenza di 19,5 CV, derivato da quello della moto R67, dotandolo di raffreddamento forzato. La BMW 600 è robusta e affidabile, ma non piace; sarà prodotta fino al 1959 in 35.000 esemplari.

1961 - 700 CABRIOLET

A settembre entra in produzione la più esclusiva versione della 700, lanciata nell'agosto 1959. Come le altre versioni, la Cabriolet ha la carrozzeria disegnata da Giovanni Michelotti, ma l'allestimento è curato dalla Baur di Stoccarda. Sarà prodotta fino al novembre 1964 in 2592 esemplari.



Solo riverniciata
La 507 del servizio è una seconda serie. Costruita nel 1958 e immatricolata in Italia nel 1959, dal 1965 appartiene a Giannantonio Panigoni, di Brescia. L'auto è conservata, è stata solo riverniciata anni fa e ha percorso appena 120.000 km.







co e visionario importatore di auto di lusso europee negli Stati Uniti, la 507 a metà degli anni 50 sfoggia una linea rivoluzionaria per BMW, firmata dal conte Albrecht von Goertz, designer tedesco dal 1936 residente negli Stati Uniti. L'affilata carrozzeria in alluminio mostra un aggressivo muso a V, sul quale si distendono i caratteristici due reni della calandra BMW; griglie magistralmente stilizzate chiudono gli sfoghi d'aria sulle fiancate. Le grandi ruote con cerchi da 16", che quasi sporgono dai passaruota, fanno intuire una meccanica muscolosa, supportata da un robusto telaio scatolato in acciaio e valorizzata dal più grosso, potente e moderno motore BMW allora disponibile, un V8 di 3168 cm^3 tutto in lega leggera (il primo al mondo), che su questo modello arriva ad erogare 150 CV. Bassa, profilata e leggera per la sua classe (pesa 1330 kg), la 507 al debutto, che avviene nel novembre 1956, appare come una roadster pura, con un abitacolo corto, poco adatto al fisico più longilineo degli americani; nel giugno 1957 la BMW correggerà il tiro e arriverà una seconda serie con l'abitacolo allungato verso la coda, grazie allo spostamento del serbatoio benzina da dietro l'abitacolo a sotto il bagagliaio. Aggressiva nell'aspetto, la 507 non è però una sportiva estrema; il suo V8 incanta per il ruggito acuto, ma spicca per la fantastica coppia ai bassi regimi, che consente uno spunto e una ripresa entusiasmanti. Imbattibile sul misto, specie in montagna, la 507, con 220 km/h di velocità massima (dichiarata) e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 11,5 secondi, era comunque una delle vetture stradali più prestazionali dei suoi tempi; fu costruita dal 1956 al 1959 in appena 254 esemplari, prototipi compresi.

100 ANNI BMW - LA STORIA IN 50 PILLOLE

1962 - **700 LS LUXUS**
A marzo viene lanciata la berlina che sostituisce la 700. La L nella sigla LS indica l'allungamento del passo, di 16 cm, che migliora l'abitabilità ma altera le proporzioni del disegno originario di Michelotti.



Mantenuto il motore boxer di 697 cm^3 con 30 CV. La LS Luxus è prodotta fino al settembre 1965.

1962 - **1500**
A ottobre, a oltre un anno dalla presentazione del prototipo, avvenuta al Salone di Francoforte del 1961, inizia la produzione della berlina media 1500. Innovativa nel design, ancora di Michelotti, e nella meccanica, la 1500 è, a ragione, definita Neue Klasse, ed è la capostipite di una serie di grande successo.



1962 - **3200 CS**
Presentato al Salone di Francoforte del 1961, il modello che sostituisce la 503 entra in produzione a febbraio del 1962. La carrozzeria, non più in alluminio ma in acciaio, esibisce un design firmato da Bertone. Il motore V8 di 3,2 litri ha ora 160 CV. La 3200 CS è prodotta fino al 1965 in 538 esemplari.



1963

Secondo in gradimento
Tra i colori offerti per la Z8 il nero è risultato il secondo in gradimento, essendo stato richiesto per 1572 esemplari; il primo è stato il Titaniumsilber (argento) con 3182. Questo esemplare del 2002 appartiene a Gerardo Moccaldi, 29 anni, di Milano.



Quando venne presentata la Z8, nel 2000, ne richiamava prepotentemente la memoria, tanto che Albrecht Goertz dichiarò: "Se dovessi disegnarla oggi, la 507 avrebbe l'estetica della Z8", complimentandosi così con il design team diretto da Chris Bangle. In effetti, gli elementi estetici caratterizzanti della splendida antenata si ritrovano tutti, come si ritrovano anche il taglio muscoloso della carrozzeria, naturalmente in alluminio, e soluzioni costruttive d'avanguardia, in questo caso la scocca "space frame", anch'essa in alluminio, e i fanali posteriori al neon, mai più visti su un'altra vettura al mondo. L'abitacolo è essenziale, ma valorizzato da accostamenti di materiali e di colori estremamente accattivanti, che lo rendono accogliente. Ed è, soprattutto, ergonomico al contrario della 507: qui i comandi sono tutti al posto giusto e la strumentazione è a centro plancia, perché non deve ostacolare la visuale del guidatore. Ovviamente c'è pure il V8, derivato da quello della contemporanea M5, che ha una cilindrata di 4941 cm^3, una potenza di 400 CV a 6600 giri/minuto e una coppia di 51 kgm a 3800 giri/minuto, dati che la dicono lunga sulla straordinaria progressione in grado di spingere una vettura del peso di 1660 kg da 0 a 100 km/h in 4,7 s e a una velocità di 250 km/h, autolimitata. Top di gamma della BMW, la Z8 costava quanto una Ferrari e rimase, come già la 507, un'auto per pochi, prodotta dal 2000 al 2003 in 5703 esemplari. R





→



1965 - LA 700 SPORT A MONTECARLO
Modello con cui la BMW torna a essere una Casa automobilistica di successo, la 700 viene lanciata a settembre del 1959 nella versione Coupé. Proprio con la 700 Coupé e in special modo con la versione Sport dotata del motore da 40 CV (1960-64), la Casa di Monaco ottiene vari successi nelle gare Turismo. Nel 1965 una 700 Sport, guidata da Schäfer e Karrer, partecipa al Rally di Montecarlo.

1965 - 2000 C E CS
Sull'onda del successo della Neue Klasse, la BMW decide di lanciarne una versione coupé, più vendibile dell'elitaria 3200 CS. Nascono così la 2000 C (un carburatore, 100 CV), e la 2000 CS (2 carburatori, 120 CV), con carrozzeria realizzata da Karmann.



Poco più di due anni separano la presentazione delle BMW 3.0 CSL e 2002 Turbo, modelli concepiti entrambi per l'utilizzo agonistico, ma frutto di filosofie costruttive differenti, se non diametralmente opposte. La 3.0 CSL, che debutta nel maggio 1971, è la versione alleggerita ("Leichtbau") della coupé 3.0 CS, realizzata per il campionato europeo Superturismo. Grazie a porte e cofani in alluminio, finestrini posteriori e

100 ANNI BMW - LA STORIA IN 50 PILLOLE



1966 - SERIE 02

All'inizio il numero 2 indicava il progetto della berlina compatta a 2 porte da affiancare alla berlina Neue Klasse a 4 porte. Modificato in 02, diviene la designazione ufficiale della serie presentata al Salone di Ginevra del marzo 1966. Il modello d'esordio, battezzato 1600-2, monta un 4 cilindri di 1573 cm^3 con una potenza di 85 CV e tocca i 162 km/h. Dall'aprile 1971 sarebbe stato ribattezzato 1602, in coerenza con gli altri modelli della serie, la 2002, nata nel novembre 1968, e la 1802, nata nel marzo 1971.

SCONTRI GENERAZIONALI

FUORI I MUSCOLI

Potenza e prestazioni sono praticamente le stesse. Ottenute però in modi diversi, testimonianza del passaggio tra due epoche: la prima puntava sulla cilindrata, la seconda sulla sovralimentazione. Diverse anche le tecniche di guida per ottenere il meglio da queste due formidabili vetture, nate per le competizioni

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Marco Zamponi**

1967 - 1600 CABRIOLET
A settembre nasce l'elegante 1600 Cabriolet, allestita dalla Baur di Stoccarda. Sarà prodotta fino al 1971, quando le norme di sicurezza vieteranno temporaneamente la costruzione di cabriolet ad apertura totale. La 2002 Cabriolet che la rimpiazza, sempre firmata da Baur, avrà perciò uno sgraziato rollbar.





1968 - SERIE E3
A 10 anni dall'uscita di produzione della 501, la BMW torna a costruire un'ammiraglia a 6 cilindri, proposta nelle due versioni 2500 da 150 CV e 2800 da 170 CV, siglate E3. Il motore vanta inedite camere di combustione "trisferiche"; la vettura, in concorrenza con Mercedes, esibisce un'estetica riuscita e ha prestazioni sportive.



Archi lucenti
La 3.0 CSL (sotto) adotta di serie codolini in alluminio lucidato, una strana scelta per una versione spartana e alleggerita. La vettura del servizio, costruita nel gennaio 1972 e restaurata nel 1997, è dell'appassionato milanese Mauro Praga ed è la n°1 tra quelle iscritte al BMW Youngtimer Club Italia.

lunotto in perspex, un paraurti anteriore ridotto e un allestimento interno più spartano e sportivo, pesa 1200 kg anziché 1400; nella versione stradale d'esordio (la vedete in queste pagine), che monta il 6 cilindri di 2985 cm^3 standard a carburatori con 180 CV, vanta una velocità massima di 215 km/h (contro 213) e un'accelerazione da 0 a 100 km/h coperta in 8 secondi anziché in 9; differenze limitate dunque, che però nelle versioni "corsa", opportunamente elaborate, sono ben più marcate.

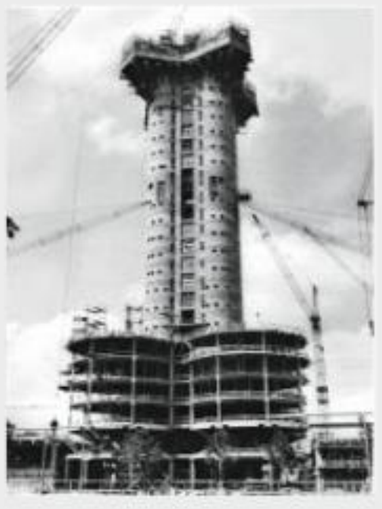
La prima serie della CSL, offerta nelle tinte Colorado (l'arancione tenue della vettura del servizio), Inka (arancione vivo), Verona (rosso vivo) e Golf (giallo acido), è prodotta dal maggio 1971 all'agosto 1972 in 169 esemplari stradali più 168 esemplari "corsa". Vettura di dimensioni notevoli e piuttosto pesante, nonostante l'alleggerimento, la BMW 3.0 CSL ha nel suo grosso 6 cilindri, generoso ed elastico, uno dei maggiori punti di forza; l'accelerazione, accompagnata da un ruggito pastoso, è appagante ma non mozzafiato.

Il comportamento sovrasterzante, tipico delle BMW dell'epoca e accentuato dalla notevole coppia disponibile già ai bassi regimi, consente ai piloti più esperti una guida di gas divertente e redditizia. Compatta e più leggera della 3.0 CSL, la BMW 2002 Turbo, presentata al Salone di Francoforte del 1973, è sviluppata dal reparto Motorsport, sebbene non sia ancora marcata con la mitica "M". In pratica si tratta della versione stradale della 2002 da competizione con motore turbo da 275 CV, che ha vinto il campionato europeo Turismo del 1969. Il motore è il 4 cilindri di 1990 cm^3 a iniezione meccanica Kugelfischer PL 04 della 2002 TII, dotato in più di un turbocompressore KKK BLD e modificato con un rapporto di compressione di 6,9:1 anziché di 9,5:1. Con una potenza di 170 CV a 5800 giri/minuto e una coppia di 24,5 kgm a 4000 giri/minuto è in grado di spingere la vettura, che pesa 1080 kg, a oltre 210 km/h, con accelerazione da 0 a 100 km in 8 secondi. La carrozzeria mostra vistosi spoiler e ampi codolini rivettati per alloggiare i pneumatici larghi da gara. Due le livree "ufficiali", Chamonix (bianco), la più gettonata, e Polaris (argento), entrambe con strisce adesive coi colori Motorsport, ma non mancano vetture consegnate in altri colori. All'interno spiccano il volante sportivo in pelle, il quadro strumenti verniciato di rosso e i sedili anteriori anatomici.

100 ANNI BMW - LA STORIA IN 50 PILLOLE



1971 - GRANTURISMO
Fin dall'esordio la 3.0 CS, a carburatori, e la 3.0 CSI, a iniezione, si dimostrano competitive nelle gare Granturismo (nella foto, Jody Scheckter su una CSI alla 6 Ore di Kyalami del 1971). I trionfi però arriveranno con la 3.0 CSL, che dominerà per quasi 10 anni le gare internazionali e dal 1973 al 1979 vincerà per sei volte consecutive il campionato europeo.



1972 - LA NUOVA SEDE
Il 18 maggio viene inaugurata la torre che diventerà il nuovo quartier generale della BMW. Soprannominata "Quattro Cilindri" per la sua forma, è stata progettata dall'architetto viennese Karl Schwanzer, costruita dal 1968 al 1972 e completata per i giochi olimpici, tenutisi proprio a Monaco nell'estate del 1972. Al momento dell'inaugurazione è l'edificio commerciale più alto della città (99,5 metri) ed è affiancata dal museo della Casa, che ha la forma di una ciotola.



Codolini esagerati
La 2002 Turbo monta ampi codolini in tinta con la carrozzeria, per alloggiare pneumatici larghi da gara. L'esemplare del servizio, che mostra cerchi in lega optional della Casa, è stato costruito alla fine del 1974 e dal 1985 appartiene a Paolo Pizzala, titolare dell'omonima officina autorizzata BMW - Mini di Magenta.





Nata in piena crisi petrolifera, la BMW 2002 Turbo non viene accolta col dovuto consenso, anche per via dell'estetica troppo vistosa, e dal gennaio 1974 al luglio 1975 sarà prodotta in soli 1672 esemplari. Agile come tutte le berline Serie 02, questa versione ha un assetto specifico, che le conferisce un comportamento sottosterzante, atipico per una BMW dell'epoca, e predilige una guida pulita con un attento studio delle traiettorie. Il motore è sorprendentemente progressivo per essere un turbo; spinge forte anche ai bassi regimi, anche se dà il meglio oltre i 4500 giri, quando un leggero sibilo segnala l'entrata in funzione della turbina e la coda, a quel punto, tende ad allargare le curve. Il sound non è quello dei più nobili 6 cilindri BMW, ma l'efficienza, grazie anche all'iniezione, è notevole. R







1972 - SERIE 5 (E12)
La lussuosa berlina media che, presentata a settembre, succede alla Neue Klasse, inaugura la designazione delle serie BMW adottata ancora oggi. Battezzata Serie 5, con sigla di progetto E12, esordisce coi modelli 520 e 520i, entrambi dotati di un 4 cilindri di 1990 cm^3: a due carburatori, con potenza di 115 CV, per il primo; a iniezione meccanica FAG Kugelfischer, con potenza di 130 CV, per il secondo.

1975 - SERIE 3 (E21)
A luglio nasce la serie di berline compatte che dovrà rimpiazzare la 02 e, rapportandola alla Serie 5, più grande, è battezzata 3, con sigla di progetto E21. Quattro i modelli d'esordio, tutti a 4 cilindri: 316, 318, 320 e 320i, con potenze da 90 a 125 CV.



1976 - SERIE 6 (E24)
Al Salone di Ginevra debutta la serie che sostituirà le coupé CS, con sigla di progetto E24. Le versioni d'esordio sono la 630 CS da 185 CV e la 633 CSi da 197 CV.



BMW MOTORSPORT M635 CSI - M3 (E30) - M5 (E34) - Z3 M ROADSTER

"Un'azienda è come un essere umano. Finché è sportiva, è in ottima forma, ben addestrata, piena di entusiasmo e performante". Le parole pronunciate il 1° maggio 1972 da Robert Lutz, membro del consiglio di amministrazione della BMW, per battezzarne la sezione sportiva, la Motorsport GmbH, sono valide ancora oggi. In 44 anni di storia nelle competizioni sportive di tutto il mon-

100 ANNI BMW - LA STORIA IN 50 PILLOLE

1978 - M1

Presentata al Salone dell'automobile di Parigi, monta il 6 cilindri in linea bialbero a 24 valvole di 3453 cm^3, alimentato a iniezione, in grado di erogare nella versione stradale una potenza massima di 277 CV a 6500 giri/minuto per una velocità di 262 km/h. La carrozzeria, in fibra di vetro, è stata disegnata da Giorgetto Giugiaro.



CON LA "M" SOTTO IL COFANO

LETTERA MAGICA

Nata nel 1972 come branca sportiva della BMW, la Motorsport ha contrassegnato oltre quarant'anni di bolidi per le strade di tutti i giorni e per la pista, con un palmarès davvero invidiabile. Per raccontarvi il DNA abbiamo radunato un poker eterogeneo

Testo di **Gaetano Derosa** - foto di **Marco Zamponi**



1978 - SERIE 3 CABRIOLET (E21)

Fin dall'avvio del progetto E21, viene prevista la possibilità di ricavare dalla berlina due porte una versione aperta. Operazione realizzata dalla Baur di Stoccarda. Primo prototipo nel 1976, due anni dopo l'avvio della produzione.





1980 - 745I (E23)

Presentata a Monaco già nel 1977, la E23 è la prima della gloriosa stirpe delle Serie 7, berline di lusso create per contrastare lo strapotere delle Mercedes-Benz e Jaguar in quella fascia. La più opulenta della gamma, la 745i (foto accanto), arriva nel 1980 e monta il motore 6 cilindri di 3210 cm^3 sovralimentato da un turbo Garrett (con potenza di 252 CV a 5200 giri/minuto).

M635 CSI

Arriva subito dopo il trionfo mondiale di Piquet in F.1 con una Brabham con motore M Power. Per Quattroruote è la "berlinetta campione del mondo"





do, i motori "M" hanno vinto tutto quello che c'era da vincere, oltre a caratterizzare una serie di bolidi stradali che oggi sono un vero oggetto di culto per i collezionisti.

Come general manager della Motorsport, originariamente composta da 35 dipendenti, venne nominato Jochen Neerpasch, ex pilota ufficiale della Porsche. Neerpasch chiamò a sé un nutrito gruppo di piloti esperti, come Chris Amon, Toine Hezemans, Hans-Joachim Stuck e Dieter Quester per le gare di velocità, Björn Waldegaard e Achim Warmbold per i rally. Parallelamente, la BMW decise di mettere a listino vetture stradali con la "M", subito soprannominate "extra-hot" per le prestazioni da purosangue tout court.

IL BOOM COL TRIONFO IN F.1

Ma fu dopo la vittoria nel campionato del mondo di Formula 1 che i motori BMW Motorsport divennero famosi in tutto il mondo, con grande beneficio soprattutto della produzione di serie. Nel 1982 la Brabham iscrisse al campionato la BT50, che montava un quattro cilindri turbocompresso di 1,5 litri BMW M Power, in grado di erogare l'incredibile potenza di 800 CV. Fin dall'inizio questo propulsore dimostrò la sua supremazia in pista, con il trionfo più grande che arrivò nel 1983: seicentotrenta giorni dopo il debutto, Nelson Piquet vinceva il campionato mondiale al volante della BT52/B.

La gloria e il successo ottenuto nella massima formula crearono una grandissima risonanza. E fu il motivo per cui la M635 CSI (presentata nel settembre '83 ma in produzione solo dall'anno successi-

100 ANNI BMW - LA STORIA IN 50 PILLOLE

1982 - SERIE 3 (E30)

La seconda generazione della Serie 3, disponibile ora anche a 4 porte, rimarrà in produzione per ben 12 anni. Il design della carrozzeria a tre volumi si deve alla matita di Claus Luthe. Sempre presente il "gomito di Hofmeister", ossia il montante posteriore piegato in avanti nella zona inferiore.



1983 - BRABHAM-BMW F.1

Nelson Piquet, brasiliano di Rio classe 1952, vince il primo dei suoi tre titoli mondiali di Formula 1 con una Brabham motorizzata BMW M Power nel 1983. Il quattro cilindri turbo di 1,5 litri con potenza variabile tra i 740 e gli 800 CV montato sulla monoposto inglese gli permette di aggiudicarsi, nel corso della stagione, tre gran premi (Brasile, Italia ed Europa) e trionfare, con un totale di 59 punti, nel campionato mondiale Piloti davanti ad Alain Prost e René Arnoux.









Alto lignaggio
Sei cilindri con doppio albero a camme, distribuzione a 4 valvole per cilindro, iniezione Bosch-Motronic, potenza di 286 CV a 6500 giri/minuto, velocità massima di 225 km/h: queste le credenziali del motore M Power della M635 CSI del 1984, coupé ad altissime prestazioni che la BMW presenta nel settembre 1983, all'indomani del Mondiale di Formula 1 vinto da Nelson Piquet.

1986 - SERIE 3 CABRIOLET (E30)

Dopo l'addio al progetto "Targa" della Baur (con l'eliminazione del rollbar centrale del modello precedente e i nuovi finestrini posteriori discendenti), arriva una vera cabriolet su base E30. Quando si procede alla sua apertura, la capote scompare dietro i sedili. Al suo debutto l'entusiasmo è alle stelle, fioccano ordini per 10 mila esemplari.



1987 - Z1



Debutta in forma definitiva al Salone di Francoforte nel 1987. La peculiarità di questa roadster è quella di avere le portiere apribili con un movimento elettrico che le fa scomparire nella zona dei brancardi. Monta un motore 6 cilindri di 2,5 litri con potenza massima di 170 CV a 5800 giri/minuto.

1987 - M3 (E30) DA COMPETIZIONE

Le M3 preparate per le corse hanno potenze tra i 300 e i 360 CV, con punte velocistiche di oltre 280 km/h. La M3 serie E30 riportò innumerevoli successi in diverse specialità. Già durante la sua prima stagione, il 1987, si aggiudicò tre titoli. In totale conquistò più di 1500 vittorie e oltre 50 titoli internazionali.



M3 E30

Pensata per le competizioni, ha ottenuto un bottino incredibile di vittorie internazionali



100 ANNI BMW - LA STORIA IN 50 PILLOLE



1987 - SERIE 3 TOURING (E30/5)
Presentata al Salone di Francoforte nel settembre 1987, la gamma Touring (sigla di progetto E30/5) segna il debutto della Casa bavarese nel mondo delle station wagon. Inizialmente la Touring viene proposta in tre versioni a benzina e una a gasolio: 320i, 325i, 325iX e 324 TD.



1987 - SERIE 7 (E32)
Nella seconda generazione della Serie 7 spicca la versione lunga (750i L, nella foto) con passo aumentato di 10 cm, una vera e propria limousine equipaggiata con un 12 cilindri a V di 5 litri, dalla potenza massima di 300 CV a 5200 giri/minuto per una velocità di 240 km/h.

Un pieno di steroidi
La M3 si riconosce dalle altre berline della serie E30 grazie a spoiler, appendici aerodinamiche, grande alettone posteriore, parafanghi allargati, cofano bagagliaio e montante posteriore modificati.





vo) viene subito definita, nel corso della prova di Quattroruote del settembre 1984, come "la berlinetta campione del mondo". Il motore a 6 cilindri in linea, derivato da quello della M1, ha la distribuzione bialbero in testa e la lubrificazione a carter secco, con potenza di ben 286 CV. Anche la scocca beneficia di alcune migliorie, grazie all'assetto irrigidito e ribassato. Esternamente la M635 CSI è riconoscibile solo ad un occhio allenato ed esperto, e si distingue principalmente per gli archi passaruota più sottili, in modo da ospitare meglio i nuovi cerchi BBS da 15 pollici, lo spoiler anteriore e, ovviamente, per la firma "M" sul cofano posteriore. Costruita alla fine del 1984, la M635 CSI che compare nel nostro servizio ha al suo attivo solo 99 mila km e oggi si presenta in perfette condizioni originali; fa parte della collezione di Medo Rossi di Vergiate (Varese).

M3: RECORD DI VENDITE E VITTORIE

Dopo aver completato le sue attività in Formula 1, la Motorsport decise di concentrare tutte le sue energie nelle gare del



1988 - SERIE 5 (E34)

La terza generazione della Serie 5 (E34) si distingue per il look imponente ma al contempo grintoso, che nasce dalle brillanti intuizioni di Ercole Spada.



1989 - SERIE 8 (E31)



La sportiva più ammirata al Salone di Francoforte 1989 è la Serie 8 (E31), coupé ad altissime prestazioni. Monta il 12 cilindri a V di 4988 cm³, un cambio manuale ZF a sei marce e con una potenza massima di 300 CV raggiunge una velocità di punta di 250 km/h.

1998 - Z3 COUPÉ

Due anni dopo il lancio della Z3 Roadster, BMW propone la versione coupé con padiglione dal design insolito, di tipo hatchback, con portellone posteriore quasi verticale. Inizialmente disponibile solo col 6 cilindri di 2,8 litri, poco tempo dopo verrà offerta pure col 3,2 litri di derivazione M3.



M5 E34

6 cilindri d'alta scuola: fasatura variabile Vanos e sistema di gestione con 20 milioni di input al secondo



campionato Turismo. Questa decisione portò nel 1986 alla nascita della M3, berlina sportiva compatta a due porte che rappresentava il primo vero sviluppo parallelo da parte BMW per la produzione in serie e per lo sport motoristico. La versione stradale, che richiedeva una produzione di almeno 5 mila unità nel giro di un anno per l'omologazione nelle competizioni, era fin dall'inizio concepita per le gare e allestita per rispettare i regolamenti del Gruppo A. Poiché gli impianti in Preussenstrasse non erano più in grado di gestire i grandi numeri richiesti, la Motorsport GmbH si trasferì nella nuova sede di Garching, un sobborgo di Monaco. Il risultato fu un grande successo per la Casa bavarese sotto ogni punto di vista. Fin dall'inizio, la versione corsaiola con la livrea bianco brillante BMW Motorsport riuscì a inanellare una nutrita serie di successi, come nel 1987, quando Roberto Ravaglia vinse il campionato mondiale Turismo.

La M3 serie E30 divenne da quel momento il punto di riferimento per questa categoria di gare, grazie al suo quattro cilindri catalizzato a 16 valvole in grado di erogare una potenza di 200 CV. Nei successivi cinque anni l'M3 divenne leader incontrastata in pista, portando a casa due campionati europei Turismo, la vittoria nel campionato DTM tedesco per due volte, nonché un gran numero di altri eventi e campionati internazionali. Questo di pari passo con il successo produttivo: più di 17.970 esemplari fabbricati, comprese 600 Sport Evolution da 2,5 litri, più 763 cabriolet assemblate a mano. Quella che compare nel nostro servizio, costruita alla fine del

100 ANNI BMW - LA STORIA IN 50 PILLOLE

1991 - SERIE 5 TOURING (E34)

Al Salone di Francoforte 1991 la Serie 5 si arricchisce di una station wagon. L'abitacolo è lo stesso della berlina, mentre risulta molto interessante la soluzione per l'accesso al vano posteriore. Risulta davvero pratica, infatti, l'idea del portellone con un'apertura separata per il lunotto, che facilita il carico dei piccoli bagagli a bordo.



1992 - M3 (E36)

I 25 anni della Motorsport vengono festeggiati col lancio della nuova M3, che ha un look molto discreto: si riconosce dalla normale Serie 3 per la griglia sotto il paraurti, per gli specchietti retrovisori esterni e per i cerchi in lega da 17 pollici. La M3 serie E36 monta un 6 cilindri di 2996 cm^3 in grado di erogare una potenza massima di 286 CV a 7000 giri/minuto con una velocità di punta di 250 km/h.





Bialbero tutto grinta
Realizzata sulla base della contemporanea 535i, la M5 serie E34 condivide con quest'ultima il motore, un 6 cilindri di 3535 cm^3, che in questo caso eroga una potenza di 315 CV, grazie anche all'adozione della distribuzione a due alberi a camme in testa con 4 valvole per cilindro.



Ribassata è meglio
Ruote larghe, spoiler inedito e assetto ribassato sono gli elementi di distinzione della M5 rispetto alla normale Serie 5 coeva. A destra, il posto guida con gli speciali sedili regolabili elettricamente anche in altezza.



1986 nella classica livrea Alpinweiss, viene oggi gelosamente custodita da Massimo Pistolesi di Cislago (VA). L'auto monta i cerchi verniciati Nogaro Silber come le Sport Evolution (disponibili presso la rete BMW per tutte le M3) e i sedili Recaro SR che all'epoca erano un accessorio aftermarket particolarmente diffuso e gradito.

M5, ECCO LA FASATURA VARIABILE

Nel 1988, l'M5 entrò nella seconda generazione con la serie E34. Rispetto alla precedente, il sei cilindri venne porta-

1993 - SERIE 3 CABRIOLET (E36)

Arriva nella primavera del '93 la nuova cabriolet della Serie 3. La linea, molto elegante, viene realizzata sulla base della coupé. La capote in tela è realizzata in maniera esemplare per tenuta all'acqua, qualità del tessuto e praticità di utilizzo.





1994 - SERIE 3 COMPACT (E36/5)

Riprendendo il concetto introdotto sulla 1600 Touring 3 porte del 1971, la Casa bavarese lancia la Compact su base serie E36, con la coda tagliata di 22 cm e il portellone posteriore.

1994 - SERIE 3 TOURING (E36)

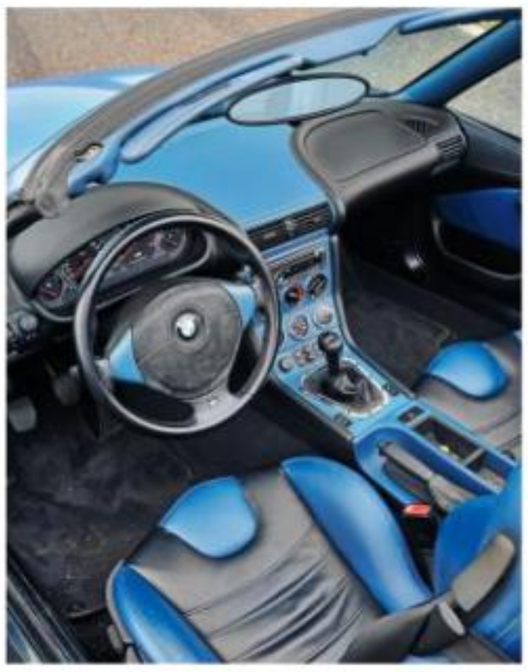
Mantiene la stessa grinta della berlina, con l'abitacolo arretrato e di conseguenza il lungo cofano motore, ai quali ora si aggiunge anche il lunotto del portellone non verticale, ma inclinato per conferire maggior sportività. Ottima la capacità di carico a schienale abbassato: 1320 litri.



Z3 M

La massima espressione di guida a cielo aperto, grazie al sei cilindri di 3,2 litri con potenza di ben 321 CV e accelerazione da dragster







La grande bellezza
La Z3 M racchiude in sé il massimo della prestazioni mai viste prima su una roadster bavarese.
Le modifiche estetiche rispetto alla "normale" Z3 la rendono ancora oggi molto grintosa ed elegante.



100 ANNI BMW - LA STORIA IN 50 PILLOLE



1994 - SERIE 7 (E38)
Arriva la terza generazione della berlina di punta di casa BMW. Adotta una nuova fanaleria, mentre l'interno è principesco, con notevole profusione di pelle, legni pregiati e materiali ricercati. Caratteristica la plancia, che è decisamente orientata verso il guidatore.

1995 - Z3
La fedele compagna di James Bond in "GoldenEye" è la prima auto della Casa assemblata negli Stati Uniti: viene infatti costruita a Spartanburg, nella Carolina del Sud.



2003 - SERIE 6 (E63)
Presentata a Francoforte nel 2003, la Serie 6 riprende molto della concept car Z9 di quattro anni prima, disegnata da Chris Bangle. Immancabile, sul tunnel centrale, la manopola dell'iDrive, lo strumento multimediale che consente di accedere al navigatore, come all'impianto hi-fi e ad altri dispositivi.



to a 3,6 litri con distribuzione a quattro valvole e fasatura variabile Vanos, un sistema regolabile all'infinito che varia l'aspirazione tramite l'albero a camme a seconda della necessità. Questo sistema brevettato aumenta la coppia soprattutto a regimi bassi e medi. Un'altra caratteristica peculiare della serie E34, introdotta per la prima volta, era costituita dal sistema di gestione del motore, sviluppato da BMW, con una capacità di 20 milioni di input al secondo, il che si traduce in prestazioni veramente entusiasmanti. La potenza della M5 serie E34 si quantifica in 315 CV a 6900 giri/minuto, che consentono di toccare una velocità di punta di 250 km/h. La M5 del servizio, in perfette condizioni generali, appartiene oggi a Egon Degan di Spilimbergo (Pordenone), che dopo una completa revisione la utilizza solo per i raduni internazionali riservati alle "M" storiche.

LA "M" ARRIVA SULLE ROADSTER

Debuttò sul mercato nel 1997 la Z3 M, massima espressione di sportività a cielo aperto che nasceva da una combinazione entusiasmante fra la Z3 Roadster e il motore da 321 CV a 7400 giri/minuto dell'M3 (tipo S50B32). Ciò perché, all'epoca, questa esclusiva auto doveva rappresentare la punta di diamante dello schieramento di decappottabili della Casa tedesca. La Z3 M che ammiriamo in queste pagine, caratteristica nella sua tipica livrea blu metallizzato definita ufficialmente Estoril, appartiene al collezionista svizzero Gian Enrico Dutschler, che l'ha trovata per caso tre anni fa in condizioni immacolate dal primo proprietario: usata di rado, con l'hardtop ancora incellofanato. Un esemplare più unico che raro in queste condizioni. R

LA MICROCAR PRIMA DELLE SPORTIVE

UN SUCCESSO SCACCIA CRISI

Al Salone di Ginevra del 1954 nello stand della Iso la più festeggiata era naturalmente l'Isetta. Tra i vari curiosi anche il "dottor" Drenowatz, vulcanico importatore BMW in Svizzera, che ne parlò ai vertici della Casa, in Baviera. Fu così che Eberhard Wolff, responsabile del reparto collaudi, il mese dopo fu inviato al Salone di Torino, sapendo che si doveva agire in fretta per evitare ulteriori "buchi" economici in BMW, che in quel periodo faceva davvero fatica a vendere i suoi modelli. Qui vennero stretti i primi accordi con Renzo Rivolta, e i negoziati si conclusero poco tempo dopo a Milano. Il 9 marzo 1955 la Casa bavarese presentò la 250, con la scocca dell'Isetta, ma con motore monocilindrico non più a due, bensì a quattro tempi, della cilindrata di 245 cm³, derivato da quello della moto R25/3; erogava una potenza massima di 12 CV contro i 9,5 CV della Iso a due tempi. Fu un successo: 82 mila esemplari venduti, cui vanno aggiunti i 75 mila pezzi prodotti della versione 300 (potenza di 13 CV), presentata nel 1956: un vero colpo per le rivali Fuldamobil e Messerschmitt Kabinenroller. E così l'Isetta divenne la salvatrice di BMW. Qui sotto, la 300 del 1960, perfettamente restaurata, di Carlo Morlacchi.







2014

2015 - i8

Super sportiva ecologica, la i8 è equipaggiata con una batteria al litio da 7,2 KWh, adatta per percorrere una distanza di 37 km in modalità elettrica o fino a 500 km in sinergia con il motore a combustione. Il design è firmato da Benoit Jacob.



2016 - SERIE 3 EDRIVE (F30)

Ultima nata in casa BMW, la 330e abbina al motore 4 cilindri TwinPower Turbo (184 CV) un'unità elettrica eDrive (88 CV) per ottenere prestazioni da sportiva: accelerazione da 0 a 100 km/h in 6,1 secondi, velocità massima 225 km/h. La carica completa della batteria collegata alla normale presa di corrente avviene in sole tre ore. La velocità massima nella modalità elettrica è di 120 km/h, mentre l'autonomia massima risulta invece di 40 km.



I CINQUANT'ANNI DELL'"OSSO DI SEPPIA"

ARMONIA DOPPIA

La sua linea innovativa, nata in Pininfarina, fu di netta rottura con la Giulietta Spider. Una scelta coraggiosa che venne premiata con un successo travolgente, durato 28 anni. Conquistò attori, cantanti, modelle e personalità in vista del jet set. Sul grande schermo fu Dustin Hoffman ne "Il Laureato" a darle imperitura fama

Testo di **Alessandro Barteletti**

FOTO: PAOLO CARLINI (7)

Il fascino del lato B
La coda tonda, liscia e rastremata è l'elemento che più di tutti caratterizza la prima serie della Spider. Le luci posteriori, di disegno orizzontale, sono a filo e seguono il profilo avvolgente della carrozzeria.

"His father bought him an Alfa Romeo. You know what that is? - Suo padre gli ha comprato un'Alfa Romeo, capito che roba?". Dovreste sentirla la signora Braddock, ingioiellata e col vestito delle grandi occasioni, come scandisce quelle parole, fiera, compiaciuta e orgogliosa di dire alle sue amiche una cosa come quella. Ci perdonerete se per cominciare a raccontare la storia di un'icona italiana, di quelle con la "I" maiuscola, abbiamo usato parole straniere. Ma quelle che la signora Braddock, la madre di Benjamin (Dustin Hoffman), pronuncia durante la festa di suo figlio nelle scene iniziali del film "Il Laureato" (1967), danno il senso e il valore di quell'icona che è diventata immediatamente un simbolo del made in Italy nel mondo.

Che il destino dell'Alfa Romeo Spider, cinquant'anni questo mese, avesse in serbo per lei qualcosa di grande era nell'aria: "Ecco il nuovo Spider Alfa Romeo. Dategli il nome. Diventerà famoso", recitava il profetico slogan diffuso dalla Casa del Portello per battezzare una vettura che aveva troppa anima per chiamarsi semplicemente 1600 Spider. Quella non era un'automobile e basta: sarebbe diventata un fenomeno di costume, un'icona di stile, un simbolo culturale con una vita lunghissima. Nei listini della Casa milanese la Spider è rimasta per ventotto anni ininterrotti, dal 1966 al 1994, subendo solo qualche ritocco a livello estetico ma senza mai cambiare nello spirito e nella sostanza.

IL DEBUTTO A GINEVRA

Si perde il conto a ricostruire tutte le volte che l'Alfa Romeo Spider, in quei tre decenni, è finita sotto i riflettori. Facile però risalire alla prima: 1966 l'anno, 10 marzo il giorno, 36° Salone di Ginevra l'evento. Cinquant'anni fa, appunto: immaginate l'effetto che un'automobile del genere suscitò, con quelle forme lì. La parte anteriore rastremata e deportante, la fiancata convessa ma allo stesso tempo concava con la scalfatura che corre dal parafango anteriore alla coda e la coda a sua volta rastremata, liscia e arrotondata, praticamente simme-





trica con il muso. Da qualunque prospettiva la si guardasse sembrava un… osso di seppia. E infatti proprio "Osso di Seppia" fu il primo nomignolo che già in fabbrica si guadagnò. Pensate al coraggio che l'Alfa Romeo e la Pininfarina dimostrarono osando così tanto quando si è trattato di dare un'erede alla Giulietta Spider, auto di enorme successo e ben più classica nello stile, prendendo la strada di un prodotto completamente originale.

Erano linee davvero mai viste su un'auto di serie quelle della nuova Spider ma che, in realtà, sono il risultato di una ricerca stilistica iniziata da Pininfarina addirittura dieci anni prima, nel 1956, con i prototipi denominati Super Flow (a pagina 69 l'intervista ad Aldo Brovarone, lo stilista che concepì la prima di quelle dream car).

Carenature vietate
Le calotte in plexiglas dei fari anteriori hanno funzione protettiva e aerodinamica. Equipaggiavano la 1600 Spider e la 1750 Spider Veloce prima serie, ma solo in Europa; negli Usa il codice della strada ne vietava l'uso per motivi di sicurezza imponendo, anzi, parabole sigillate.



CURIOSITÀ

AMATA DALLE STAR

Il carisma innato è fuori discussione, ma se la Spider è diventata un fenomeno di costume lo deve anche a un presidente illuminato quale fu Giuseppe Luraghi, alla squadra di creativi - come si direbbe oggi - e alle pubbliche relazioni dell'Alfa Romeo che hanno saputo cogliere e dare vita alle giuste occasioni per renderla protagonista di eventi che andassero oltre il contesto dei motori. Dopo il debutto al Salone di Ginevra, il 10 marzo del 1966, fu presentata alle autorità milanesi in presenza di numerose personalità tra cui l'attore e comico Gino Bramieri (foto 1). Per trovarle un nome fu indetto un concorso pubblico, vinto dal bresciano Guidobaldo Trionfi con la proposta Duetto, che portò a casa una Spider di colore bianco. Per presentarla negli Stati Uniti, invece, venne organizzata nel maggio del 1966 una vera e propria traversata atlantica, da Genova a New York con tappa a Cannes e tre esemplari a disposizione dei 1300 invitati a bordo della motonave Raffaello (2). Durante la crociera, la modella americana Heidi Gover fu estratta a sorte aggiudicandosi una Spider, che andò a ritirare direttamente nel nuovo stabilimento di Arese il 25 luglio dello stesso anno (3). Il 18 marzo del 1967, invece, la Spider della cantante Marisa Sannia fu la milionesima vettura ad attraversare il traforo del Monte Bianco (4).


1


2


3



4

CENTRO DOCUMENTAZIONE ALFA ROMEO

UNA CARRIERA CON TRECENTO CIAK

Da Dustin Hoffman a Richard Gere passando per Kirk Douglas, Michelle Pfeiffer e perfino... Bugs Bunny! Sono solo alcuni dei personaggi accanto ai quali l'Alfa Romeo Spider - protagonista a volte, comparsa in altre - ha "recitato". Star tra le star, secondo il Movie Cars Database le sue apparizioni sul grande e piccolo schermo sono quasi trecento. Per ripercorrere la carriera cinematografica della Spider, abbiamo selezionato alcune tra le sue "performance" più celebri e curiose partendo ovviamente da "Il Laureato", la pellicola firmata da Mike Nichols (Oscar per la regia) con la memorabile colonna sonora di Simon & Garfunkel che nel 1967 lanciò un giovane e sconosciuto Dustin Hoffman e l'Alfa Romeo Spider nell'orbita delle stelle internazionali. Curiosità, per le riprese del film furono utilizzate due vetture europee, due "Osso di Seppia" 1600 (la prima Spider versione America sarebbe stata la 1750 Veloce) che la produzione acquisì - pare - senza contatti diretti con la Casa madre. Si racconta anche - ma la voce è priva di riscontri ufficiali - che Dustin fosse nipote di Max Hoffman, il geniale importatore di auto europee negli Stati Uniti che contribuì, fornendo alle Case automobilistiche del Vecchio Continente indicazioni sui gusti degli automobilisti d'Oltreceano, all'impostazione e alla creazione di vetture come la Mercedes 300 SL, la Porsche 356 Speedster, l'Alfa Romeo Giulietta Spider. Sebbene in quegli anni i suoi rapporti con l'Alfa non fossero più rosei, questa ipotesi potrebbe spiegare la scelta della Spider come un'abile mossa di Max, che intuì il grande ritorno di immagine praticamente a costo zero che la vettura avrebbe ricevuto partecipando alle riprese. Dopo il film, uno dei due esemplari fu preparato per le corse dal suo nuovo proprietario; dell'altro, invece, si persero le tracce.


1


2

Il Laureato (1967)
Successo senza precedenti per la Spider al debutto sul grande schermo con la pellicola firmata da Mike Nichols (Oscar per la regia). Protagonista Dustin Hoffman con Katharine Ross (foto 2) e Anne Bancroft; celebre la colonna sonora di Simon & Garfunkel.


3


4

Il Compromesso (1969)
Dramma sentimentale firmato Elia Kazan: la Spider è protagonista dei primi minuti del film in cui Eddie Anderson, il personaggio interpretato da Kirk Douglas (foto 3), tenta il suicidio lanciandosi con l'auto sotto un camion.


5


6

La Signora in Rosso (1984)
Con Kelly LeBrock (foto 5) e Gene Wilder (interprete e regista).

Tequila Connection (1988)
Con Michelle Pfeiffer (foto 6) e Mel Gibson.
Regia di Robert Towne.


7


8

Looney Tunes: Back in Action (2003)
Con Jenna Elfman e Bugs Bunny (foto 7). Regia di Joe Dante.

Sotto il Sole della Toscana (2004)
Con Diane Lane e Raoul Bova (foto 8). Regia di Audrey Wells.


9


10

Vicky Cristina Barcelona (2004)
Con Scarlett Johansson e Javier Bardem (foto 9). Regia di Woody Allen.

Parole d'amore (2005)
Con Richard Gere e Flora Cross (foto 10). Regia di Scott McGehee e David Siegel.

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 78 mm - Corsa 82 mm Cilindrata 1570 cm^3 Rapporto di compressione 9:1 Potenza 110 CV IGM (125 CV SAE) a 6000 giri/min Coppia 14,2 kgm IGM a 2800 giri/min Distribuzione a 2 valvole per cilindro Due assi a camme in testa, doppia catena Due carburatori doppio corpo orizzontali Weber 40 DCOE 27 Lubrificazione forzata, 6,4 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 5 marce Leva di comando centrale Rapporto al ponte 9/41 Frizione monodisco a secco Pneumatici 155 x 15 Ruote in lamiera stampata.
Corpo vettura	Spider 2 porte, 2 posti Scocca portante Carrozzeria in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali e biella obliqua, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sosp. post. a ponte rigido, bracci longitudinali, stabilizzatore a T, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni ant. e post. a disco (servofreno dal settembre 1967) Capacità serbatoio carburante 46 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2250 mm Carreggiata ant. 1310 mm - post. 1270 mm Lungh. 4250 mm - Largh. 1630 mm Altezza 1290 mm Peso in ordine di marcia 990 kg.
Prestazioni	Velocità massima 182 km/h Consumo medio 12,5 litri/100 km.



Evocative simmetrie Le forme simmetriche e rastremate la fanno assomigliare a tutti gli effetti a un osso di seppia. Già in fabbrica, infatti, la 1600 Spider ricevette questo soprannome.

Sotto l'abito di classe e al tempo stesso provocante si nasconde invece a tutti gli effetti una classica Alfa Romeo: il pianale deriva infatti da quello della Giulia presentata nel 1962 (ma il passo è accorciato da 2510 a 2250 mm); le sospensioni sono le stesse, a ruote indipendenti con bracci trasversali e biella obliqua all'avantreno e ponte rigido con bracci longitudinali e stabilizzatore a T al retrotreno; i freni sono a disco sulle quattro ruote; il motore è il tradizionale quattro cilindri bialbero in lega leggera che nella versione del debutto (tipo "536", lo stesso della Giulia Sprint GT Veloce dell'anno procedente) raggiunge la potenza di 125 CV SAE a 6000 giri/minuto. La trazione, ovviamente, è posteriore.

UNA VITA SOTTO I RIFLETTORI

Il fatto che per dare un nome alla 1600 Spider l'Alfa Romeo abbia organizzato un concorso pubblico lo abbiamo già detto. Aggiungiamo che delle decine di migliaia di cartoline che l'Alfa Romeo distribuì ne tornarono indietro - con altrettante proposte - ben 140.000 spedite da tutto il mondo e anche da personaggi celebri come il principe Bernardo d'Olanda e sua madre (rispettivamente Diana e Garibaldi le loro proposte). Fu Guidobaldo Trionfi di Brescia, un nome da predestinato, a essere estratto a sorte tra i cinque partecipanti che proposero il nome Duetto: "Duetto vorrà dire armonia doppia, nel senso che questa macchina realizza un'armonia tra la grazia e la forza e allo stesso tempo armonia in coppia", motivò Leonardo Sinisgalli, poeta, critico d'arte e presidente di giuria del concorso. Il signor Trionfi portò a casa come premio proprio una Duetto, bianca, che gli fu consegnata direttamente nel cortile della vecchia fabbrica del Portello (vedi pag. 6-7); il nome Duetto, tuttavia, non sarebbe mai stato applicato sulla vettura (apparteneva a una merendina) ma ancora oggi è quello più diffuso per identificarla.

La mondanità, a quanto pare, si sposava bene con la nuova Spider tanto che anche quando si trattò di presentarla negli Stati Uniti, l'Alfa Romeo fece le cose in grande. Fu organizzata una crociera da Genova a New York, con una sosta a Cannes proprio in occasione del tradizionale festival cinematografico: la motonave Raffaello salpò l'11 maggio del 1966 con a bordo tre Spider - una verde, una bianca,

UN'EVOLUZIONE AVVIATA NEL 1956



È il punto di arrivo di un ciclo di prototipi durato un decennio: l'"Osso di Seppia" rappresenta l'ultimo passo di uno studio iniziato da Pininfarina con l'Alfa Romeo Super Flow presentata al Salone di Torino del 1956 (foto 1). Ce lo racconta Aldo Brovarone, autore di quella dream car avveniristica e rivoluzionaria, oggi 89 anni, all'epoca stilista della Pinin Farina: "L'ispirazione arrivava senz'altro dalla Disco Volante di Touring, dalla sua forma in pianta lenticolare e simmetrica, dalla fiancata convessa. Ma aggiunsi quella scalfatura longitudinale e l'idea - lo dico perché tanti me l'hanno chiesto - venne da ore e ore trascorse seduto al tecnigrafo. Certe intuizioni si pensa che derivino da chissà dove, invece il più delle volte l'ispirazione arriva nel modo più semplice e spontaneo: disegnando. Era una dream car, quindi era normale che ci fossero delle stranezze. Per esempio i parafanghi in plexiglas su cui tanti ebbero da ridire ma che nella mia testa erano una soluzione utile per ispezionare i pneumatici. Ma a parte questo, immaginando la Super Flow senza il padiglione, che per inciso era di derivazione aeronautica, e senza le pinne e il parabrezza avvolgente, che ricalcavano le mode americane del tempo, viene quasi già fuori l'"Osso di Seppia'".



Chiediamo quanto quelle intuizioni dovessero fare i conti con la ricerca aerodinamica. "L'aerodinamica pratica eseguita nelle gallerie non c'era ancora - ci risponde Brovarone - quindi si ragionava su quelle poche regole frutto ancora più dell'istinto che dell'esperienza. Ci dicevano per esempio di preferire forme morbide agli spigoli. Poi si aggiungeva un po' di fantasia".

A proposito di fantasia, Alfa Romeo e Pininfarina ebbero un bel coraggio a proporre una vettura così di rottura rispetto al passato, come erede di un modello di successo e ben più classico quale fu la Giulietta Spider. "Noi del centro stile non avevamo contatti con i committenti", spiega ancora Brovarone. "La richiesta che arrivava a noi era frutto di un accordo col cliente, l'Alfa Romeo in questo caso, già filtrato dai nostri dirigenti. Sicuramente la proposta partì da Pininfarina e l'Alfa l'accolse: posso dire che da noi si lavorava con grande libertà".

Brovarone insiste molto sul fatto che l'"Osso di Seppia" sia il prodotto del talento di una squadra che in autonomia o di concerto ha lavorato per anni a una famiglia di prototipi che possiamo così riassumere: la "sua" Super Flow del 1956, la Super Flow II sempre del 1956 ma presentata a Parigi (2), la Spider Super Sport del 1959 (3), la Coupé Super Sport Speciale del 1960 (4) e la Giulietta Spider Speciale Aerodinamica del 1961 (5-6). "Cito Franco Martinengo, che a quei tempi ci coordinava, cito lo stesso Sergio Pininfarina, ma sono fermamente convinto del fatto che la Spider non abbia avuto un solo padre. Ogni stilista che ha messo mano a quelle dream car ha sgrossato il lavoro del precedente, aggiungendo qualcosa e magari recuperando qualcos'altro".

La Spider "Osso di Seppia" nella sua forma definitiva è stata anche l'ultima creatura della carrozzeria torinese seguita personalmente da Battista Pininfarina, scomparso poche settimane dopo il lancio della vettura a Ginevra. "Lui non si intrometteva mai durante le fasi preliminari di un nuovo progetto - ricorda Brovarone - eravamo davvero liberi in questo senso. Ricordo invece la sua presenza quando si trattava di definire un piano di forma e soprattutto il suo contributo era determinante in officina, quando veniva realizzato il mascherone. Aveva l'occhio di un cecchino nell'individuare imperfezioni e sapeva sempre trovare la soluzione. Noi stilisti e disegnatori eravamo legati al foglio di carta, alle due dimensioni, e quando la vettura cominciava invece a prendere forma nelle tre dimensioni, qualcosa che stonasse saltava sempre fuori. Sì, il suo lavoro di fino era determinante".











COMMEMORATIVE EDITION

ESCLUSIVA PER GLI "STATES"





Agli automobilisti d'Oltreoceano la Spider è sempre andata a genio. Sarà perché, fedele compagna d'avventure del giovane Benjamin Braddock (Dustin Hoffman) nel film "Il Laureato", è diventata subito un'icona di libertà e indipendenza. Sarà perché è stata accolta come degna erede della Giulietta Spider, ossia l'auto che ebbe il merito di far innamorare gli Stati Uniti del marchio del Biscione. Fatto sta che la metà degli esemplari prodotti è stato assorbito dal mercato a stelle e strisce. D'altronde, sin dall'inizio, la Spider non ha mai trascurato gli Usa: la prima a essere commercializzata in versione America fu nel 1968 l'"Osso di Seppia" versione 1750 Veloce (foto a destra in alto), con modifiche ai paraurti, aggiunta delle luci di posizione laterali e iniezione meccanica Spica al posto dei carburatori per rispettare i più severi standard di sicurezza e le norme antinquinamento d'Oltreoceano. E proprio come gesto di riconoscenza e cortesia verso un popolo così affezionato a questo modello, l'Alfa Romeo decise nel 1994, a fine produzione, di riservare agli Usa gli ultimi 190 esemplari costruiti. La serie fu battezzata CE (Commemorative Edition) e venne impostata sulla base della quarta serie versione Spider Veloce, allestimento già riservato al solo mercato americano. Un fregio smaltato sul frontale con i loghi Alfa Romeo e Pininfarina celebrava la storia e il successo dal 1966 al 1994; inserti in legno e una targhetta numerata sul vano portaoggetti impreziosivano l'interno. La vettura veniva consegnata con un certificato di autenticità che riportava il nome del primo fortunato proprietario.

una rossa secondo i colori della bandiera italiana - messe a disposizione dei passeggeri per una singolare prova di guida sul ponte della nave durante la traversata atlantica. C'erano attori e attrici, personaggi della moda, dello spettacolo, della musica - da Vittorio Gassman a Rossella Falk passando per Marie Laforêt - e la massima dirigenza del Portello tra cui l'allora presidente Giuseppe Luraghi. Il soprano Anna Moffo ebbe il ruolo di estrarre a sorte un nome tra quelli dei 1300 invitati a bordo della Raffaello. In palio ancora una volta una Spider: la vinse Heidi Gover, modella americana.

Una stella tra le stelle, insomma, la Spider: non solo per le sue quasi trecento apparizioni sul piccolo e sul grande schermo (vedi la storia nel cinema a pagina 67) ma perché fu anche l'auto personale di personaggi come il tenore Mario Del Monaco ("A me piacciono le macchine straordinarie - raccontò - perché io sono un perfezionista; la macchina mi dà senso di evasione, di aria, di freschezza, di luce, di vitalità), il campione italiano dei mediomassimi Piero Del Papa, il giornalista e presentatore televisivo Enzo Tortora, lo scienziato a cui si deve il vaccino antipolio Albert Sabin, le cantanti Caterina Caselli e Marisa Sannia. E proprio Marisa Sannia, che era particolarmente legata a questo modello avendone possedute tre, una dopo l'altra ma di diverso colore, fu protagonista di un altro episodio che fece finire la Spider ancora una volta davanti a obiettivi e flash: alle 11.20 del 18 marzo del 1967, all'u-



scita del traforo del Monte Bianco, fu fermata la milionesima vettura che varcava la galleria. Era proprio la Duetto dell'allora giovanissima cantautrice sarda, guidata quel giorno dal padre Salvatore.

UNA STORIA LUNGA 28 ANNI

Le scocche della Spider nascevano negli stabilimenti Pininfarina per poi essere trasferite ad Arese dove veniva installata la meccanica. Alla versione 1600 seguì nel 1967 la 1750 Veloce e nel 1968 la 1300 Junior. La produzione complessiva della prima serie ammonta a 13.959 esemplari di cui 6323 sono le 1600 del debutto, 4955 sono le 1750 Veloce in listino dal 1967 e 2681 le 1300 Junior in vendita dal 1968 (nelle cifre riportate sono comprese le versioni con guida a destra e per l'America). Circa 125.000 mila, invece, è il numero totale di esemplari venduti fino al 1994 nelle quattro serie che hanno caratterizzato la storia della Spider, una per decennio, secondo le tendenze del momento (vedi box a lato). R

Un classico sotto il cofano
Il motore (in alto) è il consueto bialbero in lega leggera dell'Alfa Romeo. Questa versione (tipo "536") eroga 125 CV SAE ed equipaggia anche la Giulia Sprint GT Veloce del 1965.



1966-1994

QUATTRO SERIE E POCHE "SPECIALI"

Centoventicinquemila esemplari, quattro serie e ventotto anni di presenza ininterrotta nei listini del Biscione: la storia dell'Alfa Romeo Spider, a grandi numeri, si riassume così. La prima generazione, quella con carrozzeria "Osso di Seppia" protagonista del nostro servizio, si declina su tre motorizzazioni: la 1600 del debutto (110 CV IGM), la 1750 Veloce del 1967 (114 CV IGM) e la 1300 Junior del 1968 (88 CV IGM) con allestimento semplificato. Il primo restyling arriva al Salone di Torino del 1969 quando la Spider perde di netto la coda: si accorcia di 13 centimetri e prende il soprannome di "Coda Tronca" (foto 1). All'inizio sono disponibili la 1300 Junior e la 1750 Veloce; nel 1971 arriva la 2000 Veloce (131 CV IGM, 128 dal 1975) e nel 1972 subentra la 1600, che nel 1980 verrà unificata nell'allestimento con la 2000. Al Salone di Ginevra del 1983 debutta la terza serie (2), caratterizzata da vistosi spoiler e paraurti in materiale plastico secondo il gusto degli anni Ottanta. La nuova versione si ispira a uno studio di Pininfarina del 1974 (5) e viene soprannominata "Aerodinamica": le motorizzazioni sono la 1.6 (104 CV DGM) e la 2.0 (128 CV DGM). Nel 1986 la 2.0 assume la denominazione di Quadrifoglio Verde (3) e diventa ancora più "muscolosa" con l'aggiunta di minigonne e plastiche riviste. L'interno assume un nuovo disegno e viene fornito un inedito hardtop in tinta che si raccorda con grande armonia alla linea della vettura. L'ultima rivisitazione (4) arriva al Salone di Detroit del 1990 e restituisce eleganza alla Spider. I paraurti restano in resina, ma ora sono in tinta con la carrozzeria diventandone parte integrante e anticipando una soluzione diventata di uso comune negli anni a seguire. Ancora due le versioni: 1.6 a carburatori (109 CV, in produzione fino al 1992 per l'introduzione nel 1993 delle normative antinquinamento Euro 1) e la 2.0 a iniezione, disponibile con e senza catalizzatore (120-126 CV). La produzione termina nel 1993 ma gli ultimi esemplari restano in vendita fino a tutta la prima metà del 1994. Nonostante i quasi tre decenni di produzione, le serie speciali nate dalla Spider si possono contare sulle dita di una mano. Da citare la Niki Lauda (6) su base "Coda Tronca America" del 1978, come omaggio al pilota austriaco e alla sua Brabham-Alfa di F.1 di quell'anno; la Beauté del 1991 per il mercato francese con livrea bicolore Bianco Freddo e Bleu Marine, 120 esemplari dell'ultima serie su un'idea della modella e stilista Laetitia Scherrer (7); la Commemorative Edition (1994) riservata al mercato americano, ossia le ultime 190 Spider prodotte, per celebrare il successo e la fine di una storia durata ventotto anni.



1


2


3


4


5


6


7

L'ARTE DEL COMPROMESSO

RITORNO DI FIAMMA

Nel 1980 riportò in auge presso il grande pubblico la coupé da famiglia: più comoda che sportiva, fece colpo sia per lo stile ardito e vistoso sia per la versatilità. Un giovane designer greco che lavora a Torino ha trovato questo splendido esemplare con motore 2 litri da 110 CV, che usa tutti i giorni

Testo di **Marco Visani** - foto di **Massimiliano Serra**

La genialità della Fuego è tutta lì. In quelle fasce nere solcate che Robert Opron, stilista passato alla Régie dopo avere disegnato le Citroën SM, GS e CX, applicò sulle fiancate in modo da abbassare otticamente la linea di cintura, altrimenti troppo alta a causa di motori montati longitudinalmente e senza alcuna inclinazione. Uno stratagemma che pochi anni più tardi Ermanno Cressoni avrebbe ripreso sull'Alfa 75. E poi c'era quella nervatura che, in corrispondenza degli archi ruota, andava in giù: "limava" visivamente la lamiera e faceva sembrare la vettura ancora più snella. Numerosi quindi erano i tratti di notevole originalità stilistica, ma per ironia della sorte la Fuego se la ricordano tutti per via del lunotto a cupola, che alla Renault copiarono dalla Porsche 924, arrivata molto prima, nel 1976. Chiamata a sostituire la coppia 15-17 (177 in Italia, per ragioni scaramantiche) la Fuego, prima Renault "moderna" con un nome al posto di un numero, rappresentò una scommessa al suo apparire, al Salone di Ginevra del 1980. Riportava infatti alla ribalta una tipologia di vetture, quella delle coupé da famiglia, che sembrava ormai di scarso interesse per le Case. Se i marchi con una radicata tradizione sportiva non si sottraevano (per esempio l'Alfa Romeo con l'Alfetta GTV e la Lancia con la

Per chi voleva il massimo
Prima che arrivasse nel 1983 la Turbo, la GTX 2 Litres era la Fuego più potente. E l'unica con albero a camme in testa; la GTS (1600, 96 CV) montava un aste e bilancieri. In Francia la versione base era la TL, equipaggiata con il 1400 Cléon-Fonte (famiglia di 4 cilindri nata nel 1962) da 64 CV.







Abitabilità familiare
Confort e versatilità sono dati dagli ampi sedili, dagli spazi generosi, dal divano posteriore con schienale sdoppiato e ripiegabile e dal vano bagagli con una capacità di 300-1000 litri. Scomodo il tendalino copribagagli, riservato (così come il volante a quattro razze) alla sola GTX.



Beta HPE) i generalisti avevano gettato la spugna. La Ford Capri e la Opel Manta, icone europee del genere, c'erano ancora, ma erano presenze di bandiera, ormai superate nell'estetica come nella meccanica.

Qua, in una macchina sola c'era tutto: uno stile fresco e impertinente, un'abitabilità adeguata per quattro - sviluppata sulla base della 18, la Fuego era lunga 4,36 metri - e la versatilità dovuta al portellone e al sedile posteriore con schienale diviso in due sezioni abbattibili. Oltre a un confort da vera francese (con tanto di servosterzo di serie) e a un prezzo concorrenziale: la GTX 2 Litres, top di gamma al suo arrivo in Italia, costava 11,7 milioni: meno di berline di pari cilindrata quali BMW 520 o Volvo 244.

COUPÉ POLIVALENTE

Era destino che una sportiva stilisticamente così innovativa finisse oggi nelle mani di un designer: Alexandros Liokis, che ha 27 anni e che da cinque vive a Torino, dove ha completato gli studi allo Ied prima di essere assunto in FCA. In questa sua funzione ha tra l'altro contribuito alla definizione di alcuni dettagli della Giulia. "A casa, in Grecia, abbiamo varie vetture - racconta - classiche o in procinto di diventarlo: Citroën DS, Ami 6 e GSA, Panhard 24 CT, Mazda MX-5, Renault Avantime. Arrivato in Italia, cercavo una storica da usare tutti i giorni, con un budget massimo di 3000 euro, capace di caricare i pacchi dell'Ikea, utile per le vacanze e piacevole da guidare sulle Statali, che io preferisco all'autostrada. Ho trovato sul web questa GTX 2 Litres del 1980 quasi perfetta, in vendita a Voghera. Aveva 164 mila km ed era tutta originale. Ho fatto revisionare l'avantreno e sostituito scarico, gomme, fre-







Emigrò in Argentina
Chiusa la sua carriera europea nel 1985 con un totale di 226.583 esemplari, la Fuego continuò il suo ciclo vitale in Argentina, fino a tutto il 1992. Prima di rivedere una vera coupé nella gamma Renault si dovette attendere la Mégane Coach del 1995.



ni, frizione e cinghia della distribuzione; quanto alla carrozzeria, è bastato un ritocchino al fianco sinistro, una passata di polish e una lucidatura con prodotti a base siliconica delle parti in plastica. Noie elettriche a parte, la macchina è straordinariamente affidabile: non mi ha mai lasciato a piedi negli oltre 15 mila km che ci ho percorso. L'unica vera scocciatura è che in Italia i pezzi non ci sono (è già un miracolo avere trovato la macchina!) e per qualunque esigenza devi attaccarti a Internet, ordinarli in Francia e aspettare il pacco del corriere".

Alla guida la Fuego conferma che, nella ricerca del difficile equilibrio tra confort e sportività, il primo ha avuto il sopravvento: lo spazio è notevole, specie davanti, il volante è regolabile (fu la prima francese a montarlo), i famosi sedili a petalo contengono benissimo senza stringere eccessivamente. Tra le curve l'assetto si rivela essere molto più da berlina che da GT, e non solo per la geometria essenziale del retrotreno, con ponte rigido: rolla parecchio, gli ammortizzatori vanno a tampone con un niente, il sottosterzo è evidente. L'erogazione privilegia l'elasticità, davvero notevole, a discapito però dell'allungo: i 110 cavalli del monoalbero realizzato in cooperazione tra Renault e PSA (lo montava anche la Peugeot 505 TI) non erano granché per un duemila nemmeno nel 1980 e la spinta si esaurisce alla svelta. Il cambio, con quinta lunga, privilegia il contenimento dei consumi, ma cade sulla manovrabilità, un po' gommosa. Pur non realmente aggressiva, grazie all'eccellente aerodinamica (0,34 il Cx) la 2 Litres era data per 190 orari: tanti. Bastava solo andarlo a cercare, da qualche parte il fuoco ardeva... R

PROTOTIPI E INNOVAZIONI



LA SCOPERTA MANCATA
Nel 1982 Heuliez realizzò questa cabriolet destinata agli Usa (erano gli anni della collaborazione tra Renault e AMC): rimase un prototipo.



SEGUÌ LA MODA DEL TURBO
Poteva mancare, su un'auto degli anni Ottanta, un bel turbo ? Ovviamente no : la Fuego sovralimentata era una 1600 da 132 cavalli.



PROVOCAZIONE DIESEL
La prima coupé a gasolio del mondo montava un 2100 turbodiesel da 88 CV derivato dall'ammiraglia 30. Si riconosceva per il rigonfiamento sul cofano.

Q8 Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche



Motore a sbalzo
Il monoalbero interamente in lega della GTX è un 1995 cm³, lo stesso della 20 TS, alimentato da un carburatore doppio corpo. È collocato in posizione longitudinale, a sbalzo sull'avantreno, come sulla 18 (vettura dalla quale, del resto, la Fuego deriva).

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 88 mm - Corsa 82 mm Cilindrata 1995 cm³ Rapporto di compressione 9,2:1 Potenza 110 CV a 5500 giri/min Coppia 16,6 kgm a 3000 giri/min Distribuzione a due valvole per cilindro Un asse a camme in testa (cinghia) Carburatore doppio corpo Accensione elettronica Lubrificazione forzata, filtro olio, 5 litri Raffreddamento ad acqua, 9,8 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 36 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio manuale a 5 marce sincronizzate Comando a leva centrale Frizione monodisco a secco Rapporto finale 3,77:1 Cerchi di lega leggera Pneumatici 185/65 HR 14.
Corpo vettura	Coupé 3 porte, 4 posti Carrozzeria portante in lamiera d'acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali Sosp. post. a ponte rigido, puntoni longitudinali, triangolo centrale, molle elicoidali Barre stabilizzatrici Ammortizzatori idraulici telescopici anteriori e posteriori Freni ant. a disco autoventilanti, post. a tamburo, impianto idraulico, doppio circuito Sterzo a cremagliera con servocomando Capacità serbatoio carburante 57 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2443 mm Carreggiata ant. 1416 mm - post. 1356 mm Lungh. 4360 mm - Largh. 1692 mm Altezza 1310 mm - Peso a vuoto 1080 kg.
Prestazioni	Velocità massima 190 km/h Consumo medio 10,1 l/100 km.

SALVATA DALL'ACQUA

MINISTERIALE BENEDETTA

Costruita con specifiche particolari, probabilmente per un servizio di Stato, era stata custodita con grande cura da un appassionato nel tempo. Danneggiata seriamente da un'alluvione, è stata sottoposta a un completo restauro

Testo e foto di **Massimo Condolo**



"Acqua che non si aspetta, altro che benedetta, acqua che porta male sale dalle scale sale senza sale, sale…" fu un'alluvione ligure come quella cantata da Fabrizio De André in "Dolcenera", a far conoscere a Luca Isoardi la Fiat 2300 Speciale, modello di cui ignorava l'esistenza. Il torrente esondato era il Neva e la terra finita sott'acqua la piana di Albenga, dove nel garage di un condominio un appassionato teneva le sue auto. In realtà la 2300 non gli interessava più di tanto, ma era il ricordo di un amico che era stato l'unico proprietario. La vedova gliel'aveva affidata perché la conservasse, ricordando quanto il marito amasse quell'auto che, raccontava, aveva comprato grazie a una sua conoscenza presso la filiale Fiat di Genova. Questi gli aveva fatto notare l'allestimento particolare, dovuto secondo lui a un'iniziale destinazione all'ufficio del cerimoniale della presidenza della Repubblica.

UN DISASTRO, MA COMPLETA

Luca aveva visto la 2300 in un cortile, mentre stava asciugando l'acqua che durante l'esondazione era arrivata fino all'altezza del cruscotto. Era completa, con i fregi specifici e tutti gli accessori montati in vista del suo impiego come auto blu. Il restauro quindi non avrebbe comportato lunghe ricerche di ricambi, ma acqua e fango erano entrati nel motore e avevano lasciato "fioriture" un po' ovunque sulla scocca; la ripulitura era stata sommaria. Insomma, non ci si poteva limitare a un maquillage; si doveva smontarla completamente, portare la carrozzeria a lamiera, sostituire tutte le parti d'attrito del motore e revisionare a fondo la trasmissione e gli organi ausiliari. Già a questo punto la spesa da preventivare avrebbe superato di parecchio il valore commerciale della vettura. Rimaneva poi da valutare il ripristino completo dell'interno, tutto specifico della berlina Speciale, ma realizzato con materiali ancora reperibili. Si salvava soltanto il rivestimento del cielo, mentre erano da rifare il panno dei sedili, le imbottiture, il cruscotto (con inserti in legno nella fascia centrale) e le fasce rivestite in pelle sotto i finestrini. Giocavano a favore dell'impegnativo lavoro la richiesta ragionevole e la divorante passione di Isoardi per le grandi berline Fiat, in particolare per quelle destinate ai servizi di noleggio e rappresentanza. Così iniziò un restauro lungo tre anni, condotto con lentezza per essere certi che ogni passo fosse quello corretto.





Riscaldamento separato
In alto, la plancia rivestita in legno; sugli esemplari senza autoradio l'apposito vano era chiuso da un coperchio con il profilo della palazzina di Mirafiori. Sopra, il riscaldatore nel bagagliaio per la zona posteriore dell'abitacolo e le bocchette di aerazione sulla cappelliera.

Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea Alesaggio 78 mm - Corsa 79,5 mm Cilindrata 2279 cm³ Rapporto di compressione 8,8:1 Potenza 105 CV CUNA a 5300 giri/min Coppia 17 kgm CUNA a 3000 giri/min Distribuzione a 2 valvole per cilindro Carburatore doppio corpo Solex 28/36 DCD3 Lubrificazione forzata Impianto elettrico 12 V.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 4 marce Pneumatici 6,40 S-14 Cerchi in acciaio stampato.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 5 posti Scocca portante in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali sovrapposti, barre di torsione longitudinali Sosp. post. a ponte rigido, balestre longitudinali Barre stabilizzatrici trasversali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni ant. e post. a disco Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 60 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2730 mm Carreggiata anteriore 1345 mm, posteriore 1307 mm Lunghezza 4705 mm Larghezza 1628 mm Altezza 1485 mm Peso a vuoto 1320 kg.
Prestazioni	Velocità 160 km/h.







Posti in prima classe
Sopra, l'ampio e confortevole divano posteriore con bracciolo. A destra, il lunotto era uguale a quello della berlina normale, ma montato su un padiglione più alto di un paio di centimetri; più a destra, l'antenna motorizzata della radio, montata nel vano bagagli.





Fiancata impreziosita
Inizialmente la versione Speciale era priva di profili lucidi lungo le fiancate; successivamente furono aggiunte due modanature (sopra). Evidente il passo molto lungo (2730 mm), indispensabile per garantire all'abitacolo uno spazio consono per un'ammiraglia di rappresentanza.



2100 E 2300 SPECIALE

ALLUNGA IL PASSO

Le 2100 e le 2300 berlina Speciale sono delle vere e proprie fuoriserie: prodotte in linea di montaggio e allestite in un reparto speciale con una dotazione realizzata su commissione. La 2100 Speciale (nella foto) esce insieme al modello normale al Salone di Ginevra nel 1959. A distinguerla il passo più lungo di 8 centimetri, il padiglione un po' più alto (che termina diritto "staccando" il gocciolatoio dal tetto), il montante posteriore più massiccio, l'interno in panno e due poltroncine singole per i posti anteriori in luogo della panchetta. La mascherina poi è a listelli cromati orizzontali, con quattro fari, luci di posizione e frecce di disegno specifico; infine dalla fiancata manca la bacchetta cromata sulla linea di cintura. Nel 1961 la versione viene ripresa per la sostituta 2300 senza grandi variazioni estetiche (essenzialmente cambia la calandra). Probabilmente nello stesso 1961 vengono aggiunte le due bacchette cromate, una dal proiettore a oltre metà porta anteriore e una dal parafango posteriore alla coda, assenti sulle prime 2300. La berlina Speciale dura fino al 1963, quando entra in listino la 2300 Lusso; basata sulla scocca della 2300 berlina normale, introduce un piccolo restyling (gommature sui rostri paraurti e cofano baule più squadrati) e sostituisce entrambe le versioni. Molte berlina Speciale sono state utilizzate dal carrozziere vercellese Francis Lombardi come base delle limousine a sei luci President.



All'interno dei parafanghi anteriori si trovano dei rinforzi, probabilmente previsti per le piccole aste portabandiera utilizzate durante le visite ufficiali di politici stranieri





Coda inedita
Questa 2300 presenta il cofano baule squadrato della successiva 2300 Lusso, ma non si tratta di una modifica posticcia: probabilmente la soluzione stilistica era stata sperimentata in anteprima. I fanali sono caratteristici della Speciale.

Lo smontaggio completo ha rivelato un particolare che fa pensare proprio a un utilizzo di Stato. All'interno dei parafanghi anteriori, dove ci sono i due retrovisori (originali ma insoliti per un'auto del 1962, quando non era obbligatorio nemmeno quello lato guida) c'è un rinforzo per qualcosa che rischiava di deformare la carrozzeria facendo leva, come le aste delle bandiere che le auto ufficiali esibiscono quando trasportano un ospite straniero importante. Altri particolari tradiscono l'impiego con autista. Sul rivestimento dei montanti posteriori, che come di consueto sulla Speciale sono più larghi rispetto alla normale, ci sono due specchi di cortesia verticali; il lunotto è contornato da una bacchetta su cui scorre una tendina simile a quella della Lancia Flavia. Ancora, nel baule un motorino elettrico muove l'antenna della radio. Stranamente non ci sono optional come il condizionatore o gli alzacristalli elettrici, ma c'è un riscaldatore composto da due unità separate. Una, sistemata sotto il cruscotto e uguale a quella della berlina di serie, serve i sedili anteriori; la seconda, nel baule, riscalda la zona posteriore con tre canali: uno invia l'aria alla cappelliera, un altro all'altezza dei piedi e il terzo sbrina il lunotto. Il cofano baule è già quello più squadrato comparso nel 1963 sulla 2300 Lusso; certamente non è stato montato successivamente, perché durante il restauro della scocca non sono emerse tracce di saldatura o di riverniciatura per adattare il contorno alla nuova forma. Probabilmente i designer Fiat avevano voluto sperimentare questo piccolo restyling su un lotto limitato di vetture prima di metterlo in produzione.





La mano di Lampredi
Sopra a destra, il 6 cilindri in linea, quasi quadro e molto elastico nella marcia; al progetto della famiglia di questi motori (che comprendeva pure il 1800 e il 2100) aveva partecipato Aurelio Lampredi. A fianco, la sacca del lavavetri.

RETROSCENA E CURIOSITÀ

COSÌ È DIVENTATA FENOMENO

L'ispirazione venne dai primi scooter americani. Lo scopo era quello di sondare un nuovo settore industriale, dal quale sembrava si potesse trarre profitto. Alla Piaggio, già attiva in passato e con successo nel ramo navale e in quello ferroviario, e ancora ai vertici in quello aeronautico, non potevano certo immaginare che stesse per nascere un mito assoluto

Testo di **Roberto Donati**

La Piaggio, azienda nata già nella metà dell'Ottocento, si specializzò dapprima negli arredamenti navali, per poi passare verso l'inizio del Novecento alle costruzioni ferroviarie dove ben presto, grazie alle continue innovazioni e all'abilità nel creare treni in acciaio inossidabile, si ritagliò un posto di prestigio nel panorama mondiale.

Imprenditorialmente attenta a fiutare le possibili fonti di profitto in altri campi, si dedicò poi all'aeronautica. I suoi ingegneri, da Giovanni Pegna a Giuseppe Gabrielli per arrivare a Giovanni Casiraghi e Corradino D'Ascanio, frequentemente intraprendevano viaggi sul suolo statunitense per "respirare" l'aria di chi deteneva la leadership mondiale in quel settore. Presto accordi commerciali ad ampio spettro permisero alla Piaggio di giungere a risultati notevoli, fino all'apice nella costruzione del P108, l'unico bombardiere quadrimotore italiano, in forza alla Regia Aeronautica.

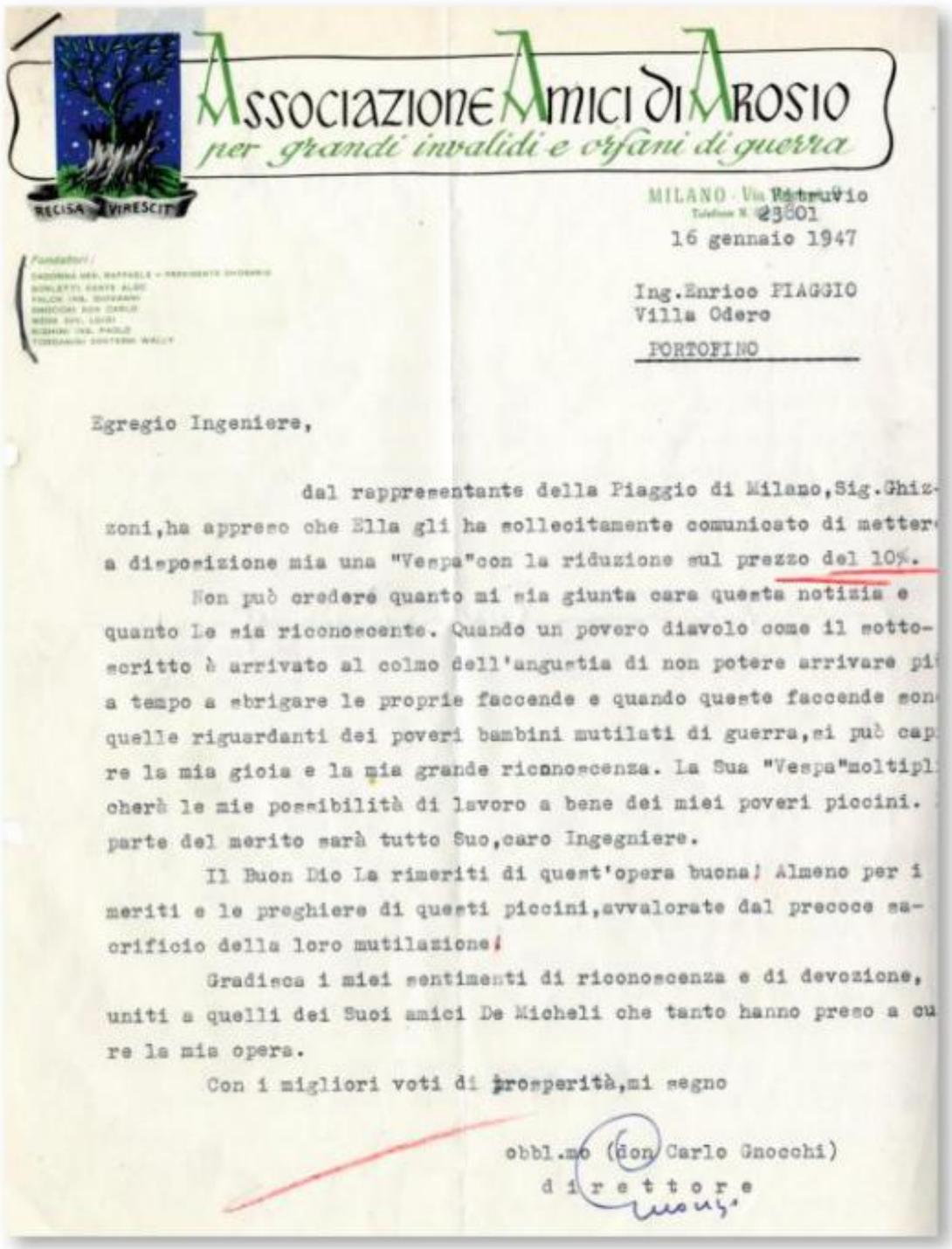
Per inciso, durante un collaudo nell'estate del 1941, uno di questi perse quota e si schiantò provocando la morte del figlio di Mussolini, Bruno, che era copilota. Verso la fine del conflitto la Piaggio, azienda militarmente strategica, dovette subire pesanti danneggiamenti, sia dalle incursioni Alleate sia dall'esercito tedesco in ritirata. Riuscì a salvare pre-



Presto in arrivo
Il volume "Piaggio dal cielo alla terra" di Paolo Zanon sarà prossimamente disponibile nelle librerie. Edito dalla New Print di Fossalta di Portogruaro (VE) ha 160 pagine; una preziosa guida per la stesura di questo servizio. A destra, il Salsbury Motor Glide del 1936, uno dei primi scooter prodotti.







Associazione Amici di Arosio
per grandi invalidi e orfani di guerra

RECISA VIRESCIT

MILANO - Via Petrarca 23801

16 gennaio 1947

Ing.Enrico PIAGGIO
Villa Odero
PORTOFINO

Egregio Ingeniere,

dal rappresentante della Piaggio di Milano,Sig.Ghizzoni,ha appreso che Ella gli ha sollecitamente comunicato di mettere a disposizione mia una "Vespa"con la riduzione sul prezzo del 10%.

Non può credere quanto mi sia giunta cara questa notizia e quanto Le sia riconoscente. Quando un povero diavolo come il sottoscritto è arrivato al colmo dell'angustia di non potere arrivare più a tempo a sbrigare le proprie faccende e quando queste faccende sono quelle riguardanti dei poveri bambini mutilati di guerra,si può capire la mia gioia e la mia grande riconoscenza. La Sua "Vespa"moltiplicherà le mie possibilità di lavoro a bene dei miei poveri piccini. Parte del merito sarà tutto Suo,caro Ingegniere.

Il Buon Dio La rimeriti di quest'opera buona! Almeno per i meriti e le preghiere di questi piccini,avvalorate dal precoce sacrificio della loro mutilazione!

Gradisca i miei sentimenti di riconoscenza e di devozione, uniti a quelli dei Suoi amici De Micheli che tanto hanno preso a cuore la mia opera.

Con i migliori voti di prosperità,mi segno

obbl.mo (don Carlo Gnocchi)
direttore

GUERIN SPORTIVO

Milano, 13 giugno 1946

Dott. ENRICO PIAGGIO
Pza della Vittoria, 11 A
GENOVA

Egregio Dottore,

Attratto anch'io dal suasivo richiamo della "Vespa", ho fatto segnare il mio nome di candidato acquirente nei registri del suo rappresentante milanese, l'ottimo signor Osvaldo Ghizzoni, ma ho appreso in tale occasione, ahimé, che la ressa delle ordinazioni é tale che mi si imporrebbe un'attesa di almeno tre mesi per entrare in possesso della macchina.

E' appunto per ottenere di essere esonerato da questa... coda e per ottenere anche un'eventuale combinazione in conto pubblicità, nella misura che Ella crederà, che io mi permetto di scriverLe, ricordandomi alla sua cordiale amicizia ed alla sua provata cortesia.

Io sto per imbarcarmi per il Giro d'Italia - per conto del "Guerin Spprtivo" e del "Corriere Lombardo" - ma al mio ritorno avrò bisogno di alternare qualche breve periodo di ferie al mio solito lavoro professionale e vorrei quindi poter contare senza indugio, per i conseguenti necessari spostamenti, sul piccolo prezioso "mezzo" che la Piaggio sta lanciando sul mercato.

Se Ella volesse pertanto disporre perché la "Vespa" del "Guerin Sportivo" bruciasse tutte le tappe dei turni e delle scadenze e mi fosse consegnata alla prima settimana di luglio, gliene sarei gratissimo. Così come sarò lieto, dal canto mio, di poter cogliere ogni occasione per registrare, nei giornali che rappresento, quelle che saranno certamente, prima o poi, le belle imprese di codesta prodigiosa motocicletta "minima".

Attendo un suo cortese cenno di riscontro e La prego, egregio Dottore, di accogliere intanto i miei vivi ringraziamenti e i miei cordiali saluti.

(Emilio Colombo)

Milano, via Ciovassino, 3

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE - TORINO



Successo esagerato
In alto, la lettera di Don Gnocchi a Enrico Piaggio per ringraziarlo dello sconto concessogli sul prezzo d'acquisto della 98. Sulla destra, quella del direttore di "Guerin Sportivo" per chiedere di poter aggirare la lunga lista d'attesa per la consegna della Vespa. Qui sopra, alcune fra le prime immagini della 98 dopo il lancio sul mercato.

ziose attrezzature ricoverandole nel territorio di Biella e, questa volta per necessità, cominciò a indirizzarsi, ancora una volta, verso un campo nuovo. L'idea dello scooter, veicolo economico prodotto su larga scala e che potesse raggiungere una gran moltitudine di utenti, si manifestò, dopo alcuni timidi tentativi nel vecchio Continente, in America. Già a metà degli anni Trenta, anche in seguito alla grande depressione, prese corpo lo scooter come ancora oggi lo intendiamo. Case come la Salsbury Motor Glide e la Cushman Motor Glide furono tra le prime a creare un nuovo mercato, lanciando un innovativo mezzo di trasporto per spostamenti a breve raggio.

Attenzione però: nonostante la crisi economica la classe media americana poteva spesso permettersi l'agio delle quattro ruote. Negli Usa lo scooter nacque quindi come strumento aggiuntivo per spostarsi e fu pertanto un fenomeno completamente differente rispetto a quello che si verificò da noi nel dopoguerra. Enrico Piaggio, ormai a capo dell'azienda, pose il suo interesse su quel concetto di veicolo "minimo" che aveva riscosso un buon successo in America e affidò all'ingegner Renzo Spolti il compito di idearlo. Fortuna volle che nei pressi di Biella, a Gaglianico, abitasse il famoso corridore automobilistico conte Carlo Felice Trossi, fra l'altro costruttore insieme a Monaco di una vettura da corsa con motore stellare simile a quello degli aerei, che prestò un suo scooter, costruito a Torino agli inizi del '40 e chiamato Velta, come fonte d'ispirazione. A cavallo tra il '44 e il '45 Spolti, forse aiutato anche dallo stesso Trossi, terminò il suo compito proponendo a Piaggio il nuovo mezzo, il progetto chiamato MP5 e poi ribattezzato Paperino. Già dotato di struttura portante e ampio scudo protettivo il Paperino, dopo studi per dotarlo sia di cambio automatico sia di trasmissione cardanica e dopo aver superato prove, collaudi e un'ampio studio di ingegnerizzazione, non convinse però appieno il patron della Piaggio. Fu così convocato l'ing. D'Ascanio, già collaboratore negli anni precedenti, che partendo dalla stessa forma apportò nuove e fondamentali innovazioni, oggi note a tutti, come il motore a sbalzo con trasmissione diretta, la forcella monotrave anteriore e un nuovo comando del cambio che permetteva, con un solo movimento rotatorio della mano, di variare il rapporto di velocità.

GRUPPO FIAT ANTE LITTERAM

Dopo le sessioni di collaudo del prototipo (realizzato sempre a Biella) che portarono a dotare il piccolo propulsore di un efficace sistema di raffreddamento tramite una ventola in origine non prevista, e dopo diversi ritocchi sia nell'estetica sia nella posizione di alcuni comandi, finalmente verso gli inizi di mar-





Nata in Piemonte
Sopra a sinistra, il prototipo della Vespa realizzato a Biella. Qui sopra, una delle prime immagini a colori della 98 definitiva. A sinistra, la Vespa 98 restaurata dell'autore.



zo 1946 tutto era pronto per il lancio. In realtà le enormi difficoltà di approvvigionamento dei materiali, il razionamento sia delle forniture d'acciaio che dell'energia elettrica, la parziale mancanza di attrezzature quali presse, torni eccetera obbligarono la Piaggio ad affidarsi, tramite il suo direttore ingegner Lanzara, a fornitori esterni che percentualmente realizzavano circa i tre quarti del prodotto finito! Notizia ai più sconosciuta è quella che fu addirittura l'Alfa Romeo a stampare i telai (formati da 8 pezzi) e forgiare i cilindri per più di un anno.

Problematico fu pure impiantare una rete di vendita efficace; ci si rivolse, per trovare una via d'uscita, alla Lancia, che pur non sottoscrivendo un contratto, lasciò libertà alle sue filiali di accordarsi individualmente con Piaggio. Ben tre di queste, tra le prime sette rappresentanze di vendita, lo fecero. Altre due erano invece già concessionarie Fiat! Finalmente il debutto avvenne il 24 marzo 1946 alla Mostra della Meccanica e Metallurgia di Torino (il brevetto industriale per modello di utilità venne invece registrato un mese dopo). Enrico Piaggio così scriveva ai suoi collaboratori: "Ho il piacere di comunicarVi che i primi esemplari hanno incontrato l'ammirazione generale... Vi esprimo il mio più vivo compiacimento, certo che con l'unione di tutte le forze, potremo segnare altri passi importanti per la nostra ripresa industriale". Una settimana più tardi la 98 venne presentata nelle principali città italiane contemporaneamente alla comparsa, sui quotidiani, dei primi annunci pubblicitari. La cilindrata maggiorata a 125 cm^3 era già disponibile, per i soli mercati esteri. Fin dai primi mesi si raggiunsero accordi di vendita con rappresentanze per gli stati del Sud America e per la Svizzera. Nel 1946 si riuscirono a produrre 2484 Vespa al prezzo di 61.000 lire che, con le spese d'imballaggio, trasporto e tassa Ige davano un totale di 65.520, lire quanto il salario di un anno per un operaio. Il resto lo conosciamo tutti: a oggi il nome Vespa, che ha scalzato da tempo per importanza e notorietà quello di chi l'ha creata, è stato utilizzato per più di venti milioni di veicoli in settant'anni di esistenza di questo scooter immortale. R

RICOSTRUITI PER LA RESA MIGLIORE

CHIRURGIA DEL PROFILO

I milioni di cicli di lavoro a cui sono sottoposti gli eccentrici sottrae materiale nel tempo, andando a modificare le sagome e diminuendo così le prestazioni del motore. Il riporto può essere un rimedio temporaneo. La soluzione definitiva è però rifarli ex novo

Testo e foto di **Maurizio Schifano**



Lavorati dal pieno
Dall'alto, i semilavorati che mostrano le fasi che portano al pezzo finito. La colorazione scura dell'ultimo albero indica il trattamento di nitrurazione, che conferisce una maggiore durezza superficiale.

Per la consulenza fornita si ringrazia la ditta Colombo & Bariani di Milano www.cb-cams.com

Una delle componenti meccaniche più delicate da trattare in un percorso di restauro del motore è l'albero a camme. Fondamentale per determinare le prestazioni, poiché stabilisce i tempi di apertura e di chiusura delle valvole e le loro alzate, questo organo meccanico è soggetto a uno stress notevole. Durante il funzionamento gli eccentrici strisciano sulle punterie o direttamente sui bicchierini delle valvole che, a loro volta spinti dalle molle di richiamo, esercitano su di essi una importante forza di compressione.

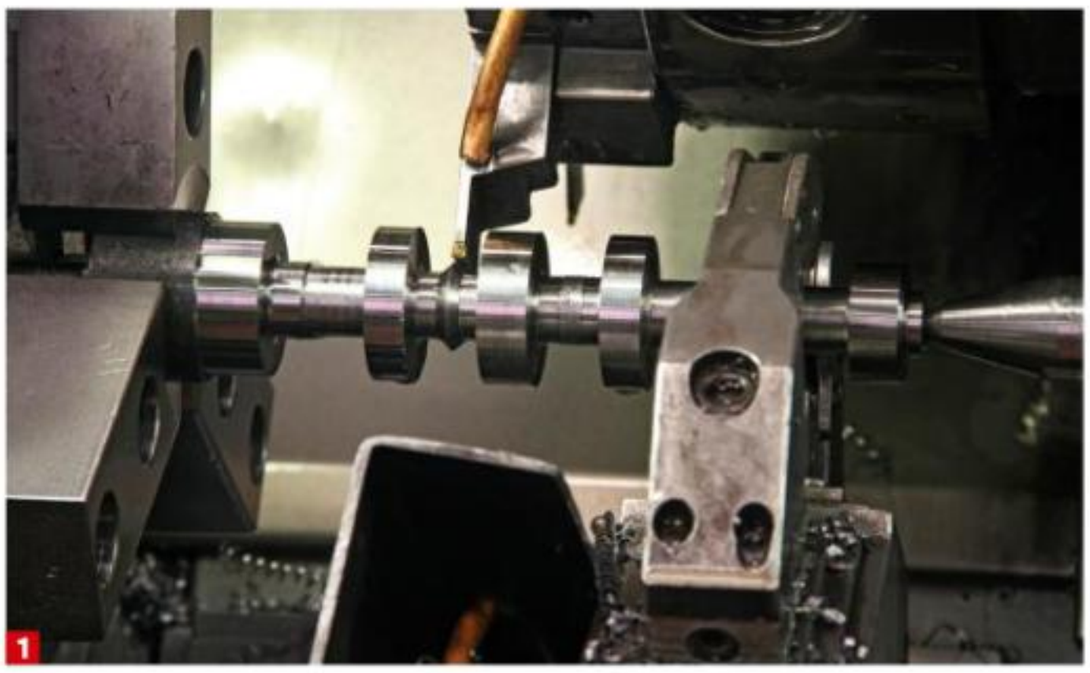
Se poi l'albero a camme è nella testata, entra in gioco anche l'effetto deleterio delle altissime temperature raggiunte in quella parte del motore. All'aumentare dei cicli di lavoro, nonostante l'abbondante lubrificazione, ciò rischia di provocare l'usura delle camme, che ne altera il profilo e quindi penalizza il funzionamento del motore.

In passato questo problema era più accentuato poiché, in genere, si adottavano trattamenti termici che garantivano una resistenza all'usura inferiore a quella attuale. Basti ricordare che, per questa ragione, su molti motori degli anni 50 e 60 la testata doveva essere revisionata dopo una percorrenza della vettura talvolta anche inferiore ai 100.000 km.

Una prima soluzione per ripristinare il profilo originario delle camme può essere quella di riportare su di esse del materiale, effettuando poi una rettifica per ottenere tale profilo. Con questa operazione, però, le porosità spesso presenti nel riporto possono affiorare; inoltre, se il materiale d'apporto non ha aderito perfettamente a quello di base, nel normale funzionamento, che è sempre sotto sforzo, potrebbe anche staccarsi.

La soluzione migliore e definitiva è dunque la ricostruzione ex novo dell'albero a camme, affidandosi a specialisti che dispongono dei disegni originali e talvolta anche di campioni d'epoca nuovi di magazzino.

In queste pagine sono illustrate tutte le fasi della ricostruzione di un albero a camme in acciaio legato al Nichel-Cromo-Molibdeno, ricavato, per asportazione di truciolo, da una barra cilindrica laminata. R



Tornitura del grezzo
Partendo da una barra di acciaio bonificato si ricavano i perni di banco, lasciando il materiale necessario per ricavare le camme, con un opportuno "sovrametallo".



Sbozzatura delle camme
Su una fresatrice, le parti del grezzo sulle quali vanno ricavate le camme vengono sfaccettate per renderle più prossime al profilo stabilito.



Rettifica delle camme
Con una progressiva asportazione di materiale si effettuano la sgrossatura e poi la finitura delle camme sbozzate, che così assumono il profilo finale.



Rettifica dei perni di banco
Con una lavorazione in tondo, effettuata come la precedente con una mola rotante, si portano i perni di banco alla misura finale.



Controllo micrometrico
La precisione della rettifica dei perni di banco, fondamentale per garantire una corretta rotazione dell'albero, viene controllata con un micrometro.

PICCOLE SERIE PER LE ALFA ROMEO

IN ACCIAIO STAMPATO

Gli alberi a camme dei quattro cilindri bialbero Alfa Romeo che equipaggiavano la Giulietta e tutte le sue discendenti fino agli anni 80, erano ricavati da grezzi in acciaio stampato sui quali erano già abbozzate le camme. Ciò consentiva di semplificare e di accelerare la produzione. Piuttosto sensibili all'usura, questi alberi avevano una durata limitata; infatti oggi sono molto richiesti come ricambi, poiché le Alfa Romeo storiche sono numerose in Italia, ma anche in Germania e in Francia. Ditte specializzate sono in grado di riprodurli in piccole serie, partendo sempre da grezzi stampati in acciaio (foto), in questo caso del tipo legato al Nichel-Cromo-Molibdeno; il profilo originale delle camme può essere modificato, per migliorare le prestazioni. Il prezzo al pubblico di una coppia di questi alberi è di circa 500 euro.



IL RECUPERO DEGLI ORIGINALI

RIPROFILATI



Nei casi in cui l'usura non è così accentuata, un albero a camme originale può ancora essere salvato. A tale scopo, compatibilmente con gli spessori del materiale residuo a disposizione, si può effettuare una semplice rettifica delle camme. In questo modo si ottiene un profilo differente da quello originale ma che, opportunamente studiato per quanto riguarda il tempo di apertura delle valvole, può anche offrire prestazioni del motore superiori. È questo il caso dell'albero a camme del quattro cilindri Simca 1200 raffigurato nella foto sopra. Il costo di una lavorazione del genere, che viene definita "riprofilatura", è di circa 150 euro.

PER MANTENERE L'ORIGINALE

COME SALVARE IL CILINDRETTO

Il metallo delle chiavi indebolito dal tempo e dall'usura può cedere all'improvviso e se non c'è un doppione sono dolori. Armandosi di santa pazienza, si può però provare a salvare le serrature originali, tentando la riproduzione della chiave. Base di partenza, un'altra usata, dalla forma simile. Il risultato può essere sorprendente

Testo e foto di **Gaetano Derosa**

Purtroppo non è un fatto raro, quello di spezzare le chiavi delle serrature. Soprattutto quelle originali delle auto costruite dalla fine degli anni Cinquanta fino a metà dei Settanta. In questo periodo, infatti, l'uniformazione industriale delle Case automobilistiche decretò il graduale abbandono dell'ottone a favore del ferro cromato (o nichelato), più economico da lavorare ma decisamente più sensibile alla fatica. In caso di rottura e senza chiavi di scorta, che fare? Abbiamo seguito il "fai da te" di un abile restauratore emiliano, per capire se e come sia possibile ricavare da una chiave usata la copia conforme. La pratica, del tutto artigianale, se svolta con grande precisione può portare a salvare il cilindro originale della serratura ed evitare il sempre molto delicato stacco-riattacco dei pannelli delle porte. Anche perché, in presenza di materiali originali mai smontati prima, si potrebbe incappare in guai ben più seri.

Innanzitutto occorre sapere che in base al lavoro che occorrerà svolgere si dovranno impiegare lime di forma diversa, a dentatura più o meno fitta. Infatti, esistono sul mercato specifiche lime piatte, tonde, mezzetonde, quadrangolari e triangolari. Vietato l'utilizzo di lime da ferro per lavorare su questo tipo di chiavi, poiché oltre ad asportare troppo materiale per ogni passata, fanno sì che i denti si impastino con la limatura. È importante mantenere la lima in posizione perfettamente orizzontale durante tutto il lavoro, in modo da non curvare i bordi del metallo lavorato. Alla fine, sarà necessario effettuare una buona operazione di finitura. La chiave ottenuta, che a sua volta è stata indebolita dalla lavorazione, dovrà servire comunque solo da matrice per il ferramenta, per ricavarne una nuova di zecca. R





Salvataggio fondamentale
Il moncone della chiave spezzata dell'Alfa Romeo Giulietta Spider viene estratto dalla serratura con una pinza per anelli Seeger a becchi piegati.



Donatrice Fiat per l'Alfa
Utilizziamo una chiave della Fiat 500 F, molto simile a quella spezzata della Giulietta Spider: così, infatti, la prima parte entra senza problemi.



Vai di (sapiente) lima
Per facilitare l'ingresso nella serratura originale, si inizia a limare l'estremità anteriore della chiave, fissata a una morsa, con mani leggere per non far danni.



Primi risultati
La prima parte della limatura, seguendo il profilo della chiave originale, è completata: la chiave entra ora nella serratura per tre quarti della sua lunghezza.



Posteriore sotto torchio
La fase più delicata: la lavorazione della parte posteriore. Le sagomature sono molto vicine tra loro; il rischio di compromettere il lavoro, purtroppo, c'è.



Face lifting
Finita l'operazione di limatura su entrambe le facciate della chiave, sono ben evidenti le parti che hanno subito la modifica, ora senza cromatura.



Operazione riuscita
La lavorazione è riuscita alla perfezione: la chiave della Fiat 500 F, adattata, ora apre e chiude senza problemi la serratura della porta della Giulietta Spider. Tempo impiegato per l'intera operazione: circa un'ora.

IL DUPLICATO

RIFATTE BENE

La ricerca dell'originalità, da parte dei collezionisti anche per le chiavi ha spinto da qualche tempo molti operatori del settore a riprodurre chiavi grezze che consentono di ricavare un duplicato assolutamente fedele a quello di primo equipaggiamento. Classico esempio, quello delle chiavi Lancia: qui di fianco, a confronto una riproduzione recente grezza e una originale, la cui parte superiore, di colore giallo, si è scolorita col tempo e l'usura. La scritta e il formato sono assolutamente identici, a garanzia di un lavoro finale (dopo l'accoppiamento per la riproduzione della filettatura da parte del ferramenta) molto fedele. Nel catalogo delle più importanti aziende produttrici, come la storica Silca di Vittorio Veneto (Treviso), sono presenti moltissime chiavi grezze che riprendono la forma di quelle che venivano fornite per Fiat (dalla 1100/103 a oggi), Alfa Romeo (Giulietta, Giulia), Mercedes-Benz (dalla 190 SL alla W124), solo per citare alcuni esempi.



DIECI ANNI DI ATTIVITÀ

ORIGINALE CERTIFICATA

Siamo tornati a curiosare nel reparto di Maranello dove vengono restaurate le Rosse più prestigiose della storia. A due lustri dal lancio, l'attività continua a pieno regime. Anzi, è diventata un biglietto da visita quasi d'obbligo per spuntare la miglior quotazione sul mercato

Testo di **David Giudici** - foto di **Alessandro Barteletti**

Tra officina e museo
La vista di una porzione dei 950 m² del reparto Ferrari Classiche a Maranello: in primo piano una 365 GTB/4 Daytona; sulla destra la 290 MM che ha corso la Mille Miglia, con Fangio alla guida, nel 1956.



Raffinata manodopera
A capo di Ferrari Classiche oggi c'è Luigino Barp (nella foto sopra), in azienda da trent'anni. Una 212 sollevata su un ponte (sotto) e la delicata fase di restauro (nell'altra pagina) di un motore V12 che sembra appena forgiato.

Qui lavora un corpo d'elite che è in grado di ricostruire anche i V12 più complessi

Sono passati 10 anni da quando la Ferrari ha iniziato a prendersi cura ufficialmente anche del proprio patrimonio heritage. Dentro uno degli edifici dell'headquarter di Maranello, l'attività è interamente dedicata alle auto "classiche". Varcando la soglia di quello spazio di 950 m², dove una volta c'era la fonderia, ci si trova di fronte a un museo vivo, con capolavori d'arte che vengono battuti all'asta a suon di milioni, sollevati sui ponti e sottoposti a delicate operazioni a cuore aperto. Un esempio è la 290 MM di Scaglietti, che ha corso la Mille Miglia del 1956 con Juan Manuel Fangio e che è stata venduta all'asta di New York a dicembre per oltre 28 milioni di dollari. Ma è solo una delle tante Rosse che si sono sottoposte al ripristino a Maranello.

SULLE ORME DEI TEDESCHI

L'idea di realizzare il reparto Ferrari Classiche è nata ai tempi di Luca Cordero di Montezemolo e Jean Todt, osservando quanto stava facendo un marchio tedesco, quello con una stella nel logo, che in effetti è stato un precursore. L'immenso e preziosissimo patrimonio di documenti cartacei nella biblioteca bunker di Maranello, dove sono tracciate tutte le caratteristiche di ognuno degli esemplari costruiti dalla fondazione a oggi, poteva essere utile per qualcosa di più: da due lustri è la base per restauri e ricostruzioni certosine e perfettamente fedeli alle origini. Considerato che si stima che circa il 70% della produzione sia ancora in circolazione (attorno agli 80 mila pezzi), il business è particolarmente attraente.

Oggi sono circa 300 gli esemplari che ogni anno ottengono la certificazione di Ferrari Classiche. Tra questi, quelli che necessitano di interventi più significativi tornano dentro i cancelli di Maranello e iniziano il loro percorso di restauro proprio all'interno di quel capannone. Ruoteclassiche ha incontrato l'uomo oggi al comando del reparto "Classiche", Luigino Barp, per farsi raccontare qualche segreto e tracciare un primo bilancio del decennio. Grande appassionato di motori e da sempre in Ferrari (oltre



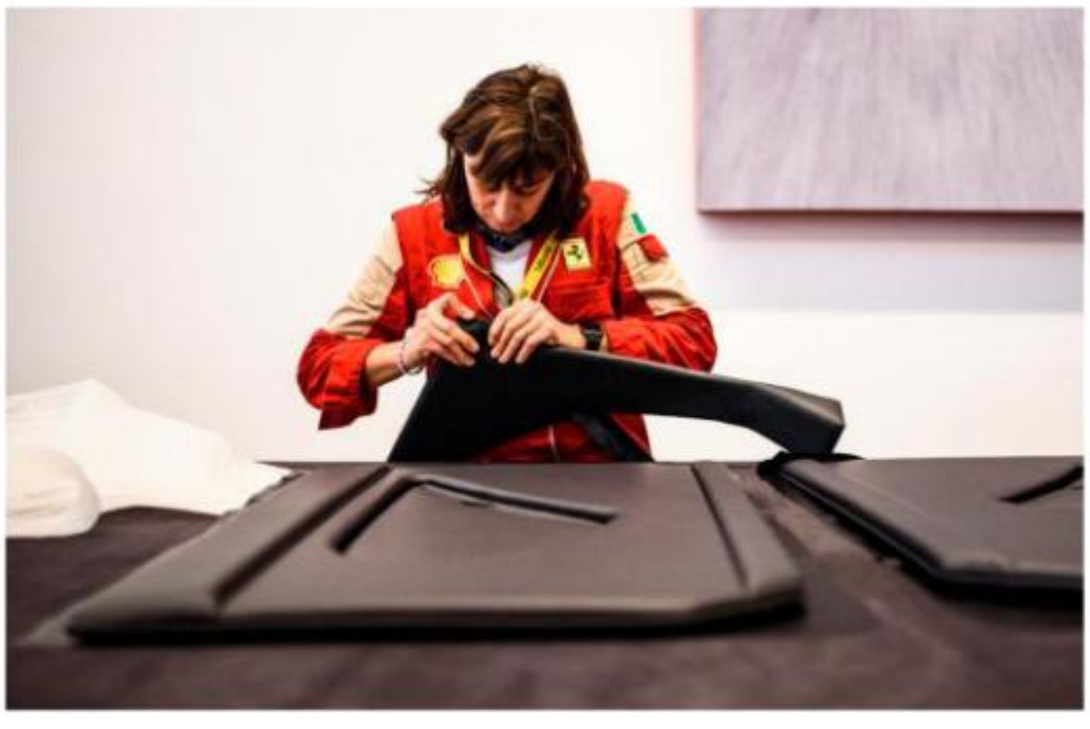
Processo completo
Un'altra vista del reparto e le fasi di rimontaggio delle parti interne (a destra) e di un differenziale (nell'altra pagina). Anche i lavori di selleria vengono totalmente svolti a Maranello (sotto). All'esterno viene affidato solo il restauro delle carrozzerie, poiché non ci sono battilastra in azienda.



trent'anni), Barp ha lavorato praticamente in tutti quegli edifici all'interno dei cancelli di Maranello, dalla sezione sperimentale sino all'assistenza all'estero, e oggi è anche il responsabile del servizio tecnico. "Siamo gli unici al mondo ad avere l'archivio completo di tutte le vetture costruite, con i dettagli scritti a mano dai meccanici" - ci dice - "io poi gran parte di quegli uomini li ho conosciuti di persona, mi viene il groppo in gola quando leggo le loro note…".

Nel suo team di Ferrari Classiche oggi lavorano in 12 tra motoristi, officina e sellatura e 7 sono invece gli uomini dedicati alla certificazione e alla documentazione. La loro età media è sorprendentemente bassa; sono pochi quelli con qualche capello bianco in testa. "Sono i migliori che abbiamo" - dice Barp, con la soddisfazione del buon padre di famiglia - "ragazzi che devi mandare via a forza la sera, perché vivrebbero qui tant'è la passione per ciò che fanno". Questo piccolo esercito è un corpo d'elite, una manodopera fantastica in grado di ricostruire dal niente motori degli anni 40, pezzi di storia talvolta molto complessi tecnicamente come i V12 degli esordi. Oltre a loro ci sono i "ricercatori" che, quando arriva un prototipo, vanno a scovare negli archivi le foto storiche e i disegni per capire com'erano all'origine tutti i particolari della carrozzeria, dell'interno, del telaio. Oggi Ferrari Classiche con la prototipazione è in grado di ricostruire tutto. Paradossalmente potrebbe far rinascere dal niente qualsiasi auto originale al 100%, ma non è nella politica dell'azienda. L'input è recuperare il più possibile. Barp, indicando una 250 GT Berlinetta Tour de France blu del 1957, ci racconta che il proprietario di quell'esemplare, dallo stato di conservazione commovente, ha persino voluto che i cavi del nuovo impianto elettrico venissero infilati nelle vecchie guaine. Un lavoro certosino.

Le scelte d'intervento sono valutate con il collezionista. Certo, le scocche di alcune vetture sono talvolta da ricostruire ex novo, perché hanno subito troppe modifiche che hanno stravolto l'originalità. Ma ci sono casi in cui viene rispettata la vita storica dell'esemplare. Come quello della "Breadvan": da nuova era una 250 GT SWB, ma ha trascorso l'intera carriera sportiva con quella "strana" carrozzeria voluta dal conte Volpi nel 1962 e realizzata da Bizzarrini e Drogo. Qual è l'originale? A deciderlo è un comitato scientifico, il Cocer, che valuta ogni candidata. Il gruppo di saggi ha l'ingegner Piero Ferrari a capo, ma comprende anche Leonardo Fioravanti per l'estetica e Maurizio Rossi (ex capo della sperimentazione), oltre a Barp naturalmente. Se l'auto è troppo "pasticciata" verrà bocciata e non sarà ammessa al restauro; viceversa, si dà il via ai lavori. E con la garanzia di Ferrari Classiche l'esemplare vale in media circa il 30% in più sul mercato. R








RETRO
MOBILE

PARIGI CAPITALE DELL'AUTO STORICA

C'EST SUPER!

Nonostante l'età, ormai non più verde, il Salone dell'auto d'epoca di Porte de Versailles emana ancora un fascino capace di attirare nella capitale francese folle di appassionati da tutta Europa. Merito di una ricetta semplice ma efficace. Eccola

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





Tocca ammetterlo: quando si tratta di rendere attraente un'esposizione i francesi non hanno rivali. Ne è un esempio Retromobile, che da 41 anni continua a essere la più ammirata delle fiere specializzate in auto storiche, oltretutto senza mostrare segni di stanchezza. Certo, il fatto che sia il primo grande appuntamento dell'anno per appassionati in astinenza da mesi ha il suo peso. Senza dimenticare che Parigi è una calamita fantastica dal punto di vista turistico e ogni scusa è buona per un viaggio nella capitale francese. Ma anche la ricetta di Retromobile ha i suoi meriti nel successo di questa manifestazione. Per "assaggiarla" quest'anno sono accorsi nei padiglioni 1 e 2 del centro fieristico parigino di Porte de Versailles oltre 120 mila visitatori (giusto per dare un termine di paragone, Auto e Moto d'Epoca di Padova, il salone più importante d'Italia, ne ha contati 85 mila su una superficie doppia). Il segreto di tanto interesse? Il primo, che Retromobile non è un mercatone dell'auto storica, con migliaia di vetture di ogni tipo pronte per essere vendute. Qui si arriva al massimo a 500 modelli (Padova ne ha ospitati 4500), tutti di grande interesse. La vera differenza con le altre fiere è infatti nella qualità delle auto ospitate: altissima, equivalente sicuramente a quella di un prestigioso museo dell'auto.

Tutto è "super", come dicono i francesi. A cominciare dai modelli proposti dai commercianti. L'inglese Fiskens, tanto per fare un esempio, aveva nel suo stand l'Alfa Romeo 6C 2500 Competizione del 1948 che ha partecipato a quattro Mille Miglia e tre Targa Florio; una delle due F.2 Ferrari Dino 166/246 del 1968; un'Alfa Romeo 33/2 Daytona del 1967; una Ferrari 512 M del 1970; la F.1 Lotus 91 del 1982 di Nigel Mansell; una Bizzarrini da competizione del 1966; una delle 14 Ferrari 365 Spider California del 1966; una Porsche 356 Carrera GTL Abarth del 1960 e un'Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport del 1929, solo per citarne alcune. Per non parlare dell'olandese The Gallery, che meriterebbe un viaggio fino a Brummen solo per visitare la sua splendida sede, una enorme costruzione di due piani con 300 vetture in stock, tutte di grande prestigio; o della francese Classic Cars, della svizzera Lukas Hüni, della berlinese Thiesen e della tedesca Movendì, presente, tra le altre, con una Aston Martin 1 ½ Litre Le Mans del 1932, una Porsche Glöckler coupé del 1954 e una Lotus MK VIII del 1955.

100 anni e non sentirli
Retromobile ha reso omaggio anche alle "Teuf-Teuf," suono onomatopeico per indicare le prime auto della storia, spesso prodotte da artigiani sopravvissuti per poco. Sopra, in primo piano, una Brouhot et Cie del 1908.







Una vita di corse
Lo stand Renault, allestito con una selezione delle proprie vetture sportive. Qui a fianco, la AK del 1906 e, sopra, l'aerodinamica Etoile Filante, lunga 4,84 m e larga 1,81, che nel 1956 ha raggiunto i 330 km/h.

Fuoriserie e concept car
Qui sotto, a sinistra, una rara Citroën DS 19 GT Coupé Bossaert del 1963; fra il 1959 e il 1965 ne sono state costruite una dozzina. A destra, la nuova concept car E-Mehari sullo sfondo del modello di serie.







Lo spazio non è poi molto in rapporto al numero di visitatori, ma la cosa non pesa più di tanto perché tutto è molto ordinato, curato, senza un solo pezzo fuori posto. Ogni settore è ben separato dall'altro, con le bancarelle dei ricambisti, dei librai, dell'automobilia e del modellismo in un'ala; gli stand delle Case automobilistiche in un'altra; dei club di marca in un'altra ancora; poi l'area riservata ai commercianti, quindi agli artigiani, alla motoring art (vedi box a pagina 104) e alle esposizioni a tema.

Gli stand più grandi, "ça va sans dire", sono stati quelli delle Case automobilistiche, in particolare delle tre grandi marche francesi, che hanno fatto a gara nell'esporre i



La parte del Leone
Peugeot ha esposto a Parigi alcune delle sue più belle cabriolet e coupé, tra le quali spiccava una rara Darl'mat (a destra) realizzata nel 1938 per un conte inglese, che l'ha anche utilizzata in diverse gare. Qui sotto, una 104 Z Cabriolet del 1983 con doppia capote.





RETROSPETTIVE

GENIO TRANSALPINO

Tra le esposizioni proposte quest'anno da Retromobile, quella dedicata a Philippe Charbonneaux è forse stata la più interessante. Il geniale e visionario stilista automobilistico francese (1917-1998) è stato ricordato con alcune delle sue opere più originali. A partire dalla prima: il prototipo di un'auto estremamente aerodinamica, a tre posti con il pilota al centro (nella foto in basso), dedicata nel 1946 al grande pilota francese Jean-Pierre Wimille, che avrebbe voluto avviarne una piccola produzione. La morte di Wimille nel G.P. di Argentina del 1949 pose però fine al progetto. Presente a Parigi anche una seconda Wimille, proprio del 1949; poi il futuristico camion pubblicitario "Pathé-Marconi" del 1950; una Delahaye 235 realizzata sempre nel 1950; una Renault 16 e la Salmson 2300 S Barquette del 1954.









Fantasia al potere
Alcune creazioni di Charbonneaux: in alto il camion pubblicitario "Pathé-Marconi" del 1950; sopra un bozzetto per un'auto sportiva; a lato due prototipi della Wimille: il primo del 1946, l'altro del 1949.

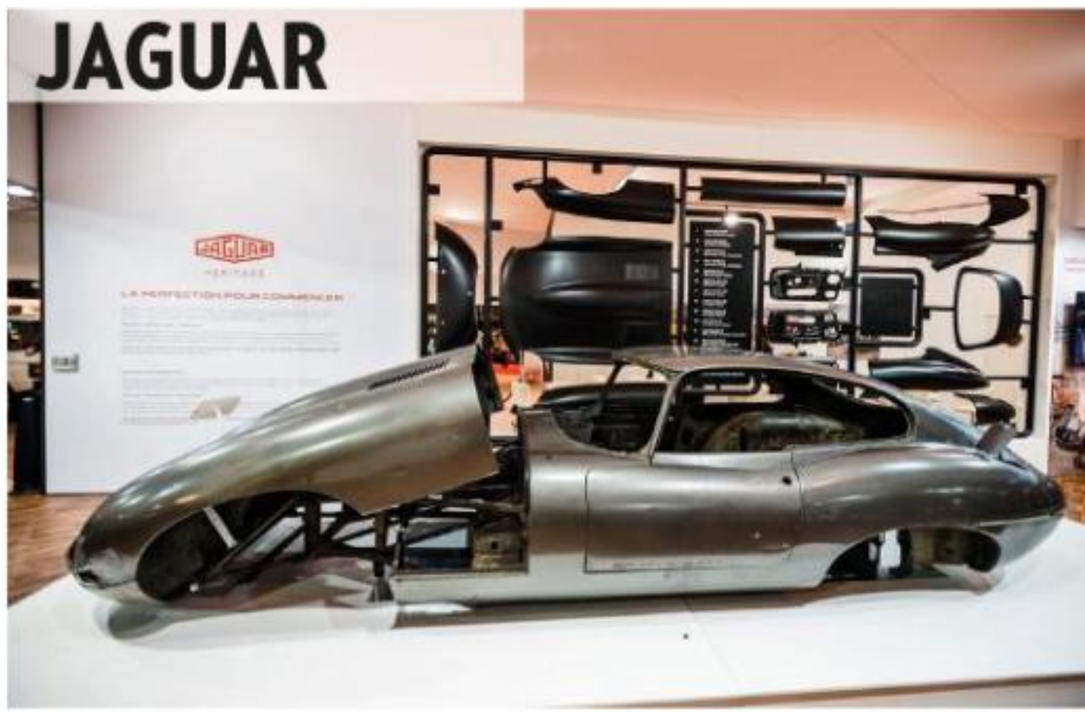








Grandi marchi in vetrina
Alcune delle rarità portate a Parigi dalle Case. Dall'alto e da sinistra: la Porsche 718 W-RS, nata nel 1961; la Maserati Mexico del 1967; la Mercedes 300 SC Roadster (W188) del 1956; la Bugatti Vision Gran Turismo concept car del 2015, anticipazione della futura Bugatti Chiron; le parti in lamiera della Jaguar E Type prodotte dal reparto Jaguar Heritage della Casa inglese.



ANNIVERSARI

110 ANNI DI ACO

Per celebrare i suoi primi 110 anni di vita al servizio degli automobilisti francesi l'Automobile Club de l'Ouest ha fatto man bassa di rarità presso il museo della 24 Ore di Le Mans, prelevando tra le altre la bellissima Dino Berlinetta Speciale Pininfarina presentata al Salone dell'auto di Parigi del 1965. È il prototipo dal quale prenderà vita due anni dopo la 206 GT di serie. Tra le particolarità di questa show car il lunotto estremamente concavo con i montanti posteriori molto sottili, l'ampia luminosità dell'abitacolo, la lunga e ampia coda tronca, il cofano molto basso rispetto alla linea dei parafanghi e la carenatura integrale dei fari.



rispettivi pezzi da novanta. In quello Renault, per esempio, spiccavano la AK del 1906, vincitrice del primo G.P. di Francia e la replica della 40 CV, spettacolare esempio di auto da record del 1926, la prima a superare i 190 km/h. Poi la pinnuta Etoile Filante, vettura da record del 1956. Tra le auto da gara emergevano l'Alpine M65 del 1966 e la 4 CV del 1951 che ha partecipato alla Mille Miglia e alla 24 Ore di Le Mans di quell'anno. Peugeot ha puntato invece sul tema "L'automobile e la donna", presentando alcune delle cabriolet più ammirate della sua produzione, tra le quali la 301 C, roadster del 1932, oppure la 402 Darl'mat del 1938. Oltre che sui festeggiamenti per i 50 anni della 204 Coupé e per i 30 anni della 205 Cabriolet. Mentre Citroën ha celebrato i 65 anni della 2 CV Fourgonnette e il lancio della nuova E-Mehari, affiancandole il vecchio e fortunato modello in un suggestivo confronto visivo. Tra i marchi ufficiali anche DS, Porsche, Mercedes, Maserati, Honda, Aston Martin, Jaguar e Land Rover, che non hanno badato a spese pur di essere presenti con una serie sostanziosa di modelli.

Spettacolari anche le tre auto da record portate dal museo di Beaulieu, in particolare la Fiat S 76, meglio nota come "La











Per tutti i gusti Storiche a 360° in mostra: dalla Ferrari 512 M del 1970 (in alto) alla vettura a vapore La Mancelle del 1878 (in alto a sinistra). A lato, la diligenza Bollée del 1894. Sopra, la Lancia Flavia Coupé restaurata perfettamente solo per metà, di un artigiano francese.

MOTORING ART

MOSTRE D'AUTORE

Da cinque anni Retromobile offre ai visitatori una galleria di opere d'arte a tema automobilistico più unica che rara. Non solo, ma consente ai visitatori di venire direttamente a contatto con gli artisti, quasi tutti presenti nei rispettivi spazi espositivi, e di acquistare direttamente da loro le rispettive opere. Non si tratta solo di giovani debuttanti, bensì di una cinquantina di artisti da tutto il mondo, alcuni dei quali molto noti agli appassionati. Nelle immagini qui a destra, dall'alto, alcuni esempi: una scultura del tedesco Martin Heukeshoven, realizzata con i resti di una moto; un quadro dell'inglese Paul Smith; alcuni scatti in vendita del fotografo Pierre Lartigue (al quale è stata dedicata una retrospettiva) e gigantografie di Jean Graton tratte dai suoi fumetti di Michel Vaillant.











AUTO DA RECORD

VELOCI COME SAETTE

Sin da quando è esistita, il mito della velocità ha sempre caratterizzato lo sviluppo dell'auto. Retromobile ha voluto celebrare questa "ossessione" mostrando tre esemplari storici di auto da record provenienti dal National Motor Museum di Beaulieu, in Gran Bretagna. Auto che sono anche state messe in moto per la gioia dei presenti, sorpresi non solo dal rumore assordante dei loro motori con cilindrate di migliaia di centimetri cubi, ma anche dalla perfetta efficienza di questi mezzi nonostante la loro età molto avanzata. Parliamo della Napier del 1903, la più anziana delle tre e la più morigerata nelle dimensioni del motore (4 cilindri, 7700 cm^3); della Darracq V8 (25.500 cm^3, 200 CV), prima auto a superare i 200 km/h (foto in basso) e della Fiat S 76 del 1911 nota come "La Belva di Torino" (4 cilindri, 28.400 cm^3, 300 CV) che riuscì a raggiungere i 290 km/h nel 1912 (foto qui sotto).





Mutazioni automobilistiche
Qui sopra, la Darracq V8 del 1905 e, in alto, la Fiat S 76 del 1911. A sinistra tre auto "romboidali": la Pininfarina X del 1960, la City del 1996 e l'Ellipsis del 1990. In alto, due Ballot, marchio francese scomparso: la 2SL del 1921 (a destra) e la 2LT del 1924.

ECCENTRICITÀ

UNA RUOTA PER LATO: PERCHÉ NO?



Nella lunga storia dell'auto c'è anche chi ha sostenuto che una buona soluzione potesse essere quella di disporre le ruote una per ogni lato della vettura. A rombo. Da qui la classificazione di auto "romboidali". Retromobile ne ha esposte ben cinque. Qui a sinistra la Pininfarina X del 1960 e, sotto, la City del 1996 e la Ellipsis del 1990, disegnata da Philippe Charbonneaux. Nella foto di pagina 98, invece, la più curiosa di tutte: la sferica Automodule del 1968.



Belva di Torino", che è stata anche messa in moto all'esterno del Salone dando vita a uno spettacolo nello spettacolo. La "belva" moderna era invece rappresentata dalla Bugatti Vision Gran Turismo, impressionante concept car che prefigura la nuova Chiron, il cui debutto è atteso per il Salone di Ginevra. "Super" anche lei.

Troppo poco lo spazio per elencare tutte le altre meraviglie in esposizione. Da segnalare senza dubbio almeno la concept car Dino Berlinetta Speciale del 1965, con la sua coda filante e il lunotto molto più concavo di quello poi adottato sulla Dino 206 GT di serie. O la bizzarria rappresentata dalla auto "romboidali", tra le quali spiccava per originalità la Pininfarina X del 1960. Tra le mostre a tema, senza dubbio meritevoli del viaggio sono state le retrospettive sul designer francese Philippe Charbonneaux e sul fotografo di vetture sportive di inizio secolo Henri Lartigue. Quest'ultima edizione di Retromobile sarà infine ricordata per la vendita della Ferrari 335 S del collezionista Pierre Bardinon, battuta nell'asta di Artcurial alla cifra record di 32 milioni di euro, la quotazione più alta mai raggiunta da una vettura storica. È probabile che quella a Retromobile sia stata la sua ultima apparizione pubblica. E averla vista da vicino è un piccolo privilegio. R

STORICHE SOTTO LA MOLE

SE IL BUONGIORNO SI VEDE DAL MATTINO

Record di visitatori per una delle manifestazioni più antiche d'Italia, che ogni anno apre la stagione dei grandi Saloni dedicati alle storiche. Un dato che lascia ben sperare per il prosieguo del 2016. Come sempre, ricca la presenza dei club e molti gli anniversari tondi celebrati tra i padiglioni. Uno dei quali - gli 80 anni della Fiat Topolino - anche allo stand di Ruoteclassiche

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



Mezzo secolo di Asi

Lo stand Asi con alcune delle concept car della ex Collezione Bertone, per la prima volta esposte al pubblico dopo l'acquisto dello scorso autunno. In primo piano la Birusa, concept car del 2001 realizzata su telaio BMW Z8; alla sua sinistra, la Nivola del 1990, supersportiva a motore centrale su meccanica Chevrolet Corvette ZR-1. Ad Automotoretrò l'Asi ha festeggiato anche il suo 50° compleanno. L'Automotoclub Storico Italiano nasce infatti il 25 settembre del 1966 a Bardolino, (VR), dalla fusione di due federazioni che si erano costituite quasi contemporaneamente nel 1961: il Veteran Car Club d'Italia di Torino e la Fiame di Milano. La sede legale viene fissata presso il Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti di Ruffia (Torino). E lì rimane fino al 2006, quando viene spostata a Villa Rey, in strada Val San Martino, sempre a Torino. Oggi l'Asi conta 268 club federati più 45 aderenti , per un totale di 168.320 soci.





Sono i numeri a dirlo: il 2016 degli appassionati di auto storiche inizia sotto i migliori auspici. Almeno così pare scorrendo i dati sull'affluenza ad Automotoretrò di Torino (12-14 febbraio), la prima grande fiera-mercato dell'anno dedicata alle auto d'epoca. Dopo il record di 60 mila presenze dello scorso anno, la partecipazione degli appassionati a questa edizione ha toccato le 63 mila unità, contando anche i visitatori della manifestazione Automotoracing, dedicata alle auto da corsa, di ieri e di oggi. A differenza di altre fiere del settore, infatti, questa soluzione "sdoppiata" permette ad Automotoretrò di proporsi come un unico polo di attrazione a 360° per ogni appassionato, anche se per ora i due mondi fanno fatica a parlare la stessa lingua. Per la prima volta, inoltre, molto più spazio è stato riservato alle moto d'epoca, alle quali è stato dedicato un intero padiglione.

Tornando ai numeri invece, resta il dato positivo per l'intero settore collezionistico: quel 5% in più è in controtendenza rispetto alla situazione economica nazionale e alla confusione fiscale che da un paio di anni colpisce il possesso delle auto da collezione. Automotoretrò si propone così come la seconda kermesse nazionale di questo genere per numero di visitatori. "Bisogna infatti distinguere tra le fiere dedicate quasi completamente al mercato, come quelle ➔



Tra esposizione e vendita
In primo piano, un'Alfa Romeo 6C 2500 del dopoguerra. In alto, una Temperino del 1913 e una Lancia Tipo 51 del 1908, poi chiamata Alpha 12 HP, quando tutti i modelli vennero contrassegnati da lettere greche.



Auto e persone
A sinistra una delle auto festeggiate: l'Alfa Romeo Duetto, che nel 2016 compie 50 anni. Qui sotto, Giuliana Vignale, nipote del carrozziere torinese ed esponente della motoring art piemontese. Oltre ai suoi quadri, Giuliana ha portato ad Automotoretrò una preziosa selezione di foto dell'archivio di famiglia. Nell'altra pagina, Beppe Gianoglio, patron di Automotoretrò, a fianco di una splendida Lancia Aurelia PF 200 Spider del 1952 di Pinin Farina.







ERAVAMO QUATTRO AMICI AL CLUB

Nasce quasi come un gioco tra amici la mostra-mercato torinese Automotoretrò. È Beppe Gianoglio, l'attuale patron, a ricordarlo. Siamo nel 1983, lui è nel consiglio direttivo del Club Rododendri, un sodalizio di appassionati di auto che si divertono a correre nelle gare in salita e nei rally. Tra i soci figurano anche Marcello Delfini, Nino Chiesa e Walter Candela, che avranno poi un ruolo importante nella nascita della manifestazione torinese. I quattro amici, che guardano con curiosità alle auto d'epoca, hanno saputo che a Reggio Emilia da tre anni si tiene con successo una mostra-mercato di pezzi di ricambio e iniziano a rifletterci sopra. Perché non proporne una anche a Torino dove il movimento collezionistico vanta numerosi simpatizzanti, si chiedono? Detto e fatto: il 9 settembre 1983 i quattro aprono al pubblico quella che inizialmente viene chiamata semplicemente "Mostra-scambio". "Siamo partiti così, un po' per gioco e un po' per passione. Ma era anche una sfida verso noi stessi, per valutare se davvero ce l'avremmo fatta" ricorda oggi Beppe Gianoglio, all'epoca 38enne di belle speranze con un impiego sicuro in banca. "Durava un giorno e si è tenuta al Palazzo del Lavoro, uno spazio espositivo di 11 mila metri quadri che abbiamo riempito completamente. Fu un successone. Tanto che la società che gestiva all'epoca quella struttura ci negò il rinnovo del contratto per l'anno successivo: da grandi professionisti delle fiere quali erano, avevano visto come quattro sconosciuti erano riusciti a riempire di 'ferri vecchi' l'intero padiglione e decisero di 'rubarci' l'idea". Non andò come avrebbero voluto. I professionisti delle fiere organizzarono per un paio di anni un misto tra una mostra-scambio e un mercato di auto a cui aggiunsero una sezione dedicata alla moda, ma non funzionò. I quattro amici, invece, forti del primo successo, bussarono alle porte della società che gestiva la sede di Torino Esposizioni (dove si teneva il Salone dell'Automobile) e nell'84 riuscirono a ripetere la mostra-scambio nel padiglione sotterraneo. "Siamo stati lì 7-8 anni, poi siamo stati promossi al padiglione Agnelli, il più prestigioso, quello in superficie, dove siamo rimasti fino al 2000, per poi trasferirci al Lingotto, la sede attuale" ricorda Gianoglio, che ha visto crescere di anno in anno la sua manifestazione fino a raggiungere i record attuali (63.000 visitatori; 100.000 m² di superficie; 1200 espositori). Gli amici iniziali si sono via via sfilati dall'iniziativa e oggi è solo lui a gestire questo evento. Al quale, oltre a cambiare il nome in Automotoretrò, ha aggiunto da sette anni Automotoracing, una sezione dedicata agli amanti della velocità che attira un pubblico particolarmente giovane di appassionati.







Il Toro più bello
Il magnifico colpo d'occhio (qui sopra) offerto da cinque Lamborghini Miura schierate una a fianco all'altra: Un modo molto apprezzato dai visitatori di celebrare i primi cinquant'anni di questa icona di stile.

di Imola e di Reggio Emilia, e quelle che puntano di più sulla parte espositiva, come noi e la fiera di Padova per esempio" spiega Beppe Gianoglio, patron di Automotoretrò (vedi box a pagina 109). "Questo non toglie comunque che la parte ricambi abbia anche da noi un peso importante, pur non essendo quella determinante".

Giunta alla sua 34esima edizione, Automotoretrò è in assoluto tra le più anziane manifestazioni nazionali di settore, superata per età solo dalla mostra-scambio di Imola, giunta al 40° anno e da quella di Reggio Emilia (36). Auto e Moto d'Epoca di Padova è invece a quota 33. Molti i compleanni celebrati quest'anno a Torino: dai cinquant'anni dell'Alfa Romeo Duetto e della Lamborghini Miura (con ben cinque esemplari nello stand a lei dedicato), ai 70 della Vespa, agli 80 della Topolino, protagonista anche di un'iniziativa molto toccante promossa proprio nello stand di Ruoteclassiche (vedi a pag. 112), ai 110 anni della Lancia, rappresentati da una bellissima Lancia Alpha 12 HP Miller del 1908. Ultimo, ma non ultimo, il compleanno dell'Asi che ad Automotoretrò ha celebrato il suo primo mezzo secolo di attività con una esposizione ammiratissima di alcuni dei prototipi appartenenti alla ex Collezione Bertone, acquistata lo scorso anno nell'ambito della nota vicenda del fallimento della società torinese. Assenti (ingiustificate?) in una manifestazione così importante le Case automobilistiche (a eccezione di Mercedes con "First Hand") che, inspiegabilmente, anche quest'anno hanno snobbato Torino (a Padova, invece, hanno già dato la loro adesione in 17). Solo una questione di taglio dei budget, come recita la giustificazione più diffusa? O c'è dell'altro? R





Presenza ufficiale
Fabrizio Simoni, qui a fianco, "boss" di Abarth Classiche, la nuova struttura Abarth che si occupa del restauro e della certificazione delle Abarth storiche. Più a destra, la più simpatica del Salone: una spider su base Fiat 500 C Giardiniera realizzata nel 1957 da Michele Farina, battilastra del Reparto Carrozzerie Speciali Fiat. Da notare l'ispirazione americana per le pinne e alla Lancia Aurelia PF 200 per la mascherina.

DIECI OCCASIONI PER TUTTE LE TASCHE

Automotoretrò abitualmente ospita modelli che non sono frequenti nelle altre grandi fiere italiane. Evidentemente molte delle vetture prodotte a Torino e dintorni sono rimaste qui; oppure, più semplicemente, in Piemonte hanno maggior riscontro di mercato. Ciò fa sì che berline e utilitarie di casa Fiat e Lancia siano presenti in buon numero alla rassegna torinese. Anche ad Automotoretrò, beninteso, abbiamo visto fior di sportive italiane e straniere di ogni epoca, spesso proposte agli altissimi prezzi ai quali ci stiamo abituando, ma non in quantità preponderante come altrove. Riguardo alla situazione attuale del mercato dell'auto storica abbiamo raccolto pareri univoci: molti operatori concordano che la continua rincorsa delle quotazioni stia per finire e temono un crollo della bolla speculativa, analogo a quello verificatosi a cavallo fra gli anni Ottanta e i Novanta. In realtà si nota già, alle aste, che un forte rallentamento della crescita dei prezzi è in atto: avrà riverberi anche sulle quotazioni dei passaggi tra privati. Dunque, non è più il momento di richieste senza logica. Massimiliano Stancari, che esponeva anche vetture anteguerra conservate, ci ha confermato inoltre che questo specifico settore non è vivace in Italia, ma "Auto così, qui le ho solo io, per cui tengo duro". **F.Z.**



AUTOBIANCHI A112 ELEGANT

Unico proprietario, targhe originali, appena 44.000 km percorsi. A prima vista si presentava molto bella: **5200 euro** non sono così pochi, però...



FIAT 125 SPECIAL

Conservata bene, completa in ogni dettaglio, con targhe nere e documenti a posto, era proposta a **6000 euro**. È una prima serie, la più bella fra le due.



FIAT 2100

La 2100 è rara; questa era conservata, pienamente efficiente, con le targhe d'origine. Richiesti circa **9000 euro**. "Ma se interessa, un accordo lo si trova".



VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET

Una delle ultime "prima serie" davvero molto, molto in ordine. Il prezzo di **6700 euro** non è esattamente contenuto, ma trovarne così è difficile.



FIAT 128

Una "terza serie" esteticamente come nuova. La meccanica dovrebbe essere in pari condizioni: **3700 euro** sono sopra la quotazione, ma pochi in assoluto.



LANCIA FLAMINIA

Carrozzeria rimessa a nuovo, meccanica interamente revisionata, interno ben conservato. Livrea Blu Lancia e targhe originali. **26.000 euro**.



MATRA M 530 LX

Un'esotica sportiva d'Oltralpe motorizzata Ford e corredata di una dote di ricambi. Non è per tutti i palati, ma **12.500 euro** sono una richiesta sensata.



LINCOLN TOWN CAR

Se piacciono le berlinone americane anni 80, con **7900 euro** (immaginiamo trattabili), si poteva portare a casa una Lincoln, marchio premium.



FIAT RITMO 130 TC

Assicurate l'originalità della vernice e l'efficienza della meccanica. Interno immacolato. 30.000 km in tutto, **14.000 euro**: tanti, ma sembra nuova...



LANCIA APPIA III SERIE

Con targhe originali, il cartello recitava "completamente restaurata". Offerta a **8500 euro**: se tutto è come descritto, un buon prezzo.

FOTO DI GAETANO DEROSA



Amarcord dei lettori

Una settantina le "storie", con protagonista la Topolino di famiglia, arrivate a Ruoteclassiche. In vista di Torino ne abbiamo scelte quattro, le più belle

La Topolino, è bene ricordarlo, non è stata solo famiglia e scampagnate, ma anche lavoro, imprenditorialità e, perché no, sport, gare, emancipazione femminile. E così a "vincere" la nostra iniziativa denominata "Amarcord Topolino" (ma il verbo è un po' tirato per i capelli, perché lo spirito non era quello!), è stata una temeraria pilota donna: Ivana Werk, che in compagnia del marito, Ezio Del Ponte (entrambi di Torino), ci ha raccontato di quando - capelli al vento, occhiali da aviatore - correva per davvero, nel 1953, su una 500 A nera, affidatale senza tante raccomandazioni dallo zio Giovanni. Al nostro stand si è presentata in forma smagliante, nel giorno del suo compleanno, e con un po' di emozione è risalita a bordo della vettura che ha ricordato con tanta verve e intensità... Del resto, la Topolino è stata la più piccola automobile italiana (perlomeno all'epoca), la vettura di chi in garage non ne aveva mai avuta una, sicuramente la più simpatica, a cominciare dal nome. Tanti, tantissimi i suoi primati, ma soprattutto enorme la fiducia che ha saputo guadagnarsi in chi l'ha guidata. La piccola Fiat è anche un fotogramma di storia che accomuna nel ricordo moltissime famiglie. Tanto che oggi, a ottant'anni dalla sua nascita, Ruoteclassiche ha voluto ricordarla a partire da dove è rimasta parcheggiata per tre generazioni, tra i ricordi più cari: quell'album di famiglia che la ritrae accanto a nonni, zii, cuginetti, sullo sfondo di un'Italia che non c'è più, al mare, ai monti, in campagna, durante i picnic fuoriporta e i fine settimana al lago. Sono state decine e decine le foto e le "storie" dell'iniziativa "Amarcord Topolino" giunte in redazione da ogni parte della Penisola: frammenti di memoria, aneddoti, fantasie. Non è stato affatto facile scegliere. Tant'è... Ad Automotoretrò abbiamo portato i quattro "abbinamenti" che ci sono piaciuti di più.

Dario Tonani



Con il ricordo del Maestro
Splendide modelle accanto alla Topolino che il proprietario Gabriele Morelli ha messo a disposizione nel nostro stand, dove erano esposte le quattro "storie" selezionate dai giornalisti di Ruoteclassiche tra le decine arrivate in redazione. La quinta era un contributo speciale, "fuori gara", del tenore Andrea Bocelli (lo leggerete presto).

CAPELLI AL VENTO E VIA...





Appuntamento al nostro stand
Il simpatico Beppe Fissore, che ci ha mandato la sua bella "storia" da Ascona, in Svizzera. In alto, gli autori dell'abbinamento testo-foto che ci è piaciuto di più: Ivana Werk e il marito Ezio del Ponte (che hanno festeggiato da poco le nozze d'oro), con Laura Laurenti Garavoglia, responsabile della comunicazione di Ling80.

Gli altri finalisti
Qui sotto, l'immagine inviataci da Mario Belardi di Arezzo; in basso a sinistra, quella scovata da Annamaria Di Martino, che ritrae papà Giovanni, commerciante di latticini nella Torino degli anni 50, prima di consegnare con la Topolino (opportunamente caricata di ghiaccio) le mozzarelle di bufala fresche in tutta la città.





Correva l'anno 1953. Da una settimana in casa non si parlava d'altro: la Pinerolo-Sestrière, corsa di regolarità per auto di ogni tipo. Finalmente il giorno era arrivato. E l'ora, il minuto e... la bandierina si era alzata! Il motore aveva ruggito docilmente; poi il via! La vettura n. 4 si era mossa adagio: era una gara di regolarità, non era mica il caso di far slittare le gomme. La folla applaudì convinta: vent'anni, da due anni al volante, capelli al vento, occhiali da aviatore, fazzoletto di seta gialla al collo... Gli applausi proseguirono per un buon tratto lungo le vie di Pinerolo: folla sorridente, amica, generosa, bella. Era molto bella anche la macchina: una Topolino A nera, nuova, lucente, ben rifinita, con autoradio (i miei avevano la rappresentanza della "Autoradio Condor" per Torino). Zio Giovanni me l'aveva affidata senza nemmeno troppe raccomandazioni. Forse pensava di utilizzarmi qualche volta come autista e quello sarebbe stato il mio diploma di abilitazione. Uscii dalla città e imboccai disinvolta i rettilinei della pianura. Il sole alle spalle mi facilitava la guida. Del resto sembrava che la macchina interpretasse da sé il mio pensiero, le mie intenzioni. Ero concentrata, ma non tesa. Affrontavo le curve cauta in entrata, accelerando moderatamente verso l'uscita. Superai il primo punto di controllo a Villar Perosa e raggiunsi Perosa Argentina. Fino a lì la partita si era giocata fra la terza e la quarta marcia (la quinta non c'era ancora). La seconda cominciò a fare capolino più in su, man mano che mi avvicinavo a Fenestrelle, per diventare la protagonista oltre Pragelato. Nessun problema: le marce scalavano e salivano senza incertezze. Liberai nuovamente la quarta sul rettilineo d'arrivo. Lì fu un trionfo! Con i miei (in particolare la mamma) a dirigere l'orchestra dei plaudenti. Non ricordo come mi piazzai: "l'importante è partecipare" e io, con la 500, in anni in cui il mondo dell'auto era ancora privilegio maschile, l'avevo fatto alla grande! Non immaginavo allora che un giorno mi sarebbe stato dolce cedere il posto di guida. Avvenne su una Topolino C, la 500 tre volumi di un giovane medico, l'uomo con il quale ho compiuto anni fa le nozze d'oro... Ma questa è un'altra storia. Magari un giorno o l'altro ve la racconterò.



Ivana Werk ed Ezio Del Ponte (Torino)

30.000 KM TUTTI AVVENTURA E SOLIDARIETÀ

I CACCIATORI DI EMOZIONI

Un "Cinquino" del 1965 opportunamente preparato, un viaggio senza fine lungo strade infernali, due giovani torinesi col cuore d'oro disposti a investire più di un anno della loro vita. Ingredienti che da soli fanno gridare all'impresa eroica

Testo di **Dario Tonani** - foto di **Andrea Bonventre**



IL RAID IN CIFRE

Auto	**Fiat 500 F del 1965**
Data di partenza	**3 luglio 2015**
Data di arrivo	**Sconosciuta**
Giorni di viaggio	**212 (finora)**
Km percorsi Km da percorrere	**16.000** **15.000**
Paesi attraversati	**10:** Italia, Slovenia, Croazia, Bosnia, Serbia, Bulgaria, Turchia, Iran, Emirati Arabi, India





Hanno appena lasciato l'India e sono a poco più di metà strada, avendo percorso 16.000 dei circa 30.000 chilometri previsti per arrivare a Tokyo. Erano in tanti la notte del 3 luglio 2015 a salutare la piccola 500 F del 1965 in procinto di partire per il Giappone. A bordo, Andrea e Luca Bonventre, cugini di 28 e 32 anni, fotografo il primo, artigiano il secondo. Obiettivo del raid, entrare in contatto con le realtà che si occupano "sul campo" di prima infanzia e con il materiale fotografico e video raccolto racimolare donazioni per la Fondazione Forma Onlus di Torino.

L'idea è nata per scherzo, dopo avere acquistato il "Cinquino" in Sardegna e aver deciso di andarlo a ritirare personalmente per evitare gli alti costi di spedizione. Da lì, il proposito di farci qualche decina di migliaia di chilometri, associando al gusto per l'avventura la volontà di dare voce ai bimbi di mezzo mondo, chiedendo a quelli che avrebbero incontrato durante il tragitto di disegnare a pennarello su un foglio i propri sogni. La prima occasione di raccontare l'impresa a bocce ferme è a Calcutta (India), dopo circa 16.000 chilometri, percorsi tutti a passo lento, prendendosi il tempo che bisognerebbe dedicare a tutte le cose belle della vita. "È stato un viaggio contrassegnato da incontri straordinari, - spiega Andrea - orizzonti da favola e sogni".

Sin dal primo momento "Tarti" (questo il nome con cui hanno battezzato la loro vetturetta) ha iniziato a collezionare sorrisi e fotografie. "E più raccontavamo la nostra storia, più gli occhi si riempivano di meraviglia".

Iniziano percorrendo il Nord Italia da Torino a Trieste. Passano il confine e attraversano i balcani: Slovenia, Croazia, Bosnia, Serbia per poi entrare dapprima in Bulgaria e poi in Turchia e Iran. A Teheran non c'è modo di ottenere il visto per il Pakistan, per cui sono costretti a fare rotta verso Sud, per prendere il traghetto alla volta di Dubai (Emirati Arabi) e da qui imbarcarsi su un cargo alla volta di Bombay, da dove proseguiranno verso Est.



Saranno le stelle il loro soffitto per moltissime notti e "Welcome" la parola che sentiranno più spesso.

"Con il passare dei chilometri, i trasferimenti avvengono senza alcuna preparazione particolare. Si caricano i bagagli sul tettuccio e si parte, seguendo i consigli degli altri viaggiatori che incontriamo. Non seguiamo un itinerario pianificato nel dettaglio; è più una rotta che ha come destinazione finale il Giappone. Tutto nasce chilometro dopo chilometro. Quanto alla macchina, gli unici controlli che effettuiamo con regolarità sono quelli dell'olio e della pressione delle gomme. Gli inconvenienti li affrontiamo nel momento in cui si presentano".

Vista la poca luminosità sulla gran parte del percorso, nonostante i fari aggiuntivi, i due preferiscono non viaggiare di notte, anche perché, come spiega Andrea "ci si perderebbe la vera magia di una strada, ovvero la vita che la popola". Quando programmano di fare lunghe distanze - il record giornaliero è di 400 chilometri - la media è decisamente più bassa: partono presto alla mattina e arrivano a destinazio-





Strani incontri
Altopiani della Turchia (agosto 2015). In alto a sinistra, murales lungo una strada di Zagabria (luglio). Sotto, l'incontro con un gregge, sul confine tra Turchia e Iran (settembre). Nella foto di apertura, l'alba in Cappadocia, durante una manifestazione per mongolfiere.

A FIN DI BENE

L'obiettivo del viaggio è raccogliere donazioni e dare visibilità a Forma Onlus, la fondazione dell'Ospedale Infantile Regina Margherita di Torino (*www.fondazioneforma.it*), polo pediatrico altamente specializzato, nonché centro di riferimento per tanti bambini colpiti da gravi patologie, provenienti anche da Paesi stranieri. Durante il percorso i due protagonisti cercheranno di entrare in contatto con altre associazioni e fondazioni che si occupano di prima infanzia e chiederanno ai bambini di disegnare i loro sogni, che poi saranno raccolti in una pubblicazione dal titolo "500 sogni in 500".

ne ancora con la luce, in modo da poter trovare una sistemazione per la notte, ostelli o prati dove poter campeggiare.

La vettura appartiene a Luca, e prima di affrontare il lungo raid è stata sottoposta a una meticolosa fase di preparazione, che ha comportato la sostituzione delle parti intaccate dalla salsedine e dal tempo, come pure quella dell'impianto elettrico e frenante, dell'accensione, della dinamo e dei vari cavi e guarnizioni. "Abbiamo anche rimpiazzato i sedili anteriori originali con quelli di una 600 di nuova generazione e montato un piccolo pannello solare per la ricarica della batteria supplementare".

Pochi comunque gli inconvenienti in cui la 500 è incappata nei primi 16.000 chilometri: in Croazia, un getto sporco e la relativa sosta per pulirlo attirano l'attenzione di un viaggiatore che dopo aver visto i due fermi a bordo strada, allunga loro qualche banconota: "Per trent'anni ho girato il mondo in autostop, prendete questa donazione simbolica. Vi servirà per il vostro progetto!". Stesso problema con i getti si ripresenta in Turchia, ma la sosta presso una concessionaria locale mette la vettura in condizioni di ripar-







Spazi e cieli sconfinati
Foto ricordo nel Sud dell'Iran. In alto, un falò in una piantagione di tè a Lejan (Iran, settembre). Qui a fianco, il fascino di una notte stellata vissuta all'addiaccio, in pieno deserto iraniano.



Viaggio nella stiva
Bandar Abbass (Iran): la piccola "Tarti" all'imbarco su un cargo per attraversare il Golfo Persico. Sotto, l'arrivo a Dubai Marina.







Arcobaleni di seta
Le tinte polverose del paesaggio e i colori sgargianti dei sari. Siamo in India ed è già dicembre. Sopra, la 500 parcheggiata davanti a una Ferrari, a Dubai.

tire, dopo avere offerto l'occasione ai due occupanti di raccogliere lo sfogo trasognato del titolare: "Ho sempre sognato di fare un viaggio del genere. Ma mi sono anche chiesto quale fosse il momento giusto o il veicolo più adatto per affrontarlo. Ora che vedo voi capisco che in fondo basta solo volerlo".

Le dimensioni della 500 invitano al sorriso e all'entusiasmo soprattutto i bambini, che accolgono la vettura gridando "Mr. Bean, Mr. Bean!". I loro sogni sono il vero carburante di quest'avventura, e Andrea e Luca li intrattengono tirando fuori pennarelli e fogli e chiedendo loro di disegnarli. All'ospedale Saudi



German di Dubai vogliono che "Tarti" venga parcheggiata all'interno della hall.

C'è il console generale d'Italia a dare il benvenuto e al termine dei due giorni d'attività, l'amministratore dell'ospedale si china accanto alla 500 e incolla sulla carrozzeria uno sticker con scritto "Grazie per aver disegnato un sorriso sui volti dei nostri bambini". Un grazie che l'equipaggio inoltra alle tante persone che supportano l'impresa su Facebook, su Twitter e sul sito *berevolution.it*.

Ora si punta a Nordest, la prossima tappa sarà il Myanmar. Il Giappone è ancora lontanissimo... R







L'arrivo in India
A destra, i suggestivi cieli sopra le campagne dell'India più rurale (gennaio 2016). Sopra, "Berevolution" arriva nel cortile di una scuola del Paese. In alto, incontri sopra le righe...





Grande assente la neve
Un "Monte" così asciutto non si vedeva da tempo; nella foto la Morris Mini Cooper S di Richards-Carter. In alto, su Alpine A110 i vincitori Perfetti-Kessel e, a destra, il primo equipaggio italiano al traguardo: Aghem-Cumino su Lancia Fulvia HF, terzi.

NOVITÀ NEL TRACCIATO, FONDO ASCIUTTO, SOLE E NEBBIA

UN FINALE A SORPRESA

Negli ultimi tornanti dell'ultima prova speciale, Mozzi-Biacca hanno perso la testa del rally che apre la stagione 2016: ha vinto l'Alpine A110 di Daniel Perfetti e Ronnie Kessel. Terzi gli italiani Aghem-Cumino dopo un'incredibile rimonta

Testo di **Marco Di Pietro**, foto di **Massimiliano Bianchi**







La classica competizione nell'entroterra monegasco ha tenuto fede alla tradizione anche per le auto storiche: concentrazione, abilità e fortuna sono il mix per arrivare a conquistare la vittoria. Che può sfuggire persino all'ultimo tornante. Una gara vera e difficilissima, zeppa di prove speciali, condotta su un percorso che, rispetto alla scorsa edizione, presentava numerose novità di tracciato. Variazioni che erano state studiate dagli organizzatori dell'Automobile Club de Monaco per equilibrare gli equipaggi in campo e permettere quindi anche a un outsider di conquistare il vertice assoluto della graduatoria.

In realtà, più che le prove di abilità, ci ha messo lo zampino appunto la dea bendata:



Vittoria svizzera
Nell'altra pagina, la Porsche 911 di Arengi Bentivoglio-Torlasco. Qui accanto, Jean Ragnotti (ritirato) sulla Renault 5 Turbo ufficiale. In basso: a sinistra, la Ford Escort RS di Stanciu-Ladopoulos e, a destra, la Austin Mini Cooper S di Millara-Millara che precede una Peugeot 504 TI. Sotto, la Lancia Flavia Coupé di Zanchi-Agnese.







una spessa coltre di nebbia ha reso infatti l'ultima prova speciale una vera e propria corsa alla cieca e ha rimescolato per l'ennesima volta le carte. Gli equipaggi in testa, partiti per primi, hanno trovato la nebbia, quelli nelle retrovie il sole. Così Giordano Mozzi e Stefania Biacca (Lancia Fulvia 1.6 HF) sono precipitati dalla prima posizione alla 92ª. Poco prima anche Zanchi-Agnese, trionfatori nell'edizione 2015, avevano perso la testa della gara nelle fasi finali, dopo essere balzati al comando della graduatoria nella settima prova e tenendo il vertice per oltre metà gara con la loro Lancia Flavia Coupé. All'arrivo a Montecarlo, Zanchi ha dovuto accontentarsi della diciassettesima posizione.

La Scuderia Milano Autostoriche non aveva però questi due unici alfieri, anzi: è riuscita a piazzare ben 7 equipaggi tra i primi 25, su 258 arrivati al traguardo (304 alla partenza). La "Milano" ha vinto dunque la classifica per scuderie, un trionfo che mancava nella bacheca della squadra corse dal 2010.

Prima delle difficoltà finali, il "Monte" di quest'anno è stata una gara serratissima per via delle condizioni climatiche pressoché perfette. Su strade asciutte la classifica è sempre rimasta cortissima, con distacchi sul filo dei centesimi di secondo tra un equipaggio e l'altro. La vittoria è andata al duo svizzero-britannico Daniel Perfetti-Ronnie Kessel, che occupava la nona piazza fino a pochi chilometri dal traguardo. La loro Alpine A110 ha preceduto la Ford Escort RS della coppia francese Jean Luc Hasler-Sylvain Blondeau. Terza la Lancia Fulvia Coupé di Gianmaria Aghem e Diego Cumino, veterani della corsa per auto storiche monegasca (15 le partecipazioni in totale), che quest'anno gareggiavano come alfieri della "Milano Autostoriche". Aghem ha vinto anche la classifica degli equipaggi iscritti in media lenta.

Per dare un'idea della difficoltà del "Monte", anche con condizioni climatiche favorevoli come quelle di quest'anno (ad eccezione della fitta nebbia nelle fasi finali), basti pensare che gli equipaggi italiani, prima di prendere parte alla gara vera e propria, hanno passato alla guida 25 ore consecutive per la tappa di avvicinamento. Un tempo più o meno simile a quello degli altri equipaggi che, come da tradizione, hanno preso il via da altre parti d'Europa per giungere tutti sulla Costa Azzurra.

Ritirato nelle prime fasi Jean Ragnotti, il vincitore del Rally di Montecarlo "vero" nel 1981, che era al volante di una Renault 5 Turbo ufficiale, quasi identica a quella con cui aveva trionfato 35 anni fa. R

civediamoalclub@ruoteclassiche.it

VISTI DA VICINO - SCUDERIA FRANCIACORTA MOTORI ASD

Quando l'obiettivo è vincere

Cinque titoli per la scuderia nel campionato italiano Regolarità. E altri quattro inviduali ai piloti

La scuderia Franciacorta Motori è nata nel 2010 dall'idea di venti soci fondatori, accomunati dall'amore per le auto d'epoca e le competizioni. Nella sua breve storia ha raggiunto risultati agonistici impensabili all'atto della sua costituzione. Basti pensare che già l'anno successivo ha conquistato il suo primo titolo per scuderia nel campionato italiano Regolarità, titolo che in seguito non le è più sfuggito: per cinque anni consecutivi, dal 2011 al 2015, Franciacorta Motori è stata campione d'Italia. In più, in questo quinquennio vittorioso per il collettivo, per ben quattro anni (eccetto il 2013) un equipaggio della scuderia si è aggiudicato il titolo individuale nel campionato italiano. Oggi i soci, che per statuto non possono superare i cinquanta, nonostante la lunga lista di richieste, gareggiano in tutte le più prestigiose competizioni utilizzando un parco auto unico per eccellenza e rarità: ricordiamo, limitandoci alle sole vetture anteguerra, una Ansaldo, una Fiat-Figini Sport, una Fiat-Morettini Florida, una Lancia Lambda, una Lambda spider Casaro, una MG Sport, una OM, tre Fiat Balilla Coppa d'Oro, tre Fiat 508 C, tre Fiat 520 Torpedo e due Lancia Aprilia. L'autentico tratto distintivo dei soci è l'essere, prima che una compagine vincente, soprattutto un gruppo di amici che una volta al mese si ritrova per una cena conviviale. Le trasferte per le gare più lontane sono pianificate anche per il piacere di viaggiare in gruppo: irrinunciabili, alle partenze delle gare, sono le rituali scommesse fra compagni di scuderia su cosa pagherà l'ultimo classificato agli altri soci. Celebri (oltre che ben documentate sul sito della scuderia) sono le feste di fine anno, nelle quali i piloti con le famiglie ricordano gli eventi della stagione. Il 2016 è partito con le vittorie nella prima gara di campionato e nel primo grande evento dell'anno, la Winter Marathon.

Paolo Mazzetti

SCHEDA

Nome: Scuderia Franciacorta Motori Asd
Tipo: Scuderia licenziata Aci Sport iscritta al Coni
Sede: Via 25 Aprile, 138 - Rovato (BS)
Telefoni: 030 7249029 - 393 3361759
Email: info@scuderiafm.it
Sito Internet: www.scuderiafm.it
Data fondazione: 2010
Numero Soci: 50
Presidente: Alberto Donghi
Consiglieri: A. Aliverti, F. Bellini, A. Maffi, G. Paris, M. Saporetti, F. Spagnoli
Auto più importanti dei soci: Ansaldo Sport, Fiat 508 C, Fiat Balilla Coppa d'Oro, Fiat-Figini, Fiat-Morettini, Lancia Aprilia, Lancia Lambda, Lambda spider Casaro, MG Sport, OM
Manifestazioni organizzate o tipo attività: Partecipazione a gare di regolarità classica per vetture d'epoca.







DAL 6 ALL'8 MAGGIO

TORNA LA COPPA DELLA PERUGINA

Si terrà dal 6 all'8 maggio a Perugia la 28ª rievocazione della Coppa della Perugina, che si corse dal 1924 al 1927. L'evento - tre giorni di competizione, turismo, cultura ed enogastronomia - è riservato a cento equipaggi a bordo di auto costruite fino al 1968. A dare il via alla gara, organizzata dal Camep di Perugia, sarà una selezione di auto scoperte, rigorosamente degli anni Venti. Il percorso, di circa 300 chilometri, è suddiviso in tre tappe. Si comincerà di venerdì con la visita dell'Aviosuperficie Delfina e di Trevi, rinomato centro per l'olio di oliva; sabato, dopo una mezza giornata di guida, i partecipanti raggiungeranno Perugia per la tradizionale sfilata in corso Vannucci, a cui seguirà la cena di gala nel complesso monumentale di Santa Giuliana, con intervento dei maestri cioccolatieri di Perugina. La domenica sarà dedicata prima allo stabilimento Perugina, con visita della Scuola del Cioccolato e degustazione delle sue delizie, e a seguire al centro storico con tappe a San Domenico, al museo archeologico e all'Archivio di Stato.
Per informazioni:
www.coppadellaperugina.com,
info@coppadellaperugina.com

CLUB LANCIA GAMMA

VIA "COUPÉ" DAL NOME



Grande novità per il Club Lancia Gamma Coupé, che ha deciso di togliere la definizione "Coupé" dal nome, diventando semplicemente Club Lancia Gamma Italia. Il 2015 è stato un anno molto importante per i possessori di questo elegante e raffinato modello, i quali dal lontano 1990 sono riuniti in questa associazione: il nuovo consiglio direttivo, guidato dal neo presidente Toni Cestarollo, ha avviato infatti un profondo rinnovamento, che ha portato al cambiamento di denominazione e alla conseguente creazione di un nuovo logo del club. Inoltre è stato chiesto al Lancia Club il riconoscimento ufficiale come sodalizio di modello. La richiesta di affiliazione è stata accettata in tempi rapidissimi e da gennaio il Club Lancia Gamma Italia fa parte a tutti gli effetti del sodalizio ufficiale della Casa madre. Nel solco della tradizione, continua la pubblicazione annuale del "Quaderno Gamma" inviato ai soci ogni inizio anno in occasione del rinnovo dell'adesione al club. Nei programmi sociali è prevista la digitalizzazione di tutti i quaderni, in modo che i soci possano avere facile accesso a un database completo di informazioni tecniche e di preziosi consigli per la manutenzione. Infine è prevista una numerosa partecipazione di vetture e soci all'evento clou del 2016: il raduno internazionale GammaQuaranta che si terrà dal 22 al 25 aprile a Torino, per celebrare il 40° anniversario dalla presentazione di una delle ultime vetture di fascia alta prodotte in Italia. Per informazioni: *info@clublanciagamma.it* **P.M.**

CALENDARIO GARE

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.camec.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 COLLI E TERME (PD)
Regolarità turistica Aci-Csai. F.a.v.a Club Autostoriche di Montegrotto Terme. Tel. 347 5354473. favaclubautostoriche@gmail.com

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

17 TROFEO DI CARNEVALE (RM)
Manifestazione di regolarità a formula Asi. Club Motori d'Altri Tempi di Fiumicino. www.cmat.it

20 100 MIGLIA DELLE TERRE GONZAGHESCHE (RE)
Manifestazione di regolarità Asi "formula libera". Scuderia San Martin di San Martino in Rio. www.museodellauto.it

20 TROFEO AMBROSIANO (MI)
Evento Asi tematico con prove. Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca Milano. www.cavemi.it

20 MEMORIAL MMG (FE)
Manifestazione turistico-sportiva a Cento (FE). Nettuno Autostoriche, Bologna. www.nettunoautostoriche.com





Antonini 32
Spazio alle vostre passioni!
Ampia disponibilità di BOX



Commercializzazione **Moro Real Estate**
www.mororealestate.com
MORO REAL ESTATE
Property Management

via Antonini 32, 20154 Milano. Info: 02 58328574 Antonini32.com

SEGNALI CONTRASTANTI DALLA VILLE LUMIÈRE

ROSSA DA RECORD PREZZI IN ALTALENA

Alla Ferrari 335 S ex Bardinon il titolo di auto più cara di tutti i tempi ceduta in un incanto. Ciò nonostante, all'ombra della Tour Eiffel si registrano alcuni segnali di frenata del mercato. Ben 364 le vetture proposte dalle tre più importanti Case d'asta e diversi i primati stabiliti. Ma anche numerosissime aggiudicazioni a prezzi inferiori alle stime

Testo di **Gilberto Milano**

Gli oltre 32 milioni di euro pagati da un collezionista statunitense per accaparrarsi la Ferrari 330 S del 1957, nuovo record mondiale per un'auto (vedi Top Ten a pag. 129) non deve trarre in inganno: la tornata di auto storiche battute nelle tre aste parigine tenutesi nella settimana di Retromobile (3-7 febbraio) ha lanciato un segnale d'allarme per tutto il mercato. Niente a che vedere con l'andamento delle borse mondiali, ma i numeri rilevati dal team K500, che pubblica un indice di mercato delle auto da collezione vendute nelle più importanti aste internazionali, offre una radiografia meno ottimistica rispetto al recente passato. Su un totale di 364 vetture battute nelle aste parigine, 262 sono quelle passate di mano (72%) ma per 134 di loro (51%) questo passaggio è avvenuto a valori inferiori a quanto ipotizzato. Le auto di regolare produzione sostanzialmente si vendono ancora, sempre più spesso però a seguito di tagli di prezzo rispetto alle aspettative. Sulla carta, infatti, le stime d'asta restano elevate, come se il trend del mercato fosse sempre in crescita.

Il ricorso sempre più diffuso alle vendite senza riserva rivela, invece, una realtà ben diversa, nella quale riduzioni di prezzo del 20-25% cominciano a essere frequenti. R

1 FERRARI 335 S #0674, **1957**
Stima d'asta € 28.000.000 - 32.000.000
Venduta a € 32.075.200
Artcurial, Parigi, 5-6 febbraio
In assoluto l'auto più cara di tutti i tempi. Guidata dai più celebri campioni, seconda alla Mille Miglia del 1957, dal 1970 apparteneva alla prestigiosa collezione di Pierre Bardinon.





2 FERRARI TESTAROSSA SPIDER, **1986**
Stima d'asta € 680.000 - 900.000
Venduta a € 1.210.080
Artcurial, Parigi, 5-6 febbraio
Ordinata da Gianni Agnelli in occasione dei vent'anni dalla presidenza del gruppo Fiat (1966), è dotata di numerosi allestimenti unici tra cui cambio elettronico Valeo, finiture personalizzate e targa speciale (vedi Ruoteclassiche n. 324).





3 PORSCHE 550 SPYDER WENDLER, **1955**
Stima d'asta € 2.200.000 - 2.600.000
Venduta a € 2.744.000
RM Sotheby's, Parigi, 3 febbraio
Stella dell'asta parigina di RM Sotheby's, è una delle sole 75 unità costruite per i clienti. Ha superato il valore di stima, ma in agosto un esemplare simile è stato aggiudicato in Usa a una quotazione superiore del 25%.

4 FERRARI 275 GTB, **1966**
Stima d'asta € 2.500.000 - 3.500.000
Venduta a € 2.070.000
Bonhams, Parigi, 4 febbraio
Un buon acquisto per chi se l'è aggiudicata a un prezzo molto inferiore alla stima d'asta, oppure un segnale di allarme per il mercato delle Ferrari anni 60? Dubbio amletico.





5 FIAT 124 ABARTH RALLY GR.4, **1975**
Stima d'asta € 140.000 - 180.000
Venduta a € 156.400
Bonhams, Parigi, 4 febbraio
Un pezzo di storia italiana nei rally anni 70. L'esemplare è appartenuto inizialmente alla squadra corse Fiat quindi, dal 1977, a Vanni Tacchini, ex pilota di rally e fratello del tennista Sergio.

6 FERRARI 550 BARCHETTA, **2002**
Stima d'asta € 450.000 - 550.000
Venduta a € 451.666
Bonhams, Parigi, 4 febbraio
Solo 395 km percorsi per questo esemplare mantenuto in condizioni perfette e aggiudicato al minimo della stima d'asta. Da tenere in garage in attesa che il tempo lo valorizzi ulteriormente.



STORICHE E AZIONI A CONFRONTO

In un momento di crisi delle borse come quello attuale le vetture storiche possono essere una valida alternativa alle azioni? Per capirlo abbiamo messo a confronto due indici: uno per le auto e uno per gli investimenti azionari. La base è decennale, in modo da "fotografare" l'andamento dei due indici durante i momenti più difficili, come la crisi dei "subprime" nel 2008, i saliscendi del 2011 e quello attuale. Nel grafico sono riportati il Collector Car Index di Hagerty, che registra i valori delle auto storiche a livello globale, e il Morgan Stanley World Index, che rappresenta i valori di un paniere azionario nei mercati internazionali. Come si può notare, ci sono alcuni fatti certi: dal 2007 le quotazioni delle storiche non solo hanno "sovraperformato" l'azionario, ma mostrano anche minore volatilità e maggiore stabilità in occasione dei grandi scossoni. **Luca Pezzoni**



7



8

9 CITROËN 2 CV SAHARA, **1961**
Stima d'asta € 60.000 - 90.000
Venduta a € 172.840
Artcurial, Parigi, 5-6 febbraio
Uno dei pezzi più interessanti della collezione di André Trigano, il re dei prodotti da camping. Era stato acquistato nuovo dal nonno ed è uno dei pochi sopravvissuti dei 700 esemplari prodotti.



9

7 ISOTTA FRASCHINI 8A TORPEDO, **1926**
Stima d'asta € 200.000 - 300.000
Venduta a € 224.250
Bonhams, Parigi, 4 febbraio
Una delle 950 prodotte e uno dei massimi esempi del made in Italy anni 20. Ha vissuto momenti di interesse collezionistico migliori. L'esemplare in vendita, a doppio parabrezza, era stato completamente restaurato.

8 ISO RIVOLTA IR 300, **1967**
Stima d'asta € 85.000 - 125.000
Venduta a € 92.000
Bonhams, Parigi, 4 febbraio
Il vestito è di Giugiaro e marchiato Bertone. Il cuore invece è americano: un V8 Chevrolet di 5,4 litri da 327 CV. Un "ibrido" quotato ancora a prezzi interessanti ma in forte crescita.



10 MAZDA COSMO SPORT 110 S, **1970**
Stima d'asta € 85.000 - 135.000
Venduta a € 138.000
Bonhams, Parigi, 4 febbraio
La prima Mazda ad adottare un motore Wankel, oggi ancora molto sottostimata rispetto all'altra sportiva giapponese contemporanea: la Toyota 2000 GT. Solo 1176 le unità prodotte.

11 LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16V EVOLUZIONE MARTINI 6, **1992**
Stima d'asta € 120.000 - 150.000
Venduta a € 134.400
RM Sotheby's, Parigi, 3 febbraio
Prezzo record per questa edizione speciale prodotta per celebrare la sesta vittoria consecutiva della Lancia nel Mondiale Costruttori. Una delle 310 Martini 6 costruite. Singolo proprietario e solo 28.000 km percorsi.



11

12 ALFA ROMEO ROMEO 2, **1961**
Stima d'asta € 60.000 - 90.000
Venduta a € 63.250
Bonhams, Parigi, 4 febbraio
Raro esemplare di veicolo promiscuo Alfa Romeo. Il motore è quello della Giulietta con un singolo carburatore. Nove sedili, doppie porte laterali, tetto apribile. L'alternativa italiana al VW Bulli.



12

CALENDARIO ASTE

MARZO

8 COYS - **SPRING CLASSICS LONDON (GB)**
Londra. www.coys.co.uk/coys-auctions

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

11 GOODING & COMPANY - **THE AMELIA ISLAND AUCTION (USA)**
Al Racquet Park, Omni Amelia Island Plantation, in Florida, in occasione dell'Amelia Island Concours d'Elegance. www.goodingco.com

12 RM SOTHEBY'S - **THE AMELIA ISLAND AUCTION (USA)**
Al Ritz-Carlton in Florida, in occasione dell'Amelia Island Concours d'Elegance. Ritz-Carlton Amelia Island. http://rmsothebys.com

19 BONHAMS - **THE MERCEDES-BENZ SALE - STUTTGART (D)**
Al museo Mercedes-Benz di Stoccarda. www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/

13 ABARTH 750 COUPÉ ZAGATO, **1958**
Stima d'asta € 34.000 - 40.000
Venduta a € 30.800
RM Sotheby's, Parigi, 3 febbraio
Da restaurare in modo radicale, ma estremamente interessante per gli appassionati del marchio torinese grazie anche all'apporto determinante della firma di Zagato.



13

14 ALFA ROMEO GIULIA TZ, **1965**
Stima d'asta € 950.000 - 1.200.000
INVENDUTA
RM Sotheby's, Parigi, 3 febbraio
Un'Alfa Romeo piuttosto rara da trovare in vendita e con un passato agonistico prestigioso. La richiesta era decisamente alta. Forse troppo per il momento attuale.



15 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA, **1965**
Stima d'asta € 150.000 - 200.000
Venduta a € 441.040
Artcurial, Parigi, 5-6 febbraio
Forse la prima GTA consegnata in Francia, dotata di accessori particolari. È stata conservata in garage da quando ha abbandonato le corse e come tale è rimasta. Per lei una quotazione record.

15



17



16

17 CITROËN MÉHARI 4X4, **1980**
Stima d'asta € 20.000 - 30.000
Venduta a € 50.064
Artcurial, Parigi, 5-6 febbraio
Altro modello appartenente alla collezione Trigano, venduto ben oltre la stima d'asta. Praticamente come nuova: acquistata nel 1980 è stata utilizzata per soli 1700 km.

16 BMW 507 ROADSTER II SERIE, **1957**
Stima d'asta € 1.900.000 - 2.200.000
Venduta a € 2.016.000
RM Sotheby's, Parigi, 3 febbraio
Quotazioni in crescita per questo modello che anche a Parigi non ha deluso le aspettative. Ad attirare sono la sua rarità (252 esemplari) e il suo potente V8. E, in questo caso, il suo perfetto stato di conservazione.



18

LE 10 AUTOMOBILI PIÙ CARE DI SEMPRE

- **Ferrari 335 Sport Scaglietti**, 1957 - (0674) - Artcurial, Parigi (F) - 5/2/1916 - **€ 32.075.200**
- **Ferrari 250 GTO** , 1962 - (3851GT) - Bonhams, Quail Lodge (USA) - 14/8/2014 **€ 28.501.458** ($ 38,115,000)
- **Mercedes-Benz W196 R**, 1954 - (196 010 00006/54) - Bonhams, Goodwood (UK) - 12/7/2013 **€ 24.646.674** (£ 19.601.500)
- **Ferrari 290 MM**, 1956 - (0626) - RM Sothebys, New York (USA) – 10.12.2015 - **€ 25.616.248** ($ 28.050.000)
- **Ferrari 275 GTB/4 Spider Nart Scaglietti**, 1967 - (10709) - RM Sotheby's, Monterey (USA) - 17/8/2013 **€ 20.536.175** ($ 27.500.000)
- **Ferrari 275 GTB/C Speciale Scaglietti**, 1964 - (06701) - RM Sotheby's,, Monterey (USA) - 16/8/2014 **€ 19.723.730** ($ 26,400,000)
- **Ferrari 250 GT Spider California SWB**, 1961 - (2935GT) Artcurial, Parigi (F) - 6/2/2015 **€ 16.288.000**
- **Ferrari 250 LM, 1964** - (6105) RM Sotheby's, Monterey (USA) – 13.8.2015 **€ 15.843.520** ($ 17.600.000)
- **Ferrari 250 GT Berlinetta Speciale, 1962** - (3269GT) Gooding&Co., Pebble Beach (USA) – 15/8/2015 **€ 14.770.800** ($ 16.500.000)
- **Ferrari 375 Plus Spider Competizione Pinin Farina**, - 1954 - (0384) Bonhams, Goodwood (GB) - 27/6/2014 **€ 13.521.312** (£ 10.753.500).

18 ABARTH 2200 COUPÉ 2+2, **1959**
Stima d'asta € 180.000 - 200.000
Venduta a € 117.600
RM Sotheby's, Parigi, 3 febbraio
Realizzata da Allemano e molto rara da trovare in vendita, soprattutto in eccellenti condizioni originali come questo esemplare, è stata aggiudicata, però a una quotazione molto inferiore alla cifra richiesta.

GLI INCANTI D'OLTREOCEANO

PREZZI ALTI MA SOLO SULLA CARTA

A differenza delle aste parigine, gli incanti che si sono tenuti a fine gennaio in Arizona hanno registrato numeri di vendita complessivamente più consistenti ma a prezzi più ragionevoli. Sempre secondo i dati forniti dal team di analisi K500, su un totale di 377 vetture offerte nelle varie aste, ben 322 (l'85%) hanno trovato un acquirente. Di queste però 230 (71%) sono state aggiudicate a prezzi inferiori alle rispettive stime d'asta, e solo 31 a un prezzo superiore. Aggiudicazioni che rendono poco credibili i valori di stima minimi proposti. Sembra strano infatti che gli esperti delle varie Case d'asta siano tutti così slegati dal mercato reale, soprattutto quando si tratta delle quotazioni dei modelli più in voga, i più colpiti dal calo delle quotazioni. È più probabile, invece, che si tenti di mascherare l'incertezza del momento proponendo valutazioni elevate, salvo poi accettare offerte molto ridimensionate.

1 MERCEDES 540 K SPEZIAL ROADSTER, **1937**
Stima d'asta € **9.175.000 - 11.926.000**
Venduta a € **9.082.570**
RM Sotheby's, Arizona, 28-29 gennaio
Regina delle aste in Arizona, è una delle auto di maggior valore battute in un'asta. Ancora in perfette condizioni d'originalità, è stata di proprietà di Reginald Sinclaire, un eroe di guerra americano.


1


2

2 PORSCHE 356 CARRERA 2 GS, **1962**
Stima d'asta € **595.000 - 734.000**
Venduta a € **556.097**
Bonhams, Scottsdale, 28 gennaio
Secondo la documentazione che la accompagna dovrebbe essere la 47ª Carrera 2 prodotta. Tra le opzioni originali, un tetto apribile elettricamente. Ha vinto numerosi premi nei concorsi di eleganza.



3 MERCEDES 300 SL ROADSTER, **1958**
Stima d'asta € **1.145.000 - 1.375.000**
Venduta a € **1.160.550**
RM Sotheby's, Arizona, 28-29 gennaio
Sono state cinque le 300 SL Roadster vendute nelle aste di gennaio in Arizona. La più quotata l'ha venduta Bonhams, a 1,36 milioni. A seguire questa di RM Sotheby's. Molto altalenante l'andamento delle quotazioni.



4 FERRARI ENZO, **2003**
Stima d'asta € 2.200.000 - 2.568.000
Venduta a € 2.623.850
Gooding & Co, Scottsdale, 29-20 gennaio
Ottima quotazione per la più estrema delle supercar modenesi d'inizio millennio. Questo esemplare ha percorso 4450 km e porta la firma di Ken Okuyama, il designer di Pininfarina che l'ha creata.

5 MASERATI 5000 GT ALLEMANO, **1962**
Stima d'asta € 1.375.000 - 1.835.000
Venduta a € 1.412.000
RM Sotheby's, Arizona, 28-29 gennaio
Prezzo record per questo modello caratterizzato da valori di mercato molto altalenanti. Questa versione era carrozzata Allemano, una delle 20 realizzate. Best in Class nel 1997 a Pebble Beach.





6 LAMBORGHINI MIURA P400 SV, **1971**
Stima d'asta € 1.835.000 - 2.200.000
Venduta a € 1.834.860
RM Sotheby's, Arizona, 28-29 gennaio
L'impennata delle quotazioni di questo modello, cresciute in due anni del 70%, risente oggi del momento di riflessione del mercato. Pur restando su livelli di assoluto rispetto.



7 BMW 3.0 CSL "BATMOBILE", **1973**
Stima d'asta € 252.000 - 320.000
Venduta a € 302.439
Bonhams, Scottsdale, 28 gennaio
Storica protagonista dei campionati europei Turismo d'inizio anni 70, è stata omologata in Francia e successivamente ha fatto parte di diverse collezioni europee. Quotazioni in forte crescita.



8 JAGUAR SS 100 2,5 LITRE ROADSTER VANDEN PLAS, **1939**
Stima d'asta € 1.375.000 - 1.925.000
Venduta a € 1.286.700
RM Sotheby's, Arizona, 28-29 gennaio
Presentata al Salone di Bruxelles del 1948 è una delle due realizzate da Vanden Plas ispirandosi alle sontuose linee anteguerra del carrozziere francese Figoni et Falaschi. Oggi risulta la più cara delle Jaguar SS 100.

9 FERRARI 166 MM/195 S BERLINETTA LE MANS, **1950**
Stima d'asta € 5.275.000 - 5.965.000
Venduta a € 5.954.128
Gooding & Co, Scottsdale, 29-20 gennaio
Venduta nuova al pilota e costruttore di auto Briggs Cunningham è una delle sei Berlinetta costruite dalla Touring sullo chassis della 166 MM, perfettamente originale e con una documentata storia sportiva.



10 MERCEDES 560 SEC 6.0 AMG, **1989**
Stima d'asta € 91.700 - 137.500
Venduta a € 141.285
RM Sotheby's, Arizona, 28-29 gennaio
Il tuning d'autore inizia a fare capolino con successo nelle aste delle auto da collezione. Questa potente coupé tedesca ne è un valido esempio. Lo conferma anche il prezzo di aggiudicazione.





COMPRO QUI, VENDO LÌ

In Germania valgono di più



Europa a due velocità? Certo che sì, almeno in ambito auto storiche. Le quotazioni di riferimento tra i vari Paesi del continente sono ben lungi dall'essere standardizzate: ciascuna nazione fa mercato a sé, nonostante le aste internazionali tentino da anni di dare uniformità al settore. Lo si può notare osservando le valutazioni che pubblicano le riviste estere a confronto con le quotazioni di Ruoteclassiche. E, spulciando gli annunci, si trovano prezzi ancora più distanti.

La comparazione che produce le maggiori disparità è quella tra il nostro mercato e quello tedesco. A Berlino e dintorni tutto è ben differente dall'Italia: è diversa la cultura automobilistica dei collezionisti (che privilegiano i modelli tedeschi, con qualche eccezione per le sportive italiane e inglesi) ed è diverso il modo di valutare un'auto storica. Le quotazioni medie delle auto tedesche, di prestigio più o meno importante, valgono di norma almeno il 30% in più rispetto all'Italia. Questo per quanto riguarda uno stato d'uso buono (la quotazione intermedia di Ruoteclassiche). Se poi si punta allo stato d'eccellenza, le divergenze crescono anche a più del 100%. Prendiamo a esempio la BMW M3 serie E30: quota-

LE ALTRE SUPERVALUTATE | prezzi riportati sono quelli italiani (tra parentesi quelli tedeschi)



AUDI 100 COUPÉ S
€ 7000 (18.000)
Rarissima in Italia, la prima coupé di Ingolstadt è ambita in Germania, ove spunta quotazioni molto elevate.



BMW 2002 CABRIOLET
€ 12.000 (20.200)
Piace anche in Italia, ma nella sua patria d'origine le quotazioni di questa scoperta sfiorano valori doppi.



FORD 20 M TS COUPÉ OSI
€ 7000 (12.500)
Le scocche venivano prodotte in Italia, ma era un modello destinato soprattutto all'esportazione.



GLAS 2600 V8
€ 9000 (30.000)
Una delle ultime Glas, prodotta quando la marca era già entrata nell'orbita BMW.



MERCEDES-BENZ 180
€ 7000 (16.800)
La "Ponton" è importante dal punto di vista storico, ma poco apprezzata sul nostro mercato.



MERCEDES-BENZ 280 SEL 3.5
€ 10.000 (17.900)
Se Coupé e Cabriolet hanno valori simili tra Italia e Germania, le berline hanno quotazioni molto distanti.



OPEL MANTA I SERIE
€ 3000 (6200)
Ebbe un discreto successo anche da noi come concorrente della Ford Capri. In Germania è oggi ricercata.



VW SCIROCCO 1500
€ 1500 (5600)
In Italia "va" solo nella versione GTI. In Germania valgono anche quelle con i motori più tranquilli.



Indole cattiva
La M3 debutta nel 1985, ma la produzione viene avviata l'anno successivo. Si distingue per le appendici aerodinamiche e per i parafanghi allargati. Il motore è un 2,3 litri a 16 valvole da 200 CV (195 con catalizzatore). La versione cabriolet arriva nel 1988.

ta in Italia 25.000 euro (37.000 se perfetta), in Germania non si trova a meno di 29.000 euro (addirittura 44.900 euro se immacolata come appena uscita dalla fabbrica). Per un collezionista tedesco, la pur rarissima versione cabriolet arriva a superare di slancio i 50.000 euro, mentre da noi ben difficilmente oltrepassa i 40.000 (28.000 è la quotazione media di riferimento di Ruoteclassiche). E dire che questo modello è stato oggetto di una forte rivalutazione negli ultimi anni anche in Italia. Ma in Germania lo è stato molto di più.

Le differenze tra il mercato delle auto da collezione in Italia e in Germania non finiscono qui: mentre nel nostro Paese i modelli di scarso pregio mantengono quotazioni basse nel tempo, in Germania è tutto il mercato a subire rivalutazioni periodiche e costanti. Anche per quei modelli di grande volume produttivo (utilitarie e berline medie) che sono diventati rari semplicemente per il trascorrere del tempo, e quindi sono usciti dalla circolazione per "consunzione". Modelli come le Ford Granada e Consul, le Opel Rekord, le Kadett e similari, se in condizioni perfette, possono spuntare valutazioni molto elevate (fino a sfiorare i 10.000 euro), mentre sul nostro mercato non solo non sarebbero apprezzati economicamente, ma ben difficilmente troverebbero un compratore, anche a cifre simboliche.

È poi il mercato delle youngtimer quello che si rivela più "frizzante" in Germania, mentre da noi, pur importante in termini di volumi, è appannaggio soltanto di poche marche e modelli ormai consolidati.

Queste sensibili differenze di prezzo tra Italia e Germania hanno spinto molti commercianti del nostro Paese a organizzare una fiorente attività di esportazione. E persino alcuni privati, per vendere le proprie auto di medio livello, hanno imparato a sfruttare le molteplici opportunità consentite da Internet per far conoscere le loro offerte al di là delle Alpi.

Marco di Pietro

EVENTI

Ecco gli appuntamenti da non perdere a marzo del 2016: con la primavera le mostre-scambio e le fiere si possono trovare in ogni parte d'Italia.

MILANO AUTOCLASSICA

L'evento del mese è sicuramente la kermesse che si svolgerà nel weekend del 18-20 marzo nei padiglioni della Fiera di Rho. L'edizione di quest'anno si presenterà ampliata: più appuntamenti, convegni e gare (nel circuito Classic Arena). Lo spazio a disposizione sarà di oltre 50.000 m²; prevista la presenza di 350 espositori e di 3500 vetture. Per informazioni, *www.milanoautoclassica.com*



LE ALTRE MOSTRE AL NORD...

Il primo fine settimana di marzo, nei giorni 5 e 6, gli eventi principali saranno la mostra-scambio di Busto Arsizio (VA), a Malpensa Fiere, e l'Old Time Show di Forlì, negli spazi fieristici della città emiliana. Nel weekend seguente, la mostra-scambio di Lonigo, in provincia di Vicenza. Nel terzo fine settimana di marzo, numerose saranno le alternative a Milano Autoclassica: Automotoclassic a Santa Lucia di Piave (TV), la mostra-scambio di Bergamo presso l'aeroclub di Orio al Serio, la fiera motoristica "Tra passato e presente" presso il Centro Commerciale Freetime Montedoro a Trieste e la mostra-scambio Città di Modena.

...E QUELLE AL CENTRO-SUD

Il 12-13 marzo gli appassionati del meridione si ritroveranno alle Fiere del Vallo per la mostra-scambio di Vallo della Lucania (SA) organizzata dall'Auto Revival Club. Nel weekend seguente si terrà il Motor Expo Agira, in provincia di Enna. Per i collezionisti del Centro Italia, invece, gli appuntamenti più importanti sono le due mostre in Toscana: quella di Firenze presso il Centro Obi sul Lungarno Aldo Moro e quella di Grosseto al Centro Fiere di Braccagni (GR).

GIAPPONESI DA COLLEZIONARE

POCHE MA BUONE

Non sono molti i cultori di auto storiche del Sol Levante. Ma sono una schiera in costante aumento. Gli appassionati che nei propri garage raccolgono modelli di fabbricazione nipponica si dividono in due schiere, più una nicchia: gli appassionati di sportive ad alte prestazioni degli anni Ottanta e Novanta (come le Nissan 300 ZX, le Mazda RX7 e RX8, le Toyota Supra, le Mitsubishi 3000 GT e le Honda NSX) e i cultori della Mazda MX-5. Questi ultimi sono sicuramente il gruppo più numeroso. Infine ci sono coloro che acquistano le belve da rally come le Subaru WRX e le Toyota Celica GT Four. Per tutti questi modelli i prezzi sono in ascesa, seppur lenta, perché crescono di pari passo con il numero di appassionati. Il modello di maggiore prospettiva è la MX-5, in particolare la prima serie. Un'auto ambita per i costi d'esercizio limitati e per la grande affidabilità. Gli affari migliori, però, si fanno con la seconda generazione, dal 1998: gli esemplari costano ancora pochissimo, a differenza di quelli del 1990-1997, entrati ormai nel novero delle vetture da collezione.



QUOTAZIONI

10 gradi di valore

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

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

100% (QUOTAZIONE DI RIFERIMENTO) *Vettura conservata, originale e di buon livello o con restauro di antica data. Con lievi difetti che, nel medio-lungo periodo, occorre riprendere. Auto omologate o omologabili Asi, oppure iscritte ai registri di marca Alfa Romeo, Fiat e Lancia.*

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

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

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

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

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

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

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

IL PREZZO DI RUOTECLASSICHE

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

GUIDA ALLE QUOTAZIONI

Le nostre stime costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra una vettura storica e per le società assicuratrici. Esse coprono un arco di tempo che va dal 1918 al 2005, ricongiungendosi così ai "Prezzi dell'usato" pubblicati da Quattroruote.

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

I parametri adoperati per aggiornare i valori delle auto si basano su analisi di mercato, verifica delle inserzioni del nostro "Vendo & Compro", sondaggi presso i principali commercianti di settore e i club di riferimento e, in misura minore, sui prezzi battuti nelle aste internazionali; sono elaborati seguendo lo stesso metodo usato da Quattroruote. Le variazioni di valore in crescita sono evidenziate in rosso, quelle in discesa in blu.

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

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

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
ABARTH ITALIA					
500 BERLINA	479	1957-63	10,0	20,0	30,0
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	20,0	40,0	60,0
595	594	1963-71	13,0	25,0	35,0
595 SS	594	1964-71	15,0	30,0	45,0
695	690	1964-71	13,0	25,0	35,0
695 SS	690	1964-71	16,0	32,0	48,0
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	18,0	35,0	50,0
750 BERLINA	747	1955-61	10,0	20,0	30,0
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	30,0	60,0	90,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	40,0	80,0	120,0
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	45,0	90,0	135,0
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	40,0	80,0	120,0
850 TC BERLINA	847	1961-65	15,0	30,0	45,0
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-66	20,0	40,0	60,0
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	35,0	70,0	105,0
MONOMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	40,0	80,0	120,0
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10,0	15,0	22,0
OT 1000	982	1964-68	10,0	18,0	35,0
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	10,0	20,0	30,0
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	10,0	20,0	30,0
OT 1300/124	1280	1966-69	10,0	20,0	30,0
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	13,0	25,0	35,0
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	50,0	100,0	150,0
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	13,0	25,0	35,0
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	15,0	27,0	40,0
1000 BERLINA	982	1962-67	15,0	30,0	45,0
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	18,0	35,0	50,0
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	18,0	35,0	50,0
1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	20,0	40,0	60,0
2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	15,0	30,0	45,0
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	18,0	35,0	50,0
2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	15,0	30,0	45,0
2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	15,0	30,0	45,0
1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	60,0	120,0	180,0
2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	75,0	150,0	225,0
AC GRAN BRETAGNA					
2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	13,0	25,0	35,0
2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	15,0	30,0	40,0

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	30,0	60,0	90,0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	45,0	90,0	130,0
ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	23,0	45,0	65,0
ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	25,0	50,0	75,0
ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	33,0	65,0	100,0
COBRA 260	4261	1962-63	200,0	400,0	600,0
COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	350,0	700,0	1.050,0
COBRA 427	6997	1964-68	300,0	600,0	900,0
COBRA MK IV	4942	1983-97	60,0	120,0	180,0
COBRA 212 S/C V8/MK IV CRS	3506-4942	1999-00	60,0	120,0	180,0
428 F RJA COUPÉ/SPIDER	6989	1967-73	20,0	40,0	60,0
3000 ME	2994	1979-84	8,0	15,0	22,0
SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-05	60,0	120,0	180,0
COBRA V8 427	6997	2004-05	70,0	140,0	210,0
ACM ITALIA					
103 ENDURO/OFF 4WD	1588-1595	1988-93	0,5	1,0	1,5
ACMA FRANCIA					
VESPA 400	393	1958-64	5,0	10,0	15,0
ALFA ROMEO ITALIA					
RL N/S	2916-2994	1922-25	100,0	200,0	300,0
RL TURISMO	2994	1925-27	90,0	180,0	270,0
RL SS	2994	1925-27	150,0	300,0	450,0
RM N/S/U	1944-1996	1923-26	50,0	100,0	150,0
6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	60,0	120,0	180,0
6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	300,0	600,0	900,0
6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	250,0	500,0	750,0
6C 1750 SPORT	1752	1929-33	150,0	300,0	450,0
6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	75,0	150,0	225,0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	150,0	300,0	450,0
6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	600,0	1.200,0	1.800,0
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	300,0	600,0	900,0
8C 2300	2336	1932-34	1.250,0	2.500,0	3.500,0
6C 2300 TURISMO/B LUNGO	2309	1934-39	75,0	150,0	220,0
6C 2300 GRAN TURISMO/B CORTO	2309	1934-39	125,0	250,0	375,0
6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	175,0	350,0	500,0
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	350,0	700,0	1.050,0
8C 2900A	2905	1936	1.250,0	2.500,0	3.500,0

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
8C 2900B	2905	1937-39	1.750,0	3.500,0	5.000,0
6C 2500 TURISMO 5 POSTI/7 POSTI	2443	1939-50	60,0	120,0	180,0
6C 2500 SPORT	2443	1939-51	50,0	100,0	150,0
6C 2500 SPORT COUPÉ	2443	1939-50	150,0	300,0	450,0
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2443	1939-51	130,0	260,0	390,0
6C 2500 SPORT/GT	2443	1950-53	60,0	120,0	180,0
6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO	2443	1947-51	85,0	170,0	255,0
6C 2500 SS COUPÉ	2443	1939-51	200,0	400,0	600,0
6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1939-51	200,0	400,0	600,0
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443	1949-51	250,0	500,0	750,0
6C 2500 COLONIALE	2443	1941-42	60,0	120,0	180,0
1900	1884	1950-54	14,0	28,0	42,0
1900 TI	1884	1952-54	17,5	35,0	50,0
1900 SUPER	1975	1954-59	14,0	28,0	42,0
1900 TI SUPER	1975	1954-57	20,0	40,0	60,0
1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	20,0	40,0	55,0
1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	75,0	150,0	225,0
1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	65,0	130,0	195,0
1900 SS	1975	1954-55	75,0	150,0	225,0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	50,0	100,0	150,0
AR 51 «MATTA»	1884	1951-53	12,5	25,0	35,0
DAUPHINE	845	1960-64	1,8	3,5	5,0
GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	7,5	15,0	22,5
GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	7,0	14,0	21,0
GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	6,5	13,0	19,5
GIULIETTA TI I SERIE	1290	1957-59	8,5	17,0	25,5
GIULIETTA TI II SERIE	1290	1959-61	8,0	16,0	24,0
GIULIETTA TI III SERIE	1290	1961-65	7,5	15,0	22,5
GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	22,5	45,0	67,5
GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	20,0	40,0	60,0
GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	19,0	38,0	57,0
GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35,0	70,0	105,0
GIULIETTA S.V. I SERIE «CONFORT»	1290	1958	30,0	60,0	90,0
GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	27,5	55,0	82,5
1300 SPRINT	1290	1963-65	17,5	35,0	52,5
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	40,0	80,0	120,0
GIULIETTA SZ	1290	1958-61	125,0	250,0	375,0
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	150,0	300,0	450,0
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	30,0	60,0	90,0
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	27,5	55,0	80,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	25,0	**50,0**	75,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35,0	**70,0**	100,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	32,5	**65,0**	100,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	30,0	**60,0**	90,0
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	20,0	**40,0**	60,0
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	40,0	**80,0**	120,0
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	23,0	**45,0**	65,0
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30,0	**60,0**	90,0
GIULIA TZ	1570	1963-65	250,0	**500,0**	750,0
GIULIA TZ2	1570	1964-65	600,0	**1.200,0**	1.800,0
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	7,5	**15,0**	22,0
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	6,0	**12,0**	18,0
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	20,0	**40,0**	60,0
GIULIA 1300	1290	1964-71	5,0	**10,0**	15,0
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	4,0	**8,0**	12,0
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	3,5	**7,0**	10,5
GIULIA SUPER	1570	1965-72	5,0	**10,0**	15,0
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	4,0	**8,0**	12,0
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	3,5	**7,0**	10,5
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	4,0	**8,0**	12,0
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	14,0	**28,0**	42,0
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	16,0	**32,0**	48,0
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	12,5	**25,0**	37,0
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	20,0	**40,0**	60,0
2000	1975	1958-62	6,0	**12,0**	18,0
2600	2584	1962-69	7,5	**15,0**	22,0
2600 DE LUXE (OSI)	2584	1965-67	10,0	**20,0**	30,0
2000 SPRINT	1975	1960-62	11,0	**22,0**	33,0
2600 SPRINT	2584	1962-66	15,0	**30,0**	45,0
2600 SZ	2584	1965-68	75,0	**150,0**	220,0
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	22,5	**45,0**	65,0
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	27,5	**55,0**	80,0
33 STRADALE	1995	1967-69	750,0	**1.500,0**	2.250,0
1750	1779	1968-72	4,0	**8,0**	12,0
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	12,5	**25,0**	35,0
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	11,5	**23,0**	33,0
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	12,0	**24,0**	36,0
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	9,0	**18,0**	27,0
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	10,0	**20,0**	30,0
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	10,0	**20,0**	30,0
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	7,0	**14,0**	21,0
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	6,0	**12,0**	18,0
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	6,5	**13,0**	19,0
SPIDER 1.6	1570	1975-82	6,5	**13,0**	19,0
SPIDER 1.6	1570	1983-90	4,0	**8,0**	12,0
SPIDER 1.6	1570	1990-93	6,0	**12,0**	18,0
SPIDER 2.0	1962	1983-90	4,5	**9,0**	13,5
SPIDER 2.0	1962	1990-94	7,5	**15,0**	22,0
SPIDER 2.0 Q.V.	1962	1986-90	6,5	**13,0**	19,0
MONTREAL	2597	1970-77	25,0	**50,0**	75,0
ALFASUD (TUTTI I MODELLI)	1186-1490	1972-84	1,5	**3,0**	4,5
ALFASUD TI	1186-1490	1973-84	2,0	**4,0**	6,0
ALFASUD TI Q.V.	1490	1982-84	2,5	**5,0**	7,5
ALFASUD GIARDINETTA	1186	1975-77	1,5	**3,0**	4,5
ALFASUD SPRINT 1.3/1.3 VELOCE	1286-1351	1976-82	2,5	**5,0**	7,5
ALFASUD SPRINT 1.5/1.5 VELOCE	1490	1978-83	2,7	**5,5**	8,0
SPRINT 1.3/1.5	1351-1490	1983-89	2,7	**5,5**	8,0
SPRINT Q.V.	1490-1712	1983-89	3,0	**6,0**	9,0
ALFETTA	1779	1972-75	5,0	**10,0**	15,0
ALFETTA 1.6	1570	1975-77	3,5	**7,0**	10,0
ALFETTA 1.6	1570	1977-81	2,5	**5,0**	7,5
ALFETTA 1.8	1779	1975-81	4,0	**8,0**	12,0
ALFETTA 2000	1962	1977-78	2,8	**5,5**	8,5
ALFETTA 2000 L	1962	1978-81	3,0	**6,0**	9,0
ALFETTA 2000 L AMERICA	1962	1981	3,3	**6,5**	10,0
ALFETTA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	2,0	**4,0**	6,0
ALFETTA 2.0	1962	1982-84	2,5	**5,0**	7,5
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-84	3,2	**6,5**	9,5
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

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	5,0	**10,0**	15,0
ALFETTA GTV 2000/2000 L	1962	1976-80	4,5	**9,0**	13,5
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	4,5	**9,0**	13,5
ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	13,0	**25,0**	35,0
ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	4,0	**8,0**	12,0
GTV 2.0	1962	1983-87	4,0	**8,0**	12,0
ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	5,0	**10,0**	15,0
ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	6,0	**12,0**	18,0
GTV 2.5	2492	1983-87	6,0	**12,0**	18,0
GIULIETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1357-1962	1977-85	1,5	**3,0**	4,5
GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	2,0	**4,0**	6,0
GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	7,5	**15,0**	22,0
GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1,0	**2,0**	3,0
ALFA 6	2492	1979-83	3,0	**6,0**	9,0
ALFA 6 2.0	1997	1983-86	2,5	**5,0**	7,5
ALFA 6 2.5 Q. ORO	2492	1983-86	3,0	**6,0**	9,0
ALFA 6 2.5 TURBODIESEL	2494	1983-86	1,5	**3,0**	4,5
ARNA L/SL/TI	1186-1490	1984-86	0,5	**1,0**	1,5
33 1.3/1.5/1.5 4X4 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	0,8	**1,5**	2,0
33 Q. VERDE	1490	1984-86	1,3	**2,5**	3,5
33 1.5 GIARDINETTA	1490	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 Q.V.	1712	1986-90	1,3	**2,5**	3,5
33 1.3 S/1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	0,5	**1,0**	1,5
33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	0,8	**1,5**	2,3
33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	1,0	**2,0**	3,0
33 1.8 TD	1779	1986-89	0,5	**1,0**	1,5
33 1.8 TD GIARDINETTA	1779	1986-87	0,5	**1,0**	1,5
33 1.8 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	0,5	**1,0**	1,5
NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1990-94	0,5	**1,0**	1,5
NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1990-94	0,5	**1,0**	1,5
NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	0,4	**0,8**	1,5
NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER S. W.	1779	1990-94	0,4	**0,8**	1,5
NUOVA 33 1.7 IE	1712	1990-94	0,5	**1,0**	1,5
NUOVA 33 1.7 IE SPORT WAGON	1712	1990-94	0,5	**1,0**	1,5
NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-94	0,8	**1,5**	2,3
NUOVA 33 1.3 LE. SPORT W. 4X4	1351	1992-94	0,8	**1,5**	2,3
NUOVA 33 1.7 LE. SPORT W. 4X4	1712	1990-94	0,8	**1,5**	2,5
NUOVA 33 1.7 LE. PERMANENT 4/Q4	1712	1991-94	1,0	**2,0**	3,0
NUOVA 33 1.7 LE. PERM. 4 S.W./Q4 S.W.	1712	1991-94	1,3	**2,5**	3,5
NUOVA 33 1.7 LE. 16V Q.V.	1712	1990-94	1,0	**2,0**	3,0
NUOVA 33 1.7 LE. 16V Q.V. S.W.	1712	1990-94	1,0	**2,0**	3,0
NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351	1992-94	0,8	**1,5**	2,3
ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1779	1985-91	2,0	**4,0**	6,0
ALFA 75 2.0	1962	1985-89	2,5	**5,0**	7,5
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	3,0	**6,0**	9,0
ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	2,5	**4,5**	6,5
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962	1991-92	3,5	**7,0**	10,0
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	4,0	**8,0**	12,0
ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	5,0	**10,0**	15,0
ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1779	1986-90	5,0	**10,0**	15,0
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	5,0	**10,0**	15,0
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1762	1987-88	10,0	**20,0**	30,0
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**	67,0
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

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

ALLARD GRAN BRETAGNA

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

ALPINA-BMW GERMANIA

B5 3.2 BERLINA/TOURING	3152	1996-97	2,2	**4,5**	6,5
B5 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2000-05	2,5	**5,0**	7,5
B5 3.2 COUPÉ	3152	1996-97	3,0	**6,0**	9,0
B5 3.3 COUPÉ	3300	2000-05	3,8	**7,5**	11,0
B5 3.2 CABRIOLET	3152	1996-97	4,0	**8,0**	12,0
B5 3.3 CABRIOLET	3300	2001-05	5,0	**10,0**	15,0
B10 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2002	3,5	**7,0**	10,5
B10 4.8 V8 BERLINA/TOURING	4837	2002	4,0	**8,0**	12,0
B10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2000-01	3,0	**6,0**	9,0
D10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2001-02	2,5	**5,0**	7,5
B7 4.4 V8	4398	2004-05	5,0	**10,0**	15,0
ROADSTERS	3346	2003-05	6,0	**12,0**	18,0
B5 4.4 V8 BERLINA/TOURING	4398	2005	4,0	**8,0**	12,0

ALPINE RENAULT FRANCIA

A106 NORMALE	747	1955-60	8,5	**17,0**	25,0
A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	11,0	**22,0**	33,0
A106 BERLINETTA	747	1961	10,0	**20,0**	30,0
A106 CABRIOLET	747	1958-60	10,0	**20,0**	30,0
A108 BERLINETTA	845	1959-65	10,0	**20,0**	30,0
A108 BERLINETTA	904	1959-63	10,0	**20,0**	30,0
A108 BERLINETTA	998	1959-65	10,0	**20,0**	30,0
A108 CABRIOLET	845	1960-64	10,0	**20,0**	30,0
A108 COUPÉ	998	1960	9,0	**18,0**	27,0
A108 2+2	845	1961-64	8,5	**17,0**	25,0
A108 2+2	904	1961-63	8,5	**17,0**	25,0
A110 COUPÉ (51 CV)	956	1963-64	12,5	**25,0**	37,0
A110 BERLINETTA (55 CV)	956	1963-65	12,5	**25,0**	37,0
A110 CABRIOLET (51 CV)	956	1963-64	11,0	**22,0**	33,0
A110 GT4 (51 CV)	956	1963	10,0	**20,0**	30,0
A110 BERLINETTA (66 CV)	956	1963-64	15,0	**30,0**	45,0
A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	15,0	**30,0**	45,0
A110 CABRIOLET	1108	1964-69	12,5	**25,0**	37,0
A110 GT4	1108	1964-69	10,0	**20,0**	30,0
A110 CABRIOLET	1289	1966-69	14,0	**28,0**	42,0
A110 BERLINETTA	1289	1966-69	20,0	**40,0**	60,0
A110 GT4	1289	1966-69	12,5	**25,0**	37,0
A110 CABRIOLET SUPER	1289	1967-69	15,0	**30,0**	45,0
A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	20,0	**40,0**	60,0
A110 GT4 SUPER	1289	1967-69	12,5	**25,0**	37,0
A110 BERLINETTA	1470	1967-68	20,0	**40,0**	60,0
A110 1300 G	1255	1970-71	25,0	**50,0**	75,0
A110 1600	1565	1968-73	22,5	**45,0**	65,0
A110 1600 S	1565	1970-73	30,0	**60,0**	90,0
A110 1600 SC/SI	1605	1974-75	30,0	**60,0**	90,0
A110 1600 SX	1647	1976-77	25,0	**50,0**	75,0
A 310 1600	1647	1971-76	9,0	**18,0**	27,0

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	●	↑
A 310 V6	2664	1976-84	11,0	**22,0**	33,0
V6 GT	2849	1985-90	6,5	**13,0**	19,0
V6 TURBO	2458	1985-91	7,5	**15,0**	22,0
A 610 TURBO	2975	1991-95	8,0	**16,0**	24,0

ALVIS GRAN BRETAGNA

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

AMPHICAR GERMANIA

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

ANSALDO ITALIA

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

ARMSTRONG SIDDELEY GRAN BRETAGNA

30	4960	1919-32	17,5	**35,0**	50,0
18/18 MK II	2318-2872	1921-27	15,0	**30,0**	45,0
4/14/4/14 MK II	1852	1923-29	10,0	**20,0**	30,0
15	1900-1928	1927-30	10,0	**20,0**	30,0
20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	12,5	**25,0**	35,0
12	1236-1434	1928-31	9,0	**18,0**	27,0
NEW 20	3190	1932	12,5	**25,0**	35,0
SPECIAL	4960	1932-39	20,0	**40,0**	60,0
17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	10,0	**20,0**	30,0
12/14	1666	1936-37	9,0	**18,0**	27,0
20/25	3670	1937	12,5	**25,0**	35,0
16 SIX	1990	1939	10,0	**20,0**	30,0
20	2783	1939	12,5	**25,0**	35,0
16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	7,5	**15,0**	20,0
16 HURRICANE	1991	1945-49	10,0	**20,0**	30,0
18 WHITLEY/TYPHOON	2309	1949-53	8,5	**17,0**	25,0
18 HURRICANE	2309	1949-53	11,0	**22,0**	33,0
18 LIMOUSINE	2309	1950-51	8,5	**17,0**	25,0
SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435	1953-60	12,5	**25,0**	35,0
SAPPHIRE 234	2290	1955-58	11,0	**22,0**	33,0
SAPPHIRE 236	2309	1955-57	9,0	**18,0**	27,0
STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	14,0	**28,0**	42,0

ARO ROMANIA

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

ASA ITALIA

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

ASIA MOTORS COREA DEL SUD

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

ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA

1.5 LITRE OHC	1495	1927-32	40,0	**80,0**	120,0
INTERNATIONAL	1495	1927-32	75,0	**150,0**	220,0
LE MANS	1495	1932-33	75,0	**150,0**	220,0
ULSTER	1495	1934-36	75,0	**150,0**	220,0
MK II ROADSTER	1495	1934-36	40,0	**80,0**	120,0
2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	32,5	**65,0**	100,0
2 LITRE (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	1.500,0	**3.000,0**	4.500,0
DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995	1963-65	175,0	**350,0**	525,0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	200,0	**400,0**	600,0
DB6 COUPÉ/VANTAGE	3995	1965-69	100,0	**200,0**	300,0
DB6 MK2 COUPÉ	3995	1969-70	85,0	**170,0**	255,0
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	150,0	**300,0**	450,0
DBS	3995	1967-72	30,0	**60,0**	90,0
DBS VANTAGE	3995	1968-71	25,0	**50,0**	75,0
DBS V8	5340	1969-72	25,0	**50,0**	75,0
LAGONDA V8	5340	1974-76	37,0	**75,0**	110,0
V8	5340	1973-82	27,0	**55,0**	80,0
V8	5340	1983-89	32,0	**65,0**	95,0
V8 VANTAGE	5340	1974-82	32,0	**65,0**	95,0
V8 VANTAGE	5340	1983-90	37,0	**75,0**	110,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	75,0	**150,0**	225,0
V8 VOLANTE	5340	1976-90	40,0	**80,0**	120,0
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-89	45,0	**90,0**	135,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	90,0	**180,0**	270,0
VIRAGE	5340	1988-93	17,5	**35,0**	52,5
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-97	22,5	**45,0**	67,0
VOLANTE 2+2	5340	1991-99	22,5	**45,0**	67,0
LWB VOLANTE	5340	1997-99	22,5	**45,0**	67,5
VANTAGE	5340	1993-00	20,0	**40,0**	60,0
VANTAGE 600	5340	1998-99	21,5	**43,0**	64,5
VANTAGE LE MANS	5341	1999	23,5	**47,0**	70,5
LAGONDA	5340	1976-87	13,5	**27,0**	40,0
LAGONDA	5340	1987-90	16,0	**32,0**	48,0
DB7	3239	1994-99	11,0	**22,0**	33,0
DB7 VOLANTE	3239	1996-99	13,0	**26,0**	40,0
DB7 VANTAGE	5935	1999-03	15,0	**30,0**	45,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	2000-03	17,0	**34,0**	50,0
DB7 GT	5935	2003	16,5	**33,0**	50,0
VANQUISH	5935	2001-04	20,0	**40,0**	60,0
VANQUISH S	5935	2004-05	22,5	**45,0**	67,5
DB9	5935	2004-05	15,0	**30,0**	45,0
DB9 VOLANTE	5935	2004-05	17,5	**35,0**	52,0

ATS ITALIA

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

AUDI GERMANIA

AUDI/AUDI L (72 CV)	1696	1965-68	1,8	**3,5**	5,0
60/60 L	1496	1968-72	1,3	**2,5**	3,8
60 VARIANT	1496	1968-72	1,5	**3,0**	4,5
75 L/80 L	1696	1966-72	1,3	**2,5**	3,8
75/80 VARIANT	1696	1966-72	1,5	**3,0**	4,5
SUPER 90	1770	1966-71	1,8	**3,5**	5,3
50 (TUTTI I MODELLI)	1093	1975-80	0,8	**1,5**	2,3
80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	0,8	**1,5**	2,3
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	0,5	**1,0**	1,5
80 GTE/GLE II SERIE	1588	1976-81	1,0	**2,0**	3,0
80/80 Q./90 III S. (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	0,5	**1,0**	1,5
80 D/80 TD III SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	0,5	**1,0**	1,5
80/80 QUATTRO IV SERIE	1595-1984	1986-90	0,5	**1,0**	1,5
80/80 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	0,5	**1,0**	1,5
80 D/TD IV SERIE	1588-1896	1986-90	0,5	**1,0**	1,5
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	0,5	**1,0**	1,5
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	0,5	**1,0**	1,5
100/100 S/100 LS	1760	1968-71	1,3	**2,5**	3,8
100 COUPÉ S	1871	1970-73	3,5	**7,0**	10,0
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	1,0	**2,0**	3,0
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	0,8	**1,5**	2,3
100 SD II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	0,5	**1,0**	1,5
100/100 QUATTRO II SERIE	1781-2309	1982-90	0,5	**1,0**	1,5
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	0,8	**1,5**	2,3
100 D/TD/TDI III SERIE	1986-2461	1982-90	0,5	**1,0**	1,5
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	0,8	**1,5**	2,3
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	1,0	**2,0**	3,0
100 AVANT D/TD/TDI	1986-2461	1983-91	0,5	**1,0**	1,5
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2309	1990-94	0,5	**1,0**	1,5
100 2.5 TDI IV SERIE	2461	1991-94	0,5	**1,0**	1,5
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-94	0,8	**1,5**	2,3
100 AVANT TDI II S.	2461	1991-94	0,5	**1,0**	1,5
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	0,8	**1,5**	2,3
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	1,0	**2,0**	3,0
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	1,0	**2,0**	3,0
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,0	**2,0**	3,0
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,3	**2,5**	3,8
COUPÉ/COUPÉ GT	1781-2226	1981-87	1,5	**3,0**	4,5
COUPÉ QUATTRO	2144-2226	1983-88	2,0	**4,0**	6,0
QUATTRO	2144	1980-86	15,0	**30,0**	45,0
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	11,0	**22,0**	33,0
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	11,0	**22,0**	33,0
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	75,0	**150,0**	225,0
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	2,0	**4,5**	6,5
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	2,0	**4,0**	6,0
S2 AVANT	2226	1992-94	2,2	**4,5**	6,7
RS2 AVANT	2226	1993-96	10,0	**20,0**	30,0
CABRIO 1.8/2.0/2.3 20V/2.6 V6/2.8 V6	1781-2771	1991-00	2,0	**4,0**	6,0
COUPÉ 2.6/2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	1,0	**2,0**	3,0
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	0,5	**1,0**	1,5
100 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	0,8	**1,5**	2,3
100 2.2 TURBO 20V Q. S4/AVANT S4	2226	1991-94	0,8	**1,5**	2,3
100 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94	1,3	**2,5**	3,8
V8	2771-4172	1989-94	1,0	**2,0**	3,0
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO	1595-1781	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-00	0,8	**1,5**	2,3
A4 1.9 TDI	1896	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO AVANT	1595-1781	1995-96	0,7	**1,5**	2,2
A4 1.9 TDI AVANT	1896	1995-96	0,7	**1,5**	2,2
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT	2598-2771	1995-00	1,0	**2,0**	3,0
A4 CABRIOLET 1.8 T/2.4/3.0	1781-2976	2002-05	2,0	**4,0**	6,0
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	1,5	**3,0**	4,5
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-00	1,8	**3,5**	5,0
RS4 AVANT	2671	1999-00	9,0	**18,0**	27,0
A4 CABRIOLET 2.5 V6 TD	2496	2002-05	1,8	**3,5**	5,0
A6 1.8/2.0	1781-1984	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
A6 1.9 TDI/2.5 TDI	1896-2461	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
A6 1.8/2.0 AVANT	1781-1984	1994-96	0,7	**1,5**	2,2
A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
A6 2.8 V6 30V (II SERIE)	2771	1997-01	0,7	**1,5**	2,2
A6 1.9 TDI/2.5 TDI AVANT	1896-2461	1994-96	0,7	**1,5**	2,2
A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 30V AVANT	2771	1994-98	1,0	**2,0**	3,0
A6 2.8 V6 30V AVANT (II S.)	2771	1998-01	1,3	**2,5**	3,8
A6 4.2 V8 (I SERIE)	4172	1998-02	1,5	**3,0**	4,5
S6 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	1,3	**2,5**	4,0
S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	1,5	**3,0**	4,5
S6 4.2 V8 (II SERIE)	4172	1999-03	1,5	**3,0**	4,5
S6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-03	1,8	**3,5**	5,0
RS6 4.2 V8 QUATTRO (II S.)	4172-41720	2002-04	2,5	**5,0**	7,5
RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT (II S.)	4172	2002-04	3,0	**6,0**	9,0
A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1994-98	1,3	**2,5**	3,5
A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	1,8	**3,5**	5,3
A8 3.7/4.2 V8/QUATTRO	3697-4172	1994-98	1,5	**3,0**	4,5
A8 3.7/4.2 V8 40V/QUATTRO	3697-4172	1998-02	2,0	**4,0**	6,0
A8 6.0 W12 48V QUATTRO	5998	1999-02	2,5	**5,0**	7,5
A8 V8 3.7/4.2 QUATTRO (II S.)	3697-4172	2002-05	2,8	**5,5**	8,0
A8 3.0 V6 (II S.)	2976	2003-05	2,0	**4,0**	6,0
A8 4.0 TDI QUATTRO (II S.)	3936	2003-05	2,3	**4,5**	6,5
A8 6.0 W12 48V (II S.)	5998	2002-05	3,0	**6,0**	9,0
S8 4.2 V8 32V	4172	1996-98	2,0	**4,0**	6,0
S8 4.2 V8 40V	4172	1999-02	2,5	**5,0**	7,5
S8 5.2 V10 FSI (II SERIE)	5204	2005	3,0	**6,0**	9,0
A8 3.0 TDI QUATTRO (II S.)	2967	2003-05	2,0	**4,0**	6,0
A3 1.6/1.8	1595-1781	1996	0,5	**1,0**	1,5
A3 1.9 TD	1896	1996	0,5	**1,0**	1,5
A3 1.8 20V TURBO	1781	1996-02	0,8	**1,5**	2,3
A3 1.8 20V TURBO QUATTRO	1781	1998-02	1,0	**2,0**	3,0
S3	1781	1999-02	2,0	**4,0**	6,0
A3 3.2 V6 24V (II S.)	3189	2003-05	2,3	**4,5**	6,5
TT	1781	1998-05	2,5	**5,0**	7,5
TT QUATTRO	1781	1998-05	3,0	**6,0**	9,0
TT 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-05	3,5	**7,0**	10,5
TT ROADSTER	1781	1999-05	3,3	**6,5**	9,8
TT ROADSTER QUATTRO	1781	1999-05	3,8	**7,5**	11,0
ALLROAD 2.7 V6 30V	2671	2000-05	1,5	**3,0**	4,5
ALLROAD 4.2 V8 40V	4163	2002-05	2,0	**4,0**	6,0
A4 V6 3.0 30V (II SERIE)	2976	2001-04	1,3	**2,5**	3,5
S4 4.2 V8 40V (II SERIE)	4163	2002-04	1,8	**3,5**	5,0
S4 4.2 V8 40V AVANT (II S.)	4163	2002-04	1,7	**3,5**	5,2
S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V (II S.)	4163	2003-04	3,8	**7,5**	11,0
A4 3.2 V6 24V (III S.)	3123	2004-05	1,8	**3,5**	5,0
S4 4.2 V8 40V (III SERIE)	4163	2004-05	2,2	**4,5**	6,7
S4 4.2 V8 40V AVANT (III S.)	4163	2004-05	2,2	**4,5**	6,7
S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (III S.)	4163	2004-05	4,2	**8,5**	12,7
RS4 4.2 V8 FSI (III SERIE)	4163	2005	4,0	**8,0**	12,0
A6 3.2 V6 FSI (III SERIE)	3123	2004-05	1,7	**3,5**	5,2
A6 4.2 V8 40V (III S.)	4163	2004-05	2,0	**4,0**	6,0
A6 3.2 V6 FSI AVANT (III S.)	3123	2004-05	1,7	**3,5**	5,2
A6 4.2 V8 40V AVANT (III S.)	4163	2004-05	2,0	**4,0**	6,0
Q7 4.2 FSI	4163	2005	2,5	**5,0**	7,5
Q7 3.0 TDI QUATTRO	2967	2005	3,0	**6,0**	9,0

AUSTIN GRAN BRETAGNA

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

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

AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA

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

AUTO UNION/DKW GERMANIA

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

AUTOBIANCHI ITALIA

BIANCHINA TRASFORM/SPECIAL	479-499	1957-62	5,5	11,0	16,5
BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	2,5	5,0	7,5
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	2,8	5,5	8,0
BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	7,0	14,0	21,0
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	2,3	4,5	7,0
GIARDINIERA	499	1967-77	2,3	4,5	7,0
STELLINA	767-792	1963-68	4,0	8,0	12,0
PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	1,3	2,5	4,0
PRIMULA 65 C	1197	1968-70	1,0	2,0	3,0
PRIMULA COUPÉ 1.2	1221	1965-68	1,8	3,5	5,0
PRIMULA COUPÉ S 1.4	1438	1968-70	1,8	3,5	5,0
A 111	1438	1969-72	1,0	2,0	3,0
A 112	903	1969-71	1,5	3,0	4,5
A112 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	1,0	2,0	3,0
A112 JUNIOR	903	1983-86	0,8	1,5	2,3
A112 ELEGANT	965	1971-82	1,0	2,0	3,0
A112 ELITE	965	1979-85	0,8	1,5	2,3
A112 LX	965	1983-85	0,8	1,5	2,3
A112 ABARTH (58 CV)	982	1971-76	5,0	10,0	15,0
A112 ABARTH (70 CV)	1049	1975-77	3,5	7,0	10,5
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1049	1977-85	3,0	6,0	9,0
Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1985-90	0,5	1,0	1,5
Y10 TURBO	1049	1985-88	1,3	2,5	3,8
Y10 4WD/FIRE 1.3 4WD	999-1108	1986-95	0,8	1,5	2,3
Y10 FIRE I.E./I.E. LX/SELECTRONIC	999-1108	1987-95	0,5	1,0	1,5
Y10 1.3 I.E./GT I.E.	1297-1301	1987-95	1,0	2,0	3,0
Y10 JUNIOR/IGLOO	999	1995	0,5	1,0	1,5

BANTAM STATI UNITI

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

BENTLEY GRAN BRETAGNA

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

BERTONE ITALIA

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

BIANCHI ITALIA

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

BIZZARRINI ITALIA

5300 GT STRADA	5358	1964-68	200,0	400,0	600,0
1900 GT EUROPA	1897	1967-68	40,0	80,0	120,0

BMW GERMANIA

315 CABRIOLET	1490	1934-36	20,0	40,0	60,0
326 LIMOUSINE	1971	1936-39	35,0	70,0	100,0
327 COUPÉ/CABRIOLET	1971	1937-39	75,0	150,0	225,0
328 ROADSTER	1971	1937-39	400,0	800,0	1.200,0
501 BERLINA	1971	1952-55	10,0	20,0	30,0
501/6	2077	1955-58	10,0	20,0	30,0
501/8	2580	1955-62	10,0	20,0	30,0
502 2.6 LITRI	2580	1954-61	10,0	20,0	30,0
502 3.2 LITRI	3168	1955-61	11,0	22,0	33,0
503 COUPÉ	3168	1956-59	75,0	150,0	220,0
503 CABRIOLET	3168	1956-59	110,0	220,0	330,0
507 ROADSTER	3168	1956-60	375,0	750,0	1.200,0
2600	2580	1961-62	9,0	18,0	27,0
2600 L	2580	1961-62	10,0	20,0	30,0
3200 L/S	3168	1961-63	10,0	20,0	30,0
3200 CS	3168	1962-65	20,0	40,0	60,0
250/300 (ISETTA)	245-298	1955-62	10,0	20,0	30,0
600	582	1957-59	6,0	12,0	18,0
700 BERLINA	697	1960-61	2,5	5,0	7,5
700 LS BERLINA	697	1962-65	2,5	5,0	7,5
700 COUPÉ	697	1959-64	3,5	7,0	11,0
700 LS COUPÉ	697	1964-65	3,5	7,0	11,0
700 COUPÉ SPORT	697	1960-64	4,5	9,0	13,5
700 CABRIOLET	697	1959-63	5,0	10,0	15,0
1500	1499	1961-64	2,0	4,0	6,0
1600	1606	1964-66	2,0	4,0	6,0
1800	1775	1963-68	2,5	5,0	7,5
1800 TI	1775	1964-66	3,0	6,0	9,0
1800 TI/SA	1775	1964-65	10,0	20,0	30,0
2000	1990	1966-72	2,5	5,0	7,5
2000 TI/TILUX	1990	1966-70	3,0	6,0	9,0
2000 C COUPÉ	1990	1965-69	5,0	10,0	15,0
2000 CS COUPÉ	1990	1965-69	6,0	12,0	18,0
1600/1602/1802 (SERIE 02)	1573-1766	1966-75	2,5	5,0	7,5
1600 TI (SERIE 02)	1575	1967-68	4,5	9,0	13,5
1600 CABRIOLET (SERIE 02)	1575	1967-71	6,0	12,0	18,0
2002 (SERIE 02)	1990	1968-76	4,0	8,0	12,0
2002 CABRIOLET (SERIE 02) (CON ROLLBAR)	1990	1971-75	6,0	12,0	18,0
2002 TI (SERIE 02)	1990	1968-71	5,0	10,0	15,0
2002 TII (SERIE 02)	1990	1971-75	7,0	14,0	20,0
1502 (SERIE 02)	1575	1975-77	2,0	4,0	6,0
2002 TURBO (SERIE 02)	1990	1973-74	19,0	38,0	57,0
1600-1800 TOURING (SERIE 02)	1573-1766	1971-74	3,0	6,0	9,0
2000 TOURING (SERIE 02)	1990	1971-74	3,5	7,0	10,0
2000 TII TOURING (SERIE 02)	1990	1971-74	5,0	10,0	15,0
2500/2800/2.8 L (SERIE E3)	2494-2788	1968-77	2,0	4,0	6,0
2.5 CS (SERIE E9)	2494	1974-77	5,0	10,0	15,0
2800 CS (SERIE E9)	2788	1968-71	5,5	11,0	16,5
3.0 S (SERIE E3)	2986	1971-77	2,5	5,0	7,5
3.0 SI (SERIE E3)	2986	1971-77	3,0	6,0	9,0
3.0 L (SERIE E3)	2986	1975-77	2,5	5,0	7,5
3.3 L/LI (SERIE E3)	3210-3299	1974-77	4,0	8,0	12,0
3.0 CS (SERIE E9)	2986	1971-75	6,5	13,0	20,0

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
3.0 CSI (SERIE E9)	2986	1971-75	7,5	**15,0**	23,0
3.0 CSL (SERIE E9)	2986-3003	1971-73	22,5	**45,0**	67,0
3.0 CSL (SERIE E9) "BATMOBILE"	3003-3153	1973-75	37,5	**75,0**	110,0
316/318 (E21)	1573-1766	1975-78	1,0	**2,0**	3,0
315/316/318I (E21)	1573-1766	1979-82	0,8	**1,5**	2,3
320/320I (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	1,0	**2,0**	3,0
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	1,5	**3,0**	4,5
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	2,0	**4,0**	6,0
323I (E21)	2316	1977-82	2,8	**5,5**	8,0
323I CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	2,5	**5,0**	7,5
316/318I/320I (E30)	1767-1991	1982-87	0,5	**1,0**	1,5
323I (E30)	2316	1982-85	1,8	**3,5**	5,0
320IS 2P (E30)	1990	1988-91	3,0	**6,0**	9,0
320IS 4P (E30)	1990	1988-90	4,0	**8,0**	12,0
320I CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	2,0	**4,0**	6,0
325I CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	2,3	**4,5**	6,5
318I CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	2,0	**4,0**	6,0
320I CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	2,3	**4,5**	7,0
316I/318I/318IS/320I (E30)	1596-1991	1987-91	0,5	**1,0**	1,5
324 D (E30)	2443	1985-90	0,5	**1,0**	1,5
325I 2/4 P (E30)	2494	1985-91	0,8	**1,5**	2,3
325I 24V 2/4 P (E30)	2494	1991-92	1,0	**2,0**	3,0
318I/320I TOURING (E30)	1796-1991	1988-91	0,8	**1,5**	2,2
324 TD TOURING (E30)	2443	1988-91	0,5	**1,0**	1,5
325I TOURING (E30)	2494	1988-91	1,3	**2,5**	3,5
325IX 2/4 P (E30)	2494	1985-90	0,8	**1,5**	2,2
325IX TOURING (E30)	2494	1988-92	1,3	**2,5**	3,5
325I CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	2,5	**5,0**	7,5
M3 (E30)	2302	1986-88	12,5	**25,0**	37,0
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	12,5	**25,0**	37,0
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	15,0	**30,0**	45,0
M3 SPORT EVOLUTION II (E30)	2467	1989-90	17,5	**35,0**	50,0
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	14,0	**28,0**	42,0
316I/318I (E36)	1596-1895	1990-96	0,5	**1,0**	1,5
318I TOURING (E36)	1796	1996	0,7	**1,5**	2,2
320I 24V (E36)	1991	1990-96	0,8	**1,5**	2,2
320I 24V TOURING (E36)	1991	1996	1,0	**2,0**	3,0
323I/325I/328I 24V (E36)	2494-2793	1990-98	1,3	**2,5**	3,5
318 TDS (E36)	1665	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
325 TDI/TDS (E36)	2497	1994-96	0,8	**1,5**	2,2
M3 (E36)	2990	1994-95	6,0	**12,0**	18,0
M3 3.2 (E36)	3201	1995-99	7,0	**14,0**	20,0
323I/325I/328I 24V TOURING (E36)	2494-2793	1995-99	1,8	**3,5**	5,0
318 TDS TOURING (E36)	1665	1996	0,7	**1,5**	2,2
325 TDS TOURING (E36)	2497	1996	1,0	**2,0**	3,0
316I/318IS 16V COUPÉ (E36)	1596-1895	1992-99	2,0	**4,0**	6,0
320I 24V COUPÉ (E36)	1991	1992-99	2,0	**4,0**	6,0
323I/325I/328I 24V COUPÉ (E36)	2494-2793	1992-99	2,3	**4,5**	6,5
M3 COUPÉ (E36)	2990	1992-95	7,0	**14,0**	20,0
M3 3.2 COUPÉ (E36)	3201	1995-00	8,0	**16,0**	24,0
318I CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	2,0	**4,0**	6,0
320I 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	2,3	**4,5**	7,0
323I/325I/328I 24V CABR. (E36)	2494-2793	1993-00	2,5	**5,0**	7,5
M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	6,0	**12,0**	18,0
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	7,0	**14,0**	20,0
316 TI/318 TI COMPACT (E36)	1596-1895	1994-96	0,8	**1,5**	2,2
323 TI COMPACT (E36)	2494	1994-00	1,0	**2,0**	3,0
325 TI COMPACT (E36)	2494	2001-04	1,3	**2,5**	3,5
318 TDS COMPACT (E36)	1665	1996	0,5	**1,0**	1,5
518/520/520I (E12)	1766-1990	1972-81	0,8	**1,5**	2,3
520 (E12 6 CILINDRI)	1991	1977-81	1,0	**2,0**	3,0
525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	1,3	**2,5**	3,5
528I (E12)	2788	1977-81	1,5	**3,0**	4,5
M535I (E12)	3453	1980-81	3,0	**6,0**	9,0
518/518I/520I (E28)	1766-1991	1981-87	0,5	**1,0**	1,5
525I/528I (E28)	2494-2788	1981-87	0,5	**1,0**	1,5
524 D/TD (E28)	2443	1983-87	0,5	**1,0**	1,5
535I (E28)	3430	1985-87	1,0	**2,0**	3,0
M535I (E28)	3430	1984-87	2,5	**5,0**	7,5
M5 (E28)	3430	1987-88	4,0	**8,0**	12,0
518I (E34)	1796	1990-95	0,5	**1,0**	1,5
520I/520I 24V (E34)	1991	1988-95	0,5	**1,0**	1,5
518I TOURING (E34)	1796	1990-95	0,5	**1,0**	1,5
520I/520I 24V TOURING (E34)	1991	1990-95	0,7	**1,5**	2,2
524 TD/525 TDS (E34)	2443-2503	1988-95	0,5	**1,0**	1,5
524 TD/525 TDS TOURING (E34)	2443-2503	1990-95	0,7	**1,5**	2,2
525I (E34)	2494	1988-94	0,8	**1,5**	2,2
525I TOURING (E34)	2494	1990-94	0,7	**1,5**	2,2
525I 24V/525IX 24V (E34)	2494	1990-95	0,8	**1,5**	2,2
525I 24V/525IX 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	1,0	**2,0**	3,0
530I (E34)	2986	1988-94	1,0	**2,0**	3,0
530I V8/TOURING (E34)	2997	1992-95	1,5	**3,0**	4,5
535I (E34)	3430	1988-94	1,3	**2,5**	3,5
540I V8/TOURING (E34)	3982	1992-95	1,8	**3,5**	5,0
M5 (E34)	3535	1988-92	3,0	**6,5**	10,0
M5/TOURING (E34)	3795	1992-95	5,0	**10,0**	15,0
520I/523I/525I/528I 24V (E39)	2171-2793	1995-02	1,5	**3,0**	4,5
535I 32V (E39)	3498	1995-02	1,8	**3,5**	5,0
540I 32V (E39)	4398	1995-02	2,0	**4,0**	6,0
523I/528I/530I 24V TOURING (E39)	2494-2979	1997-02	2,0	**4,0**	6,0
535I 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	2,3	**4,5**	6,5
540I 32V TOURING (E39)	4398	1997-02	2,5	**5,0**	7,5
628CSI/630 CSI/633 CSI (E24)	2788-3210	1976-82	2,5	**5,0**	7,5
635 CSI (E24)	3453	1978-82	3,2	**6,5**	9,5
635 CSI (E24)	3453	1982-89	3,7	**7,5**	11,5
628 CSI/633CSI (E24)	2788-3210	1982-88	2,5	**5,0**	7,5
M 635 CSI (E24)	3453	1984-89	11,0	**22,0**	33,0
728/728I/730/732I/733I (E23)	2788-3210	1977-82	1,0	**2,0**	3,0
728I/732I (E23)	2788-3210	1982-86	1,0	**2,0**	3,0
735I (E23)	3430	1979-82	1,3	**2,5**	3,7
735I (E23)	3430	1982-86	1,3	**2,5**	3,7
745I (E23)	3210-3430	1979-82	1,5	**3,0**	4,5
745I (E23)	3430-3453	1982-86	1,5	**3,0**	4,5
730I/735I (E32)	2986-3430	1986-92	1,5	**3,0**	4,5
735IL (E32)	3430	1988-92	1,8	**3,5**	5,2
730I/730I V8/740I V8 (E32)	2986-3982	1992-94	1,8	**3,5**	5,0
750I/ILHL (E32)	4988	1986-94	2,5	**5,0**	7,5
730I V8/740I V8 (E38)	2997-3982	1994-95	1,5	**3,0**	4,5
728I (E38)	2793	1996-01	1,3	**2,5**	3,5
730I/735I/740I V8 32V (E38)	3498-4398	1996-01	1,8	**3,5**	5,0
750I/IL (E38)	5379	1994-01	2,0	**4,0**	6,0
M5 (E39)	4941	1998-02	2,5	**5,0**	7,5
M1	3430	1979-81	140,0	**280,0**	420,0
Z1	2494	1988-92	15,0	**30,0**	45,0
840 CI/V8 32V (E 31)	3982-4398	1993-00	4,5	**9,0**	13,5
850I/850 CI V12 (E 31)	4988-5379	1989-00	5,5	**11,0**	16,5
850 CSI V12 (E 31)	5576	1992-96	8,0	**16,0**	24,0
Z3 1.8/1.9/2.0/2.2	1796-2171	1995-02	4,0	**8,0**	12,0
Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	4,5	**9,0**	13,5
Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	9,0	**18,0**	27,0
Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2795-2979	1998-02	4,5	**9,0**	13,5
Z3 M COUPÉ	3201	1998-02	15,0	**30,0**	45,0
Z4 2.0/2.2	1995-2171	2003-05	4,5	**9,0**	13,5
Z4 2.5	2494	2003-05	5,0	**10,0**	15,0
Z4 3.0	2979	2003-05	5,5	**11,0**	16,5
Z4 3.0 COUPÉ	2996	2005	5,0	**10,0**	15,0
X5 3.0	2979	1999-05	1,7	**3,5**	5,2
X5 4.4	4398	1999-05	2,0	**4,0**	6,0
X5 4.8	4799	2004-05	2,5	**5,0**	7,5
X5 3.0 D	2993	1999-05	1,7	**3,5**	5,2
323I/325I/328I/330I 24V (E46)	2494-2979	1998-04	1,5	**3,0**	4,5
325I/325I/328I/330I 24V TOURING (E46)	2494-2979	1999-05	1,8	**3,5**	5,0
316I/318I COUPÉ (E46)	1895-1995	1999-05	1,8	**3,5**	5,0
320I 24V COUPÉ (E46)	1991-2171	1999-05	2,0	**4,0**	6,0
323I/325I/328I/330I 24V C.PÉ (E46)	2494-2979	1999-05	2,5	**5,0**	7,5
318I/320I CABRIOLET (E 46)	1995-2171	2000-05	2,5	**5,0**	7,5
325I/330I CABRIOLET (E 46)	2494-2979	2000-05	3,0	**6,0**	9,0
M3 COUPÉ (E46)	3246	2001-05	5,5	**11,0**	16,5
M3 CABRIOLET (E 46)	3246	2001-05	6,5	**13,0**	19,5
Z8 ROADSTER	4941	2000-03	50,0	**100,0**	150,0
730I/735I (E 65)	2979-3600	2001-05	1,8	**3,5**	5,0
740I/745I (E 65)	4000-4398	2001-05	2,3	**4,5**	6,5
750I (E 65)	4799	2005	2,5	**5,0**	7,5
760I/IL (E 65)	5972	2002-05	2,8	**5,5**	8,0
730 D/740 D/745 D (E65)	2993-4423	2001-05	2,0	**4,0**	6,0
530 I (E 60)	2979	2003-05	2,5	**5,0**	7,5
545I (E60)	4398	2004-05	3,0	**6,0**	9,0
530 I TOURING (E 60)	2979	2004-05	3,0	**6,0**	9,0
545I TOURING (E60)	4398	2004-05	3,5	**7,0**	10,0
M5 V10 (E60)	4999	2004-05	5,0	**10,0**	15,0
630 CI	2979	2004-05	4,0	**8,0**	12,0
645 CI	4398	2003-05	4,5	**9,0**	13,5
630 CI CABRIOLET	2979	2004-05	5,0	**10,0**	15,0
645 CI CABRIOLET	4398	2004-05	5,5	**11,0**	16,5
X5 2.5/3.0	2494-2979	2003-05	2,5	**5,0**	7,5
130I	2996	2005	2,5	**5,0**	7,5
325I/330I (E90)	2497-2996	2004-05	2,0	**4,0**	6,0
325XI/330XI (E90)	2497-2996	2005	2,2	**4,5**	6,7
325I/330I TOURING (E91)	2497-2996	2005	2,2	**4,5**	6,7
325XI/330XI TOURING (E90)	2497-2996	2005	2,5	**5,0**	7,5
M6 V10	4999	2005	7,0	**14,0**	21,0

BORGWARD GERMANIA

HANSA 1500	1498	1949-52	5,0	**10,0**	15,0
HANSA 1500 CABRIOLET HEBMÜLLER	1498	1950-52	6,0	**12,0**	18,0
HANSA 1500 SPORT-CABRIOLET 2/2	1498	1950-53	7,5	**15,0**	22,5
HANSA 1500 KOMBI	1498	1950-52	5,0	**10,0**	15,0
HANSA 1800	1758	1952-54	4,0	**8,0**	12,0
HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBI	1758	1953-54	3,5	**7,0**	10,0
HANSA 1800 CABRIOLET HEBMÜLLER	1758	1952-54	7,5	**15,0**	22,5
HANSA 1800 KOMBI	1758	1952-54	4,0	**8,0**	12,0
HANSA 1800 SPORT-CABRIOLET 2/2	1758	1953-54	7,0	**14,0**	21,0
HANSA 2400	2337	1952-55	5,0	**10,0**	15,0
HANSA 2400 PULLMAN	2240-2337	1953-58	5,0	**10,0**	15,0
2,3 LITER (P 100)	2240	1960-61	4,0	**8,0**	12,0
ISABELLA	1493	1954-58	7,5	**15,0**	22,5
ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1955-58	8,5	**17,0**	25,5
ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1959-61	8,5	**17,0**	25,5
ISABELLA COUPÉ DE UTSCH	1493	1955-57	12,5	**25,0**	37,5
ISABELLA CABRIOLET/TS CABRIOLET	1493	1955-58	12,5	**25,0**	37,5
ISABELLA COMBI	1493	1955-58	6,0	**12,0**	18,0
ISABELLA COMBI	1493	1959-61	5,0	**10,0**	15,0
ISABELLA	1493	1959-61	7,0	**14,0**	21,0
ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	11,0	**22,0**	33,0
ISABELLA COUPÉ	1493	1957-61	11,0	**22,0**	33,0
ISABELLA COUPÉ HECKFLOSSE	1493	1959-60	11,0	**22,0**	33,0
ISABELLA COUPÉ CABRIOLET	1493	1958-61	14,0	**28,0**	42,0

BRISTOL GRAN BRETAGNA

400	1971	1947-51	12,5	**25,0**	38,0
401	1971	1949-52	12,5	**25,0**	38,0
402 CABRIOLET	1971	1952-53	15,0	**30,0**	45,0
403	1971	1953-57	12,5	**25,0**	38,0
404	1971	1954-57	15,0	**30,0**	45,0
405	1971	1955-60	13,5	**27,0**	40,0
406	2216	1958-61	12,5	**25,0**	38,0
407	5130	1961-63	12,5	**25,0**	38,0
408	5130	1963-65	13,5	**27,0**	40,0
409	5211	1965-67	12,5	**25,0**	38,0
410	5211	1967-69	12,5	**25,0**	38,0
411 (TUTTI I MODELLI)	5211-6556	1968-75	11,5	**23,0**	35,0
412 (TUTTI I MODELLI)	5898-6556	1974-82	12,5	**25,0**	38,0
603 (TUTTI I MODELLI)	5211-5898	1976-82	11,5	**23,0**	35,0
BRITANNIA	5898	1982-94	13,5	**27,0**	40,0
BRIGAND	5898	1982-94	13,5	**27,0**	40,0
BEAUFORT	5898	1984-90	14,0	**28,0**	42,0
BLENHEIM/BLEN. 2/BLEN. 3	5898	1993-05	14,0	**28,0**	42,0
BEAUFIGHTER	5898	1982-94	14,0	**28,0**	42,0

BUGATTI FRANCIA

TYPE 13	1327-1368	1918-20	90,0	**180,0**	270,0
TYPE 22	1453	1919-26	90,0	**180,0**	270,0
TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	100,0	**200,0**	300,0
TYPE 23	1453	1919-26	90,0	**180,0**	270,0
TYPE 23 BRESCIA	1496	1921-26	100,0	**200,0**	300,0
TYPE 30	1991	1922-26	75,0	**150,0**	225,0
TYPE 35	1991	1924-31	300,0	**600,0**	900,0
TYPE 35A	1991	1924-31	300,0	**600,0**	900,0
TYPE 35T	2261	1926-30	400,0	**800,0**	1.200,0
TYPE 35T C/B	2261	1927-31	400,0	**800,0**	1.200,0
TYPE 35C	1991	1928-31	500,0	**1.000,0**	1.500,0
TYPE 37	1496	1925-30	200,0	**400,0**	600,0
TYPE 38	1991	1926-27	100,0	**200,0**	300,0
TYPE 38A	1991	1927	125,0	**250,0**	375,0
TYPE 40	1496	1926-30	100,0	**200,0**	300,0
TYPE 40A	1628	1930	125,0	**250,0**	375,0
TYPE 41 «ROYALE»	12765	1926-33	4.000,0	**8.000,0**	12.000,0
TYPE 43/43A GRAND SPORT	2261	1927-31	150,0	**300,0**	450,0
TYPE 44	2992	1927-30	125,0	**250,0**	375,0
TYPE 46/46S	5360	1929-36	225,0	**450,0**	650,0
TYPE 47 GRAND SPORT	2986	1929-30	150,0	**300,0**	450,0
TYPE 49	3257	1930-34	125,0	**250,0**	375,0
TYPE 50	4972	1930-34	300,0	**600,0**	900,0
TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	750,0	**1.500,0**	2.250,0
TYPE 57 GALIBIER	3257	1933-39	175,0	**350,0**	500,0
TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	225,0	**450,0**	650,0
TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	275,0	**550,0**	800,0
TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	500,0	**1.000,0**	1.500,0
TYPE 57C	3257	1937-39	250,0	**500,0**	750,0
TYPE 57S	3257	1936-38	275,0	**550,0**	800,0
TYPE 57SC	3257	1937-39	300,0	**600,0**	900,0
TYPE 64	4432	1940	500,0	**1.000,0**	1.500,0
TYPE 68	369	1942	50,0	**100,0**	150,0
TYPE 73A	1488	1947	75,0	**150,0**	225,0
TYPE 101/101C	3257	1951-52	125,0	**250,0**	375,0
EB 110/110S	3500	1992-96	125,0	**250,0**	375,0
VEYRON	7993	2005	600,0	**1.200,0**	1.800,0

CADILLAC STATI UNITI

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

CATERHAM GRAN BRETAGNA

21 1.6/1.8/2.0 16V	1588-1998	1995-01	10,0	**20,0**	30,0
SUPER SEVEN	1396-1998	1986-05	12,0	**24,0**	36,0
SEVEN CSR 200/260	2261	2004-05	13,0	**26,0**	39,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		

CEIRANO ITALIA

150N TORPEDO	1458	1924-28	25,0	50,0	75,0
150S TORPEDO	1458	1924-31	37,5	75,0	112,5

CHEVROLET STATI UNITI

BLAZER/GMC JIMMY	4093-5733	1969-73	2,5	5,0	7,5
BLAZER/GMC JIMMY (II S.)	4093-5733	1974-86	2,0	4,0	6,0
BLAZER/GMC JIMMY (DIESEL II S.)	6217	1982-86	1,5	3,0	4,5
BLAZER V/GMC JIMMY V	5012-5733	1987-91	2,0	4,0	6,0
BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	1,5	3,0	4,5
BLAZER K/GMC YUKON	5733	1992-94	2,5	5,0	7,5
BLAZER K/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1994	2,0	4,0	6,0
BLAZER S-10/GMC JIMMY	2471-4300	1982-93	2,0	4,0	6,0
BLAZER (S-10)/GMC JIMMY (II SERIE)	2198-4300	1994-05	2,5	5,0	7,5
TAHOE/GMC YUKON	5733	1995-99	3,0	6,0	9,0
TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1995-99	2,5	5,0	7,5
TAHOE/GMC YUKON (II S.)	4806-5967	1999-05	3,5	7,0	10,0
TRAILBLAZER	4157-5327	2000-05	2,0	4,0	6,0
CORVETTE COUPÉ (C5)	5666	1997-03	10,0	20,0	30,0
CORVETTE CONVERTIBLE (C5)	5666	1998-03	10,0	20,0	30,0
CORVETTE COUPÉ (C6)	5967	2004-05	11,5	23,0	34,5
CORVETTE CONVERTIBLE (C6)	5967	2004-05	12,5	25,0	37,5
CORVETTE Z06 (C6)	7011	2005	15,0	30,0	45,0

CHRYSLER STATI UNITI

VOYAGER 3.0/3.3 LE/3.8 V6 (I S.)	2972-3778	1988-95	1,0	2,0	3,0
VOYAGER 2.5 TD SE/LE (I S.)	2500	1992-94	0,5	1,0	1,5
GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I S.)	3778	1988-95	0,8	1,5	2,3
GRAND VOYAGER 2.5 TD SE/LE (I S.)	2500	1993	0,5	1,0	1,5
VOYAGER 3.0/3.3/3.8 V6 (II S.)	2972-3778	1995-01	1,5	3,0	4,5
GRAND VOYAGER 3.8 V6 (II S.)	3778	1995-01	1,3	2,5	3,5
VISION	3301-3526	1992-96	0,5	1,0	1,5
STRATUS	1996-2497	1995-96	1,0	2,0	3,0
STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497	1996-00	1,8	3,5	5,0
SEBRING CONVERTIBLE	1996-2736	2001-05	2,0	4,0	6,0
300 M 3.5 V6	3518	1998-00	1,0	2,0	3,0
PT CRUISER	1598-2429	1999-05	1,0	2,0	3,0
PT CRUISER CABRIOLET	1598-2429	2004-05	1,8	3,5	5,0
VOYAGER 3.3/3.8 (III SERIE)	3301-3778	2001-05	1,8	3,5	5,0
GRAND VOYAGER 3.3/3.8 (III SERIE)	3301-3778	2001-05	1,5	3,0	4,5
CROSSFIRE	3199	2002-05	3,0	6,0	9,0
CROSSFIRE ROADSTER	3199	2004-05	4,0	8,0	12,0
300 5.7 V8	5657	2003-05	1,5	3,0	4,5
300 5.7 V8 SW	5657	2003-05	1,8	3,5	5,0
NEON 2.0 16V	1996	1994-96	0,5	1,0	1,5

CISITALIA ITALIA

202 BERLINETTA	1089	1947-52	250,0	500,0	750,0
202 CABRIOLET	1089	1947-52	200,0	400,0	600,0
202 SM M SPYDER N UVOLARI	1089	1947-48	400,0	800,0	1.200,0
303 DF	1089	1951-53	30,0	60,0	90,0
750 GT/850 GT	735-847	1961-63	5,0	10,0	15,0

CITROËN FRANCIA

C/C2/C3 5 HP TORPEDO 2/3 POSTI	856	1922-26	6,0	12,0	18,0
B14 TORPEDO	1539	1926-28	7,0	14,0	21,0
B14 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	6,5	13,0	20,0
C4 TORPEDO	1628	1928-32	6,5	13,0	20,0
C6 BERLINA	2442-2650	1928-32	8,0	16,0	24,0
8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	7,0	14,0	21,0
7A TRACTION AVANT	1303	1934	7,5	15,0	22,0
7B TRACTION AVANT	1529	1934	7,5	15,0	22,0
7S TRACTION AVANT	1911	1934	7,5	15,0	22,0
7C TRACTION AVANT	1628	1934-39	7,0	14,0	21,0
7CE TRACTION AVANT	1628	1939-40	7,0	14,0	21,0
11 A TRACTION AVANT	1911	1934-37	7,0	14,0	21,0
11 AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	7,5	15,0	22,0
11 B TRACTION AVANT	1911	1937-39	7,0	14,0	21,0
11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	7,0	14,0	21,0
11 L TRACTION AVANT	1911	1934-37	7,0	14,0	21,0
11 BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	7,5	15,0	22,0
11 CABRIOLET (TUTTI I MODELLI)	1911	1934-39	27,5	55,0	80,0
15 SIX	2867	1938-45	10,0	20,0	30,0
15 SIX	2867	1946-56	9,0	18,0	27,0
11 B NORMALE	1911	1946-57	5,0	10,0	15,0
11 BL 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	12,5	25,0	37,5
2CV	425-602	1961-70	3,0	6,0	9,0
AMI 6	602	1961-69	2,0	4,0	6,0
AMI 6 BREAK	602	1964-69	1,8	3,5	5,0
AMI 8	602	1969-78	1,5	3,0	4,5
AMI 8 BREAK	602	1969-79	1,5	3,0	4,5
MEHARI	602	1968-87	3,5	7,0	10,0
MEHARI 4X4	602	1979-86	6,0	12,0	18,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
DS 19	1911	1955-62	10,0	20,0	30,0
DS 19	1911	1963-67	9,0	18,0	27,0
DS 19	1985	1967-68	7,5	15,0	22,0
DS 20	1911-1985	1968-74	6,0	12,0	18,0
DS 20 PALLAS	1985	1970-74	7,0	14,0	21,0
DS 21	2175	1965-72	6,5	13,0	20,0
DS 21 PALLAS	2175	1965-72	7,5	15,0	22,0
DS 21 I.E.	2175	1969-72	7,5	15,0	22,0
DS 21 I.E. PALLAS	2175	1969-72	8,5	17,0	25,0
D SUPER 5	2175	1972-75	6,0	12,0	18,0
DS 23	2341	1972-75	8,0	16,0	24,0
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	9,0	18,0	27,0
DS 23 I.E.	2341	1972-75	9,0	18,0	27,0
DS 23 I.E. PALLAS	2341	1972-75	10,0	20,0	30,0
DS 23 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	8,5	17,0	25,0
ID 19	1911-1985	1957-67	6,0	12,0	18,0
ID 19 CONFORT	1911	1967-69	5,0	10,0	15,0
ID 20	1985	1968-69	5,0	10,0	15,0
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911	1958-67	8,0	16,0	24,0
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	8,5	17,0	25,0
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	7,5	15,0	22,0
DS 20 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1968-74	7,5	15,0	22,0
D SPECIAL/D SUPER	1911-1985	1969-74	5,0	10,0	15,0
ID CABRIOLET	1911-1985	1960-65	30,0	60,0	90,0
DS CABRIOLET	1911-2175	1960-71	40,0	80,0	120,0
SM CARBURATORI/INIEZIONE	2670	1970-75	9,0	18,0	27,0
2CV4	435	1970-78	2,3	4,5	6,5
2CV6/CLUB	602	1970-90	2,5	5,0	7,5
2CV6 SPÉCIAL	602	1976-90	2,5	5,0	7,5
2CV SPOT	435	1976	3,0	6,0	9,0
2CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	2,8	5,5	8,0
DYANE	425	1967-68	2,0	4,0	6,0
DYANE 4/6	435-602	1968-84	1,8	3,5	5,0
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	1,3	2,5	3,5
GS BREAK	1015-1222	1971-79	1,0	2,0	3,0
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	1,0	2,0	3,0
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	0,8	1,5	2,3
LN/LNA	652-1124	1976-86	0,5	1,0	1,5
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	0,5	1,0	1,5
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	1,0	2,0	3,0
VISA SUPER X/14/GT/GTI	1219-1580	1979-89	0,5	1,0	1,5
VISA 17 D/RD	1769	1984-89	0,5	1,0	1,5
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2,0	4,0	6,0
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	4,0	8,0	12,0
AXEL/OLTCIT	652-1299	1981-90	0,4	0,8	1,2
AX (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1986-96	0,5	1,0	1,5
AX SPORT	1294	1987-93	1,0	2,0	3,0
AX GT/GTI	1360	1987-95	0,8	1,5	2,3
AX 1.4 4X4	1360	1991-96	0,5	1,0	1,5
AX 14 D (TUTTI I MOD.)	1361-1527	1988-96	0,5	1,0	1,5
BX (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	0,5	1,0	1,5
BX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	0,5	1,0	1,5
BX TRD/TGD/TZD TURBO	1768	1988-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	0,5	1,0	1,5
BX TRD/TGD/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	0,5	1,0	1,5
BX GT/GTI	1905	1983-92	0,8	1,5	2,3
BX 19 GTI 16V	1905	1987-92	0,8	1,5	2,3
BX 4 TC	2141	1985-86	16,0	32,0	48,0
BX 19 4X4	1905	1988-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	0,5	1,0	1,5
CX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	2,0	4,0	6,0
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	2,0	4,0	6,0
CX 2400 GTI	2347	1977-82	3,5	7,0	10,5
CX 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	2,0	4,0	6,0
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	4,2	8,5	12,7
CX 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1,0	2,0	3,0
CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1,0	2,0	3,0
CX D LIMOUSINE	2500	1979-83	1,5	3,0	4,5
CX 25 GTI	2500	1983-85	4,0	8,0	12,0
CX 20/22	1995-2165	1986-89	1,8	3,5	5,0
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1995-2500	1986-90	2,5	5,0	7,5
CX 25 RI/GTI	2500	1986-89	3,5	7,0	10,0
CX 25 GTI TURBO	2500	1985-89	4,5	9,0	13,5
CX 25 GTI TURBO 2/PRESTIGE	2500	1986-89	5,5	11,0	16,5
CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5,5	11,0	16,0
CX 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1,0	2,0	3,0
CX 25 BREAK RD/TRD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1,0	2,0	3,0
CX LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2,0	4,0	6,0
XM 3.0 I V6/V6 24V	2946-2975	1989-00	0,5	1,0	1,5
XM 3.0 I V6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	0,8	1,5	2,3
XM 2.0/2.0 INJECTION/2.0 TURBO CT	1998	1989-96	0,5	1,0	1,5

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
XM D12/TURBO D12/2.5 TD	2088-2446	1989-96	0,5	1,0	1,5
XM 2.0I/2.0 TURBO CT BREAK	1998	1991-96	0,5	1,0	1,5
XM D12/TURBO D12/2.5 TD BREAK	2088-2446	1991-96	0,5	1,0	1,5
SAXO (TUTTI I MODELLI)	954-1587	1996	0,5	1,0	1,5
SAXO 1.6 VTS/II SERIE	1587	1996-02	0,8	1,5	2,3
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 2.0 16V	1998	1992-97	0,5	1,0	1,5
ZX D/TD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1993-96	0,5	1,0	1,5
ZX D/TD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1993-96	0,5	1,0	1,5
XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580-1998	1993-96	0,5	1,0	1,5
XANTIA 1.6/1.8/2.0 BREAK	1580-1998	1995-96	0,7	1,5	2,2
XANTIA 1.9 D/1.9 TD/2.1 TD	1905-2088	1993-96	0,5	1,0	1,5
XANTIA 1.9 D/1.9 TD/2.1 TD BREAK	1905-2088	1995-96	0,7	1,5	2,2
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	0,5	1,0	1,5
XANTIA 3.0 V6 BREAK	2946	1996-00	0,7	1,5	2,2
EVASION 2.0/2.0 TURBO CT	1998	1994-96	0,8	1,5	2,3
EVASION 1.9 TD	1905	1994-96	0,5	1,0	1,5
XSARA COUPÉ 2.0 16V/VTS	1998	1998-02	0,5	1,0	1,5
C3 PLURIEL	1360-1587	2002-05	1,5	3,0	4,5
C5 3.0 V6 24 V	2946	2000-05	0,5	1,0	1,5
C5 3.0 V6 24V BREAK	2946	2001-05	0,8	1,5	2,3
C8 3.0 V6 24V	2946	2002-05	1,3	2,5	3,8
C2 VTS	1587	2004-05	0,8	1,5	2,3
C4 2.0I 16V (177 CV) COUPÉ	1997	2004-05	0,8	1,5	2,3
C6 3.0 V6	2946	2005	1,0	2,0	3,0

CIZETA ITALIA

V16T	5995	1993-94	100,0	200,0	300,0

DAEWOO COREA DEL SUD

ESPERO	1498-1998	1990-96	0,3	0,5	0,8
NEXIA (TUTTI I MOD.)	1498	1995-96	0,2	0,5	0,7

DAF OLANDA

600/750 DAFFODIL	590-746	1958-68	1,8	3,5	5,0
33	746	1968-70	1,3	2,5	3,5
44	844	1966-70	0,8	1,5	2,3
55	1108	1967-70	0,8	1,5	2,3
55 COUPÉ	1108	1968-70	1,0	2,0	3,0

DAIHATSU GIAPPONE

TAFT F10	958	1975-78	2,3	4,5	6,5
TAFT F20	1587	1976-84	1,5	3,0	4,5
ROCKY/D/TD	1998-2765	1984-00	1,0	2,0	3,0
FEROZA	1590	1988-99	1,0	2,0	3,0
CHARADE 1.0 TURBO GTTI	993	1992-93	0,5	1,0	1,5
CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	0,5	1,0	1,5
COPEN	659-1298	2003-05	2,5	5,0	7,5
TERIOS	1298	2000-05	1,2	2,5	3,7

DAIMLER GRAN BRETAGNA

DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	60,0	120,0	180,0
DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	10,0	20,0	30,0
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	25,0	50,0	75,0
DB18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	8,5	17,0	25,0
DB18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	9,0	18,0	27,0
DB18 CABRIOLET	2522	1945-53	12,5	25,0	37,0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	7,5	15,0	22,0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-57	6,5	13,0	20,0
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1953-58	9,0	18,0	27,0
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	7,5	15,0	22,0
DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	5,0	10,0	15,0
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	5,0	10,0	15,0
DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	4,5	9,0	13,5
DF/DK LIMOUSINE	4617	1954-58	7,5	15,0	22,0
DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	5,0	10,0	15,0
DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	4,5	9,0	13,5
DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	3,5	7,0	10,0
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	5,5	11,0	16,5
MAJESTIC	3794	1958-59	10,0	20,0	30,0
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	11,5	23,0	35,0
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	12,5	25,0	37,0
SP 250 DART	2548	1959-64	15,0	30,0	45,0
V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	9,0	18,0	27,0
V8 250	2548	1967-69	8,5	17,0	25,0
SOVEREIGN	4235	1966-69	5,0	10,0	15,0
SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	3,0	6,0	9,0
SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	4,0	8,0	12,0
DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	11,5	23,0	35,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1973-79	3,0	6,0	9,0
SOVEREIGN 4.2 COUPÉ II SERIE	4235	1973-77	6,5	13,0	20,0
DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	4,5	9,0	13,5
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1972-73	5,0	10,0	15,0
DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	3,5	7,0	10,0

QUOTAZIONI

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

DATSUN GIAPPONE

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

DB FRANCIA

750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	7,5	**15,0**	23,0
750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	12,5	**25,0**	37,0
750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	11,0	**22,0**	33,0
850 LE MANS	851	1961-62	7,5	**15,0**	23,0

DE LOREAN STATI UNITI

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

DE TOMASO ITALIA

VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	35,0	**70,0**	105,0
MANGUSTA	4728	1966-70	60,0	**120,0**	180,0
PANTERA/PANTERA L	5763	1970-80	30,0	**60,0**	90,0
PANTERA L	5763	1981-88	25,0	**50,0**	75,0
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	27,5	**55,0**	85,0
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**	100,0
NUOVA PANTERA	4942	1990-95	18,0	**36,0**	54,0
NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	20,0	**40,0**	60,0
DEAUVILLE	5763	1971-80	6,5	**13,0**	20,0
DEAUVILLE	5763	1981-88	7,5	**15,0**	22,0
LONGCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	7,5	**15,0**	22,0
LONGCHAMP SPIDER	5763	1980-89	10,0	**20,0**	30,0
GUARÀ	3982-4601	1996-05	11,5	**23,0**	35,0
BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	10,0	**20,0**	30,0

DELAGE FRANCIA

CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524	1918-24	22,5	**45,0**	70,0
DO	3003	1918-24	17,5	**35,0**	50,0
DE/DI/DIS 11 CV	2116-2120	1922-28	17,5	**35,0**	50,0
GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	27,5	**55,0**	80,0
DM/DMS/DMN 17 CV	3180	1926-30	22,5	**45,0**	70,0
DR	2170	1927-30	17,5	**35,0**	50,0
D6/DS	2517-3045	1931-33	25,0	**50,0**	75,0
D6-11/D6-11S	2000	1932-34	20,0	**40,0**	60,0
D6-65	2678	1934-35	27,5	**55,0**	80,0
D6-60/D6-80	2449-3226	1935-37	30,0	**60,0**	90,0
D6-70	2729	1936-37	32,5	**65,0**	100,0
D6-75	2800-2984	1938-40	37,5	**75,0**	110,0
D8/D8S	4060	1929-33	60,0	**120,0**	180,0
D8-15/D8-15S	2660	1933-39	45,0	**90,0**	135,0
D8-85/D8-105	3570	1934-35	60,0	**120,0**	180,0
D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	125,0	**250,0**	375,0
DI4	1480	1933-34	15,0	**30,0**	45,0
DI-12	2151	1935-38	17,5	**35,0**	50,0
DI-50	2370	1938-39	20,0	**40,0**	60,0
3 L	2984	1946-54	25,0	**50,0**	75,0
SPORT OLYMPIC	2984	1946-54	30,0	**60,0**	90,0

DELAHAYE FRANCIA

TYPE 82	4410	1919-24	25,0	**50,0**	75,0
TYPE 84/84 N	2940	1919-24	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 87	1843	1921-26	15,0	**30,0**	45,0
TYPE 92	2513	1924-28	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 94	2940	1923-26	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 97	1847	1923-26	15,0	**30,0**	45,0
TYPE 102 M SPORT	2750	1928-31	20,0	**40,0**	60,0
TYPE 107/107 M	1785	1926-29	15,0	**30,0**	45,0
TYPE 108/108 N	2460	1928-33	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 109	1496	1929-31	7,5	**15,0**	22,0
TYPE 110	2178	1930-31	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 112	2872	1927-29	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 122/123	1800	1932-33	10,0	**20,0**	30,0
TYPE 124	2102	1931-34	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 126	2860	1931-34	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	10,0	**20,0**	30,0
TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 134 G	2371	1938-46	12,5	**25,0**	37,0

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

DELTA FILIPPINE

MINI CRUISER	1587-1951	1974-85	0,8	**1,5**	2,5

DIATTO ITALIA

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

DINO ITALIA

206 GT	1986	1967-69	100,0	**200,0**	300,0
246 GT	2418	1969-73	110,0	**220,0**	330,0
246 GTS	2418	1972-74	125,0	**250,0**	380,0
208 GT4	1991	1975-80	9,0	**18,0**	27,0
308 GT4	2926	1973-77	12,5	**25,0**	38,0

DKW GERMANIA

MEISTERKLASSE F 89 P (2 CIL)	684	1950-54	2,0	**4,0**	6,0
MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	2,8	**5,5**	8,0
MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	3,0	**6,0**	9,0
MEISTERKLASSE COUPÉ 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	2,5	**5,0**	7,5
MEISTERKLASSE UNIVERSAL	684	1951-54	2,3	**4,5**	7,0
SONDERKLASSE F 91 (3 CIL)	896	1953-55	2,0	**4,0**	6,0
SONDERKLASSE LUXUS-COUPÉ 4P	896	1953-55	2,3	**4,5**	7,0
SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	2,5	**5,0**	7,5
SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	2,8	**5,5**	8,0
SONDERKLASSE COUPÉ 2P KARMANN	896	1953-55	2,3	**4,5**	7,0
SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	2,3	**4,5**	7,0
3-6 (F 93/F 94)	996	1955-59	2,3	**4,5**	7,0
3-6 LUXUS-COUPÉ 4P	996	1955-59	2,8	**5,5**	8,0
3-6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	3,3	**6,5**	10,0
3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	3,5	**7,0**	10,0
3-6 UNIVERSAL	996	1957-59	2,5	**5,0**	7,5
3-6 MONZA	980-996	1956-58	7,5	**15,0**	22,5
JUNIOR	741	1959-62	1,5	**3,0**	4,5
JUNIOR DE LUXE	796	1961-63	1,8	**3,5**	5,0
F 11/F 12	796-889	1963-65	1,8	**3,5**	5,0
F 12 ROADSTER	889	1964	2,5	**5,0**	7,5
F 102	1175	1964-66	1,5	**3,0**	4,5

DODGE STATI UNITI

RAMCHARGER	3680-7210	1974-80	3,0	**6,0**	9,0
RAMCHARGER (II SERIE)	5210-5898	1981-93	2,5	**5,0**	7,5
VIPER	7990	1992-96	17,5	**35,0**	50,0
VIPER (II SERIE) / RT/10	7990	1996-04	20,0	**40,0**	60,0
VIPER GTS	7990	1996-02	25,0	**50,0**	75,0
VIPER SRT-10	8277	2005	25,0	**50,0**	75,0
VIPER COUPÉ	8277	2005	27,5	**55,0**	82,5

FACEL VEGA FRANCIA

FVS COUPÉ	4520-5407	1955-58	90,0	**180,0**	270,0
FVS CABRIOLET	4520-5407	1955-58	100,0	**200,0**	300,0
HK 500	5907-6276	1959-61	75,0	**150,0**	225,0
EXCELLENCE	6276	1959-61	75,0	**150,0**	225,0
FACELLIA/FACELLIA 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	325,0	**650,0**	975,0
340/342/375 AMERICA	4101-4523	1952-55	1.250,0	**2.500,0**	3.750,0
400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	1.750,0	**3.500,0**	5.250,0
500 SUPERFAST	4961	1964-67	1.500,0	**3.000,0**	4.500,0
250 GT PF./BOANO/ELLENA	2953	1956-58	300,0	**600,0**	900,0
250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	200,0	**400,0**	600,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	300,0	**600,0**	900,0
250 GT 2+2/330 GT 2+2	2953-3967	1960-64	125,0	**250,0**	380,0
250 GTL	2953	1963-64	300,0	**600,0**	900,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	4.500,0	**9.000,0**	13.000,0
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	3.000,0	**6.000,0**	9.000,0
250 GT SWB	2953	1960-62	3.500,0	**7.000,0**	9.000,0
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	4.000,0	**8.000,0**	10.000,0
250 GTO/GTO 64	2953	1961-64	10.000,0	**20.000,0**	30.000,0
250 LE MANS	2953-3285	1964-66	5.000,0	**10.000,0**	15.000,0
275 GTB	3285	1964-66	750,0	**1.500,0**	2.300,0
275 GTB/4	3285	1966-68	900,0	**1.800,0**	2.700,0
275 GTS	3285	1964-66	450,0	**900,0**	1.400,0
330 GT 2+2 (I/II SERIE)	3967	1964-67	125,0	**250,0**	370,0
330 GTC	3967	1966-68	250,0	**500,0**	750,0
330 GTS	3967	1966-68	450,0	**900,0**	1.400,0
365 GT 2+2	4390	1967-72	75,0	**150,0**	220,0
365 GTC	4390	1969-71	275,0	**550,0**	825,0
365 GTS	4390	1969-70	475,0	**950,0**	1.400,0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390	1966-68	1.250,0	**2.500,0**	3.700,0
365 GTB/4 DAYTONA	4390	1968-73	250,0	**500,0**	750,0
365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-73	750,0	**1.500,0**	2.200,0
208 GTB	1991	1980-82	14,0	**28,0**	42,0
208 GTS	1991	1980-82	16,0	**32,0**	48,0
208 GTB TURBO	1991	1982-85	16,0	**32,0**	48,0
208 GTS TURBO	1991	1982-85	17,0	**34,0**	50,0
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	17,0	**34,0**	50,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	18,0	**36,0**	54,0
308 GT4	2926	1977-80	12,5	**25,0**	37,0
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	50,0	**100,0**	150,0
308 GTB	2926	1978-81	17,5	**35,0**	50,0
308 GTS	2926	1977-81	20,0	**40,0**	60,0
308 GTBI	2926	1981-82	17,5	**35,0**	50,0
308 GTSI	2926	1981-82	20,0	**40,0**	60,0
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	20,0	**40,0**	60,0
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	22,5	**45,0**	65,0
328 GTB	3185	1985-89	25,0	**50,0**	75,0
328 GTS	3185	1985-89	22,5	**45,0**	65,0
348 TB	3405	1989-94	15,0	**30,0**	45,0
348 TS	3405	1989-94	16,0	**32,0**	48,0
348 SPIDER	3405	1993-95	20,0	**40,0**	60,0
288 GTO	2855	1984-85	750,0	**1.500,0**	2.200,0
MONDIAL 8	2926	1980-82	7,5	**15,0**	22,0
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	9,0	**18,0**	27,0
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-84	12,5	**25,0**	37,0
MONDIAL 3.2	3185	1985-88	10,0	**20,0**	30,0
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-88	14,0	**28,0**	42,0
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	12,5	**25,0**	37,5
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-93	16,0	**32,0**	48,0
365 GTC/4	4390	1971-72	100,0	**200,0**	300,0
365 GT 4 2+2	4390	1972-76	17,5	**35,0**	52,0
400 GT	4823	1976-79	14,0	**28,0**	42,0
400 I	4823	1979-84	15,0	**30,0**	45,0
412	4942	1985-90	17,5	**35,0**	52,0
365 GT 4 BB	4390	1973-76	125,0	**250,0**	370,0
512 BB	4942	1976-81	100,0	**200,0**	300,0
512 BBI	4942	1981-84	110,0	**220,0**	330,0
TESTAROSSA	4942	1984-85	50,0	**100,0**	150,0
TESTAROSSA	4942	1986-91	45,0	**90,0**	135,0
512 TR	4942	1992-94	60,0	**120,0**	180,0
F 512 M	4942	1994-96	65,0	**130,0**	190,0
F.40	2936	1987-92	375,0	**750,0**	1.100,0
456 GT/GTA	5474	1993-99	22,0	**45,0**	65,0
F 355 BERLINETTA	3496	1994-98	25,0	**50,0**	75,0
F 355 GTS	3496	1994-98	27,5	**55,0**	80,0
F 355 SPIDER	3496	1995-99	32,5	**65,0**	95,0
F 50	4698	1995-97	250,0	**500,0**	750,0
550 MARANELLO	5474	1996-01	27,5	**55,0**	80,0
575 M MARANELLO	5748	2002-05	30,0	**60,0**	90,0
550 BARCHETTA	5474	2000-02	90,0	**180,0**	270,0
MARANELLO SUPERAMERICA	5748	2005	115,0	**230,0**	350,0
360 MODENA	3586	1999-04	25,0	**50,0**	75,0
360 SPIDER	3586	2000-04	37,5	**75,0**	110,0
360 CHALLENGE STRADALE	3586	2003-04	37,5	**75,0**	110,0
612 SCAGLIETTI	5748	2003-05	20,0	**40,0**	60,0
F 430	4308	2004-05	32,5	**65,0**	100,0
F 430 SPIDER	4308	2005	40,0	**80,0**	120,0
F 430 CHALLENGE	4308	2005	50,0	**100,0**	150,0
ENZO	5998	2002-04	500,0	**1.000,0**	1.500,0

FERVES ITALIA

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

FIAT ITALIA

501/502/503 TORPEDO	1460	1919-27	12,5	**25,0**	37,0
501 S	1460	1921-26	15,0	**30,0**	45,0
505/507 TORPEDO	2296	1919-27	12,5	**25,0**	37,0
510/512 TORPEDO	3446	1919-28	15,0	**30,0**	45,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
510 S	3446	1920-25	17,5	**35,0**	50,0
519/519 A/519 B TORPEDO	4766	1922-27	75,0	**150,0**	225,0
509/509 A	990	1925-29	10,0	**20,0**	30,0
509 S	990	1925-29	12,5	**25,0**	37,0
520 TORPEDO	2244	1927-29	17,5	**35,0**	50,0
521/521 C	2516	1928-31	17,5	**35,0**	50,0
525/525 N/525 S	3739	1928-31	20,0	**40,0**	60,0
525 SS	3739	1929-31	40,0	**80,0**	120,0
514/514 L	1438	1929-32	9,0	**18,0**	27,0
514 S/514 MM	1438	1929-32	12,5	**25,0**	37,0
515	1438	1931-34	9,0	**18,0**	27,0
522 C/522 L	2516	1931-33	16,5	**33,0**	50,0
522 S	2516	1932-33	18,0	**36,0**	54,0
524 C/524 L	2516	1931-34	16,5	**33,0**	50,0
518 C/518 L «ARDITA» 1750	1758	1933-38	11,5	**23,0**	35,0
518 C/518 L «ARDITA» 2000	1944	1933-38	11,5	**23,0**	35,0
527/527 S «ARDITA» 2500	2516	1934-37	14,0	**28,0**	42,0
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	22,5	**45,0**	65,0
508 «BALILLA» (3M) BERLINA	995	1932-34	8,0	**16,0**	24,0
508 «BALILLA» (3M) BERLINA LUSSO	995	1932-34	9,0	**18,0**	27,0
508 «BALILLA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	11,0	**22,0**	33,0
508 «BALILLA» (3M) SPIDER	995	1932-34	12,0	**24,0**	36,0
508 «BALILLA» (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	35,0	**70,0**	100,0
508 M	995	1933-37	8,5	**17,0**	25,0
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	7,5	**15,0**	22,5
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	7,5	**15,0**	22,5
508 «BALILLA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	10,0	**20,0**	30,0
508 «BALILLA» (4M) SPIDER	995	1934-37	11,0	**22,0**	33,0
508 S «BALILLA» (4M) S. S. (C. D'ORO)	995	1934-37	35,0	**70,0**	100,0
508 S «BALILLA» (4M) (BERL. M.M.)	995	1935-37	25,0	**50,0**	75,0
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	7,5	**15,0**	22,5
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)	569	1936-38	7,0	**14,0**	21,0
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)	569	1938-45	7,0	**14,0**	21,0
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	6,5	**13,0**	20,0
500 A (BALESTRA LUNGA)	569	1946-48	6,0	**12,0**	18,0
500 B	569	1948-49	5,5	**11,0**	16,5
500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	9,0	**18,0**	27,0
500 C	569	1949-55	4,3	**8,5**	12,5
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	7,0	**14,0**	21,0
500 C BELVEDERE	569	1952-55	3,5	**7,0**	10,0
508 C (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	5,5	**11,0**	16,5
508 L (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	6,5	**13,0**	20,0
508 C M.M.	1089	1938-39	30,0	**60,0**	90,0
508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	6,0	**12,0**	18,0
1100 (A)/(A)L	1089	1939-48	5,5	**11,0**	16,5
1100 B/BL	1089	1948-49	5,0	**10,0**	15,0
1100 E/EL	1089	1949-53	4,5	**9,0**	13,5
1100 S	1089	1947-50	25,0	**50,0**	75,0
1100 S	1089	1950-51	22,5	**45,0**	70,0
1500 A/B/C	1493	1935-47	10,0	**20,0**	30,0
1500 D	1493	1948-49	8,5	**17,0**	25,0
1500 E	1493	1949-50	8,5	**17,0**	25,0
1400	1395	1950-54	5,0	**10,0**	15,0
1400 CABRIOLET	1395	1950-54	10,0	**20,0**	30,0
1400 A/B DIESEL	1901	1953-58	3,5	**7,0**	10,5
1400 A	1395	1954-56	4,0	**8,0**	12,0
1400 B	1395	1956-58	4,5	**9,0**	13,5
1900	1901	1952-54	5,0	**10,0**	15,0
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	7,0	**14,0**	21,0
1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	10,0	**20,0**	30,0
1900 A	1901	1954-56	4,0	**8,0**	12,0
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	7,0	**14,0**	21,0
1900 B	1901	1956-58	4,5	**9,0**	13,5
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	7,5	**15,0**	22,5
AR 51	1901	1951-55	4,5	**9,0**	13,5
AR 55	1901	1955-59	4,0	**8,0**	12,0
AR 59	1901	1959-73	3,5	**7,0**	10,0
CAMPAGNOLA	1901	1951-55	4,5	**9,0**	13,5
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	4,0	**8,0**	12,0
CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	4,0	**8,0**	12,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	3,5	**7,0**	10,0
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	3,5	**7,0**	10,0
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	3,5	**7,0**	10,0
8V	1996	1952-54	150,0	**300,0**	450,0
8V ZAGATO	1996	1952-54	250,0	**500,0**	650,0
1100/103	1089	1953-56	3,5	**7,0**	10,0
1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	3,8	**7,5**	11,0
1100/103 TV	1089	1953-56	5,0	**10,0**	15,0
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	7,5	**15,0**	22,0
1100/103 E	1089	1956-57	3,3	**6,5**	10,0
1100/103 E FAMILIARE	1089	1956-57	3,5	**7,0**	10,0
1100/103 E TV	1089	1956-57	4,5	**9,0**	13,5
1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	7,5	**15,0**	22,0
1100/103 D	1089	1957-60	2,5	**5,0**	7,5
1100/103 D FAMILIARE	1089	1957-60	2,8	**5,5**	8,0
1100/103 H LUSSO	1089	1959-60	2,8	**5,5**	8,5
1100 EXPORT	1089	1960-62	2,3	**4,5**	6,5

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
1100 SPECIAL	1089	1960-62	2,3	**4,5**	6,5
1100 FAMILIARE	1089	1960-62	2,5	**5,0**	7,5
1100 D	1221	1962-66	1,8	**3,5**	5,0
1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	2,0	**4,0**	6,0
1100 R	1089	1966-69	1,3	**2,5**	3,5
1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	1,5	**3,0**	4,5
1200 GRANLUCE	1221	1957-60	2,5	**5,0**	7,5
1200 TRASFORMABILE	1221	1957-60	6,5	**13,0**	20,0
1200 CABRIOLET	1221	1959-63	5,5	**11,0**	16,5
600 (VETRI SCORREVOLI)	633	1955-57	5,0	**10,0**	15,0
600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)	633	1956-57	5,5	**11,0**	16,5
600	633	1957-60	4,0	**8,0**	12,0
600 TRASFORMABILE	633	1957-60	4,3	**8,5**	12,0
600 D	767	1960-69	2,3	**4,5**	6,5
600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	2,5	**5,0**	7,5
600 MULTIPLA	633	1956-60	7,0	**14,0**	21,0
600 D MULTIPLA	767	1960-67	6,0	**12,0**	18,0
NUOVA 500	479	1957	6,0	**12,0**	18,0
NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	5,0	**10,0**	15,0
NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	5,5	**11,0**	16,5
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	5,0	**10,0**	15,0
NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	7,0	**14,0**	21,0
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	6,5	**13,0**	20,0
500 D	499	1960-65	3,5	**7,0**	10,0
500 F	499	1965-72	2,5	**5,0**	7,5
500 LUSSO	499	1968-72	2,3	**4,5**	6,5
500 GIARDINIERA	499	1960-67	2,8	**5,5**	8,0
500 R	594	1972-75	2,0	**4,0**	6,0
1800/1800 B	1795	1959-68	3,0	**6,0**	9,0
1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	3,5	**7,0**	10,0
2100	2054	1959-61	3,3	**6,5**	10,0
2100 SPECIALE	2054	1959-61	3,8	**7,5**	11,0
2100 FAMILIARE	2054	1959-61	3,8	**7,5**	11,0
2300	2279	1961-63	4,0	**8,0**	12,0
2300 SPECIALE	2279	1961-63	4,5	**9,0**	13,5
2300 LUSSO	2279	1963-68	3,8	**7,5**	11,0
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	4,5	**9,0**	13,5
2300 LUSSO FAMILIARE	2279	1963-68	4,3	**8,5**	12,0
2300 COUPÉ	2279	1961-65	7,5	**15,0**	22,0
2300 COUPÉ S	2279	1961-69	8,5	**17,0**	25,0
1300	1295	1961-66	1,8	**3,5**	5,0
1300 FAMILIARE	1295	1961-66	2,0	**4,0**	6,0
1500/1500 C	1481	1961-67	1,8	**3,5**	5,0
1500 FAMILIARE	1481	1961-67	2,0	**4,0**	6,0
1500 L	1481	1962-68	2,5	**5,0**	7,5
1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	9,0	**18,0**	27,0
1500 COUPÉ	1481	1964-65	5,0	**10,0**	15,0
1500 CABRIOLET	1481	1963-66	6,5	**13,0**	20,0
1600 S CABRIOLET	1568	1962-63	9,0	**18,0**	27,0
1600 S CABRIOLET	1568	1963-66	9,0	**18,0**	27,0
1600 S COUPÉ	1568	1963-66	7,5	**15,0**	22,0
850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	1,3	**2,5**	3,7
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**	3,7
124 (II/III SERIE)	1197	1970-74	1,0	**2,0**	3,0
124 FAMILIARE	1197	1966-74	1,3	**2,5**	3,8
124 SPECIAL	1438	1968-70	1,3	**2,5**	3,7
124 SPECIAL (II/III SERIE)	1438	1970-74	1,0	**2,0**	3,0
124 SPECIAL T/T 1600	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	11,5	**23,0**	35,0
DINO 2400 COUPÉ	2418	1969-72	10,0	**20,0**	30,0
DINO SPIDER	1987	1966-69	27,5	**55,0**	82,0
DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	25,0	**50,0**	75,0
128	1116	1969-72	1,0	**2,0**	3,0
128 FAMILIARE	1116	1969-72	1,0	**2,0**	3,0
128 (II SERIE)/SPECIAL	1116-1290	1972-76	0,8	**1,5**	2,3
128 (III SERIE)	1116-1290	1976-85	0,5	**1,0**	1,5
128 FAMILIARE (II/III SERIE)	1116-1290	1972-80	0,5	**1,0**	1,5

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
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	1,2	**2,5**	3,7
X1/9	1290	1972-78	3,3	**6,5**	10,0
X1/9 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498	1978-83	2,8	**5,5**	8,0
X1/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	3,0	**6,0**	9,0
130 BERLINA 2800	2866	1969-71	3,5	**7,0**	10,0
130 BERLINA 3200	3235	1971-77	4,0	**8,0**	12,0
130 COUPÉ	3235	1971-77	5,0	**10,0**	15,0
126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	0,8	**1,5**	2,2
126/BIS/UP	652-704	1983-96	0,5	**1,0**	1,5
127 (I SERIE)	903	1971-77	1,0	**2,0**	3,0
127 (II SERIE)	903-1049	1977-81	0,5	**1,0**	1,5
127 (III SERIE/UNIFICATA)	903-1049	1981-86	0,5	**1,0**	1,5
127 III SERIE DIESEL	1301	1981-83	0,5	**1,0**	1,5
127 PANORAMA	1049	1980-86	0,5	**1,0**	1,5
127 PANORAMA DIESEL	1301	1981-83	0,4	**0,8**	1,2
127 SPORT	1049	1978-81	1,8	**3,5**	5,0
127 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	1,5	**3,0**	4,5
147 DIESEL	1301	1983-86	0,3	**0,5**	0,8
131 (I/II/III SERIE) BERLINA	1301-1585	1974-83	0,8	**1,5**	2,3
131 (I/II/III SERIE) PANORAMA	1301-1585	1974-84	0,8	**1,5**	2,3
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1995	1978-83	0,5	**1,0**	1,5
131 MIRAFIORI/SUPERM. D	1995-2445	1978-83	0,5	**1,0**	1,5
131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1995	1978-84	0,5	**1,0**	1,5
131 PANORAMA D	1995-2445	1978-84	0,5	**1,0**	1,5
131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	25,0	**50,0**	70,0
131 RACING	1995	1978-81	1,3	**2,5**	3,5
131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	3,0	**6,0**	9,0
131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995	1981-83	2,5	**5,0**	7,5
132 (TUTTI I MODELLI)	1592-1995	1972-81	0,8	**1,5**	2,3
132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1995-2445	1978-81	0,5	**1,0**	1,5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	2,3	**4,5**	6,5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	2,0	**4,0**	6,0
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL CORTA	2445	1978-87	1,8	**3,5**	5,0
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	1,5	**3,0**	4,5
ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	0,5	**1,0**	1,5
ARGENTA DIESEL	2445	1981-85	0,5	**1,0**	1,5
ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	0,8	**1,5**	2,3
ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	0,5	**1,0**	1,5
PANDA 30	652	1980-85	1,0	**2,0**	3,0
PANDA 45/45 S	903	1980-85	1,0	**2,0**	3,0
PANDA 750/1000	770-999	1986-96	0,5	**1,0**	1,5
PANDA 4X4	965	1983-85	1,3	**2,5**	3,8
PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-96	1,3	**2,5**	3,8
PANDA SELECTA	999-1108	1991-96	0,5	**1,0**	1,5
PANDA DIESEL	1302	1986-90	0,5	**1,0**	1,5
UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-89	0,5	**1,0**	1,5
UNO SELECTA	1116	1988-89	0,5	**1,0**	1,5
UNO D/DS	1301	1983-89	0,5	**1,0**	1,5
UNO 60 D/DS	1698	1986-89	0,5	**1,0**	1,5
UNO TURBO D	1367	1986-89	0,5	**1,0**	1,5
UNO TURBO I.E./ANTISKID	1301	1985-89	2,0	**4,0**	6,0
UNO II SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-95	0,5	**1,0**	1,5
UNO SELECTA/SELECTA I.E. I.S.	1116-1499	1989-94	0,5	**1,0**	1,5
UNO 1.3 D/DS II SERIE	1302	1989-93	0,5	**1,0**	1,5
UNO 1.7/1.9 D/DS II SERIE	1698-1929	1989-95	0,5	**1,0**	1,5
UNO TURBO D II SERIE	1367	1989-95	0,5	**1,0**	1,5
UNO TURBO I.E. 1400/RACING	1372	1989-93	1,5	**3,0**	4,5
RITMO/RITMO SUPER (I SERIE)	1116-1498	1978-82	0,5	**1,0**	1,5
RITMO D (I SERIE)	1714	1980-83	0,5	**1,0**	1,5
RITMO 85 S CABR./CABRIO BERTONE	1498	1981-82	1,2	**2,5**	3,5
RITMO 85 S CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	0,8	**1,5**	2,3
RITMO 70 S CABRIOLET (II S.)	1301	1983-88	0,8	**1,5**	2,3
RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	1,2	**2,5**	3,7
RITMO 105 TC (I SERIE)	1585	1981-82	1,5	**3,0**	4,5
RITMO 125 TC	1995	1981-83	3,5	**7,0**	10,0
RITMO (II SERIE)	1116-1498	1982-85	0,5	**1,0**	1,5
RITMO D (II SERIE)	1714	1983-85	0,5	**1,0**	1,5
RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	1,2	**2,5**	3,7
RITMO 130 TC	1995	1983-88	3,0	**6,0**	9,0
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

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
TEMPRA DS/TURBO DS	1929	1990-95	0,5	1,0	1,5
TEMPRA SW (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-95	0,5	1,0	1,5
TEMPRA SW DS/TURBO DS	1929	1990-95	0,5	1,0	1,5
TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	0,5	1,0	1,5
CROMA 1.6/CHT/LE/2.0 16V	1585-1995	1985-96	0,5	1,0	1,5
CROMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1985-96	0,5	1,0	1,5
CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	0,8	1,5	2,3
CROMA D	2499	1986-90	0,5	1,0	1,5
CROMA TURBO D	2499	1986-96	0,5	1,0	1,5
CROMA 1.9 TD-ID	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	1,0	2,0	3,0
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-96	1,2	2,5	3,7
COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	2,0	4,0	6,0
BARCHETTA 16V	1747	1995-02	2,5	5,0	7,5
BARCHETTA 16V (II SERIE)	1747	2002-05	2,8	5,5	8,0
BRAVA (TUTTI I MODELLI)	1369-1747	1995-96	0,5	1,0	1,5
BRAVA 1.9 D	1929	1995-96	0,5	1,0	1,5
BRAVO (TUTTI I MODELLI)	1369-1747	1995-96	0,5	1,0	1,5
BRAVO 1.9 D	1929	1995-96	0,5	1,0	1,5
BRAVO HGT 2.0 20V	1998	1995-01	0,8	1,5	2,2
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 S.ELESPEED	2446	2001-05	1,3	2,5	3,7
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 S. 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

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

FORD GERMANIA

KÖLN	921	1933-36	3,5	7,0	10,0
RHEINLAND	3285	1934-36	10,0	20,0	30,0
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	12,5	25,0	38,0
EIFEL	1172	1935-39	3,0	6,0	9,0
EIFEL CABRIOLET	1172	1936-39	4,0	8,0	12,0
EIFEL ROADSTER	1172	1936-39	4,5	9,0	13,5
V8	2225-3620	1935-41	12,5	25,0	38,0
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	17,5	35,0	50,0
TAUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1939-52	2,5	5,0	7,5
TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	3,3	6,5	10,0
TAUNUS 12M G13 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	2,3	4,5	7,0
TAUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-59	2,8	5,5	8,0
TAUNUS 12M (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	2,8	5,5	8,0
TAUNUS 15M G4B (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 15M G4B CABRIOLET	1498	1955-58	2,3	4,5	7,0
TAUNUS 17M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	2,0	4,0	6,0
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	3,0	6,0	9,0
TAUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.)	1498-1758	1960-64	2,0	4,0	6,0
TAUNUS 17M P3 TURNIER	1498-1758	1960-64	2,0	4,0	6,0
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	2,8	5,5	8,0
TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	2,5	5,0	7,5
TAUNUS 17M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 17M P5 TURNIER	1498-1699	1964-67	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 20M P5 TURNIER	1998	1964-67	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 12M P6 (TUTTI II MOD.)	1183-1305	1966-70	1,3	2,5	4,0
TAUNUS 15M P6 (TUTTI II MOD.)	1498-1699	1966-70	1,3	2,5	4,0
17M P7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	1,5	3,0	4,5
17M P7A TURNIER	1498-1998	1967-68	1,5	3,0	4,5
20M P7A (TUTTI I MOD.)	1998-2293	1967-68	1,5	3,0	4,5
20M P7A TURNIER	1998	1967-68	1,5	3,0	4,5
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	2,3	4,5	6,0
OSI 20M/TS COUPÉ	1998-2293	1967-68	3,5	7,0	11,0
17M P7B (TUTTI I MOD.)	1498-2293	1968-71	1,5	3,0	4,5
17M P7B TURNIER	1498-2293	1968-71	1,5	3,0	4,5
17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	2,3	4,5	7,0
20M P7B (TUTTI I MOD.)	1998-2550	1968-71	1,5	3,0	4,5
20M P7B TURNIER	1998-2550	1968-71	1,5	3,0	4,5
26M P7B (TUTTI I MOD.)	2550	1969-71	1,8	3,5	5,0
TAUNUS BERLINA I/II/III SERIE	1293-1993	1971-82	0,8	1,5	2,3
TAUNUS S.W. I/II/III SERIE	1297-1993	1971-82	0,8	1,5	2,3
ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	0,8	1,5	2,3
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	7,5	15,0	22,0
ESCORT RS 1600	1601	1971-75	9,0	18,0	27,0
ESCORT RS 1800	1835	1975-77	9,0	18,0	27,0
ESCORT RS 2000	1993	1974-77	9,0	18,0	25,0
ESCORT RS 2000	1993	1977-80	6,0	12,0	18,0
ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	0,5	1,0	1,5
ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1117-1597	1980-90	0,5	1,0	1,5
ESCORT III SERIE D	1608-1753	1983-90	0,5	1,0	1,5
ESCORT III SERIE CABRIOLET	1392-1597	1983-90	1,0	2,0	3,0
ESCORT XR3/XR3I	1597	1980-90	1,0	2,0	3,0
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	2,0	4,0	6,0
ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-95	0,5	1,0	1,5
ESCORT IV SERIE D	1753	1990-95	0,5	1,0	1,5
ESCORT IV SERIE XR3I	1796	1990-95	0,8	1,5	2,3
ESCORT IV SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-95	0,5	1,0	1,5
ESCORT IV SERIE SW D	1753	1990-95	0,5	1,0	1,5
ESCORT RS 2000 (IV SERIE)	1998	1991-95	1,2	2,5	3,7
ESCORT RS 2000 4X4 (IV SERIE)	1998	1993-95	1,7	3,5	5,2
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-95	7,5	15,0	22,0
ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392-1796	1990-95	1,0	2,0	3,0
ESCORT V SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1796	1995-96	0,5	1,0	1,5
ESCORT V SERIE D/TD	1753	1995-96	0,5	1,0	1,5
ESCORT RS 2000 (V SERIE)	1998	1995-96	1,2	2,5	3,7
ESCORT RS 2000 4X4 (V SERIE)	1998	1995-96	1,7	3,5	5,2
ESCORT V SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1299-1796	1995-96	0,5	1,0	1,5
ESCORT V SERIE SW D/TD	1753	1995-96	0,5	1,0	1,5
ESCORT V SERIE CABRIOLET	1299-1796	1995-98	1,0	2,0	3,0
ESCORT V SERIE CABRIOLET TD	1753	1995-98	0,7	1,5	2,2
ORION I/II SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	0,5	1,0	1,5
ORION I/II SERIE D	1608-1753	1983-90	0,5	1,0	1,5
ORION III SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	0,5	1,0	1,5
ORION III SERIE D	1753	1990-93	0,5	1,0	1,5
CAPRI I/II SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2293	1969-73	1,8	3,5	5,0
CAPRI III SERIE (TUTTI I MOD.)	1293-2994	1974-78	1,2	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	6,0	12,0	18,0
CONSUL/GRANADA BERL I SERIE	1699-2994	1972-77	0,8	1,5	2,3
CONSUL/GRANADA S.W. I SERIE	1699-2994	1972-77	0,8	1,5	2,3
GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	0,5	1,0	1,5
GRANADA D II SERIE	1948-2499	1977-85	0,5	1,0	1,5
GRANADA S.W. II SERIE	1699-2792	1977-85	0,5	1,0	1,5
GRANADA D S.W. II SERIE	1948-2499	1978-85	0,5	1,0	1,5
FIESTA I/II SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1976-88	0,5	1,0	1,5
FIESTA II SERIE D	1608	1983-88	0,5	1,0	1,5
FIESTA XR2	1598	1981-88	0,8	1,5	2,3
FIESTA XR2I	1598-1796	1989-95	0,5	1,0	1,5
FIESTA TURBO	1597	1990-93	1,0	2,0	3,0
FIESTA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1796	1989-95	0,5	1,0	1,5
FIESTA III SERIE D	1753	1989-95	0,5	1,0	1,5
FIESTA IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1242-1388	1995-96	0,5	1,0	1,5
FIESTA IV SERIE D	1753	1995-96	0,5	1,0	1,5
SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	0,5	1,0	1,5
SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1595-2294	1982-92	0,5	1,0	1,5
SIERRA DIESEL/TD (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	0,5	1,0	1,5
SIERRA D/TD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	0,5	1,0	1,5
SIERRA XR4I	2792	1982-85	0,8	1,5	2,3
SIERRA XR4I 4X4/2.8I 4X4	2792-2935	1985-92	0,8	1,5	2,3
SIERRA 2.8I 4X4 SW	2792	1986-89	0,8	1,5	2,3
SIERRA 2.9I 4X4	2933	1988-92	0,8	1,5	2,3
SIERRA 2.9I 4X4 SW	2933	1988-92	0,8	1,5	2,3
SIERRA RS COSWORTH	1993	1986-87	7,5	15,0	22,0
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	10,0	20,0	30,0
SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	5,0	10,0	15,0
RS 200	1803	1985-86	50,0	100,0	150,0
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-94	0,5	1,0	1,5
SCORPIO D/TD (TUTTI II MOD.)	2498	1986-94	0,5	1,0	1,5
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2935	1991-94	0,5	1,0	1,5
SCORPIO TD SW	2498	1991-94	0,5	1,0	1,5
SCORPIO 2.8I/2.9I 4X4	2792-2935	1986-94	0,5	1,0	1,5
SCORPIO 2.9I 24V/4X4	2935	1991-94	0,8	1,5	2,3
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW	2935	1992-94	0,8	1,5	2,3
SCORPIO 2.0/2.0 16V (I S.)	1998	1994-96	0,5	1,0	1,5
SCORPIO 2.0/2.0 16V SW (I S.)	1998	1994-96	0,5	1,0	1,5
SCORPIO TD (II S.)	2500	1994-96	0,5	1,0	1,5
SCORPIO TD SW (II S.)	2500	1994-96	0,5	1,0	1,5
SCORPIO 2.9 V6/V6 24V (II S.)	2935	1994-98	0,8	1,5	2,3
SCORPIO 2.9 V6/V6 24V SW (II S.)	2935	1994-98	0,8	1,5	2,3
MONDEO 4 P./5 P. (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993-96	0,5	1,0	1,5
MONDEO 4 P./5 P. (II SERIE)	1597-1998	1996	0,5	1,0	1,5
MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200 (I-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 (I-II S.)	2544	1994-99	0,8	1,5	2,3
MONDEO TD 4 P./5 P.	1753	1993-96	0,5	1,0	1,5
MONDEO TD 4 P./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 2.0 16V	1998	1995-96	0,7	1,5	2,2
GALAXY TD	1896	1995-96	0,7	1,5	2,2
GALAXY 2.8 VR6/II SERIE	2792	1995-05	1,3	2,5	3,5
PUMA	1388-1679	1997-01	0,8	1,5	2,3
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1999-01	0,8	1,5	2,3
MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-05	0,5	1,0	1,5
MONDEO 2.5 V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-05	0,8	1,5	2,3
MONDEO 3.0 V6 24V (II SERIE)	2967	2002-05	0,7	1,5	2,2
MONDEO 3.0 V6 24V SW (II SERIE)	2967	2002-05	1,0	2,0	3,0
MONDEO 3.0 V6 ST220 (II SERIE)	2967	2002-05	1,3	2,5	3,5
MONDEO 3.0 V6 ST220 SW (II S.)	2967	2002-05	1,5	3,0	4,5
SPORTKA	1597	2003-05	1,0	2,0	3,0
STREETKA	1597	2003-05	1,5	3,0	4,5
FOCUS ST170/ST 170 SW (I S.)	1988	2002-04	1,5	3,0	4,5
FOCUS RS 215 (I S.)	1988	2003-04	2,5	5,0	7,5
FIESTA ST (V SERIE)	1999	2005	1,2	2,5	3,7
FOCUS ST TURBO (II S.)	2522	2005	3,2	6,5	9,7

FORD GRAN BRETAGNA

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

FORD STATI UNITI

GPW	2199	1941-45	12,5	25,0	37,5
MUTT M 151/A1/A2	2319	1959-88	5,0	10,0	15,0
BRONCO	2781-4946	1966-75	3,0	6,0	9,0
BRONCO	4918-5766	1976-96	2,5	5,0	7,5
BRONCO II	2347-2930	1983-86	2,0	4,0	6,0
MAVERICK 2.7 TD	2665	1992-96	1,5	3,0	4,5
EXPLORER	3958	1990-94	2,0	4,0	6,0
EXPLORER	3958-4942	1995-05	2,5	5,0	7,5
THUNDERBIRD	3950	2001-05	7,5	15,0	22,0
GT	5409	2004-05	110,0	220,0	330,0
MUSTANG 4.0 V6	4009	2004-05	6,0	12,0	18,0
MUSTANG 4.0 V6 CONVERTIBLE	4009	2004-05	6,5	13,0	19,5
MUSTANG 4.6 V8	4606	2004-05	7,5	15,0	22,5
MUSTANG 4.6 V8 CONVERTIBLE	4606	2004-05	8,0	16,0	24,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		

GAZ RUSSIA

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

GIANNINI ITALIA

750 TV	797	1962-64	7,5	15,0	22,5
850 GT/900 GT	848-901	1963-64	8,5	17,0	25,5
500 GT	586	1963-65	7,0	14,0	21,0
500 TV/TV S	498	1963-65	8,0	16,0	24,0
500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	7,5	15,0	22,5
500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	7,5	15,0	22,5
590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	10,0	20,0	27,0
590 CORSA REPLICA	652	1993	4,0	8,0	12,0
650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	4,5	9,0	13,5
1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	2,8	5,5	8,0
850/950/1000 (TUTTI I MODELLI)	845-980	1964-71	5,0	10,0	15,0
850/950/1000 COUPÉ	845-980	1965-72	7,0	14,0	21,0
850/950/1000 SPIDER	845-980	1965-72	7,5	15,0	22,5
850/950 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	843-930	1964-68	5,0	10,0	15,0
850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	9,0	18,0	27,0
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	2,0	4,0	6,0
128 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	2,0	4,0	6,0
X 1/9 SPECIAL	1290	1973-78	4,0	8,0	12,0
126 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	1,3	2,5	4,0
127 NP (TUTTI I MODELLI)	903-1049	1971-81	2,0	4,0	6,0
132 2000	1956	1972-78	1,8	3,5	5,0
PANDA (TUTTI I MODELLI)	652-903	1981-85	1,3	2,5	4,0
RITMO (TUTTI I MODELLI)	1116-1301	1979-85	1,8	3,5	5,0
RITMO TURBO DIESEL	1714	1982-85	0,5	1,0	1,5
REGATA TURBO DIESEL	1714	1984-85	0,5	1,0	1,5
UNO TURBO	903	1984-85	1,5	3,0	4,5

GINETTA GRAN BRETAGNA

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

GLAS GERMANIA

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

GREPPI ITALIA

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

HEALEY GRAN BRETAGNA

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

HILLMAN GRAN BRETAGNA

11	1593	1919-26	6,0	12,0	18,0
SPEED MODEL	1122	1920	5,0	10,0	15,0
SPORTING	1496	1921	5,0	10,0	15,0
14	1953	1926-28	6,0	12,0	18,0
14	1944	1937-39	4,5	9,0	13,5
MINX	1185	1931-35	4,0	8,0	12,0
AERO MINX	1185	1932-35	5,0	10,0	15,0
MINX MAGNIFICENT	1185	1935-39	3,5	7,0	10,5
MINX PHASE I/II	1185	1939-48	2,7	5,5	8,2
MINX PHASE III/IV/V	1185-1265	1948-53	2,3	4,5	7,0
MINX MK V/VII/VIII/VIII A	1265-1390	1953-56	2,0	4,0	6,0
MINX SERIES I/II/III A-B-C	1390-1592	1956-63	2,3	4,5	7,0
MINX SERIES V/VI SALOON	1592-1725	1963-67	2,3	4,5	7,0
MINX PHASE II CONVERTIBLE	1185	1945-48	3,3	6,5	10,0
MINX PHASE III/IV/V CONVERTIBLE	1185-1265	1948-53	3,5	7,0	10,0
MINX MK V/VII/VIII/VIII A CONV. - CALIF.	1265-1390	1953-56	3,7	7,5	11,2
MINX SERIES I/II/III A-B-C CONVERT.	1390-1592	1956-62	3,7	7,5	11,2
SUPER MINX SERIES I/II/III/IV	1592-1725	1961-67	2,0	4,0	6,0
SUPER MINX CONVERTIBLE	1592	1962-64	3,5	7,0	10,0
HUSKY	1265	1954-57	1,8	3,5	5,0
HUSKY SERIES I/II/III	1390	1958-65	1,8	3,5	5,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
IMP/SUPER IMP (TUTTI I MOD.)	875	1963-76	1,5	3,0	4,5
HUSKY (IMP ESTATE)	875	1967-70	1,5	3,0	4,5
IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	1,8	3,5	5,0
IMP RALLY	998	1965-68	2,8	5,5	8,0
NEW MINX (TUTTI I MOD.)	1496-1725	1967-70	1,0	2,0	3,0
HUNTER (TUTTI I MOD.)	1725	1966-77	1,0	2,0	3,0
AVENGER (TUTTI I MOD.)	1248-1598	1970-76	0,8	1,5	2,3
VORTIC	2618	1928-32	7,0	14,0	21,0
WIZARD 65/75	2110-2810	1931-33	6,0	12,0	18,0
20/70	2810	1933-35	6,5	13,0	20,0
16 HP	2110-2576	1933-35	5,5	11,0	16,5
16 HP	2110-2576	1935-37	6,0	12,0	18,0
HAWK	3181	1935-37	6,5	13,0	20,0
80	3181	1935-38	6,5	13,0	20,0

HISPANO SUIZA SPAGNA

T3	23 0 HP	4712	1917-24	100,0	200,0	300,0
H6B	32 HP (T41)	6597	1919-29	150,0	300,0	450,0
H6C	46 HP (T56)	7982	1924-34	200,0	400,0	600,0
T48		2498	1926-31	20,0	40,0	60,0
T49		3746	1924-36	27,5	55,0	80,0
T64		4581	1929-33	40,0	80,0	120,0
HS	26 JUNIOR	4560	1930-34	42,5	85,0	130,0
T60/T60 RL/T60 RLA		3016-3404	1932-43	17,5	35,0	50,0
K6 (T70)		5181	1934-37	200,0	400,0	600,0
J12 (T68)		9424-11310	1931-37	250,0	500,0	750,0

HONDA GIAPPONE

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

HOTCHKISS FRANCIA

686	3485	1936-50	6,0	12,0	18,0
864	2312	1938-50	4,0	8,0	12,0
13.50 ANJOU	2312	1950-54	5,0	10,0	15,0
20.50 ANJOU	3485	1950-54	6,0	12,0	18,0

HUMBER GRAN BRETAGNA

SNIPE 80	3498	1932-35	12,5	25,0	37,5
SNIPE	4086	1935-37	13,5	27,0	40,0
SNIPE	3180	1937-39	11,0	22,0	33,0
SNIPE	2731	1945-48	5,5	11,0	16,5
PULLMAN	3498	1932-35	13,0	26,0	40,0
PULLMAN	4086	1935-39	14,0	28,0	42,0
PULLMAN MK I	4086	1945-48	7,0	14,0	21,0
PULLMAN MK I I/III/IV	4086-4139	1948-54	8,0	16,0	24,0
SNIPE IMPERIAL	4086	1937-39	14,0	28,0	42,0
SUPER SNIPE	4086	1938-40	7,0	14,0	21,0
SUPER SNIPE MK I	4086	1945-48	6,5	13,0	20,0
SUPER SNIPE MK II/MK III	4086	1948-52	7,5	15,0	22,5
SUPER SNIPE MK IV/IV A/IV B	4139	1952-57	6,0	12,0	18,0
SUPER SNIPE SER. I/II/III/IV/V	2651-2965	1958-67	3,5	7,0	10,0
IMPERIAL MK II/III/IV	4086-4139	1949-54	8,0	16,0	24,0
HAWK MK I/II	1944	1945-48	5,0	10,0	15,0
HAWK MK III/IV/V/VI/VI A	1944-2267	1948-57	3,5	7,0	10,0
HAWK SERIES I/I A/II/III/IV/IV A	2267	1957-67	2,8	5,5	8,0
NEW IMPERIAL	2965	1964-67	4,0	8,0	12,0
SCEPTRE	1592	1963-65	2,5	5,0	7,5
SCEPTRE MK II	1725	1965-67	2,3	4,5	7,0
SCEPTRE MK III	1725	1967-76	1,5	3,0	4,5
15.96	2815	1919-28	6,5	13,0	20,0
10.5	1593	1919-23	5,0	10,0	15,0
10.8	1743	1921	5,0	10,0	15,0
11.4	1743	1922-25	6,0	12,0	18,0
8/18	985	1922-25	4,5	9,0	13,5
9/20	1056	1925-28	4,5	9,0	13,5
12/25	1795	1925-27	6,0	12,0	18,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
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	2751	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 (I/II SERIE)	1600-1975	1996-01	0,5	1,0	1,5
LANTRA (TUTTI I MOD.)	1468-1836	1990-96	0,3	0,5	0,8
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

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

INNOCENTI ITALIA

A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	1,5	3,0	4,5
A 40 S	1098	1963-67	1,8	3,5	5,0
950 SPIDER	948	1960-63	3,5	7,0	10,0
T 100 SPIDER	1098	1963-68	3,5	7,0	10,0
T 100 C COUPÉ	1098	1967-69	3,0	6,0	9,0
IM3/IM3S	1098	1963-70	2,0	4,0	6,0
J4/J4S/I5	1098	1964-73	1,5	3,0	4,5
MINI MINOR 33.1 CV DIN	848	1965-67	2,7	5,5	8,0
MINI MINOR 37 CV DIN	848	1967-68	2,5	5,0	7,5
MINI MINOR MK2	848	1968-70	2,2	4,5	7,0
MINI MINOR MK3	848	1970-72	2,0	4,0	6,0
MINI COOPER	998	1966-68	6,0	12,0	18,0
MINI COOPER MK2	998	1968-70	5,5	11,0	16,0
MINI COOPER MK3	998	1970-72	5,0	10,0	14,0
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	3,2	6,5	9,5
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	3,0	6,0	9,0
MINI T MK2 METALLICA	848	1968-70	2,2	4,5	6,5
MINI T MK3 LEGNO	848	1970-72	2,7	5,5	8,0
MINI T MK3 METALLICA	848	1970-72	2,2	4,5	6,5
MINI 1000/1001/EXPORT	998	1972-75	2,0	4,0	6,0
MINI COOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	4,5	9,0	13,5
MINI MATIC 1000	998	1972-74	2,2	4,5	6,0
MINI T 1000	998	1972-74	2,2	4,5	6,5
REGENT	1275-1485	1974-76	0,5	1,0	1,5
MINI 90/120 (TUTTI I MOD.)	998-1275	1974-82	0,8	1,5	2,3
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	1,8	3,5	5,0
MINI DE TOMASO TURBO	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 1.5 3 P/5 P.	1498	1992-96	0,4	0,8	1,2
ELBA 1.7 D 5 PORTE	1697	1992-96	0,4	0,8	1,2
KORAL 45/55	903-1116	1991-93	0,3	0,5	0,8
KORAL CABRIO 65	1301	1992-93	0,4	0,8	1,2

INTERNATIONAL HARVESTER STATI UNITI

SCOUT	2491-4375	1961-68	3,0	6,0	9,0
SCOUT	3203-4976	1969-75	2,5	5,0	7,5
SCOUT	3203-5653	1976-82	2,5	5,0	7,5

ISO ITALIA

ISETTA	198-236	1953-56	10,0	20,0	30,0

ISO RIVOLTA ITALIA

GT 300/IR 300	5359	1962-70	40,0	80,0	120,0
GT 340/IR 340	5359	1962-70	42,5	85,0	125,0
45 (4 SPORTELLI)/FIDIA/IR 10	5359-5762	1967-74	17,5	35,0	52,0
LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	25,0	50,0	75,0

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
LELE IR6	5762	1972-74	27,5	**55,0**	80,0
LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	30,0	**60,0**	90,0
GRIFO GL (300-365 CV) IR	5359	1965-70	100,0	**200,0**	300,0
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	150,0	**300,0**	450,0
GRIFO IR8	5762	1971-74	125,0	**250,0**	375,0
GRIFO IR9 CAN AM	6998	1971-74	150,0	**300,0**	450,0

ISOTTA FRASCHINI ITALIA

TIPO 8	5898	1919-24	250,0	**500,0**	750,0
TIPO 8A	7370	1924-30	300,0	**600,0**	900,0
TIPO 8B	7370	1930-32	350,0	**700,0**	1.000,0
TIPO 8AS	7370	1924-30	350,0	**700,0**	1.000,0
TIPO 8ASS	7370	1928-32	375,0	**750,0**	1.100,0

ISUZU GIAPPONE

TROOPER	2228-3165	1981-96	1,0	**2,0**	3,0

ITALA ITALIA

TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	18,0	**36,0**	54,0
TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	16,5	**33,0**	50,0
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	22,5	**45,0**	70,0

JAGUAR GRAN BRETAGNA

SS1 COUPÉ/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	42,5	**85,0**	130,0
SS2 COUPÉ/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	37,5	**75,0**	100,0
SS90 ROADSTER	2663	1935	100,0	**200,0**	300,0
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	200,0	**400,0**	600,0
1 1/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	20,0	**40,0**	60,0
1 1/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	20,0	**40,0**	60,0
1 1/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	30,0	**60,0**	90,0
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	20,0	**40,0**	60,0
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	20,0	**40,0**	60,0
2 1/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	30,0	**60,0**	90,0
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	20,0	**40,0**	60,0
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	20,0	**40,0**	60,0
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	30,0	**60,0**	90,0
3 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	3485	1945-49	27,5	**55,0**	80,0
XK 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	75,0	**150,0**	220,0
XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	50,0	**100,0**	150,0
XK 120 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1951-54	35,0	**70,0**	100,0
XK 120 DROP HEAD COUPÉ	3442	1953-54	40,0	**80,0**	120,0
XK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	45,0	**90,0**	135,0
XK 140 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1954-57	30,0	**60,0**	90,0
XK 140 DROP HEAD COUPÉ	3442	1954-57	35,0	**70,0**	105,0
XK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	37,0	**75,0**	110,0
XK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	40,0	**80,0**	120,0
XK 150 FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	25,0	**50,0**	75,0
XK 150 S FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	27,0	**55,0**	80,0
XK 150 DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	30,0	**60,0**	90,0
XK 150 S DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	32,0	**65,0**	95,0
C TYPE	3442	1951-53	1.250,0	**2.500,0**	3.750,0
D TYPE	3442-3781	1954-57	1.700,0	**3.500,0**	5.300,0
XK SS	3781	1956-57	1.500,0	**3.000,0**	4.500,0
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	17,5	**35,0**	50,0
MK V DROP HEAD COUPÉ	2663-3485	1948-50	27,5	**55,0**	80,0
MK VII	3442	1950-54	15,0	**30,0**	45,0
MK VII M	3442	1955-56	16,0	**33,0**	50,0
MK VIII	3442	1956-58	17,0	**35,0**	55,0
MK IX	3781	1959-61	20,0	**40,0**	60,0
2.4 LITRE	2483	1955-59	8,5	**17,0**	25,0
3.4 LITRE	3442	1957-59	11,0	**22,0**	33,0
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	10,0	**20,0**	30,0
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	13,0	**26,0**	40,0
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	15,0	**30,0**	45,0
3.4 S	3442	1964-68	7,5	**15,0**	22,5
3.8 S	3781	1964-68	8,5	**17,0**	25,0
MK X	3781-4235	1961-66	7,0	**14,0**	21,0
420	4235	1966-68	6,0	**12,0**	18,0
420 G	4235	1966-70	7,5	**15,0**	22,5
240	2483	1967-69	7,5	**15,0**	23,0
340	3442	1967-68	8,5	**17,0**	25,0
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPÉ	3781	1961-62	40,0	**80,0**	120,0
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	60,0	**120,0**	180,0
E TYPE I SERIE COUPÉ	3781	1962-64	35,0	**70,0**	100,0
E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	45,0	**90,0**	135,0
E TYPE I SERIE COUPÉ	4235	1964-68	30,0	**60,0**	90,0
E TYPE I SERIE COUPÉ 2+2	4235	1966-68	22,0	**45,0**	65,0
E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1964-68	40,0	**80,0**	120,0
E TYPE II SERIE COUPÉ	4235	1968-71	25,0	**50,0**	75,0
E TYPE II SERIE COUPÉ 2+2	4235	1968-71	20,0	**40,0**	60,0
E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	35,0	**70,0**	100,0
E TYPE V12 COUPÉ	5345	1971-73	20,0	**40,0**	60,0
E TYPE V12 ROADSTER	5345	1971-75	30,0	**60,0**	90,0
XJ6 2.8	2791	1968-73	3,0	**6,0**	9,0
XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	4,0	**8,0**	12,0
XJ12/XJ12L I SERIE	5345	1972-73	3,5	**7,0**	10,0
XJ6 3.4/4.2/4.2L II SERIE	3442-4235	1973-79	3,0	**6,0**	9,0
XJ6 4.2 COUPÉ II SERIE	4235	1975-77	6,5	**13,0**	20,0
XJ12 II SERIE	5345	1973-79	3,0	**6,0**	9,0
XJ12 COUPÉ II SERIE	5345	1975-77	7,5	**15,0**	23,0
XJ6 3.4/4.2 III SERIE	3442-4235	1979-86	3,0	**6,0**	9,0
XJ12/H.E. I III SERIE	5345	1979-88	3,5	**7,0**	10,0
SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	3,5	**7,0**	10,0
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1983-86	4,0	**8,0**	12,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	1,8	**3,5**	5,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2,0	**4,0**	6,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	2,3	**4,5**	7,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2,5	**5,0**	7,5
XJ6 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	2,8	**5,5**	8,0
SOVEREIGN 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	3,3	**6,5**	10,0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	3,5	**7,0**	10,0
XJ-R (XJ40)	3980	1990-94	3,8	**7,5**	11,0
XJ6 3.2/4.0 SOVEREIGN (X 300)	3239-3980	1994-97	2,5	**5,0**	7,5
XJ12 6.0 (X 300)	5993	1994-97	3,5	**7,0**	10,0
XJ-R (X 300)	3980	1994-97	3,5	**7,0**	10,0
XJ8 3.2/4.0 (X 308)	3253-3996	1997-02	3,5	**7,0**	10,0
XJR SUPER CHARGED (X 308)	3996	1997-02	3,0	**6,0**	9,0
XJR 100 SUPER CHARGED (X 308)	3996	2001	3,5	**7,0**	10,0
XJS 3.6/3.6 CAT	3590	1983-91	7,0	**14,0**	21,0
XJS 4.0	3980	1991-96	8,0	**16,0**	24,0
XJS	5345	1975-81	7,5	**15,0**	22,5
XJS H.E.	5345	1981-87	8,0	**16,0**	24,0
XJS H.E.	5345	1988-93	8,5	**17,0**	25,5
XJS 6.0 V12	5993	1993-96	10,0	**20,0**	30,0
XJR S	5993	1990-93	12,0	**24,0**	36,0
XJ-SC	5345	1983-87	8,0	**16,0**	24,0
XJS CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	12,0	**24,0**	36,0
XJ 220	3498	1992-94	150,0	**300,0**	450,0
XK8 COUPÉ	3996-4196	1996-05	6,0	**12,0**	18,0
XKR	3996-4196	1998-05	7,0	**14,0**	21,0
XKR 100	3996	2001	8,0	**16,0**	24,0
XK8 CONVERTIBLE	3996-4196	1996-05	8,0	**16,0**	24,0
XKR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-05	9,0	**18,0**	27,0
XKR 100 CONVERTIBLE	3996	2001	10,0	**20,0**	30,0
S-TYPE 2.5/3.0 V6	2497-2967	1998-05	1,8	**3,5**	5,0
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1998-05	2,3	**4,5**	6,5
S-TYPE 4.2 R	4196	2002-05	3,0	**6,0**	9,0
XJR 15	5993	1991	175,0	**350,0**	500,0
X TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2002-05	1,3	**2,5**	3,5
X TYPE V6 2.5 4X4/ESTATE	2495	2001-05	1,5	**3,0**	4,5
X TYPE V6 3.0 4X4/ESTATE	2968	2001-05	1,8	**3,5**	5,0
XJ6 3.0 V6 (X 350)	2967	2002-05	4,0	**8,0**	12,0
XJ8 3.5 V8 (X 350)	3555	2002-05	4,5	**9,0**	13,5
XJ8 4.2 V8 (X 350)	4196	2002-05	5,0	**10,0**	15,0
XJ8 4.2 V8 S/C (X 350)	4196	2002-04	6,0	**12,0**	18,0
XJ8 4.2 V8 SUPERS/C (X 350)	4196	2003-04	7,0	**14,0**	21,0
XJR V8 (X 350)	4196	2004-05	7,0	**14,0**	21,0

JEEP STATI UNITI

MB/GPW	2199	1941-45	12,5	**25,0**	35,0
GPA	2199	1942-43	11,0	**22,0**	33,0
M38	2199	1950-52	9,0	**18,0**	27,0
M38 A1	2199	1952-68	7,0	**14,0**	21,0
STATION WAGON	2199-3703	1946-62	7,5	**15,0**	22,0
M422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	4,0	**8,0**	12,0
CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	5,0	**10,0**	15,0
CJ-5	2199	1955-65	4,0	**8,0**	12,0
CJ-5	2199-3801	1966-70	3,5	**7,0**	10,0
CJ-5	2199-4981	1971-79	3,5	**7,0**	10,0
CJ-5	2475-4981	1980-85	3,5	**7,0**	10,0
CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	6,0	**12,0**	18,0
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	6,0	**12,0**	18,0
CJ-6	2199	1955-65	3,5	**7,0**	10,0
CJ-6	2199-3801	1966-70	2,5	**5,0**	7,5
CJ-6	2199-4981	1971-79	3,0	**6,0**	9,0
CJ-6	2475-4981	1980-85	3,0	**6,0**	9,0
CJ-7	2199-4981	1976-79	3,5	**7,0**	10,0
CJ-7	1995-4981	1980-86	3,5	**7,0**	10,0
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	6,5	**13,0**	20,0
CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	6,0	**12,0**	18,0
WRANGLER (YJ)	2464-4235	1986-96	3,5	**7,0**	10,0
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464	1987-96	4,0	**8,0**	12,0
WRANGLER 4.0 LAREDO (YJ)	3988	1987-96	4,5	**9,0**	13,5
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3956	1990-94	5,0	**10,0**	15,0
WRANGLER (TJ)	2429-3964	1996-05	5,0	**10,0**	15,0
JEEPSTER	2199-2638	1947-51	5,0	**10,0**	15,0
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	4,0	**8,0**	12,0
WAGONEER	3777-5359	1962-73	4,0	**8,0**	12,0
WAGONEER	4235-5896	1974-83	3,5	**7,0**	10,0
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	3,0	**6,0**	9,0
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	2,5	**5,0**	7,5
CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	1,0	**2,0**	3,0
CHEROKEE	2464-3964	1984-99	1,5	**3,0**	4,5
WAGONEER	2466-3956	1984-92	2,0	**4,0**	6,0
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	2,0	**4,0**	6,0
GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	1,5	**3,0**	4,5
GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701	1998-04	2,5	**5,0**	7,5
GRAND CHEROKEE TD (II S.)	2688-3124	1998-04	2,0	**4,0**	6,0
CHEROKEE (II SERIE)	2429-3700	2001-05	2,3	**4,5**	6,5
CHEROKEE TD (II SERIE)	2499-2755	2001-05	1,8	**3,5**	5,0
GRAND CHEROKEE (III S.)	3700-5654	2004-05	2,7	**5,5**	8,2
GRAND CHEROKEE TD (III S.)	2987	2004-05	2,2	**4,5**	6,7

JENSEN GRAN BRETAGNA

PW	3860-4274	1946-52	11,5	**23,0**	35,0
INTERCEPTOR COUPÉ/CONV.	3995	1949-58	15,0	**30,0**	45,0
541/541 R/541 S	3993-5354	1953-63	20,0	**40,0**	60,0
C-V8	5916-6276	1962-66	17,5	**35,0**	50,0
INTERCEPTOR I/II/III SERIE	6276-7212	1966-76	19,0	**38,0**	62,0
FF I/II/III SERIE	6276-7212	1967-72	22,5	**45,0**	65,0
INTERCEPTOR III S. CONVERTIBLE	7212	1974-76	20,0	**40,0**	60,0
INTERCEPTOR SP	7212	1971-72	18,0	**36,0**	54,0
INTERCEPTOR S4	5898	1987-91	19,0	**38,0**	57,0
JENSEN-HEALEY	1973	1972-76	7,5	**15,0**	22,0
GT	1973	1975-76	6,0	**12,0**	18,0
S-V8	4601	1998-02	10,0	**20,0**	30,0
C-V8 COUPÉ	4601	2000-02	10,0	**20,0**	30,0

JOWETT GRAN BRETAGNA

7/7	907	1921-36	3,5	**7,0**	10,0
8	946	1937	4,0	**8,0**	12,0
10	1166	1936-39	4,0	**8,0**	12,0
JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	5,0	**10,0**	15,0
JUPITER 1/1A	1486	1950-54	6,5	**13,0**	20,0

KIA COREA DEL SUD

PRIDE (TUTTI I MODELLI)	1138-1323	1991-96	0,3	**0,5**	0,8
SEPHIA (TUTTI I MODELLI)	1598-1993	1993-96	0,3	**0,5**	0,8
SPORTAGE	1998	1993-96	0,5	**1,0**	1,5
SPORTAGE D/TD	1998-2184	1993-96	0,5	**1,0**	1,5

LADA RUSSIA

NIVA	1568	1976-81	0,5	**1,0**	1,5
NIVA	1568-1905	1982-96	0,8	**1,5**	2,3
NIVA MASTER	1568-1690	1995	1,0	**2,0**	3,0
2107 BERLINA/NOVA	1198-1690	1992-96	0,3	**0,5**	0,8
21043/2105 SW/NOVA SW	1198-1690	1992-96	0,3	**0,5**	0,8
SAMARA (TUTTI I MOD.)	1108-1499	1992-96	0,3	**0,5**	0,8
110/111/112	1500	1995-96	0,2	**0,5**	0,7

LAFER BRASILE

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

LAGONDA GRAN BRETAGNA

11.9/12/24	1420	1920-25	7,5	**15,0**	22,5
2 LITRE	1954	1926-33	8,5	**17,0**	25,0
3 LITRE (TUTTI I MOD.)	2931-3181	1929-33	12,5	**25,0**	38,0
16/65	2400-2692	1926-28	12,5	**25,0**	38,0
16/80	1991	1933	12,5	**25,0**	38,0
M45/RAPIDE M45	4453	1933-34	25,0	**50,0**	75,0
LG45	3619-4453	1935-36	27,5	**55,0**	80,0
LG6	4453	1938-39	25,0	**50,0**	75,0
4 1/2 V12/RAPIDE	4480	1937-40	75,0	**150,0**	225,0
2 1/2 LITRE	2580	1946-53	12,5	**25,0**	38,0
2 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2580	1946-53	20,0	**40,0**	60,0
3 LITRE	2922	1953-58	15,0	**30,0**	45,0
3 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2922	1953-58	25,0	**50,0**	75,0
RAPIDE	3995	1961-64	45,0	**90,0**	135,0

LAMBORGHINI ITALIA

350 GT	3464	1964-67	175,0	**350,0**	525,0
400 GT	3929	1966-68	150,0	**300,0**	450,0
400 GT 2+2	3929	1966-68	140,0	**280,0**	420,0
P 400 MIURA	3929	1966-68	400,0	**800,0**	1.200,0
P 400 MIURA S	3929	1968-71	500,0	**1.000,0**	1.300,0
P 400 MIURA SV	3929	1971-73	600,0	**1.200,0**	1.500,0
ESPADA	3929	1968-78	50,0	**100,0**	130,0
ISLERO/ISLERO S	3929	1968-70	50,0	**100,0**	150,0
JARAMA/JARAMA S	3929	1970-76	35,0	**70,0**	100,0
P 250 S 2+2 URRACO	2462	1970-75	20,0	**40,0**	60,0
URRACO P 200	1994	1974-79	16,0	**32,0**	48,0
URRACO P 250	2462	1976-79	20,0	**40,0**	60,0
URRACO P 300	2996	1974-79	22,5	**45,0**	65,0
SILHOUETTE	2996	1977-79	45,0	**90,0**	120,0
JALPA P 350 GTS	3485	1983-88	22,5	**45,0**	65,0
COUNTACH LP 400	3929	1973-78	100,0	**200,0**	300,0
COUNTACH LP 400 S	3929	1978-82	90,0	**180,0**	270,0
COUNTACH LP 500 S	4754	1982-84	85,0	**170,0**	250,0
COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167	1985-89	85,0	**170,0**	250,0
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1989-90	75,0	**150,0**	225,0
LM 002	5167	1985-91	35,0	**70,0**	100,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
DIABLO/DIABLO SE/DIABLO VT	5707	1990-00	32,5	65,0	95,0
DIABLO SV/SVR/GTZ	5707	1991-00	35,0	70,0	105,0
DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	37,5	75,0	110,0
DIABLO GT/GTR	5992	1999-01	50,0	100,0	140,0
DIABLO 6.0	5992	2000-01	35,0	70,0	105,0
DIABLO 6.0 SE	5992	2001	40,0	80,0	120,0
GALLARDO	4961	2003-05	35,0	70,0	100,0
MURCIELAGO	6192	2002-05	50,0	100,0	150,0
MURCIELAGO ROADSTER	6192	2004-05	65,0	130,0	200,0
GALLARDO SPIDER	4961	2005	45,0	90,0	135,0

LANCHESTER GRAN BRETAGNA

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

LANCIA ITALIA

LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-23	100,0	200,0	300,0
LAMBDA II/III/IV/V/VI S. TORPEDO	2120	1923-26	50,0	100,0	150,0
LAMBDA VII SERIE TORPEDO	2370	1927	50,0	100,0	150,0
LAMBDA VIII/IX SERIE TORPEDO	2570	1928-31	50,0	100,0	150,0
DILAMBDA I/II SERIE BERLINA	3960	1928-32	60,0	120,0	180,0
ASTURA I/II/III/IV SERIE BERL.	2604-2972	1931-39	40,0	80,0	120,0
ARTENA BERLINA	1925	1931-34	17,5	35,0	50,0
AUGUSTA BERLINA	1196	1933-36	12,5	25,0	35,0
APRILIA BERLINA	1351	1937-39	17,5	35,0	50,0
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	16,0	32,0	48,0
APRILIA 1500	1485	1945-49	15,0	30,0	45,0
ARDEA I/II SERIE BERLINA	903	1939-48	7,0	14,0	21,0
ARDEA III SERIE	903	1948-49	6,0	12,0	18,0
ARDEA IV SERIE	903	1949-53	5,0	10,0	15,0
AURELIA B10	1754	1950-52	11,0	22,0	33,0
AURELIA B15	1991	1952-53	12,5	25,0	37,0
AURELIA B21	1991	1951-52	12,0	24,0	36,0
AURELIA B22	1991	1952-53	12,0	24,0	36,0
AURELIA II SERIE B12	2266	1954-57	14,0	28,0	42,0
AURELIA B50/B51	1754	1950-51	17,5	35,0	50,0
AURELIA B52/B53	1991	1952-54	17,5	35,0	50,0
AURELIA B55/B56	2266	1955-57	17,5	35,0	50,0
AURELIA B20 GT	1991	1951-52	40,0	80,0	120,0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1953-55	50,0	100,0	150,0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1956-57	55,0	110,0	160,0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	50,0	100,0	150,0
AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1955	200,0	400,0	600,0
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	150,0	300,0	450,0
APPIA C10 I SERIE	1090	1953-56	4,0	8,0	12,0
APPIA C10 II SERIE	1090	1956-59	4,0	8,0	12,0
APPIA II SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1957-59	6,0	12,0	18,0
APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1957-59	6,0	12,0	18,0
APPIA II SERIE GTZ/GTE ZAGATO	1090	1957-59	25,0	50,0	75,0
APPIA III SERIE	1090	1959-63	3,0	6,0	9,0
APPIA III SERIE LUSSO VIGNALE	1090	1959-62	4,0	8,0	12,0
APPIA III SERIE GIARDINETTA VIOTTI	1090	1960-63	3,5	7,0	10,0
APPIA III SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1959-63	5,0	10,0	15,0
APPIA III SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1959-63	5,0	10,0	15,0
APPIA III SERIE GTE/SPORT ZAGATO	1090	1959-62	25,0	50,0	75,0
FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	7,5	15,0	22,5
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458	1959-63	8,5	17,0	25,0
FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	15,0	30,0	45,0
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 I.E. 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 GT E	1298	1968-69	2,5	5,0	7,5
FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298	1969-72	2,0	4,0	6,0
FULVIA COUPÉ	1216	1965-67	4,5	9,0	13,5
FULVIA COUPÉ	1231	1967-70	4,0	8,0	12,0
FULVIA COUPÉ HF	1216	1966-67	10,0	20,0	30,0
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298	1967-69	3,8	7,5	11,0
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	4,0	8,0	12,0
FULVIA COUPÉ 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	10,0	20,0	30,0
FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	10,0	20,0	30,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	8,5	17,0	25,0
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1298	1968-72	8,5	17,0	25,0
FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONA)	1584	1968-70	20,0	40,0	60,0
FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSSO	1584	1970-72	10,0	20,0	30,0
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	11,0	22,0	33,0
FULVIA COUPÉ II SERIE	1298	1970-73	3,5	7,0	10,0
FULVIA COUPÉ 3	1298	1973-76	3,0	6,0	9,0
FULVIA COUPÉ MONTECARLO	1298	1972-76	3,5	7,0	10,0
FULVIA COUPÉ SAFARI	1298	1974-76	3,5	7,0	10,0
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 I SERIE	1297-1756	1972-75	1,0	2,0	3,0
BETA 1.3/1.6/2.0 II SERIE	1297-1995	1975-79	0,8	1,5	2,3
BETA 1.6/2.0 III SERIE	1585-1995	1979-82	0,8	1,5	2,3
BETA COUPÉ 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1973-75	1,8	3,5	5,0
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 II/III S.	1297-1995	1975-81	1,5	3,0	4,5
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 I.E. IV S.	1366-1995	1981-84	1,8	3,5	5,0
BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2,5	5,0	7,5
BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1975	1,8	3,5	5,0
BETA HPE 1.6/2.0 II/III SERIE	1585-1995	1975-81	1,5	3,0	4,5
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-84	1,8	3,5	5,0
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2,5	5,0	7,5
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 I/II S.	1585-1995	1974-82	3,5	7,0	10,0
BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1975-79	4,5	9,0	13,5
MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1980-84	5,0	10,0	15,0
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	0,5	1,0	1,5
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	0,5	1,0	1,5
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	1,3	2,5	4,0
STRATOS HF	2418	1973-78	120,0	240,0	350,0
DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	0,5	1,0	1,5
DELTA GT 1600/GT I.E.	1585	1982-93	1,0	2,0	3,0
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	2,0	4,0	6,0
DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	2,3	4,5	6,5
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	4,0	8,0	12,0
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	6,0	12,0	18,0
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	10,0	20,0	30,0
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	15,0	30,0	45,0
DELTA S4	1759	1985-87	60,0	120,0	180,0
DELTA TURBO DS	1929	1986-91	0,5	1,0	1,5
GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	1,5	3,0	4,5
GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	1,8	3,5	5,0
GAMMA 2500/2500 I.E. II SERIE	2484	1980-84	2,0	4,0	6,0
GAMMA 2000 COUPÉ I SERIE	1999	1976-79	2,5	5,0	7,5
GAMMA 2500 COUPÉ I SERIE	2484	1976-79	2,8	5,5	8,0
GAMMA 2000 COUPÉ II SERIE	1999	1980-84	3,0	6,0	9,0
GAMMA 2500 I.E. COUPÉ II SERIE	2484	1980-84	3,3	6,5	10,0
037 RALLY	1995	1982-84	85,0	170,0	250,0
PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302-1585	1982-89	0,5	1,0	1,5
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1987-89	0,8	1,5	2,3
PRISMA DIESEL/TURBO DIESEL	1929	1984-89	0,5	1,0	1,5
THEMA I.E.	1995	1984-88	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1984-88	2,3	4,5	6,5
THEMA V6	2849	1984-88	2,0	4,0	6,0
THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1,3	2,5	3,5
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	5,0	10,0	15,0
THEMA 8.32	2927	1986-87	6,0	12,0	18,0
THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995	1986-88	2,3	4,5	6,5
THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1,3	2,5	3,5
THEMA I.E./I.E. 16V II SERIE	1995	1988-92	1,0	2,0	3,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO II SERIE	1995	1988-92	2,0	4,0	6,0
THEMA V6 II SERIE	2849	1988-92	1,8	3,5	5,0
THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1988-92	1,3	2,5	3,5
THEMA 8.32 II SERIE	2927	1988-92	6,0	12,0	18,0
THEMA I.E. 16V SW II SERIE	1995	1988-92	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO S.W II S.	1995	1988-92	2,3	4,5	6,5
THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1988-92	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V III SERIE	1995	1992-94	1,0	2,0	3,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO III SERIE	1995	1992-94	2,0	4,0	6,0
THEMA 3.0 V6 III SERIE	2959	1992-94	2,0	4,0	6,0
THEMA TURBO DS III SERIE	2500	1992-94	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V SW III SERIE	1995	1992-94	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO S.W 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 II 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 I.E. TURBO HF	1995	1992-94	1,0	2,0	3,0
DEDRA 2.0 I.E. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1,0	2,0	3,0
K 2.0 20V/2.4 20V	1998-2446	1994-96	0,5	1,0	1,5
K 2.0 TURBO 16V	1995	1994-96	0,8	1,5	2,3
K 2.4 TD	2387	1994-96	0,5	1,0	1,5
K 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	0,8	1,5	2,3
K 3.0 V6 24V	2959	1994-01	0,8	1,5	2,3
K 3.0 V6 24V S.W.	2959	1996-01	0,8	1,5	2,3
K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1,0	2,0	3,0
K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959	1996-01	1,0	2,0	3,0
K COUPÉ 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	0,8	1,5	2,3
K COUPÉ 2.4 20V	2446	1996-01	0,8	1,5	2,3
THESIS 2.0 TURBO 20V	1998	2001-05	1,3	2,5	3,5
THESIS 2.4 20V	2446	2001-05	1,0	2,0	3,0
THESIS 3.0 V6	2959	2001-05	1,5	3,0	4,5
THESIS 3.2 V6	3179	2003-05	1,8	3,5	5,0
DELTA 1.6/1.8 (II SERIE)	1581-1756	1993-96	0,5	1,0	1,5
DELTA 2.0 16V (II SERIE)	1995	1993-96	0,8	1,5	2,3
DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995	1993-94	1,0	2,0	3,0
DELTA HPE 2.0 16V TURBO	1995	1995-99	1,0	2,0	3,0
DELTA 1.9 TD	1929	1994-96	0,5	1,0	1,5
Z 2.0 TURBO	1998	1994-96	0,8	1,5	2,3
PHEDRA 2.9 V6	2946	2002-05	1,3	2,5	3,5
Y 1.2/1.4	1242-1371	1995-96	0,5	1,0	1,5

LAND ROVER GRAN BRETAGNA

80 (SERIE 1)	1595-1997	1948-54	11,5	23,0	34,0
86 (SERIE 1)	1997	1954-56	8,5	17,0	25,0
88 (SERIE 1)	1997	1957-58	7,0	14,0	20,0
88 D (SERIE 1)	2052	1957-58	6,0	12,0	18,0
107 (SERIE 1)	1997	1955-58	7,0	14,0	20,0
109 (SERIE 1)	1997	1957-58	6,0	12,0	18,0
109 D (SERIE 1)	2052	1957-58	5,0	10,0	15,0
88 (SERIE 2)	2286	1958-61	4,5	9,0	13,0
88 D (SERIE 2)	2052	1958-61	4,0	8,0	12,0
109 (SERIE 2)	2286	1958-61	4,5	9,0	13,0
109 D (SERIE 2)	2052	1958-61	4,0	8,0	12,0
88 (SERIE 2A)	2286	1962-71	3,7	7,5	11,0
88 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	3,2	6,5	9,5
109 (SERIE 2A)	2286-2625	1962-71	3,5	7,0	10,5
109 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	3,0	6,0	9,0
88 HALF TON	2286	1968-78	5,0	10,0	15,0
88 HALF TON	2286	1979-84	5,0	10,0	15,0
101 1 TON FWC	3528	1975-78	4,5	9,0	13,0
109 FWC	2286	1963-66	4,0	8,0	12,0
110 FWC	2286-2625	1967-72	4,0	8,0	12,0
88 (SERIE 3)	2286-2625	1972-84	3,0	6,0	9,0
88 D (SERIE 3)	2286	1972-84	2,5	5,0	7,5
109 (SERIE 3)	2286-2625	1972-85	3,0	6,0	9,0
109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	2,5	5,0	7,5
109 V8	3528	1979-85	4,5	9,0	13,0
90	2286-3528	1984-89	2,5	5,0	7,5
90 D	2494	1985-90	3,0	6,0	9,0
90 TD	2495	1986-89	3,5	7,0	10,0
110	2286-3528	1983-88	2,5	5,0	7,5
110 D	2286-2494	1983-90	3,0	6,0	9,0
110 TD	2494	1986-89	3,5	7,0	10,0
DEFENDER 90	3528-3947	1990-02	4,0	8,0	12,0
DEFENDER 90 TD	2494-2495	1990-05	3,5	7,0	10,0
DEFENDER 110	3528-3947	1990-02	4,0	8,0	12,0
DEFENDER 110 TD	2494-2495	1990-05	3,5	7,0	10,0
DISCOVERY 2.5 TD	2495	1989-98	1,5	3,0	4,5
DISCOVERY 2.5 TD (II S.)	2496	1998-04	2,0	4,0	6,0
DISCOVERY 2.0 16V/3.5/3.9 V8	1994-3947	1989-98	1,3	2,5	3,5
DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)	3947	1998-04	2,0	4,0	6,0
DISCOVERY 3 4.0 V6/4.4 V8	4015-4394	2004-05	3,0	6,0	9,0
DISCOVERY 3 2.7 TDV6	2720	2004-05	2,5	5,0	7,5
RANGE ROVER	3528	1970-76	3,5	7,0	10,0

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
RANGE ROVER	3528	1976-85	2,5	**5,0**	7,5
RANGE ROVER 4P	3528	1981-88	2,5	**5,0**	7,5
RANGE ROVER TD	2393	1986-88	2,0	**4,0**	6,0
RANGE ROVER 4P	3947-4278	1989-96	3,0	**6,0**	9,0
RANGE ROVER TD	2495-2499	1989-94	2,0	**4,0**	6,0
RANGE ROVER 4P II S.	3947-4552	1994-01	2,5	**5,0**	7,5
RANGE ROVER 2.5 DT II S.	2497	1994-01	1,5	**3,0**	4,5
RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4398	2002-05	3,5	**7,0**	10,0
RANGE ROVER 4.2 V8 (III S.) COMPR.	4197	2005	4,5	**9,0**	13,5
RANGE ROVER 2.9 TD (III S.)	2926	2002-05	2,3	**4,5**	6,5
FREELANDER SOFTBACK	1795-2497	1997-05	1,0	**2,0**	3,0
FREELANDER WAGON	1795-2497	1997-05	1,3	**2,5**	3,5
FREELANDER SOFTBACK TD	1950-1994	1997-05	1,3	**2,5**	3,5
FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-05	1,8	**3,5**	5,0
RANGE ROVER SPORT 4.4 V8	4394	2005	4,0	**8,0**	12,0
RANGE ROVER SPORT 4.2 V8 (COMPR.)	4197	2005	4,5	**9,0**	13,5

LEXUS GIAPPONE

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

LLOYD GERMANIA

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

LOTUS GRAN BRETAGNA

SEVEN I S. (MOT. AUSTIN/FORD)	948-1172	1957-62	15,0	**30,0**	45,0
SEVEN II SERIE	1498	1962-65	13,5	**27,0**	40,0
SEVEN III SERIE	1558	1965-67	12,5	**25,0**	37,0
SEVEN	1599	1971-75	13,0	**26,0**	40,0
ELITE	1216	1957-64	17,5	**35,0**	50,0
ELAN COUPÉ	1558	1962-75	12,5	**25,0**	38,0
ELAN SPYDER	1558	1962-75	14,0	**28,0**	42,0
ELAN +2 130S COUPÉ	1558	1971-74	11,0	**22,0**	33,0
EUROPA	1563	1971-75	10,0	**20,0**	30,0
ESPRIT/S2/S3/S3 TURBO	1973-2174	1975-87	12,0	**24,0**	36,0
ESPRIT SE/SE 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 1.6 I	1588	1989-92	5,0	**10,0**	15,0
ELAN 1.6 I TURBO/ELAN S2	1588	1989-95	6,5	**13,0**	20,0
ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-05	8,0	**16,0**	24,0
ELISE 111/111 S	1795	2002-05	9,0	**18,0**	27,0
ELISE 111 R	1795	2004-05	10,0	**20,0**	30,0
EXIGE	1795	2001-04	9,0	**18,0**	27,0
EXIGE II SERIE	1795	2004-05	10,0	**20,0**	30,0

LUAZ RUSSIA

VOLIN 969	1118-1196	1979-96	1,0	**2,0**	3,0

MAHINDRA INDIA

CJ/CJ D (TUTTI I MODELLI)	2112-2523	1993-96	0,5	**1,0**	1,5

MARCOS GRAN BRETAGNA

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

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 SPYDER VIGNALE (CARB.)	3485	1959-64	100,0	**200,0**	300,0
3500 GTI (INIEZIONE)	3485	1961-65	60,0	**120,0**	180,0
3500 GTI SPYDER VIGNALE (INIEZ.)	3485	1961-64	90,0	**180,0**	270,0
5000 GT TOURING	4937-4941	1960-64	300,0	**600,0**	900,0
5000 GT ALLEMANO	4937-4941	1960-64	225,0	**450,0**	650,0
3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	50,0	**100,0**	150,0
MISTRAL 3.7	3692	1963-67	50,0	**100,0**	150,0
MISTRAL 4.0	4014	1967-70	60,0	**120,0**	180,0
MISTRAL SPYDER 3.5/3.7/4.0	3485-4014	1964-69	125,0	**250,0**	370,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
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
GHIBLI	4719	1968-73	100,0	**200,0**	300,0
GHIBLI SPYDER	4719	1969-73	150,0	**300,0**	450,0
GHIBLI SS	4930	1970-73	125,0	**250,0**	370,0
GHIBLI SS SPYDER	4930	1970-73	175,0	**350,0**	500,0
MEXICO 4.2	4136	1967-73	35,0	**70,0**	100,0
MEXICO 4.7	4719	1967-73	40,0	**80,0**	120,0
INDY 4.2	4136	1969-74	25,0	**50,0**	75,0
INDY 4.7	4719	1970-74	30,0	**60,0**	90,0
INDY 4.9	4930	1971-74	32,5	**65,0**	95,0
QUATTROPORTE 4.2/4.7	4136-4719	1963-70	20,0	**40,0**	60,0
BORA 4.7/4.9	4719-4930	1971-80	60,0	**120,0**	180,0
MERAK	2965	1973-75	17,5	**35,0**	50,0
MERAK SS	2965	1976-80	20,0	**40,0**	60,0
MERAK SS	2965	1980-83	21,0	**42,0**	65,0
MERAK GT 2000	1999	1978-83	12,5	**25,0**	35,0
KHAMSIN	4930	1973-83	50,0	**100,0**	150,0
QUATTROPORTE II	2965	1974-76	12,5	**25,0**	35,0
KYALAMI 4.2/4.9	4136-4930	1977-83	12,5	**25,0**	37,5
QUATTROPORTE III 4200	4136	1980-84	7,5	**15,0**	22,0
QUATTROPORTE III 4900	4930	1979-90	9,0	**18,0**	27,0
ROYALE	4930	1986-90	12,5	**25,0**	37,5
BITURBO	1996	1982-83	2,0	**4,0**	6,0
BITURBO	1996	1984-88	1,5	**3,0**	4,5
BITURBO I	1996	1986-88	2,5	**5,0**	7,5
222/222 E	1996-2790	1988-91	3,0	**6,0**	9,0
224 V	1996	1989-94	3,5	**7,0**	10,0
BITURBO S	1996	1984-87	3,5	**7,0**	10,0
BITURBO SI	1996	1987-88	4,0	**8,0**	12,0
BITURBO 420	1996	1985-86	1,8	**3,5**	5,0
BITURBO 420I	1996	1986-87	2,0	**4,0**	6,0
422	1996	1988-91	2,5	**5,0**	7,5
4.24 V	1996	1990-94	3,0	**6,0**	9,0
4.18 V	1996	1991-93	2,5	**5,0**	7,5
BITURBO 420 S	1996	1986	2,0	**4,0**	6,0
BITURBO 420 SI	1996	1987-88	2,5	**5,0**	7,5
BITURBO 425	2494	1984-87	2,0	**4,0**	6,0
BITURBO 430	2790	1988-90	3,0	**6,0**	9,0
4.30/4.30 4V	2790	1991-93	3,5	**7,0**	10,0
BITURBO SPYDER	1996	1985-87	5,0	**10,0**	15,0
BITURBO SPYDER I	1996	1986-88	6,5	**13,0**	19,5
BITURBO SPYDER I	1996	1988-93	7,5	**15,0**	22,5
BITURBO SPYDER I 24 V	1996	1992-95	9,0	**18,0**	27,0
BITURBO SPYDER 2.8 I/SPYDER 2.8	2790	1990-94	7,5	**15,0**	22,5
228	2790	1985-93	6,0	**12,0**	18,0
KARIF	2790	1988-93	12,5	**25,0**	37,0
SHAMAL	3217	1991-96	17,5	**35,0**	50,0
RACING	1996	1991-93	7,5	**15,0**	22,0
GHIBLI	1996-2790	1992-95	6,0	**12,0**	18,0
GHIBLI GT	1996	1995-98	6,5	**13,0**	20,0
GHIBLI CUP	1996	1996-97	17,5	**35,0**	50,0
QUATTROPORTE IV (V6)	1996-2790	1994-98	2,3	**4,5**	7,0
QUATTROPORTE IV (V8)	3217	1996-98	4,0	**8,0**	12,0
QUATTROPORTE IV V6 EVOLUZIONE	2790	1998-01	3,0	**6,0**	9,0
QUATTROPORTE IV V8 EVOLUZIONE	3217	1998-01	5,0	**10,0**	15,0
3200 GT/GTA	3217	1998-02	9,0	**18,0**	27,0
3200 GT ASSETTO CORSA	3217	2001-02	12,5	**25,0**	37,5
SPYDER GT	4236-4244	2001-05	13,0	**26,0**	40,0
SPYDER GT CAMBIO CORSA	4236-4244	2001-05	14,0	**28,0**	42,0
COUPÉ	4236	2002-04	11,0	**22,0**	33,0
COUPÉ CAMBIO CORSA	4236	2002-04	12,0	**24,0**	36,0
COUPÉ GRANSPORT	4244	2005	13,5	**27,0**	40,5
QUATTROPORTE	4244	2003-05	10,0	**20,0**	30,0
MC 12 STRADALE	5998	2004-05	400,0	**800,0**	1.000,0

MATRA FRANCIA

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

MAYBACH GERMANIA

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

MAZDA GIAPPONE

RX2 (WANKEL 573X2)	1146	1971-73	1,5	**3,0**	4,5
RX7 COUPÉ (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	2,5	**5,0**	7,5
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	3,0	**6,0**	9,0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	4,0	**8,0**	12,0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1992-97	6,0	**12,0**	18,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	7,0	**14,0**	21,0
RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	4,5	**9,0**	13,5
RX7 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	4,5	**9,0**	13,5
626 (TUTTI I MODELLI)	1587-2184	1984-86	0,5	**1,0**	1,5
626 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1597-2184	1987-92	0,5	**1,0**	1,5
323 TURBO 16V 4WD	1840	1990-94	1,0	**2,0**	3,0
MX-5 (MIATA)	1597-1839	1990-97	2,5	**5,0**	7,5
MX-5 (MIATA) II SERIE	1597-1991	1997-04	3,0	**6,0**	9,0
121	1324-1498	1990-96	0,5	**1,0**	1,5
MX-3	1598-1845	1991-96	0,8	**1,5**	2,3
RX8 (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
MX-5 (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

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

MERCEDES GERMANIA

STORPEDO	6789	1926-30	500,0	**1.000,0**	1.500,0
SS TORPEDO	7065	1928-34	750,0	**1.500,0**	2.250,0
SSK TORPEDO	7065	1929-33	1.750,0	**3.500,0**	5.250,0
SSKL TORPEDO	7065	1930-34	2.500,0	**5.000,0**	7.500,0
STUTTGART TORPEDO	1988-2581	1929-36	15,0	**30,0**	45,0
MANNHEIM BERLINA	3665	1929-34	17,5	**35,0**	55,0
NÜRBURG BERLINA	4622-4918	1928-39	22,5	**45,0**	70,0
770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	400,0	**800,0**	1.200,0
170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	15,0	**30,0**	45,0
170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	27,5	**55,0**	80,0
170 V BERLINA	1697	1936-44	11,5	**23,0**	35,0
290 LIMOUSINE	2867	1933-37	17,5	**35,0**	55,0
230 BERLINA	2229	1937-41	10,0	**20,0**	30,0
500 K CABRIOLET	5019	1934-36	750,0	**1.500,0**	2.250,0
540 K CABRIOLET	5401	1936-39	2.000,0	**4.000,0**	6.000,0
540 K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	3.000,0	**6.000,0**	9.000,0
170 V	1697	1947-53	10,0	**20,0**	30,0
170 D DIESEL	1767	1949-53	7,5	**15,0**	22,5
170 S/SV	1767	1949-55	9,0	**18,0**	27,0
170 DS DIESEL	1767	1949-53	6,5	**13,0**	20,0
180	1767-1897	1953-62	3,5	**7,0**	10,0
180 D/190 D	1767-1897	1953-61	3,0	**6,0**	9,0
190	1897	1955-61	3,5	**7,0**	10,0
190 C	1897	1961-65	3,0	**6,0**	9,0
190 D/200 D	1998	1961-68	2,3	**4,5**	6,5
200	1998	1965-68	2,5	**5,0**	7,5
220	2195	1951-55	6,5	**13,0**	20,0
220	2195	1959-65	4,5	**9,0**	13,5
219	2195	1956-59	5,0	**10,0**	15,0
220 S	2195	1956-59	7,0	**14,0**	21,0
220 S	2195	1959-65	4,8	**9,5**	14,0
220 S COUPÉ	2195	1956-59	22,5	**45,0**	70,0
220 S CABRIOLET	2195	1956-59	32,5	**65,0**	95,0
220 SE	2195	1959-65	5,0	**10,0**	15,0
220 SE COUPÉ	2195	1958-60	25,0	**50,0**	75,0
220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	35,0	**70,0**	105,0
300 A/B/C	2996	1951-57	25,0	**50,0**	75,0
300 D	2996	1957-62	17,5	**35,0**	55,0
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	50,0	**100,0**	150,0
300 S/SC COUPÉ	2996	1952-57	70,0	**140,0**	210,0
300 S/SC CABRIOLET	2996	1952-57	85,0	**170,0**	250,0
300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1954-56	450,0	**900,0**	1.400,0
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

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
250 SL «PAGODA»	2496	1966-68	19,0	**38,0**	55,0
280 SL «PAGODA»	2778	1968-71	22,5	**45,0**	65,0
200/220 (W115)	1998-2197	1968-73	1,8	**3,5**	5,0
230-6/250 (W114)	2292-2496	1968-73	2,0	**4,0**	6,0
200 D/220 D (W115)	1988-2197	1968-76	1,0	**2,0**	3,0
220 D LANG (W115)	2197	1968-73	1,0	**2,0**	3,0
250 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	3,0	**6,0**	9,0
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299	1982-93	0,8	**1,5**	2,3
190 D/D 2.5/D 2.5 TURBO (W201)	1997-2497	1983-93	0,5	**1,0**	1,5
190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	2,8	**5,5**	8,0
190 E 2.5 16 (W201)	2498	1989-93	3,5	**7,0**	10,0
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2498	1990-91	12,5	**25,0**	35,0
190 E 2.6 (W201)	2599	1985-93	1,0	**2,0**	3,0
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496	1973-76	1,5	**3,0**	4,5
280/280 E (W114)	2746	1972-76	2,3	**4,5**	6,5
240 D/240 D 3.0 (W115)	2404-3005	1973-76	1,0	**2,0**	3,0
240 D LANG (W115)	2404	1973-76	1,0	**2,0**	3,0
280 C (W114)	2746	1972-77	3,3	**6,5**	10,0
280 CE (W114)	2746	1972-77	3,5	**7,0**	10,0
200/230/230 E/250 (W123)	1997-2525	1976-79	0,8	**1,5**	2,3
200/230 E/250 (W123)	1997-2525	1980-84	1,0	**2,0**	3,0
280/280 E (W123)	2746	1976-84	1,5	**3,0**	4,5
200 D/220 D/240 D (W123)	1988-2404	1976-85	0,5	**1,0**	1,5
240 D LANG (W123)	2404	1977-85	0,5	**1,0**	1,5
300 D/300 CD (W123)	2998-3005	1976-85	0,8	**1,5**	2,3
230 C/230 CE (W123)	2299	1977-84	2,3	**4,5**	6,5
280 C/280 CE (W123)	2746	1977-84	2,8	**5,5**	8,0
200 T/230 T/250 T/280 TE (W123)	1997-2746	1977-84	1,3	**2,5**	3,5
240 TD (W123)	2404	1977-85	0,5	**1,0**	1,5
300 TD/300 TD TURBO D. (W123)	2998	1977-85	0,8	**1,5**	2,3
230 G CORTO TELONATO	2299	1979-82	2,0	**4,0**	6,0
230 G CORTO SW	2299	1979-82	2,3	**4,5**	6,5
230 G LUNGO SW	2299	1979-82	2,0	**4,0**	6,0
230 GE CORTO TELONATO	2299	1982-89	2,3	**4,5**	6,5
230 GE CORTO SW	2299	1982-89	2,5	**5,0**	7,5
230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	2,3	**4,5**	6,5
280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	2,5	**5,0**	7,5
280 GE CORTO SW	2746	1979-89	3,0	**6,0**	9,0
280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	3,0	**6,0**	9,0
240 GD CORTO TELONATO	2399	1979-88	2,0	**4,0**	6,0
240 GD CORTO SW	2399	1979-88	2,3	**4,5**	6,5
240 GD LUNGO SW	2399	1979-88	2,0	**4,0**	6,0
300 GD CORTO TELONATO	2998	1979-94	2,0	**4,0**	6,0
300 GD CORTO SW	2998	1979-94	2,3	**4,5**	6,5
300 GD LUNGO SW	2998	1979-94	2,0	**4,0**	6,0
200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599	1984-93	0,8	**1,5**	2,3
E 200/E 220 (W124)	1998-2199	1993-95	0,8	**1,5**	2,3
260 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-93	1,0	**2,0**	3,0
E 280 (W124)	2799	1993-95	1,0	**2,0**	3,0
200 D/250 D/250 D TURBO (W124)	1997-2497	1985-95	0,5	**1,0**	1,5
260/280 E/E 280 LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	2,0	**4,0**	6,0
250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-95	1,0	**2,0**	3,0
300 E (W124)	2962	1984-93	1,0	**2,0**	3,0
300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-93	1,3	**2,5**	4,0
E 300 4 MATIC (W124)	2960	1994-95	1,2	**2,5**	3,7
300 D/D TURBO 4 MATIC (W124)	2996-2998	1987-95	0,8	**1,5**	2,3
300 E-24 (W124)	2960	1989-93	1,3	**2,5**	4,0
E 320 (W124)	3199	1994-95	1,2	**2,5**	3,7
400 E/E 400/E 420 (W124)	4196	1991-95	2,0	**4,0**	6,0
500 E/E 500 (W124)	4973	1990-95	3,5	**7,0**	10,0
200 T/200 TE/230 TE (W124)	1997-2299	1986-93	0,8	**1,5**	2,3
E 200 T/E 220 T (W124)	1998-2199	1993-95	1,0	**2,0**	3,0
200 TD/250 TD (W124)	1997-2497	1985-95	0,5	**1,0**	1,5
E 280 T (W124)	2799	1993-95	1,3	**2,5**	3,5
300 TE (W124)	2962	1986-93	1,3	**2,5**	3,5
300 TE 4 MATIC (W124)	2962	1987-93	1,5	**3,0**	4,5
E 300 T 4 MATIC (W124)	2960	1994-95	1,5	**3,0**	4,5
300 TE-24 (W124)	2960	1989-93	1,5	**3,0**	4,5
E 320 T (W124)	3199	1994-95	1,5	**3,0**	4,5
300 TD (W124)	2996	1987-95	0,8	**1,5**	2,3
300 TD TURBO/4 MATIC (W124)	2998	1987-95	1,0	**2,0**	3,0
200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	3,0	**6,0**	9,0
200 GE CORTO SW	1997	1986-94	3,5	**7,0**	10,0
200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	3,5	**7,0**	10,0
250 GD CORTO TELONATO	2497	1987-95	3,0	**6,0**	9,0
250 GD CORTO SW	2497	1987-95	3,5	**7,0**	10,0
250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	3,5	**7,0**	10,0
200 CE/200 CE-16/E 200/E 220 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 CABR./E 320 CABR.	2960-3199	1991-96	5,5	**11,0**	16,5
280 S/SE/SEL (W116)	2746	1972-79	2,0	**4,0**	6,0
350 SE/450 SE (W116)	3499-4520	1972-79	2,5	**5,0**	7,5
350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520	1973-79	2,8	**5,5**	8,0
450 SEL 6.9 (W116)	6834	1975-80	6,5	**13,0**	20,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
300 SD TURBODIESEL (W116)	2998	1977-80	1,0	**2,0**	3,0
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1979-82	0,8	**1,5**	2,3
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1983-86	1,0	**2,0**	3,0
380 SE/SEL (W126)	3839	1979-82	1,0	**2,0**	3,0
380 SE/SEL (W126)	3839	1983-86	1,3	**2,5**	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973	1979-82	1,0	**2,0**	3,0
500 SE/SEL (W126)	4973	1983-88	1,3	**2,5**	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973	1989-91	1,5	**3,0**	4,5
260 SE (W126)	2599	1986-90	1,0	**2,0**	3,0
300 SE/SEL (W126)	2962	1986-88	1,3	**2,5**	3,5
300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	1,5	**3,0**	4,5
420 SE/SEL (W126)	4196	1986-90	1,3	**2,5**	3,5
560 SE (W126)	5547	1988-90	2,0	**4,0**	6,0
560 SEL (W126)	5547	1986-88	1,8	**3,5**	6,0
560 SEL (W126)	5547	1989-91	2,3	**4,5**	7,0
300 SD/SDL TURBODIESEL (W126)	2998	1980-87	0,8	**1,5**	2,3
280/300/320 SE/SEL (W140)	2799-3199	1991-98	1,0	**2,0**	3,0
S 300 TD (W140)	2996	1997-98	1,0	**2,0**	3,0
300 SD TURBO/S 350 D TURBO (W140)	3449	1992-96	1,0	**2,0**	3,0
420 SE/SEL (W140)	4196	1991-98	1,5	**3,0**	4,5
500 SE/SEL (W140)	4973	1991-98	1,8	**3,5**	5,0
600 SE/SEL (W140)	5987	1991-98	2,5	**5,0**	7,5
380 SEC (W126)	3839	1981-86	4,0	**8,0**	12,0
420 SEC (W126)	4196	1986-92	4,5	**9,0**	13,5
500 SEC (W126)	4973	1981-87	5,0	**10,0**	15,0
560 SEC (W126)	5547	1985-87	6,0	**12,0**	18,0
560 SEC (W126)	5547	1988-92	6,0	**12,0**	18,0
420/500 S COUPÉ/CL (W140)	4196-4973	1992-98	1,5	**3,0**	4,5
600 S COUPÉ/CL (W140)	5987	1992-98	2,5	**5,0**	7,5
280 SL (R107)	2746	1974-75	7,5	**15,0**	22,5
280 SL (R107)	2746	1975-80	8,0	**16,0**	24,0
280 SL (R107)	2746	1980-85	8,5	**17,0**	25,0
280 SLC (C107)	2746	1974-81	5,5	**11,0**	16,5
300 SL (R107)	2962	1985-89	8,5	**17,0**	25,0
350 SL (R107)	3499	1971-75	11,0	**22,0**	33,0
350 SL (R107)	3499	1975-80	10,0	**20,0**	30,0
350 SLC (C107)	3499	1971-80	6,0	**12,0**	18,0
380 SL (R107)	3839	1980-85	11,0	**22,0**	33,0
380 SLC (C107)	3839	1980-81	5,5	**11,0**	16,5
420 SL (R107)	4196	1985-89	12,0	**24,0**	36,0
450 SL (R107)	4520	1973-75	12,0	**24,0**	36,0
450 SL (R107)	4520	1975-80	11,0	**22,0**	33,0
450 SLC (C107)	4520	1973-80	6,0	**12,0**	18,0
450 SLC 5.0 (C107)	4973-5025	1978-80	7,5	**15,0**	22,5
500 SLC (C107)	4973	1980-81	7,0	**14,0**	21,0
500 SL (R107)	4973	1980-85	12,0	**24,0**	36,0
500 SL (R107)	4973	1985-89	13,0	**26,0**	39,0
560 SL (R107)	5547	1985-89	14,0	**28,0**	42,0
SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	7,0	**14,0**	21,0
280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	6,0	**12,0**	18,0
300 SL-24/SL 300-24 (R129)	2960	1989-93	5,0	**10,0**	15,0
SL 320/SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	6,5	**13,0**	20,0
SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	7,5	**15,0**	22,5
500 SL (R129)	4973	1989-98	7,0	**14,0**	21,0
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	8,0	**16,0**	24,0
600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	8,5	**17,0**	25,0
60 AMG (R129)	5956	1997-00	10,0	**20,0**	30,0
300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1990-94	3,5	**7,0**	10,0
300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	4,0	**8,0**	12,0
320 GE CORTO TELONATO/SW	3199	1993-05	4,0	**8,0**	12,0
320 GE LUNGO SW	3199	1993-05	4,5	**9,0**	13,5
350 GD/G 300 TD CORTO TEL./SW	3449	1991-97	3,0	**6,0**	9,0
350 GD/G 300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	3,5	**7,0**	10,0
500 GE V8	4973	1993-94	5,5	**11,0**	16,5
G 36 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 T/200 T/220 T/230 T (W202)	1799-2295	1996	1,0	**2,0**	3,0
C 200 D/220 D/250 D (SERIE T W202)	1997-2497	1996	1,0	**2,0**	3,0
C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	4,0	**8,0**	12,0
C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	4,0	**8,0**	12,0
C 230 T KOMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	1,5	**3,0**	4,5
C 240 TV6 (W202)	2398	1997-00	1,5	**3,0**	4,5
C 280 T (W202)	2799	1996-97	1,5	**3,0**	4,5
C 280 T V6 (W202)	2799	1997-00	1,5	**3,0**	4,5
C 43 T AMG (W202)	4266	1997-00	4,3	**8,5**	12,0
E 320 (W210)	3199	1995-97	1,3	**2,5**	3,5
E 200/230/280 (W210)	1998-2799	1995-96	1,0	**2,0**	3,0
E 420 (W 210)	4196	1995-97	1,8	**3,5**	5,0
E 430 V8 (W210)	4266	1997-01	2,0	**4,0**	6,0
E 280 V6/E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	1,5	**3,0**	4,5
E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	1,8	**3,5**	5,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
E 50 AMG (W 210)	4973	1995-97	4,0	**8,0**	12,0
E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	5,0	**10,0**	15,0
E 220 D/290 TD/300 D (W 210)	2155-2996	1995-96	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 (W 210)	3199	1996-97	1,5	**3,0**	4,5
E 280 T V6/E 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	2,0	**4,0**	6,0
E 320 T 4 MATIC (W210)	3199	1997-01	2,3	**4,5**	6,5
E 420 T (W 210)	4196	1996-97	2,3	**4,5**	6,5
E 430 TV8 (W210)	4266	1997-01	2,5	**5,0**	7,5
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 32 AMG	3199	2001-03	5,0	**10,0**	15,0
ML 230	2295	1997-01	2,0	**4,0**	6,0
ML 270 CDI	2688	2000-04	2,0	**4,0**	6,0
ML 320/350	3199-3724	1997-04	2,5	**5,0**	7,5
ML 400 CDI	2001	2001-04	2,5	**5,0**	7,5
ML 430	4266	1997-01	3,0	**6,0**	9,0
ML 500	5439	2001-04	3,5	**7,0**	10,0
ML 55 AMG	5439	2000-04	5,0	**10,0**	15,0
S 280/320 (W220)	2799-3199	1998-03	1,5	**3,0**	4,5
S 350/430/500 (W220)	4266-4966	1998-05	2,0	**4,0**	6,0
S 600 (W 220)	5786	1999-05	2,5	**5,0**	7,5
S 320 CDI (W220)	3222	1999-05	1,5	**3,0**	4,5
S 400 CDI (W220)	3996	2000-05	1,5	**3,0**	4,5
S 55 K AMG (W220)	5439	2002-05	7,0	**14,0**	21,0
S 65 K AMG (W220)	5980	2003-05	7,5	**15,0**	22,5
CLK-GTR	6898	1998-00	650,0	**1.300,0**	2.000,0
G 290 TD CORTO TEL./SW	2874	2000-01	3,5	**7,0**	10,0
G 290 TD LUNGO SW	2874	2000-01	4,0	**8,0**	12,0
G 300 TD CORTO TEL./SW	2996	1996-00	3,0	**6,0**	9,0
G 300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	3,5	**7,0**	10,0
G 270 CDI CORTO TEL./SW	2688	2000-05	3,5	**7,0**	10,0
G 270 CDI LUNGO SW	2688	2000-05	4,0	**8,0**	12,0
G 400 CDI CORTO TEL./SW	3996	2000-05	4,5	**9,0**	13,5
G 400 CDI LUNGO SW	3996	2000-05	5,0	**10,0**	15,0
G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966	1998-05	6,0	**12,0**	18,0
G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-05	6,5	**13,0**	19,5
G 55 AMG	5439	1998-04	7,5	**15,0**	22,5
G 55 AMG KOMPRESSOR	5439	2004-05	10,0	**20,0**	30,0
CL 500 (C215)	4966	1999-05	4,5	**9,0**	13,5
CL 600 (C215)	5786	1999-05	5,0	**10,0**	15,0
CL 55 AMG (C215)	5439	1999-05	5,5	**11,0**	16,5
CL 65 AMG (C215)	5980	2003-05	6,0	**12,0**	18,0
C 240 V6 (W203)	2597	2000-05	1,3	**2,5**	3,5
C 320/350 V6 (W203)	3199-3498	2000-05	1,5	**3,0**	4,5
C 32 AMG (W203)	3199	2000-04	5,0	**10,0**	15,0
C 30 CDI AMG (W203)	2950	2002-05	3,5	**7,0**	10,0
C 55 AMG (W203)	5439	2004-05	6,0	**12,0**	18,0
C 240 TV6 (W203)	2597	2000-05	1,8	**3,5**	5,0
C 320/350 TV6 (W203)	3199-3498	2000-05	2,0	**4,0**	6,0
C 30 CDI AMG T (W203)	2950	2002-05	3,5	**7,0**	10,0
C 55 AMG T (W203)	5439	2004-05	6,0	**12,0**	18,0
A 190/Z10	1897-2084	2000-04	1,0	**2,0**	3,0
A 190 L/Z10 L	1897-2084	2001-04	1,3	**2,5**	3,5
SL 350 (R230)	3724	2003-05	8,0	**16,0**	24,0
SL 500 (R230)	4966	2001-05	9,0	**18,0**	27,0
SL 600 (R230)	5513	2001-05	10,0	**20,0**	30,0
SL 55 AMG (R230)	5439	2001-05	10,0	**20,0**	30,0
SL 65 AMG (R230)	5980	2005	11,5	**23,0**	34,5
CLK 200 K/200 CGI (C209)	1796	2002-05	2,5	**5,0**	7,5
CLK 240 (C209)	2597	2002-05	3,0	**6,0**	9,0
CLK 320/350 (C209)	3199-3498	2002-05	3,5	**7,0**	10,0
CLK 500 (C209)	4966	2002-05	4,5	**9,0**	13,5
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-05	6,0	**12,0**	18,0
CLK 200 K/200 CGI CABRIOLET (C209)	1796	2003-05	3,0	**6,0**	9,0
CLK 240 CABRIOLET (C209)	2597	2003-05	3,5	**7,0**	10,0
CLK 320/350 CABRIOLET (C209)	3199-3498	2003-05	4,0	**8,0**	12,0
CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003-05	5,0	**10,0**	15,0
CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003-05	6,5	**13,0**	20,0
E 320/350 (W211)	3199-3498	2002-05	2,0	**4,0**	6,0
E 500 (W211)	4966	2002-05	3,5	**7,0**	10,0
E 55 K AMG (W211)	5439	2002-05	4,5	**9,0**	13,5
E 320/350 T (W211)	3199-3498	2003-05	2,5	**5,0**	7,5
E 500 T (W211)	4966	2003-05	4,0	**8,0**	12,0
E 55 K AMG T (W211)	5439	2003-05	5,0	**10,0**	15,0
C 230 K SPORTCOUPÉ	1796	2000-05	1,3	**2,5**	3,5
C 320/350 SPORTCOUPÉ	3199-3498	2000-05	1,8	**3,5**	5,0
C 32 AMG SPORTCOUPÉ	3199	2000-04	3,0	**6,0**	9,0
C 30 CDI SPORTCOUPÉ	2950	2000-04	1,3	**2,5**	3,5
SLK 200 K (II SERIE)	1796	2004-05	4,5	**9,0**	13,5

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
SLK 350 (II SERIE)	3498	2004-05	5,0	**10,0**	15,0
SLK 55 AMG (II SERIE)	5439	2004-05	6,0	**12,0**	18,0
CLS 350	3498	2004-05	4,0	**8,0**	12,0
CLS 500	4966	2004-05	5,0	**10,0**	15,0
CLS 55 AMG	5439	2004-05	7,0	**14,0**	21,0
A 200 TURBO (II S.)	2034	2004-05	1,8	**3,5**	5,0
SLR MC LAREN	5439	2004-05	125,0	**250,0**	350,0
B 200 TURBO	2034	2005	1,7	**3,5**	5,2
ML 350 (II SERIE)	3498	2005	3,0	**6,0**	9,0
ML 500 (II SERIE)	4966	2005	4,0	**8,0**	12,0
ML 280/320 CDI (II SERIE)	2987	2005	3,0	**6,0**	9,0
ML 63 AMG (II SERIE)	6208	2005	6,0	**12,0**	18,0
R 350	3498	2005	2,5	**5,0**	7,5
R 500	4966	2005	3,5	**7,0**	10,5
R 320 CDI	2987	2005	2,5	**5,0**	7,5

MG GRAN BRETAGNA

J1/J2/J3 MIDGET	746-847	1932-33	15,0	**30,0**	45,0
L1/L2 MAGNA	1087	1933-34	16,0	**32,0**	48,0
NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	17,5	**35,0**	50,0
MIDGET PA/PB ROADSTER	847-939	1934-36	15,0	**30,0**	45,0
SA DROPHEAD COUPÉ	2288-2322	1937-39	17,5	**35,0**	50,0
VA DROPHEAD COUPÉ	1548	1937-39	16,0	**32,0**	48,0
WA DROPHEAD COUPÉ	2561	1938-39	20,0	**40,0**	60,0
TA ROADSTER	1292	1936-39	16,0	**32,0**	48,0
TB ROADSTER	1250	1939	16,0	**32,0**	48,0
TC	1250	1945-49	15,0	**30,0**	45,0
TD	1250	1949-53	14,0	**28,0**	42,0
TD ARNOLT	1250	1951-53	14,0	**28,0**	42,0
TF	1250	1953-54	14,0	**28,0**	42,0
TF 1500	1466	1954-55	15,0	**30,0**	45,0
YA/YB	1250	1947-53	6,0	**12,0**	18,0
A	1489	1955-59	12,5	**25,0**	37,0
A COUPÉ	1489	1956-59	10,0	**20,0**	30,0
A TWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	16,0	**32,0**	48,0
A TWIN CAM COUPÉ	1588	1958-60	13,5	**27,0**	40,0
A 1600 ROADSTER	1588	1959-61	13,5	**27,0**	40,0
A 1600 COUPÉ	1588	1959-61	10,0	**20,0**	30,0
A 1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	14,0	**28,0**	42,0
A 1600 MK2 COUPÉ	1622	1961-62	10,0	**20,0**	30,0
B SPIDER	1798	1962-74	7,5	**15,0**	22,5
B SPIDER	1798	1974-80	6,0	**12,0**	18,0
B GT COUPÉ	1798	1965-74	5,0	**10,0**	15,0
B GT	1798	1974-80	4,0	**8,0**	12,0
B GT LIMITED EDITION	1798	1979-80	4,5	**9,0**	13,5
B SPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-80	6,0	**12,0**	18,0
B GT V8	3528	1972-76	5,0	**10,0**	15,0
C SPIDER	2912	1967-69	9,0	**18,0**	27,0
C GT COUPÉ	2912	1967-69	6,0	**12,0**	18,0
MAGNETTE ZA/ZB	1489	1953-59	2,5	**5,0**	7,5
MAGNETTE MKII/MKIV	1489-1622	1959-68	2,3	**4,5**	7,0
MIDGET MKI	948-1098	1961-64	4,5	**9,0**	13,5
MIDGET MKII	1098	1964-66	4,0	**8,0**	12,0
MIDGET MKIII	1275	1966-69	4,0	**8,0**	12,0
MIDGET MKIV	1275	1969-74	3,5	**7,0**	11,0
MIDGET 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
RV8	3947	1992-95	7,5	**15,0**	22,5
F/F WC	1588-1796	1995-01	2,5	**5,0**	7,5
TF	1588-1796	2000-05	3,0	**6,0**	9,0
ZR 105/120/160	1397-1796	2002-05	0,8	**1,5**	2,3
ZS 120/180	1796-2497	2002-05	1,0	**2,0**	3,0
ZT 160/160 V6/180/190	1795-2497	2002-05	1,8	**3,5**	5,0
ZT-T 160/160 V6/180/190	1795-2497	2002-05	2,0	**4,0**	6,0
ZT 260 V8	4601	2004-05	3,0	**6,0**	9,0
ZT X POWER 385	4601	2002	4,0	**8,0**	12,0

MINI GERMANIA

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

MITSUBISHI GIAPPONE

GALANT D/TURBO D	2347	1980-86	0,4	**0,8**	1,2
GALANT I/GALANT TURBO	1597-2350	1983-87	0,5	**1,0**	1,5
PAJERO (I SERIE)	1997-2972	1982-90	1,8	**3,5**	5,0
PAJERO D/TD (I SERIE)	2347-2477	1982-91	1,5	**3,0**	4,5
PAJERO WAGON (I SERIE)	1997-2972	1983-90	1,8	**3,5**	5,0
PAJERO WAGON D/TD (I SERIE)	2477-2835	1983-90	1,5	**3,0**	4,5
PAJERO 3.0 V6 (I SERIE)	2972	1988-91	2,0	**4,0**	6,0
PAJERO TD (II SERIE)	2477-2835	1991-99	2,0	**4,0**	6,0
PAJERO 2.4/2.6 (II SERIE)	2351-2555	1991-99	1,5	**3,0**	4,5
PAJERO V6/V6 GDI (II SERIE)	2972-3497	1991-99	2,5	**5,0**	7,5
COLT (TUTTI I MOD.)	1299-1499	1983-87	0,5	**1,0**	1,5
COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1595	1987-91	0,4	**0,8**	1,2
COLT TURBO	1598	1983-87	0,8	**1,5**	2,3
COLT GTI 16V (TURBO)	1595	1987-91	0,8	**1,5**	2,3
COLT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1836	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 GSR EVO I/II	1997	1992-94	5,5	**11,0**	16,5
LANCER GSR EVO III/IV	1997	1995-97	6,5	**13,0**	20,0
LANCER GSR EVO V/EVO VI/EVO VII	1997	1998-02	7,5	**15,0**	22,5
LANCER GSR EVO VIII	1997	2003-05	8,0	**16,0**	24,0
LANCER EVO IX	1997	2005	9,0	**18,0**	27,0
GALANT I/GALANT VR-4 TURBO	1755-1997	1987-91	0,5	**1,0**	1,5
PAJERO IO (PININ)	1834	1998-05	1,5	**3,0**	4,5
PAJERO IO (PININ) GDI	1999	2000-05	1,5	**3,0**	4,5
PAJERO SPORT	2972-3497	1996-99	1,8	**3,5**	5,0
PAJERO SPORT TD	2835	1996-99	1,5	**3,0**	4,5
PAJERO SPORT (II SERIE)	2972-3497	1999-05	2,0	**4,0**	6,0
PAJERO SPORT TD (II SERIE)	2477-3200	1999-05	1,8	**3,5**	5,0
PAJERO TD (III SERIE)	2477-3497	1999-05	2,0	**4,0**	6,0
PAJERO V6 (III SERIE)	2972-3800	1999-05	2,5	**5,0**	7,5
ECLIPSE	1755-1997	1992-93	0,8	**1,5**	2,3
ECLIPSE (II SERIE)	1996-1997	1994-96	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

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

MORRIS GRAN BRETAGNA

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

MOSKVITCH RUSSIA

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

NISSAN GIAPPONE

DATSUN 240Z/Z6	2395	1969-75	7,5	**15,0**	22,5
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	6,0	**12,0**	18,0
DATSUN 280 ZX/ZX2+2	2753	1978-81	4,5	**9,0**	13,5
PATROL	2753-3956	1980-95	1,5	**3,0**	4,5
PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	1,5	**3,0**	4,5
SAFARI/PATROL GR	4169	1988-97	1,8	**3,5**	5,0
SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	2,3	**4,5**	6,5
SAFARI/PATROL GR	4479	1999-04	3,0	**6,0**	9,0
SAFARI/PATROL GR	4758	2005	3,0	**6,0**	9,0
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	1,8	**3,5**	5,0
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1997-99	2,3	**4,5**	6,5
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1999-05	3,0	**6,0**	9,0
200/240 SX	1809-2388	1989-95	1,0	**2,0**	3,0
300 ZX	2960	1990-97	4,0	**8,0**	12,0
350 Z	3498	2003-05	5,0	**10,0**	15,0
350 Z ROADSTER	3498	2004-05	6,0	**12,0**	18,0
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	1,3	**2,5**	3,5
TERRANO II	2389-2960	1992-02	1,5	**3,0**	4,5
TERRANO II TD	2664-2953	1992-05	1,5	**3,0**	4,5
PATHFINDER	3275-3498	1997-04	2,0	**4,0**	6,0
PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	2,0	**4,0**	6,0
MICRA	997-1275	1992-96	0,5	**1,0**	1,5
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	1,0	**2,0**	3,0
SKYLINE GTS-T	1998	1989-91	1,5	**3,0**	4,5
SKYLINE GT-R	2568	1989-91	2,5	**5,0**	7,5
PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-96	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
PRIMERA D/TD	1973	1992-96	0,5	**1,0**	1,5
PRIMERA D/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
SERENA D/TD	1973-2285	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
ALMERA D	1973	1995-96	0,5	**1,0**	1,5

NSU GERMANIA

SPORT COUPÉ	583-598	1959-67	5,0	**10,0**	15,0
SPIDER WANKEL	500	1964-67	10,0	**20,0**	30,0
PRINZ I/II/III	583	1958-61	3,8	**7,5**	11,0
PRINZ 4/4L	598	1961-73	2,5	**5,0**	7,5
PRINZ 1000 I/S/C	996	1963-73	2,3	**4,5**	6,5
TYP 110/110 SC	1085-1177	1965-67	2,5	**5,0**	7,5
1000 TT	1085	1965-68	6,0	**12,0**	18,0
1000 TTS	996	1967-71	10,0	**20,0**	30,0
1200/1200 C	1177	1967-73	2,5	**5,0**	7,5
1200 TT	1177	1968-72	6,0	**12,0**	18,0
RO 80 (WANKEL 497X2)	994	1967-77	4,0	**8,0**	12,0

OM ITALIA

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

OPEL GERMANIA

ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1938-39	6,0	**12,0**	18,0
KAPITAEN (ANTEGUERRA)	2473	1938-40	4,0	**8,0**	12,0
KAPITAEN	2473	1948-50	2,5	**5,0**	7,5
KAPITAEN	2473	1951-53	2,3	**4,5**	6,5
KAPITAEN	2473	1954-55	2,0	**4,0**	6,0
KAPITAEN	2473	1955-57	2,0	**4,0**	6,0
KAPITAEN	2473	1958-59	2,3	**4,5**	6,5
KAPITAEN	2586-2605	1959-63	2,0	**4,0**	6,0
OLYMPIA	1288	1935-37	3,5	**7,0**	10,0
OLYMPIA (OL38)	1488	1938-40	3,5	**7,0**	10,0
OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	2,8	**5,5**	8,0
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	3,3	**6,5**	10,0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	2,0	**4,0**	6,0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	2,0	**4,0**	6,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	2,8	**5,5**	8,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
OLYMPIA REKORD (TUTTI IM.)	1488-1680	1958-60	2,0	4,0	6,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	2,8	5,5	8,0
1200	1196	1959-62	1,8	3,5	5,0
REKORD	1488-1680	1960-63	2,0	4,0	6,0
REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	2,8	5,5	8,0
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	1,8	3,5	5,0
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	1,5	3,0	4,5
REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	2,3	4,5	7,0
REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	1,3	2,5	4,0
REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	2,0	4,0	6,0
KADETT	1074	1936-37	4,0	8,0	12,0
KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	3,5	7,0	10,0
KADETT/KADETT A (TUTTI M.)	993	1962-65	1,8	3,5	5,0
KADETT B (TUTTI MOD.)	1078-1897	1965-73	1,0	2,0	3,0
KADETT C (TUTTI MOD.)	993-1196	1973-79	0,8	1,5	2,3
KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	5,0	10,0	15,0
KADETT D (TUTTI MOD.)	993-1584	1979-84	0,5	1,0	1,5
KADETT D DIESEL (TUTTI IM.)	1598	1982-84	0,5	1,0	1,5
KADETT GTE	1796	1983-84	0,8	1,5	2,3
KADETT E (TUTTI MOD.)	1196-1998	1984-91	0,5	1,0	1,5
KADETT E D/TURBOD. (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	0,5	1,0	1,5
KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	1,0	2,0	3,0
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	1,3	2,5	3,5
KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-93	0,8	1,5	2,3
KADETT 2.0 GSI CABRIO/2.0 CABRIO LE	1998	1985-93	1,0	2,0	3,0
OLYMPIA (1100/S/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	1,0	2,0	3,0
GT	1078-1897	1968-73	4,0	8,0	12,0
KAPITAEN	2605-2784	1964-68	1,8	3,5	5,0
KAPITAEN V8	4638	1965-68	3,0	6,0	9,0
ADMIRAL	2605-2784	1964-68	1,8	3,5	5,0
ADMIRAL V8	4638	1965-68	2,0	4,0	6,0
DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354	1964-68	2,5	5,0	7,5
KAPITAEN	2784	1968-70	1,8	3,5	5,0
ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	2,0	4,0	6,0
DIPLOMAT V8	5354	1969-77	2,5	5,0	7,5
COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	1,5	3,0	4,5
COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77	1,5	3,0	4,5
COMMODORE GS/E COUPÉ	2784	1972-77	2,5	5,0	7,5
ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1970-75	0,8	1,5	2,3
ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1979	1975-80	0,5	1,0	1,5
ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1998	1981-88	0,5	1,0	1,5
ASCONA III SERIE DIESEL	1598	1981-88	0,5	1,0	1,5
ASCONA 400	2410	1980-82	5,0	10,0	15,0
MANTA I SERIE	1196-1897	1970-75	1,5	3,0	4,5
MANTA II/III SERIE	1297-1979	1975-88	1,5	3,0	4,5
MANTA 400	2410	1980-85	6,0	12,0	18,0
REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	0,8	1,5	2,3
REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	0,5	1,0	1,5
REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	0,5	1,0	1,5
REKORD E DIESEL/E2 TURBOD.	1998-2260	1977-86	0,5	1,0	1,5
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	0,8	1,5	2,3
REKORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	0,5	1,0	1,5
REKORD E/E2 CARAVAN	1698-2197	1977-86	0,5	1,0	1,5
REKORD E DIESEL CARAVAN	1998-2260	1977-85	0,5	1,0	1,5
REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	0,5	1,0	1,5
VECTRA 2.0I TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	0,8	1,5	2,3
VECTRA 4X4	1796-1998	1988-95	0,5	1,0	1,5
VECTRA 2000 16V	1998	1989-95	0,5	1,0	1,5
VECTRA 2.5 V6 (I/II SERIE)	2498	1993-99	0,5	1,0	1,5
VECTRA I 500 (II SERIE)	2498	1999	0,8	1,5	2,3
VECTRA (TUTTI I MODELLI)	1389-1998	1988-95	0,5	1,0	1,5
VECTRA D/TD	1488-1700	1988-95	0,5	1,0	1,5
VECTRA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1598-1998	1995-96	0,5	1,0	1,5
VECTRA II S. 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 II S. CARAVAN	1686	1996	0,7	1,5	2,0
CALIBRA 2.0I/2.0I 16V	1998	1989-97	1,0	2,0	3,0
CALIBRA 2.0I 16V 4X4	1998	1989-97	1,3	2,5	3,5
CALIBRA 2.0I TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	2,0	4,0	6,0
CALIBRA 2.5 V6	2498	1993-97	1,5	3,0	4,5
OMEGA 1.8/2.0	1796-1998	1986-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA 1.8/2.0 CARAVAN	1796-1998	1986-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA CD 2.4I	2410	1988-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA CARAVAN 2.4I	2410	1988-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA GL 2.6I V6	2594	1990-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA GL 2.6I V6 CARAVAN	2594	1990-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA 3000 24 V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-93	0,8	1,5	2,3
OMEGA D/TD	2260	1986-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1986-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1990-92	12,5	25,0	38,0
OMEGA 2.0/2.0 16V/2.5 24 V (II S.)	1998-2498	1994-96	0,5	1,0	1,5
OMEGA 2.0/2.0 16V/2.5 24 V SW (II S.)	1998-2498	1994-96	0,5	1,0	1,5
OMEGA 3000 V6 24 V MV6/S.W. (II S.)	2962	1994-99	0,8	1,5	2,3
OMEGA 3.2 V6/SW (II S.)	3175	2000-02	0,8	1,5	2,3
OMEGA 2.5 TD/SW (II S.)	2497	1994-96	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 3.0I/3.0I 24V II SERIE	2968	1987-93	0,8	1,5	2,3
MONZA	2784-2968	1977-82	2,0	4,0	6,0
MONZA	2784-2968	1983-87	2,5	5,0	7,5
CORSA (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	0,5	1,0	1,5
CORSA TR (TUTTI II MODELLI)	993-1598	1982-92	0,3	0,5	0,8
CORSA D/TURBODIESEL	1488	1987-92	0,5	1,0	1,5
CORSA GSI	1598	1987-92	0,8	1,5	2,3
CORSA GSI (II SERIE)	1598	1993-01	0,8	1,5	2,3
CORSA GSI 1.8 (III SERIE)	1796	2001-05	0,8	1,5	2,3
TIGRA	1389-1598	1994-01	0,8	1,5	2,3
ASTRA (TUTTI I MOD.)/SW	1389-1998	1991-96	0,5	1,0	1,5
ASTRA D/TD (TUTTI II 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 II MODELLI)	1998-2772	1991-98	1,5	3,0	4,5
FRONTERA II S. (TUTTI I MOD.)	2198-3165	1998-04	2,0	4,0	6,0
MONTEREY	3059-3165	1992-98	1,3	2,5	3,5
MONTEREY II SERIE	2999-3494	1998-99	1,8	3,5	5,0
SINTRA 2.2 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 (I SERIE)	1998	1999-01	1,3	2,5	3,5
ASTRA COUPÉ II S. (TUTTI I MOD.)	1598-2198	2000-05	0,8	1,5	2,3
ASTRA COUPÉ 2.2 TD (II SERIE)	2171	2002-05	0,5	1,0	1,5
ASTRA CABRIOLET II S. (TUTTI II MOD.)	1598-2198	2001-05	1,3	2,5	3,5
ASTRA CABRIOLET 2.2 TD (II SERIE)	2171	2002-05	1,0	2,0	3,0
8/25 PS	2000	1920-24	5,0	10,0	15,0
14/38 PS	3450	1919-24	6,0	12,0	18,0
21/55 PS	5646	1919-24	9,0	18,0	27,0
30/75 PS	7793	1920-24	10,0	20,0	30,0
4/12 PS	951	1924-26	6,0	12,0	18,0
4/14 PS	1018	1924-25	5,0	10,0	15,0
4/16 PS	1018	1926-28	5,0	10,0	15,0
4/20 PS	1018	1929-31	5,0	10,0	15,0
7/34 PS	1735	1927-28	4,3	8,5	13,0
8/40 PS	1916	1928-30	4,3	8,5	13,0
10/40 PS (MODELL 80)	2620	1925-29	5,0	10,0	15,0
12/50 PS (MODELL 90)	3160	1927-28	5,0	10,0	15,0
15/60 PS (MODELL 100)	3882	1927-28	6,0	12,0	18,0
14/50 PS	3640	1929-30	6,0	12,0	18,0
16/60 PS	4170	1929	6,5	13,0	20,0
24/110 PS REGENT	5972	1928-29	10,0	20,0	30,0
1.8 LITER/1.8 REGENT	1790	1931-33	4,5	9,0	13,5
1 LITER	995	1933	5,0	10,0	15,0
1.2 LITER/REGENT/1.2 LG	1193	1931-35	4,0	8,0	12,0
P4	1073	1935-37	4,0	8,0	12,0
1.3 LITER	1288	1934-35	4,0	8,0	12,0
6	1952	1934-37	5,0	10,0	15,0
SUPER 6	2473	1937-38	5,0	10,0	15,0
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-04	1,5	3,0	4,5
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC (II S.)	1998	2005	1,7	3,5	5,2
SPEEDSTER	2198	2001-04	5,0	10,0	15,0
SPEEDSTER TURBO	1998	2003-05	6,0	12,0	18,0
CORSA (I SERIE)	1196-1389	1993-96	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 (III S.)	3175	2003-05	1,2	2,5	3,7

OSCA ITALIA

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

PAGANI ITALIA

ZONDA C12	7291	2000-04	90,0	180,0	270,0
ZONDA 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
DYNA 100/110/120/130	610-854	1947-53	3,0	6,0	9,0
DYNA Z CABRIOLET	851	1957-59	5,0	10,0	15,0
DYNA Z	851	1953-59	2,8	5,5	8,0
DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56	5,0	10,0	15,0
PL 17/PL 17 TIGRE	851	1959-62	3,3	6,5	10,0
PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	6,0	12,0	18,0
17/17 BREAK	848	1963-65	2,5	5,0	7,5
17 B/17 BT	848	1963-65	2,8	5,5	8,5
24 B/BA	848	1964-67	3,0	6,0	9,0
24 BT (TIGRE)	848	1964-67	3,5	7,0	11,0
24 C COUPÉ	848	1963-67	5,0	10,0	15,0
24 CT COUPÉ TIGRE	848	1963-67	6,0	12,0	18,0
CD/RALLYE	848	1963-65	17,5	35,0	50,0

PANTHER GRAN BRETAGNA

KALLISTA	1598-2792	1982-94	5,0	10,0	15,0

PEGASO SPAGNA

Z102	2472-3178	1951-58	125,0	250,0	350,0
Z102 SPIDER	2472-3178	1951-58	175,0	350,0	500,0

PEKING CINA

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

PEUGEOT FRANCIA

5 CV 172 (TUTTI I MODELLI)	667-950	1922-29	7,5	15,0	22,5
201 (TUTTI I MODELLI)	1122-1465	1929-37	8,0	16,0	24,0
301 (TUTTI I MODELLI)	1465	1932-36	7,0	14,0	21,0
401 (TUTTI I MODELLI)	1720	1934-35	8,0	16,0	24,0
601 BERLINA/LIMOUSINE	2148	1934-35	9,0	18,0	27,0
402 LIMOUSINE	1991-2142	1935-40	8,0	16,0	24,0
402 BERLINA LÉGÉRE	1991-2142	1937-40	7,0	14,0	21,0
202 BERLINA	1133	1938-49	5,0	10,0	15,0
302 BERLINA	1758	1936-38	6,0	12,0	18,0
203	1290	1948-60	3,5	7,0	10,0
203 DECAPPOTTABILE	1290	1948-54	10,0	20,0	30,0
203 FAMILIALE	1290	1948-60	4,5	9,0	13,5
203 COUPÉ	1290	1952-60	10,0	20,0	30,0
203 CABRIOLET	1290	1951-60	22,5	45,0	65,0
403	1290-1468	1955-66	4,5	9,0	13,5
403 DIESEL	1816	1960-66	2,0	4,0	6,0
403 FAMILIALE	1290-1468	1957-62	2,5	5,0	7,5
403 FAMILIALE D	1816	1960-62	2,3	4,5	6,5
403 CABRIOLET	1468	1957-67	22,5	45,0	60,0
404	1618	1960-75	2,5	5,0	7,5
404 SUPERLUSSO INIEZIONE	1618	1964-68	2,5	5,0	7,5
404 DIESEL	1948	1964-76	1,5	3,0	4,5
404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	2,5	5,0	7,5
404 FAMILIALE/COMMERCIALE D	1816-1948	1963-72	1,5	3,0	4,5
404 COUPÉ CARB./INIEZ.	1618	1962-68	6,0	12,0	18,0
404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618	1961-68	7,5	15,0	22,5
204 BERLINA	1130	1965-76	1,0	2,0	3,0
204 DIESEL	1255	1968-76	0,8	1,5	2,2
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 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 ZZ/ZL/ZR	954-1124	1973-88	0,5	1,0	1,5
104 ZS	1360	1975-85	1,3	2,5	3,5
205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-96	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 CTI/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	2,5	5,0	7,5
205 1.6 CTI CABRIOLET	1580	1986-92	4,0	8,0	12,0
205 1.9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	4,0	8,0	12,0
205 TURBO 16	1775	1985-86	50,0	100,0	150,0
106 (TUTTI I MODELLI)	954-1587	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 D II SERIE (TUTTI II 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 II 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/TURBOD. (TUTTI II MODELLI)	1769-1905	1986-92	0,5	1,0	1,5

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
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 MI16	1905-1998	1987-95	1,5	3,0	4,5
405 T16	1998	1992-95	2,5	5,0	7,5
405 X4	1905-1998	1989-95	0,8	1,5	2,3
505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	0,5	1,0	1,5
505 D/TURBO D. (TUTTI I M.)	2304-2498	1979-91	0,5	1,0	1,5
505 BREAK/FAMILIALE	1796-2165	1982-92	0,5	1,0	1,5
505 BREAK/FAMILIALE D	2498	1982-91	0,5	1,0	1,5
505 V6	2849	1986-90	0,8	1,5	2,2
604 SL/TI/STI/GTI	2664-2849	1975-86	2,5	5,0	7,5
604 GRD/SRD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	0,8	1,5	2,2
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 3.0I/SV 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	7,5
306 D/TD	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/III 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 2.0/2.2 16V	1998-2230	1996-05	2,0	4,0	6,0
406 COUPÉ 3.0 V6 24V	2946	1996-05	3,0	6,0	9,0
607 2.9 V6 24V	2946	1999-05	1,0	2,0	3,0
206 GTI/GT/RC	1997	1999-05	1,0	2,0	3,0
206 CC	1587-1997	2000-05	1,3	2,5	3,5
307 CC	1997	2003-05	1,5	3,0	4,5
806 2.0/2.0 TURBO	1998	1994-96	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 PICK UP	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	5733	1992-96	3,2	6,5	9,7
FIREBIRD 5.7 V8 CONVERTIBLE	5733	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
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/TURBO LOOK (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 S.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	1.200,0
BOXSTER	2480-2687	1996-04	6,0	12,0	18,0
BOXSTER (II SERIE)	2687	2004-05	7,0	14,0	21,0
BOXSTER S	3179	1999-04	7,0	14,0	21,0
BOXSTER S (II SERIE)	3179	2004-05	8,0	16,0	24,0
911 CARRERA (996)	3387	1997-01	10,0	20,0	30,0
911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	11,0	22,0	33,0
911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	11,5	23,0	35,0
911 GT1	3164	1997-98	175,0	350,0	525,0
911 GT3 (996)	3600	1999-01	30,0	60,0	90,0
911 GT3 (996)	3600	2003-04	32,5	65,0	100,0
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-05	14,0	28,0	42,0
911 TURBO S 3.6 (996)	3600	2000-05	15,0	30,0	45,0
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-04	11,0	22,0	33,0
911 CARRERA 4 3.6 (996)	3596	2002-04	12,0	24,0	36,0
911 CARRERA 4S (996)	3596	2002-04	13,0	26,0	39,0
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002-04	12,5	25,0	37,0
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002-03	13,0	26,0	39,0
911 GT2 (996)	3600	1998-02	45,0	90,0	135,0
911 GT2 (996)	3600	2002-04	50,0	100,0	150,0
CAYENNE 3.2 V6	3189	2003-05	4,0	8,0	12,0
CAYENNE S 4.5 V8	4511	2003-05	5,0	10,0	15,0
CAYENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003-05	6,0	12,0	18,0
CARRERA GT	5733	2004-05	175,0	350,0	500,0
CAYMAN S	3386	2005	11,0	22,0	33,0
911 CARRERA (997)	3596	2005	15,0	30,0	45,0
911 CARRERA 4 (997)	3596	2005	16,0	32,0	48,0
911 CARRERA S (997)	3824	2005	17,0	34,0	51,0
911 CARRERA 4S (997)	3824	2005	18,0	36,0	54,0
911 CARRERA CABRIOLET (997)	3596	2005	16,5	33,0	49,5
911 CARRERA 4 CABRIOLET (997)	3596	2005	17,5	35,0	52,5
911 CARRERA S CABRIOLET (997)	3824	2005	18,5	37,0	55,5
911 CARRERA 4S CABRIOLET (997)	3824	2005	19,5	39,0	58,5

RAYTON FISSORE ITALIA

MAGNUM 4X4	1995	1984-88	1,0	2,0	3,0
MAGNUM 4X4 TD FIAT	2445	1984-90	1,0	2,0	3,0
MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	1,3	2,5	3,5
MAGNUM TURBODIESEL VM	2393-2500	1991-93	1,0	2,0	3,0
2.4 TD BMW (MAGNUM)	2443	1988-90	1,0	2,0	3,0
3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	1,5	3,0	4,5

RELIANT GRAN BRETAGNA

REGAL I/II/III/IV/V/VI	747	1952-62	2,0	4,0	6,0
REGAL 3/25	598	1962-68	1,5	3,0	4,5
REGAL 3/30	701	1968-73	1,8	3,5	5,0
BUG (BOND)	701-748	1970-74	2,3	4,5	7,0
ROBIN/ROBIN MK II	748-848	1973-94	1,0	2,0	3,0
REBEL	598	1964-67	0,5	1,0	1,5
REBEL MK II	701-748	1967-73	0,5	1,0	1,5
REBEL MK II ESTATE	701-748	1967-72	0,5	1,0	1,5
SABRE 4	1703	1961-64	4,0	8,0	12,0
SABRE 4 CONVERTIBLE	1703	1962-64	5,0	10,0	15,0
SABRE 6	2553	1964-66	5,0	10,0	15,0
SABRE 6 CONVERTIBLE	2553	1964-66	6,0	12,0	18,0
SCIMITAR GT SE4	2553	1964-66	4,0	8,0	12,0
SCIMITAR GT SE4A/SE4B/SE4C	2495-2994	1966-70	3,5	7,0	11,0
SCIMITAR GTE SE5	2994	1968-75	3,0	6,0	9,0
SCIMITAR GTE SE6	2792-2994	1975-86	2,5	5,0	7,5
SCIMITAR GTC	2792	1980-86	3,0	6,0	9,0
SCIMITAR SS1/TI/SST/SABRE	1296-1994	1984-96	2,0	4,0	6,0

RENAULT FRANCIA

10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	6,5	13,0	20,0
6 CV TORPEDO	950	1922-28	5,0	10,0	15,0
NN/NN1/NN2 BERLINA	951	1925-29	5,0	10,0	15,0
PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	5,0	10,0	15,0
VIVAQUATRE	2120	1931-39	5,0	10,0	15,0
MONAQUATRE	1299-1463	1932-35	5,0	10,0	15,0
JUVAQUATRE	1003	1937-48	4,5	9,0	13,5
4 CV/4 CV LUSSO	760	1947-51	3,0	6,0	9,0
4 CV GRAN LUSSO CABRIOLET	747	1950-61	3,5	7,0	10,0
4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	3,5	7,0	10,0
FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	2,3	4,5	7,0
COLORALE PRAIRE/SAVANE	1996-2383	1950-55	2,0	4,0	6,0
DOMAINE/MANOIR BREAK	2141	1955-60	2,0	4,0	6,0
JUVAQ/DAUPHINOISE BREAK	845-1003	1951-60	2,0	4,0	6,0
DAUPHINE	845	1956-65	1,8	3,5	5,5
DAUPHINE 1093	845	1962-63	3,5	7,0	10,0
DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	5,0	10,0	15,0
ONDINE	845	1961-62	2,0	4,0	6,0
ONDINE GORDINI	845	1961-62	5,0	10,0	15,0
FLORIDE	845	1959-62	3,0	6,0	9,0
FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956	1959-63	3,5	7,0	10,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
CARAVELLE/CARAVJ 100/CARAV.S	956-1108	1962-67	3,8	7,5	11,3
CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	1108	1963-67	4,0	8,0	12,0
8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	2,0	4,0	6,0
8 GORDINI	1108-1255	1965-70	7,5	15,0	22,5
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	1,0	2,0	3,0
3	603	1961-64	2,3	4,5	6,5
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	2,5	5,0	7,5
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1967-74	2,3	4,5	7,0
4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	1,8	3,5	5,0
4 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-94	1,5	3,0	4,5
5 (TUTTI I MODELLI)	845-1397	1972-84	0,8	1,5	2,3
5 ALPINE	1397	1976-82	2,5	5,0	7,5
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	3,0	6,0	9,0
5 TURBO	1397	1980-82	30,0	60,0	90,0
5 TURBO 2	1397	1983-85	25,0	50,0	75,0
5 RODEO	1108	1981-87	1,8	3,5	5,0
4 FROG	956	1987	3,0	6,0	9,0
SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	956-1397	1984-96	0,5	1,0	1,5
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	2,5	5,0	7,5
SUPER 5 TD/GTD	1596	1985-96	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
9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	0,5	1,0	1,5
9 TURBO	1397	1985-89	1,3	2,5	3,5
11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	0,5	1,0	1,5
11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	0,5	1,0	1,5
11 TURBO	1397	1983-89	1,3	2,5	3,5
12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	0,5	1,0	1,5
12 GORDINI	1565	1971-74	6,0	12,0	18,0
14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	0,5	1,0	1,5
15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	1,0	2,0	3,0
17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	1,3	2,5	3,5
16 L/TL/TS	1470-1565	1965-74	1,0	2,0	3,0
16 TX	1647	1973-77	1,3	2,5	3,5
18 BERLINA	1397-1995	1978-86	0,5	1,0	1,5
18 TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	0,5	1,0	1,5
18 BREAK	1397-1995	1979-86	0,5	1,0	1,5
18 BREAK TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	0,5	1,0	1,5
18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1,3	2,5	3,5
18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1,3	2,5	3,5
18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	0,5	1,0	1,5
19 (TUTTI I MODELLI)	1390-1794	1988-95	0,5	1,0	1,5
19 D/TD	1870	1988-95	0,5	1,0	1,5
19 CHAMADE (TUTTI I MOD.)	1390-1794	1990-95	0,5	1,0	1,5
19 CHAMADE D/TD	1870	1990-95	0,5	1,0	1,5
19 1.8 16V/16 S	1764	1990-95	0,8	1,5	2,3
19 1.8 16V CABRIOLET	1764-1783	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 2L TURBO	1995	1987-93	1,5	3,0	4,5
21 2L TURBO QUADRA	1995	1990-93	1,5	3,0	4,5
25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2849	1984-92	0,5	1,0	1,5
25 V6 TURBO	2458	1985-92	0,8	1,5	2,3
25 V6 TURBO BACCARA	2458	1990-92	1,0	2,0	3,0
25 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1983-92	0,5	1,0	1,5
30 TS/TXI	2664	1974-84	0,8	1,5	2,3
30 DIESEL TURBO	2068	1981-83	0,5	1,0	1,5
ESPACE	1995	1984-90	0,8	1,5	2,3
ESPACE TURBO D/DX	2068	1984-90	0,5	1,0	1,5
ESPACE QUADRA	1995-2165	1988-90	0,5	1,0	1,5
ESPACE II SERIE	1995-2849	1991-96	0,5	1,0	1,5
ESPACE TD II SERIE	2068	1991-96	0,5	1,0	1,5
ESPACE QUADRA II SERIE	1995-2165	1991-96	0,8	1,5	2,3
FUEGO TL/GTL	1397	1980-85	0,8	1,5	2,3
FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	1,0	2,0	3,0
FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	1,3	2,5	3,5
FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	1,3	2,5	3,5
FUEGO TURBO DIESEL	2068	1982-85	0,8	1,5	2,3
LAGUNA (TUTTI I MODELLI)	1794-1995	1994-96	0,5	1,0	1,5
LAGUNA BREAK (TUTTI I M.)	1783-1998	1995-96	0,5	1,0	1,5
LAGUNA 3.0 I V6 BREAK	2963	1995-96	0,7	1,5	2,2
LAGUNA 2.9 24V V6/3.0 I 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.)	1948-2435	1996	0,5	1,0	1,5
SAFRANE TURBO D. (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 I V6 I/II S.	2946-2963	1992-01	0,5	1,0	1,5
SAFRANE BITURBO	2963	1993-96	1,3	2,5	3,5
MEGANE COACH 1.6/2.0	1598-1998	1995-96	0,5	1,0	1,5
MEGANE COACH 2.0 16V	1998	1995-02	0,8	1,5	2,2

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
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 (III S.)	2946-2963	1996-02	0,5	1,0	1,5
GRAND ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (I II S.)	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 1.8 I 16V	1764	1991-96	1,3	2,5	4,0
CLIO 2.0 I 16V WILLIAMS	1998	1993-96	3,5	7,0	10,0
CLIO SPORT 2.0 16V (II S.)	1998	1999-05	1,3	2,5	3,5
CLIO SPORT V6 (II S.)	2946	2000-05	7,5	15,0	22,0
AVANTIME 2.0 TURBO	1996	2002-03	1,5	3,0	4,5
AVANTIME 3.0 24V	2946	2002-03	1,8	3,5	5,0
ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-05	1,8	3,5	5,0
GRAND ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-05	1,8	3,5	5,0
TWINGO	1239	1993-96	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 I 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	1289	1972-77	2,5	5,0	7,5

RILEY GRAN BRETAGNA

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

ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA

SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	200,0	400,0	600,0
PHANTOM I	7695	1925-29	100,0	200,0	300,0
PHANTOM II	7668	1929-35	125,0	250,0	375,0
TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	50,0	100,0	150,0
20/25 BERLINA	3699	1929-36	40,0	80,0	120,0
PHANTOM III	7340	1936-39	125,0	250,0	375,0
WRAITH BERLINA	4257	1938-39	30,0	60,0	90,0
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	20,0	40,0	60,0
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	40,0	80,0	120,0
SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	22,5	45,0	70,0
SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	60,0	120,0	180,0
SILVER CLOUD I SERIE BERL. E LIM.	4887	1955-59	19,0	38,0	57,0
SILVER CLOUD I SERIE D.H.C.	4887	1955-59	75,0	150,0	225,0
SILVER CLOUD II SERIE BERL. E LIM.	6230	1959-62	20,0	40,0	60,0
SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1959-62	75,0	150,0	225,0
SILVER CLOUD III SERIE BERL. E LIM.	6230	1962-66	21,0	42,0	63,0
SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	75,0	150,0	225,0
SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	11,0	22,0	33,0
SILVER SHADOW I SERIE LUNGA	6230	1969-70	11,0	22,0	33,0
SILVER SHADOW I SERIE COUPÉ	6230	1966-70	17,5	35,0	50,0
SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET	6230	1966-70	22,5	45,0	70,0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	45,0	90,0	135,0
PHANTOM VI LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	47,5	95,0	140,0
SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	10,0	20,0	30,0
SILVER SHADOW II	6750	1977-80	9,0	18,0	27,0
SILVER WRAITH II	6750	1977-80	10,0	20,0	30,0
CORNICHE COUPÉ	6750	1971-77	15,0	30,0	45,0
CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	14,0	28,0	42,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	22,5	45,0	70,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	21,0	42,0	63,0
CORNICHE CABRIOLET II	6750	1988-89	24,0	48,0	72,0
CORNICHE CABRIOLET III	6750	1990-91	27,5	55,0	85,0
CORNICHE CABRIOLET IV	6750	1992-95	37,5	75,0	110,0
CAMARGUE	6750	1975-86	22,5	45,0	70,0
SILVER SPIRIT	6750	1980-85	9,0	18,0	27,0
SILVER SPIRIT	6750	1986-89	9,0	18,0	27,0
SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	10,0	20,0	30,0
SILVER SPIRIT III	6750	1993-96	11,0	22,0	33,0
SILVER DAWN	6750	1996-98	12,0	24,0	36,0
SILVER SPUR	6750	1980-82	10,0	20,0	30,0
SILVER SPUR	6750	1983-89	10,0	20,0	30,0
SILVER SPUR II	6750	1990-93	11,0	22,0	33,0
SILVER SPUR III	6750	1993-98	12,5	25,0	35,0
SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6750	1996-98	13,5	27,0	40,0
FLYING SPUR	6750	1994-96	16,0	32,0	48,0
TOURING LIMOUSINE	6750	1991-98	25,0	50,0	75,0
TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO	6750	1996-98	27,5	55,0	80,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
SILVER SERAPH	5379	1998-02	17,5	35,0	50,0
PARK WARD	5379	2000-02	30,0	60,0	90,0
CORNICHE	6750	2000-02	42,5	85,0	125,0
PHANTOM	6749	2003-05	60,0	120,0	180,0
PHANTOM EXTENDED	6749	2005	75,0	150,0	225,0

ROVER GRAN BRETAGNA

14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	6,0	12,0	18,0
16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2147	1933-40	6,0	12,0	18,0
20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2565	1933-40	6,0	12,0	18,0
P5 60	1595	1948-49	3,5	7,0	10,0
P5 75	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
P4 75	2230	1954-56	4,0	8,0	12,0
P4 80	2286	1959-62	3,5	7,0	10,0
P4 90	2638	1953-59	3,8	7,5	11,0
P4 95	2625	1962-64	3,8	7,5	11,0
P4 100	2625	1959-62	4,0	8,0	12,0
P4 105	2638	1956-59	4,0	8,0	12,0
P4 110	2625	1962-64	4,5	9,0	13,5
P5 3 LITRI	2995	1958-62	4,0	8,0	12,0
P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	4,0	8,0	12,0
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65	5,0	10,0	15,0
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	4,0	8,0	12,0
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	5,0	10,0	15,0
P5 3,5 LITRI V8	3532	1967-73	5,0	10,0	15,0
P5 3,5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	5,5	11,0	16,5
P6 2000 SC	1978	1963-76	2,3	4,5	6,5
P6 2000 TC	1978	1967-76	2,5	5,0	7,5
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532	1968-76	3,5	7,0	10,0
P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	2,5	5,0	7,5
MINI (TUTTI I MODELLI)	998-1275	1989-00	1,5	3,0	4,5
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	2,0	4,0	6,0
MINI COOPER	1275	1990-00	2,5	5,0	7,5
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	3,0	6,0	9,0
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	4,0	8,0	12,0
100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-96	0,5	1,0	1,5
100 DIESEL	1361-1527	1993-96	0,3	0,8	1,1
114 GTI/GTA	1396	1990-97	0,8	1,5	2,3
100 1.4 GTI 16V	1396	1990-95	0,8	1,5	2,3
111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1,0	2,0	3,0
213/216	1342-1598	1984-89	0,4	0,8	1,2
2000 (SD1)	1994	1982-86	0,5	1,0	1,5
2300/2300S (SD1)	2350	1977-86	0,5	1,0	1,5
2600/2600S (SD1)	2597	1977-86	0,8	1,5	2,3
3500 (SD1)	3528	1977-82	1,0	2,0	3,0
3500 V8 S/SE (SD1)	3528	1978-82	1,0	2,0	3,0
3500 VANDEN PLAS/I (SD1)	3528-3532	1980-86	1,3	2,5	3,5
3500 VITESSE (SD1)	3528-3532	1982-86	1,3	2,5	3,5
2400 SD TURBO (SD1)	2393	1982-86	0,5	1,0	1,5
820/825	1996-2494	1986-92	0,5	1,0	1,5
827 SI/SLI/S TERLING/VITESSE	2675	1988-92	0,5	1,0	1,5
827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-92	0,8	1,5	2,3
214 SI/SLI/GSI 16V	1396	1989-95	0,5	1,0	1,5
216 GSI/GTI 16V	1590	1989-95	0,5	1,0	1,5
216 GTI/220 GSI 16V TWIN CAM	1590-1994	1991-94	0,8	1,5	2,3
218 DIESEL/TURBO D.	1769-1905	1993-95	0,5	1,0	1,5
416/420 TOURER	1590-1994	1990-96	0,5	1,0	1,5
418 TOURER DIESEL/TURBO D.	1769-1905	1993-96	0,5	1,0	1,5
216 16V COUPÉ/COUPÉ	1590-1795	1992-98	0,8	1,5	2,3
220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	1,0	2,0	3,0
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-98	1,0	2,0	3,0
820 T. COUPÉ T/TURBO COUPÉ T. (KV6)	1994	1992-98	1,3	2,5	3,5
827 V6 24V COUPÉ (KV6)	2675	1992-96	1,0	2,0	3,0
800 2.5 V6 24V COUPÉ (KV6)	2497	1996-98	1,0	2,0	3,0
825 COUPÉ TD (KV6)	2500	1992-97	1,0	2,0	3,0
820 16V/16V TURBO (KV6)	1994	1992-96	0,5	1,0	1,5
827 V6 24V (KV6)	2675	1992-96	0,5	1,0	1,5
800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	0,5	1,0	1,5
75 2.5 V6 24V	2497	1998-03	0,8	1,5	2,3
75 2.5 V6 24V ESTATE	2497	2001-03	1,0	2,0	3,0
414 SI/SLI 16V	1396	1990-95	0,5	1,0	1,5
416 GSI/GTI 16V	1590	1990-95	0,5	1,0	1,5
420 16V TWIN CAM	1994	1990-95	0,5	1,0	1,5
418 DIESEL/TURBO D.	1769-1905	1993-95	0,5	1,0	1,5
600 (TUTTI I MODELLI)	1850-2259	1993-96	0,5	1,0	1,5
620 TI	1994	1994-96	0,8	1,5	2,3
620 TDI	1994	1994-96	0,5	1,0	1,5
75 2.5 V6 24V (II S.)	2497	2004-05	1,0	2,0	3,0
75 2.5 V6 24V ESTATE (II S.)	2497	2004-05	1,3	2,5	3,5
75 V8 (II SERIE)	4601	2004-05	2,5	5,0	7,5
200 (TUTTI I MODELLI)	1396-1795	1995-96	0,5	1,0	1,5
200 TD (TUTTI I MODELLI)	1994	1995-96	0,5	1,0	1,5
400 (TUTTI I MODELLI)	1396-1994	1995-96	0,5	1,0	1,5
400 TD (TUTTI I MODELLI)	1994	1995-96	0,5	1,0	1,5

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
SAAB SVEZIA					
92	764	1950-52	4,0	8,0	12,0
92B	764	1953-56	3,0	6,0	9,0
93	748	1956-57	2,5	5,0	7,5
93B	748	1958-60	2,3	4,5	6,5
95 S.W.	841	1960-68	2,5	5,0	7,5
95 V4 S.W.	1498	1967-78	2,3	4,5	6,5
96	841	1960-68	2,0	4,0	6,0
96 V4	1498	1967-80	1,8	3,5	5,0
750 GRAN TURISMO	748	1958-59	4,0	8,0	12,0
SONETT II/V4	1498	1967-69	4,0	8,0	12,0
SONETT III	1698	1970-74	4,0	8,0	12,0
99 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	0,8	1,5	2,3
99 EMS	1985	1976-80	1,0	2,0	3,0
99 TURBO	1985	1977-78	2,0	4,0	6,0
900 (TUTTI I MODELLI)	1985-2119	1978-93	0,5	1,0	1,5
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	1,8	3,5	5,0
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	1,3	2,5	3,5
900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1988-93	1,5	3,0	4,5
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-93	2,5	5,0	7,5
900 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-96	0,8	1,5	2,3
900 TURBO 16 II S. (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-97	1,3	2,5	3,5
900 TURBO 16 CABRIOLET II S.	1985-2498	1994-97	2,5	5,0	7,5
9000 2.0-2.3 TURBO 16V/CD/3.0 V6	1985-2962	1985-97	0,5	1,0	1,5
9000 2.0-2.3 TURBO 16V/3.0 V6 (4 P.)	1985-2962	1988-96	0,5	1,0	1,5
9-5 3.0 V6 24V/AERO	2962	1997-03	1,0	2,0	3,0
9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-05	1,0	2,0	3,0
9-5 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03	1,3	2,5	3,5
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-05	1,3	2,5	3,5
9-3 3P TURBO/AERO	1985	1998-02	0,5	1,0	1,5
9-3 2.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	1,0	2,0	3,0
9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1998-02	2,0	4,0	6,0
9-3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	2,5	5,0	7,5
9-3 2.0 TURBO AERO (II S.)	1998	2002-05	1,0	2,0	3,0
9-3 2.8 V6 TURBO (II S.)	2792	2005	1,5	3,0	4,5
9-3 2.0 TURBO CABRIOLET (II S.)	1998	2003-05	3,0	6,0	9,0
9-3 2.8 V6 TURBO CABRIOLET (II S.)	2792	2005	3,5	7,0	10,5
9-3 2.8 V6 TURBO COMBI	2792	2005	1,7	3,5	5,2
SAMAS ITALIA					
YETI	843-903	1968-73	3,3	6,5	10,0
SEAT SPAGNA					
MARBELLA	843-903	1982-96	0,5	1,0	1,5
FURA	903-1438	1982-85	0,4	0,8	1,2
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	0,5	1,0	1,5
IBIZA DIESEL	1714	1984-92	0,4	0,8	1,2
IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1984	1993-96	0,5	1,0	1,5
IBIZA 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
IBIZA GTI/CUPRA	1984	1993-99	0,8	1,5	2,3
IBIZA GTI/CUPRA (II SERIE)	1781	1999-01	0,8	1,5	2,3
IBIZA FR	1781	2004-05	0,8	1,5	2,3
TOLEDO	1595-1984	1991-96	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/2.8 V6	1781-2791	2000-05	1,0	2,0	3,0
ALHAMBRA 2.8 V6 24V	2792	2000-05	1,0	2,0	3,0
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	633	1956-60	5,0	10,0	15,0
1500 TS	1481	1962-66	3,5	7,0	11,0
1500 TS COUPÉ MICHELOTTI	1481	1962-64	4,0	8,0	12,0
1600 TS COUPÉ MICHELOTTI	1587	1964-66	4,0	8,0	12,0
SPRING 850 SPIDER	845	1967-70	5,0	10,0	15,0
SIMCA/TALBOT FRANCIA					
6 CV BERLINA	995	1935-37	6,0	12,0	18,0
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	7,5	15,0	22,5
5 (5 CV)	569	1936-48	4,0	8,0	12,0
8 (8 100) BERLINA	1089	1938-49	4,5	9,0	13,5
ARONDE 9	1221	1951-55	2,0	4,0	6,0
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	2,3	4,5	6,5
ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	2,8	5,5	8,0
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	3,8	7,5	12,0
VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	2,8	5,5	8,0
ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	2,3	4,5	6,5
1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1961-72	1,0	2,0	3,0
1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	3,5	7,0	10,0
1200 S COUPÉ	1204	1967-71	4,0	8,0	12,0
1000 (TUTTI I MODELLI)	997-1118	1973-78	0,8	1,5	2,3
1000 RALLYE	1118	1970-71	3,0	6,0	9,0
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4,0	8,0	12,0
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	4,5	9,0	13,5
1300/1500	1290-1475	1963-66	1,0	2,0	3,0
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	1,3	2,5	3,5
1301/1501	1290-1475	1967-76	0,8	1,5	2,3
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	1,0	2,0	3,0
1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	0,5	1,0	1,5
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	0,5	1,0	1,5
1100 TI	1294	1974-78	0,8	1,5	2,3
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	0,5	1,0	1,5
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1442	1977-86	0,5	1,0	1,5
HORIZON LD/EXD	1905	1983-86	0,5	1,0	1,5
1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	0,5	1,0	1,5
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294-1592	1980-86	0,5	1,0	1,5
SOLARA D	1905	1984-86	0,5	1,0	1,5
TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155-2849	1980-84	0,5	1,0	1,5
TAGORA DT	2304	1980-84	0,5	1,0	1,5
SAMBA	954-1360	1981-86	0,4	0,8	1,2
SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	0,8	1,5	2,3
SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	0,8	1,5	2,3
SINGER GRAN BRETAGNA					
GAZELLE	1497	1955-67	2,3	4,5	7,0
GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	3,8	7,5	12,0
VOGUE	1725	1961-66	1,8	3,5	5,5
CHAMOIS	875	1964-70	1,5	3,0	4,5
SKODA REPUBBLICA CECA					
1200	1221	1952-59	2,0	4,0	6,0
440/445	1089-1221	1958-61	2,3	4,5	7,0
FELICIA	1089-1221	1959-64	2,5	5,0	7,5
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	1,8	3,5	6,0
1000 MB/MBG/MBX	988	1964-69	0,8	1,5	2,3
1100 MB/MBX	1107	1967-69	0,8	1,5	2,3
100/110/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	0,5	1,0	1,5
105/120/130 (TUTTI I M.)	1046-1289	1976-90	0,4	0,8	1,2
GARDE/RAPIDE	1174-1289	1981-90	0,5	1,0	1,5
FAVORIT	1137-1289	1988-94	0,4	0,8	1,2
FORMAN	1289	1990-94	0,4	0,8	1,2
FELICIA	1137-1598	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
4 R	1944	1928-30	7,5	15,0	22,5
6 R	2916	1929-30	10,0	20,0	30,0
422	1195	1930-32	4,0	8,0	12,0
430	1661	1929-32	5,0	10,0	15,0
430 D	1802	1930-36	5,5	11,0	16,5
633	1792	1931-34	5,0	10,0	15,0
657/K/D	1961	1932-35	5,5	11,0	16,5
645	2492	1929-34	10,0	20,0	30,0
650	2704	1932-36	10,0	20,0	30,0
860	3880	1929-32	16,0	32,0	48,0
420 STANDARD	995	1933-34	3,5	7,0	11,0
420 RAPID	1195	1934-35	3,8	7,5	12,0
418/420 POPULAR	903-995	1934-38	3,5	7,0	11,0
POPULAR OHV/995	995	1937-46	3,5	7,0	11,0
POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	3,8	7,5	12,0
POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	9,0	18,0	27,0
RAPID SIX	1961	1935	10,0	20,0	30,0
RAPID	1385	1935-38	4,0	8,0	12,0
RAPID OHV	1564	1938-47	5,0	10,0	15,0
RAPID 2200	2199	1941-47	6,0	12,0	18,0
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 23/23 S - 20 HP TORP/BERL.	2724	1920-25	17,5	35,0	55,0
TIPO 24 S - 40 HP TORP/BERL.	4426	1920-26	32,5	65,0	100,0
SSANGYONG COREA DEL SUD					
KJ/KORANDO	2238-3199	1995-05	1,0	2,0	3,0
MUSSO	2295-3199	1995-05	1,0	2,0	3,0
MUSSO DIESEL	2299-2874	1995-05	0,8	1,5	2,3
STANDARD GRAN BRETAGNA					
VANGUARD I/II/III	2088	1948-63	2,5	5,0	7,5
EIGHT	805	1953-59	1,8	3,5	6,0
TEN	948	1954-61	2,0	4,0	6,0
STEYR PUCH AUSTRIA					
500 (TUTTI I MODELLI)	495	1958-72	6,0	12,0	18,0
650 (TUTTI I MODELLI)	643-660	1963-68	7,0	14,0	20,0
700 C	643	1961-68	4,0	8,0	12,0
700 E	643	1963-66	4,5	9,0	13,5
HAFLINGER	643	1958-75	7,5	15,0	22,5
PINZGAUER	2499	1972-82	10,0	20,0	30,0
SUBARU GIAPPONE					
1800 4 WD/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	0,5	1,0	1,5
IMPREZA (TUTTI I MODELLI)	1597-1994	1992-96	0,5	1,0	1,5
IMPREZA 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1993-01	4,0	8,0	12,0
IMPREZA WRX TURBO	1994	2000-04	5,0	10,0	15,0
IMPREZA WRX STI	1994	2001-05	6,5	13,0	20,0
SVX	3318	1991-96	3,0	6,0	9,0
LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2457	1989-96	0,5	1,0	1,5
LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2457	1989-96	0,5	1,0	1,5
LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1997-05	1,0	2,0	3,0
LEGACY OUTBACK H6 3.0/3.0 R	2999	2000-05	1,3	2,5	3,5
FORESTER (TUTTI I MOD.)	1994-2457	1997-02	0,8	1,5	2,3
FORESTER TURBO (II SERIE)	1994	2002-05	1,3	2,5	3,5
M80	758	1992-93	0,4	0,8	1,2
TRIBECA	2999	2005	1,0	2,0	3,0
JUSTY	1299	1995-96	0,5	1,0	1,5
SUNBEAM GRAN BRETAGNA					
16/40	3016	1919-24	14,0	28,0	42,0
24/24/60 /24/70	4524	1919-24	16,0	32,0	48,0
14	1954	1921-24	5,0	10,0	15,0
12	1598	1924-26	5,0	10,0	15,0
14/40	2120	1924-27	6,0	12,0	18,0
16/50	2540	1924	14,0	28,0	42,0
20/60	3181	1924-27	15,0	30,0	45,0
3 LITRE	2916	1926-31	20,0	40,0	60,0
30/90	4826	1926-29	25,0	50,0	75,0
SIXTEEN	2035-2195	1927-33	10,0	20,0	30,0
TWENTY	2916-3317	1927-33	12,5	25,0	37,5
TWENTY-FIVE	3617	1927-33	14,0	28,0	42,0
THIRTY-FIVE	5447	1929	30,0	60,0	90,0
TWENTY	2194-2916	1933-35	13,0	26,0	39,0
TWENTY-FIVE	3317	1934-35	15,0	30,0	45,0
DAWN	1627	1934-35	7,5	15,0	22,5
TALBOT 3 LITRE	3181	1937-39	10,0	20,0	30,0
TALBOT 4 LITRE	4086	1938-39	12,5	25,0	38,0
TALBOT TEN SALOON	1184	1938-48	4,0	8,0	12,0
TALBOT TEN TOURER/DHC	1184	1938-48	6,0	12,0	18,0
TALBOT 2 LITRE SALOON	1944	1939-48	5,0	10,0	15,0
TALBOT 2 LITRE TOURER/DHC	1944	1939-48	7,0	14,0	21,0
TALBOT 80	1184	1948-50	4,0	8,0	12,0
TALBOT 80 DHC	1184	1948-50	5,0	10,0	15,0
TALBOT 90/90 MK II/90 MK IIA	1944-2267	1948-54	5,0	10,0	15,0
TALBOT 90/90 MK II/90 MK IIA DHC	1944-2267	1948-54	6,0	12,0	18,0
MK III/MK III S	2267	1954-57	5,0	10,0	15,0
MK III CONVERTIBLE COUPÉ	2267	1954-57	6,5	13,0	20,0
TALBOT ALPINE	2267	1953-55	7,5	15,0	22,5
RAPIER SERIES I	1390	1955-58	2,8	5,5	8,5
RAPIER II/III/IIIA	1494-1592	1958-63	3,0	6,0	9,0
RAPIER II/III/IIIA CONVERTIBLE	1494-1592	1958-63	4,0	8,0	12,0
RAPIER IV/V	1592-1725	1963-67	3,3	6,5	10,0
RAPIER (ARROW TYPE)	1725	1967-76	1,5	3,0	4,5
RAPIER H 120	1725	1967-76	1,8	3,5	5,5
ALPINE (ARROW TYPE)	1725	1967-76	1,3	2,5	4,0
ALPINE	1494	1959-60	7,0	14,0	21,0
ALPINE II/III/IV/V	1592-1725	1960-68	6,0	12,0	18,0
TIGER I (260)	4261	1964-66	20,0	40,0	60,0
TIGER II (289)	4727	1967	16,0	32,0	48,0
VENEZIA	1592	1963-65	10,0	20,0	30,0
IMP SPORT/SPORT	875	1966-76	1,8	3,5	5,5
STILETTO	875	1967-73	2,0	4,0	6,0
SUZUKI GIAPPONE					
LJ10 JIMNI	359	1970-73	1,8	3,5	5,0
LJ50	539	1970-80	1,5	3,0	4,5
LJ80	797	1975-80	1,8	3,5	5,0
SJ 410/413/SAMURAI	657-1324	1981-04	1,8	3,5	5,0

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-98	1,0	2,0	3,0
VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998	1991-98	1,3	2,5	3,5
X-90	1590	1996-00	2,0	4,0	6,0
GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2737	1998-05	1,5	3,0	4,5
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298	1998-05	1,8	3,5	5,0
JIMNY TD/JIMNY TD CABRIOLET	1461	2004-05	1,7	3,5	5,2
SWIFT (TUTTI I MODELLI)	993-1299	1991-96	0,5	1,0	1,5
SWIFT CABRIOLET	1298	1992-94	0,8	1,5	2,3
BALENO (TUTTI I MODELLI)	1299-1840	1994-96	0,5	1,0	1,5
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
T26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	27,5	55,0	85,0
T26 GS GRAND SPORT	4482	1953-55	30,0	60,0	90,0
T14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	20,0	40,0	60,0

TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA

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

TOYOTA GIAPPONE

FJ 40	3878	1960-70	3,5	7,0	10,0
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	2,5	5,0	7,5
FJ 55 SW	3878	1967-70	2,8	5,5	8,0
FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	2,3	4,5	6,5
FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	2,3	4,5	6,5
LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980	1983-86	2,5	5,0	7,5
HI-LUX	1968-2188	1979-82	1,0	2,0	3,0
BLIZZARD	2188-2446	1980-91	1,0	2,0	3,0
LAND CRUISER I SERIE	2977-4228	1979-85	2,0	4,0	6,0
LAND CRUISER II SERIE	2446-4164	1985-93	2,3	4,5	6,5
LAND CRUISER II	2446-4164	1985-96	2,0	4,0	6,0
LAND CRUISER 80/80 TD	4164-4477	1989-97	2,5	5,0	7,5
LAND CRUISER J9	2694-3378	1996-03	2,5	5,0	7,5
LAND CRUISER J9 TD	2982	1996-03	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER	2366-2958	1987-96	1,5	3,0	4,5
4 RUNNER TD	2446	1989-96	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER (II SERIE)	2694-3378	1996-03	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER TD (II SERIE)	2982	1996-03	2,5	5,0	7,5
RAV 4 3P./5 P./CABRIO	1998	1994-00	1,0	2,0	3,0
CELICA IV SERIE	1587-1998	1985-89	0,8	1,5	2,3
CELICA CABRIOLET IV SERIE	1998	1986-89	1,5	3,0	4,5
CELICA TURBO 4WD IV SERIE	1998	1986-89	1,8	3,5	5,0
CELICA 1.6/2.0/2.0 GT V SERIE	1587-1998	1989-93	0,8	1,5	2,3
CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1989-93	1,5	3,0	4,5
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V SERIE	1998	1989-93	2,5	5,0	7,5
MR2 I SERIE	1453-1587	1984-89	0,8	1,5	2,3
MR2 II SERIE	1998	1989-92	1,0	2,0	3,0
MR2 III SERIE	1998-2164	1992-99	1,5	3,0	4,5
MR2 IV SERIE	1794	1999-05	1,5	3,0	4,5
SUPRA 2.0 24V	1988	1988-91	0,8	1,5	2,3
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	1,0	2,0	3,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	1,5	3,0	4,5
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	2,0	4,0	6,0
LAND CRUISER 100/500	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
RAV 4 3P./5P. II SERIE	1794-1998	2000-05	1,5	3,0	4,5
RAV 4 3P./5P. TD II SERIE	1995	2002-05	1,3	2,5	3,5
CARINA E/S W (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993-96	0,5	1,0	1,5
CAMRY 3.0 V6 24V/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 VI SERIE (TUTTI I MODELLI)	1762-1998	1993-99	1,0	2,0	3,0
CELICA CABRIOLET VI SERIE	1998	1993-99	1,8	3,5	5,0
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR/4WD VI S.	1998	1993-99	3,0	6,0	9,0
CELICA 1.8 16V VII SERIE	1796	1999-05	1,2	2,5	3,7
CELICA 1.8 16V (192 CV) VII SERIE	1796	1999-05	1,7	3,5	5,2
PRIUS HYBRID	1496	2003-05	1,0	2,0	3,0
PASEO	1496	1991-95	0,7	1,5	2,2
PASEO II SERIE	1496	1996	0,7	1,5	2,2
PICNIC	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
DOLOMITE/VITESSE SALOON	1496-1991	1937-39	9,0	18,0	27,0
DOLOMITE 8 ROADSTER	1990	1934	50,0	100,0	150,0
DOLOMITE 14/60 ROADSTER	1776	1936-38	20,0	40,0	60,0
DOLOMITE 16 ROADSTER	1991	1938-39	20,0	40,0	60,0
1800 SALOON	1776	1946-49	5,0	10,0	15,0
1800/2000 ROADSTER	1776-2088	1946-49	15,0	30,0	45,0
2000 SALOON (RENOWN)	2088	1949-51	5,0	10,0	15,0
RENOWN LIMOUSINE	2088	1951	6,0	12,0	18,0
MAYFLOWER	1247	1949-53	4,5	9,0	13,5
MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	6,5	13,0	20,0
HERALD	948-1147	1959-70	2,0	4,0	6,0
HERALD COUPÉ	948-1147	1959-64	2,5	5,0	7,5
HERALD CONVERTIBILE	948-1147	1961-71	4,0	8,0	12,0
VITESSE	1596-1998	1962-71	2,5	5,0	7,5
VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	4,0	8,0	12,0
TR2	1991	1953-55	17,5	35,0	50,0
TR3	1991	1955-58	16,5	33,0	48,0
TR3A	1991	1957-61	17,5	35,0	50,0
TR3B	1991	1962	17,5	35,0	50,0
ITALIA	1991	1960-61	20,0	40,0	60,0
TR4	2138	1961-65	14,0	28,0	42,0
TR4 A IRS	2138	1965-67	14,0	28,0	42,0
TR5 PI.	2498	1967-68	19,0	38,0	57,0
TR 250	2498	1967-68	13,5	27,0	40,0
TR6 PI.	2498	1969-75	11,0	22,0	33,0
2000 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	2,0	4,0	6,0
2500 MK2/TC	2498	1968-77	2,5	5,0	7,5
SPITFIRE 4	1147	1962-64	5,0	10,0	15,0
SPITFIRE MKII	1147	1964-67	4,0	8,0	12,0
SPITFIRE MKIII	1296	1967-70	4,5	9,0	11,5
SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	3,5	7,0	11,0
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	4,0	8,0	12,0
STAG	2997	1970-77	7,5	15,0	22,5
GT6 COUPÉ MKI	1998	1966-68	6,5	13,0	20,0
GT6 COUPÉ MKII	1998	1968-70	4,5	9,0	13,5
GT6 COUPÉ MK III	1998	1971-73	6,0	12,0	18,0
TOLEDO	1296-1493	1970-76	1,5	3,0	4,5
1300/1300 TC	1296	1966-70	1,3	2,5	4,0
1500/1500 TC	1493	1970-76	1,5	3,0	4,5
DOLOMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2,0	4,0	6,0
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	3,5	7,0	10,0
TR7 COUPÉ	1998	1976-81	2,8	5,5	8,0
TR7 SPIDER	1998	1980-82	3,5	7,0	10,0
ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	0,4	0,8	1,2

TVR GRAN BRETAGNA

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

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

VENTURI FRANCIA

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

VOLKSWAGEN GERMANIA

TYP 82 KÜBELWAGEN	985-1131	1940-45	12,5	25,0	38,0
TYP 82 E/92 SS	985-1131	1941-45	14,0	28,0	42,0
TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	15,0	30,0	45,0
TYP 166 SCHWIMMWAGEN	1131	1942-44	16,0	32,0	48,0
MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINE)	1131	1946-53	10,0	20,0	30,0
MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	6,0	12,0	18,0
MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	4,0	8,0	12,0
MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	3,5	7,0	10,0
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	3,5	7,0	10,0
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	2,8	5,5	8,0
MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	25,0	50,0	75,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	15,0	30,0	45,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	11,0	22,0	33,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	7,5	15,0	22,5
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	5,0	10,0	15,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	6,5	13,0	20,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	5,5	11,0	16,5
1500/1500 S	1493	1961-65	1,5	3,0	4,5
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	1,5	3,0	4,5
1600 L/TL	1584	1965-73	1,8	3,5	5,5
411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	0,8	1,5	2,3
KARMANN GHIA COUPÉ	1192	1955-66	7,5	15,0	22,5
KARMANN GHIA COUPÉ	1285-1584	1966-74	4,5	9,0	13,5
KARMANN GHIA 1.5/1.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	4,0	8,0	12,0
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	12,5	25,0	35,0
KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	9,0	18,0	27,0
MAGGIOLINO	1192	1968-78	2,5	5,0	7,5
MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	2,0	4,0	6,0
MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	4,0	8,0	12,0
MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	1,8	3,5	5,0

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
PESCACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	2,5	5,0	7,5
K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	0,8	1,5	2,3
POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	0,5	1,0	1,5
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-90	0,5	1,0	1,5
POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	0,5	1,0	1,5
POLO COUPÉ (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	0,5	1,0	1,5
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	0,5	1,0	1,5
POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	0,5	1,0	1,5
POLO COUPÉ MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	0,5	1,0	1,5
POLO COUPÉ G40	1272	1985-94	1,0	2,0	3,0
POLO III SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1598	1994-96	0,5	1,0	1,5
POLO III SERIE DIESEL	1896	1994-96	0,5	1,0	1,5
POLO III SERIE CLASSIC	1390-1598	1996	0,5	1,0	1,5
POLO III SERIE CLASSIC D	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.)	1043-1272	1981-88	0,3	0,5	0,8
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1974-81	0,8	1,5	2,3
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1981-83	0,5	1,0	1,5
GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	0,5	1,0	1,5
GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	1,3	2,5	3,5
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588	1976-78	3,2	6,5	10,0
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	2,7	5,5	8,5
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	2,5	5,0	7,5
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1093-1781	1979-87	1,3	2,5	4,0
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1987-93	1,3	2,5	4,0
GOLF II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	0,5	1,0	1,5
GOLF II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0,5	1,0	1,5
GOLF II SERIE DIESEL	1588	1983-91	0,5	1,0	1,5
GOLF II SERIE GTD	1588	1983-92	0,5	1,0	1,5
GOLF II SERIE GTI	1781	1983-89	1,3	2,5	4,0
GOLF II SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1,0	2,0	3,0
GOLF GTI 16V	1781	1985-89	1,5	3,0	4,5
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1,3	2,5	4,0
GOLF GTI G60	1781	1990-91	2,5	5,0	7,5
GOLF RALLYE	1781	1989-90	3,5	7,0	10,0
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	1,0	2,0	3,0
GOLF III (TUTTI I MOD.)	1391-1984	1991-96	0,5	1,0	1,5
GOLF III D/TD	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 D/TD	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 GT/GTX 16V	1781	1987-91	0,4	0,8	1,2
TYP 185 ILTIS	1714	1979-82	3,5	7,0	11,0
SCIROCCO I SERIE	1093-1457	1974-81	0,8	1,5	2,3
SCIROCCO 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/GT 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 D/TD	1588	1981-88	0,5	1,0	1,5
PASSAT II S. VAR. (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0,5	1,0	1,5
PASSAT II S. D/TD VARIANT	1588	1981-88	0,5	1,0	1,5
PASSAT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1984	1988-96	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 2.0	1984	1995-96	1,0	2,0	3,0
SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-05	1,2	2,5	3,7
SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-05	1,5	3,0	4,5
SHARAN 1.9 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	2324	1997-03	1,0	2,0	3,0
GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	1,3	2,5	3,5
GOLF IV R32	3189	2002-03	3,5	7,0	10,0
POLO GTI	1598	1998-01	0,8	1,5	2,3
VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1984	1992-96	0,5	1,0	1,5
VENTO D/TD	1896	1992-96	0,5	1,0	1,5
VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	0,5	1,0	1,5
NEW BEETLE	1390-1984	1998-05	1,3	2,5	3,5
NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-05	1,8	3,5	5,0
NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	5,0	10,0	15,0
LUPO GTI	1598	1999-05	0,8	1,5	2,3
BORA 2.3 V5	2324	1999-02	0,5	1,0	1,5
BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	0,8	1,5	2,3
PASSAT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1996	0,5	1,0	1,5
PASSAT IV S. 2.3 V5 SYNCRO	2324-2327	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	2324-2327	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
NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595	2003-05	2,0	4,0	6,0
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T/2.0	1781-1984	2003-05	2,5	5,0	7,5
TOUAREG 3.2 V6	3189	2002-05	2,5	5,0	7,5
TOUAREG 4.2 V8	4172	2002-05	3,0	6,0	9,0
TOUAREG 2.5 R5 TDI	2461	2002-05	1,8	3,5	5,0
TOUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-05	2,3	4,5	6,5
GOLF V GTI	1984	2004-05	2,0	4,0	6,0
GOLF V R32	3189	2005	4,5	9,0	13,5
PASSAT V SERIE 2.0 FSI TURBO	1984	2005	1,2	2,5	3,7
PASSAT V SERIE 3.2 V6	3189	2005	1,7	3,5	5,2
PASSAT V S. 2.0 FSI TURBO VARIANT	1984	2005	1,5	3,0	4,5
PASSAT V S. 3.2 V6 VARIANT	3189	2005	2,0	4,0	6,0

VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA

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

VOLVO SVEZIA

ÖV 4	1944	1926-29	12,5	25,0	38,0
PV 4	1944	1927-29	12,5	25,0	38,0
PV 650/651/652/653/654/655	3010-3266	1929-34	7,5	15,0	22,5
PV 656/657/658/659	3670	1935-37	7,5	15,0	22,5
PV 36 «CARIOCA»	3670	1935-38	7,5	15,0	22,5
PV 51/52/53/54/55/56	3670	1936-45	7,5	15,0	22,5
PV 60/61	3670	1942-50	6,0	12,0	18,0
PV 444 (TUTTI I MODELLI)	1414-1583	1944-58	5,0	10,0	15,0
PV 445 DUETT	1414-1583	1955-60	5,0	10,0	15,0
SPORT	1414	1956-57	12,5	25,0	38,0
PV 544	1583-1778	1958-65	4,0	8,0	12,0
TP 21	3650	1956-59	4,0	8,0	12,0
LAPLANDER	1778-1990	1959-76	5,0	10,0	15,0
SERIE 120 (AMAZON) (TUTTI I M.)	1583-1986	1956-70	2,5	5,0	7,5
SERIE 140 (TUTTI I MOD.)	1778-1986	1966-74	1,8	3,5	5,5
164	2978	1968-71	2,3	4,5	7,0
P 1800/P 1800 S	1778-1986	1961-71	5,5	11,0	16,5
1800 ES	1986	1971-73	6,0	12,0	18,0
66 (TUTTI I MOD. ANCHE DAF)	1108-1289	1972-79	0,5	1,0	1,5
343/345	1397-1986	1976-81	0,5	1,0	1,5
340/360 (TUTTI I MODELLI)	1397-1986	1982-91	0,5	1,0	1,5
360 DIESEL	1596	1984-89	0,5	1,0	1,5
480 ES	1721-1998	1986-95	0,8	1,5	2,3
480 TURBO	1721	1988-95	1,0	2,0	3,0
440 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1988-96	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 GL D6	2383	1978-83	0,8	1,5	2,3
245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	1,3	2,5	4,0
245 GL D6	2383	1978-83	0,8	1,5	2,3
240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-91	1,0	2,0	3,0
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-85	1,5	3,0	4,5
240 GL D6	2383	1983-91	0,8	1,5	2,3
240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-93	1,0	2,0	3,0
245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1981-85	1,5	3,0	4,5
240 GL D6 SW	2383	1983-91	0,8	1,5	2,3
264 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	1,5	3,0	4,5
265 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	1,5	3,0	4,5
262 COUPÉ	2664-2849	1977-81	3,0	6,0	9,0
740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	0,5	1,0	1,5
740 TURBO	1986-2316	1984-89	0,5	1,0	1,5
740 TURBO 16V	1986	1989-90	0,5	1,0	1,5
740 GL DIESEL	2383	1984-90	0,5	1,0	1,5
740 SW	2316	1985-90	0,5	1,0	1,5
740 TURBO SW	1986	1985-89	0,8	1,5	2,3
740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	0,8	1,5	2,3
760 GLE V6	2849	1982-87	0,8	1,5	2,3
760 TURBO 2.3	2316	1982-87	0,5	1,0	1,5
760 GLE D/TD	2383	1982-87	0,5	1,0	1,5
760 GLE V6 SW	2849	1985-87	0,8	1,5	2,3
760 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	0,8	1,5	2,3
760 GLE D/TD SW	2383	1985-87	0,5	1,0	1,5
760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	0,8	1,5	2,3
760 GLE V6 (II SERIE)	2849	1987-90	0,8	1,5	2,3
760 TURBO (II SERIE)	2316	1987-90	0,8	1,5	2,3
760 GLE TURBOD. (II SERIE)	2383	1987-90	0,5	1,0	1,5
760 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	0,8	1,5	2,3
760 TURBO SW (II SERIE)	2316	1987-90	0,8	1,5	2,3
760 GLE TURBOD. SW (II SERIE)	2383	1987-90	0,5	1,0	1,5
780 TURBO	1986	1986-90	1,5	3,0	4,5
780 TURBO 16	1986	1990	1,8	3,5	5,0
780 V6	2458-2849	1985-90	1,5	3,0	4,5
780 TURBO DIESEL	2383	1985-91	0,8	1,5	2,3
960 2.0I TURBO 16V	1986	1990-94	1,0	2,0	3,0
960 TURBO	2316	1990-92	1,0	2,0	3,0
960 2.9 I 24V	2922	1990-96	1,0	2,0	3,0
960 2.5 24V	2473	1995-96	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 2.9 I 24V S.W.	2922	1990-96	1,3	2,5	3,5
960 2.5 24V SW	2473	1995-96	1,2	2,5	3,7
960 TURBODIESEL	2383	1990-94	0,8	1,5	2,3
960 TURBODIESEL SW	2383	1990-94	1,0	2,0	3,0
850 GLE/GLT	1984-2435	1991-96	0,5	1,0	1,5
850 GLE SW/GLT SW	1984-2435	1993-96	0,8	1,5	2,3
850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1993-96	1,0	2,0	3,0
850 T-5 R	2319	1995-96	1,5	3,0	4,5
850 TURBO 20V T-5 SW	1984-2319	1993-96	1,3	2,5	3,5
850 T-5 R SW	2319	1995-96	1,7	3,5	5,2
S70 (TUTTI I MODELLI)	1984-2435	1996	0,7	1,5	2,2
S70 20V TURBO	1984-2435	1996-01	1,0	2,0	3,0
V70 (TUTTI I MODELLI)	1984-2435	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	2783	1998-05	1,5	3,0	4,5
S80 2.9 24V	2922	1998-05	1,3	2,5	3,5
940 GLE	2849	1990-93	0,8	1,5	2,3
940 2.0/2.3	1986-2316	1990-96	0,7	1,5	2,2
940 TURBO	1986-2316	1990-96	0,8	1,5	2,3
940 GLE TURBODIESEL	2383	1990-96	0,5	1,0	1,5
940 GLE SW	2849	1990-93	1,0	2,0	3,0
940 2.0/2.3 SW	1986-2316	1990-96	1,0	2,0	3,0
940 TURBO SW	1986-2316	1990-96	1,0	2,0	3,0
940 GLE TURBODIESEL SW	2383	1990-96	0,8	1,5	2,3
940 POLAR/SUPER POLAR	1984	1993-96	0,8	1,5	2,3
XC90/XC 90 T6	2435-2922	2002-05	2,5	5,0	7,5
XC90 TD	2401	2002-05	1,8	3,5	5,0
XC90 V8	4414	2004-05	3,0	6,0	9,0
S60 R	2521	2003-05	1,8	3,5	5,0
C70	2435-2521	2005	3,0	6,0	9,0
S40	1731-1948	1995-96	0,5	1,0	1,5
S40 TD	1870	1995-96	0,5	1,0	1,5
V40	1731-1948	1996	0,5	1,0	1,5
V40 TD	1870	1996	0,5	1,0	1,5
POLAR 2.3 TURBO	2316	1997	1,0	2,0	3,0
POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	1,5	3,0	4,5
C70 COUPÉ	1984-2435	1996-03	1,0	2,0	3,0
C70 CABRIOLET	1984-2435	1997-05	2,0	4,0	6,0

WIESMANN GERMANIA

ROADSTER	2793-3201	1996	35,0	70,0	105,0

WOLSELEY GRAN BRETAGNA

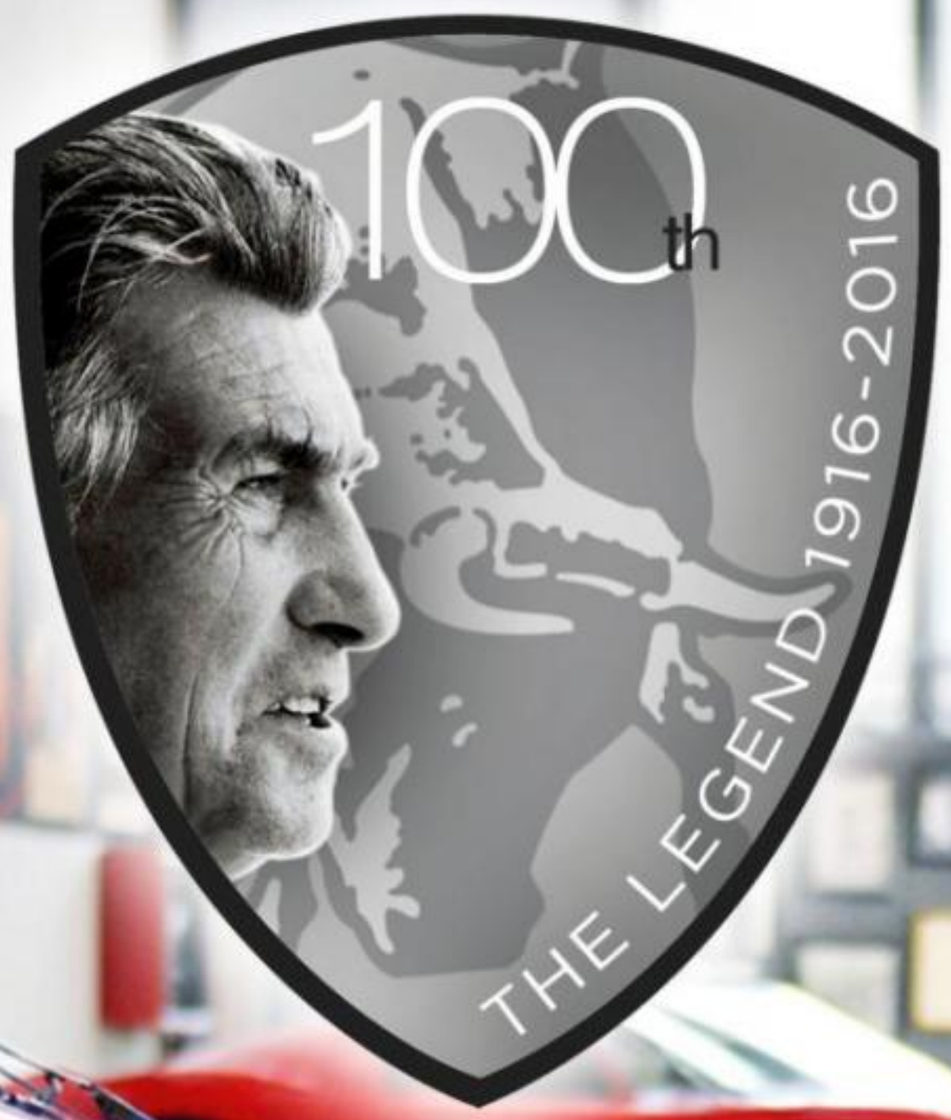
6/80-6/90-6/99-6/110	2215-2912	1948-68	2,8	5,5	8,0
15/50-15/60	1489	1956-61	2,5	5,0	7,5
16/60	1622	1961-71	2,5	5,0	7,5
HORNET MKI/MKII/MKIII	848-998	1961-70	4,0	8,0	12,0
1100/1300	1098-1275	1964-73	1,8	3,5	5,5

ZAGATO ITALIA

HYENA	1995	1993-96	20,0	40,0	60,0

ZAZ RUSSIA

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



PARTECIPA ANCHE TU ALLE CELEBRAZIONI DEL
FERRUCCIO LAMBORGHINI ANNIVERSARY

Dal 28 al 30 aprile 2016

ti aspetta un tour speciale di 3 giorni sulle strade della Motor Valley emiliana
tra collezioni private, parate di auto storiche, prove libere nell'Autodromo di Modena
e un Gala esclusivo al **Museo Ferruccio Lamborghini**.

Scopri tutto il programma su **www.ferrucciolamborghini-100anniversary.it**

Per informazioni: tel. 346 8713849

Deanna Biagi MADE IN ITALY · ITALIAN LUXURY CAR HIRE GROUP · MAGI museo delle eccellenze artistiche e storiche · VIA EMILIA · MOTOR VALLEY · Carrozzeria Nuova G.M. srl · ACETAIA MALPIGHI MODENA - ITALY

QUATTRORUOTE

PRESENTA

COLLECTION

LA GRANDE EPOPEA DEI TRE GLORIOSI MARCHI ITALIANI FIAT • LANCIA • ALFA ROMEO

- 3 volumi di 384 pagine ciascuno in un robusto cofanetto
- La riproduzione integrale degli articoli di Quattroruote
- Prove, impressioni viaggi, raid, reportage, inchieste



IN LIBRERIA
EURO 24,90



Dalla prima **600** alla **500X**, dall'**Appia** alla **Ypsilon**, dalla **Giulietta** del 1955 alla **Giulia** del nuovo millennio: sessant'anni di articoli di Quattroruote per rivivere le emozioni più belle.

UNA PREZIOSA RACCOLTA DA NON PERDERE!

ED EditorialeDomus

QUOTAZIONI VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

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

Modello	cm³	Anni	Euro
ALFA ROMEO ITALIA			
430	5816	1939-50	10.000
800	8725	1940-50	13.000
450/455	6330	1950-59	8.000
900/950	8725	1950-58	12.000
MILLE	11050	1958-65	6.000
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	6.000
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	5.000
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	3.000
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	2.000
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	1.000
ASTRA ITALIA			
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000
BM25	15950-17174	1972-80	1.000
AUTOBIANCHI ITALIA			
VISCONTEO/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000
VISCONTEO/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.600
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500
BEDFORD GRAN BRETAGNA			
TM3300/4400	9308-12066	1975-80	1.500
CF	1598-2279	1969-80	2.000
CF DIESEL	1760-2523	1969-80	1.500
CF II SERIE	1759-2279	1980-84	1.500
CF II SERIE DIESEL	1998-2260	1980-84	1.500
CF 2	1979	1984-88	1.000
CF 2 DIESEL	2260	1984-88	1.000
BIANCHI ITALIA			
MILES/CIVIS	4939-4847	1934-52	8.000
VISCONTEO/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	3770-4156	1952-57	1.600
FILARETE	5319	1951-56	2.800
AUDAX	5319	1951-56	3.500
CITROËN FRANCIA			
H/HY	1628-1911	1948-81	5.000
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	4.000
FIAT ITALIA			
18 BL/BLR	5650	1914-21	10.000
15 TER	4398	1913-22	10.000
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200
621	2516	1930-35	8.000
621/621N	4580	1934-39	10.000
632N/633N	5540	1931-37	12.000
634N I/II SERIE	8310-8355	1931-39	15.000
626N	5750	1939-47	5.000
666N/N7	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
639 N2/N3 (CIVILE)	6650-7298	1955-68	3.500
671N	6650	1952-55	7.800
671N2/N3	6650-7298	1955-63	3.700
682N	10676	1952-55	8.200
682N2	10676	1956-61	3.500
682T2	10676	1956-61	4.200
682N3	11548	1962-84	2.500
682T3	11548	1962-84	3.000
C40/C50	4678	1958-60	2.000
682N4	11548	1970-84	2.000
682T4	11548	1970-84	2.400
690N/N1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500
690N/N1/N2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200
690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000
690N3 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800
690N4/T4	9819	1969-71	3.000
1100 T/TN	1098-1901	1956-66	3.000
616N/N1	2693	1965-67	1.300
616N2/N3	3455	1967-77	800
625N/N1/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	900
625N/N1/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500
645/650/662N I SERIE (N/N1)	4678	1960-68	1.000
645/650/655/662 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800
643N/N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400
683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000
693N/T	12883	1966-70	2.000
238	1197-1498	1969-75	1.500
684N/T	9819	1970-73	1.200
691N/T	13798	1970-73	2.200
619N/N1 II SERIE	13798	1970-73	3.000
697N/T	13798	1971-73	1.500
673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000
242	2498	1975-82	500
FORD EUROPA			
TAUNUS TRANSIT	1498	1961-65	2.500
TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800
TRANSIT I SERIE	1288-1996	1965-71	1.500
TRANSIT I SERIE DIESEL	1760	1968-71	1.000
TRANSIT I SERIE (REST.)	1288-1996	1971-78	2.000
TRANSIT I SERIE DIESEL (YORK)	2360	1972-78	1.500
TRANSIT I SERIE V6	2994	1974-78	3.500
TRANSIT II SERIE	1593-2792	1978-86	1.500
TRANSIT II SERIE DIESEL	2360-2498	1978-86	1.000
ISOTTA FRASCHINI ITALIA			
D65	5800	1937-46	8.000
D80	7300	1937-46	12.000
IVECO ITALIA			
40	3455	1976-80	500
65/75/90 PC (CIVILI)	3366-5184	1975-85	1.000
50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800
110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000
140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100
180 NC/NT	13798	1974-76	2.000
170/190.26 NC/NT	13798	1975-80	1.500
170/190.33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800
190.35	17174	1980-84	1.500
190.38	17174	1980-84	1.800
190.38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800
190.26	13798	1980-84	2.500
190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500
190.42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000
190.48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000
190.48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000
300 PC	13298	1975-80	1.300
190/260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800
330.26	17174	1980-84	1.500
330.35	17174	1980-84	1.600
LANCIA ITALIA			
3RO 464/564	6875	1938-47	12.000
ESARO	6875	1942-46	11.000
ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000
ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000
ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000
ESADELTA/ESADELTA B401	8245	1959-66	2.500
BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000
JOLLY	1090	1959-63	5.000
ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500
ESAGAMMA 516 TRATT./4 ASSI	10521	1962-66	3.000
ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600
ESAGAMMA/ESAG. E 519 TR./4 ASSI	10521	1966-68	3.200
ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000
ESAGAMMA E 520 TRATT./4 ASSI	10521	1968-75	3.600
ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000
ESADELTA C 402 TRATT./4 ASSI	9469	1967-75	2.400
SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	4.000
MAGIRUS DEUTZ GERMANIA			
150 D14	9500	1960-73	1.000
230/232 D26	11310	1967-75	1.500
360 D18	19145	1975-80	1.800
MAN GERMANIA			
F8 PONTON	11413	1956-69	1.000
F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900
MERCEDES GERMANIA			
LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800
LP I SERIE (ECCETTO LP333)	4580-10810	1950-65	1.700
LP333	10810	1958-61	3.000
LP II SERIE	5765-15950	1970-74	1.500
L319	1767	1956-69	1.200
NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800
NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200
OM ITALIA			
TITANO 137	11540	1937-45	35.000
TAURUS	5320	1939-47	7.000
TAURUS 340	5320	1949-51	4.000
SUPER TAURUS	5816	1951-57	5.000
ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000
SUPER ORIONE	11630	1952-60	9.000
TIGRE I SERIE	6870	1958-63	4.000
LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000
TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700
LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200
TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800
LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000
LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500
LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000
TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000
TIGRE S	6870	1963-67	3.000
TITANO	11150	1961-67	3.000
TITANO S	11150	1961-67	3.500
100/120	7412	1967-70	1.500
150	8905	1967-70	1.800
DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
190/260	14886	1970-75	3.200
OMT ITALIA			
MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500
PEUGEOT FRANCIA			
J7/J9	1468-2304	1965-89	1.500
RENAULT FRANCIA			
ESTAFETTE	845-1289	1959-80	2.000
SCANIA SVEZIA			
110	11020	1969-76	2.100
140	14180	1969-76	2.500
86	7790	1976-81	1.300
111	11020	1976-81	1.500
141	14180	1976-81	2.000
82	7790	1981-88	1.000
112	11020	1981-88	1.200
142	14190	1981-88	1.500
142 T	14190	1981-88	2.000
SPA ITALIA			
38R	4053	1936-46	10.000
UNIMOG GERMANIA			
BOHERINGER	1767	1947-51	4.000
401/411	1767	1951-63	4.000
404	2195	1955-80	1.000
406/416	1767	1963-88	2.000
VIBERTI ITALIA			
BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000
VOLKSWAGEN GERMANIA			
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
VOLVO TRUCKS SVEZIA			
F88	9602	1965-77	2.000
F89	11979	1970-77	2.000
F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500
F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700

QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

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

Modello	Note	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
AMC/RAMBLER					
AMBASSADOR		1966-74	3,8	**7,5**	10,0
JAVELIN		1968-70	12,5	**25,0**	35,0
AMX		1968-70	20,0	**40,0**	60,0
HORNET		1970-75	3,8	**7,5**	10,0
GREMLIN		1971-78	3,8	**7,5**	10,0
PACER		1975-80	3,8	**7,5**	10,0
EAGLE		1981-87	3,8	**7,5**	10,0
BUICK					
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE		1946-60	37,5	**75,0**	110,0
STATION WAGON		1946-53	50,0	**100,0**	140,0
SKYLARK		1953	90,0	**180,0**	250,0
STATION WAGON		1954-74	10,0	**20,0**	30,0
SKYLARK		1954	65,0	**130,0**	180,0
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	7,5	**15,0**	22,5
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5,0	**10,0**	15,0
CONVERTIBILE		1961-74	10,0	**20,0**	30,0
SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	3,8	**7,5**	11,5
SKYLARK CONVERTIBLE		1961-63	7,5	**15,0**	22,5
RIVIERA		1963-65	12,5	**25,0**	35,0
GS 350/400/455 COUPÉ		1965-73	12,5	**25,0**	35,0
GS 350/400/455 CONVERTIBLE		1965-72	20,0	**40,0**	60,0
RIVIERA		1966-73	10,0	**20,0**	30,0
CADILLAC					
BERLINA 4 PORTE		1946-52	12,5	**25,0**	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	12,5	**25,0**	35,0
COUPÉ		1946-52	17,5	**35,0**	50,0
CONVERTIBILE		1946-58	55,0	**110,0**	150,0
BERLINA 4 PORTE		1953-58	12,5	**25,0**	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	12,5	**25,0**	35,0
COUPÉ		1953-58	20,0	**40,0**	60,0
ELDORADO CONVERTIBLE		1953	150,0	**300,0**	400,0
ELDORADO CONVERTIBLE		1954-58	75,0	**150,0**	200,0
ELDORADO COUPÉ		1955-58	25,0	**50,0**	75,0
BERLINA 4 PORTE		1959-60	12,5	**25,0**	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	12,5	**25,0**	35,0
COUPÉ		1959-60	20,0	**40,0**	60,0
ELDORADO CONVERTIBLE		1959	100,0	**200,0**	280,0
ELDORADO COUPÉ		1959	30,0	**60,0**	90,0
DE VILLE CONVERTIBLE		1959	60,0	**120,0**	170,0
CONVERTIBILE		1961-64	20,0	**40,0**	60,0
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7,5	**15,0**	22,5
LIMOUSINE		1961-74	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE		1965-70	12,5	**25,0**	35,0
ELDORADO COUPÉ		1968-76	7,5	**15,0**	22,5
ELDORADO CONVERTIBLE		1971-76	12,5	**25,0**	35,0
BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	3,8	**7,5**	11,0
LIMOUSINE		1975-89	5,0	**10,0**	15,0
ALLANTÉ		1987-91	5,0	**10,0**	15,0
SEVILLE SLS/STS		1994-01	2,0	**4,0**	6,0
ELDORADO TC		1994-01	3,8	**7,5**	11,5
CHECKER					
MARATHON 6 CILINDRI		1961-70	4,5	**9,0**	13,5
MARATHON 8 CILINDRI		1965-70	5,5	**11,0**	16,5
MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	5,0	**10,0**	15,0
MARATHON 8 CILINDRI		1971-85	6,0	**12,0**	18,0
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
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1961-66	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	22,5	**45,0**	65,0
CORVETTE	(C1) IN.+50%	1961-62	50,0	**100,0**	150,0
CORVAIR TURBO	CONV.+50%	1962-66	6,0	**12,0**	18,0
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	5,0	**10,0**	15,0
CORVETTE	(C2) IN./BIG BLOCK+50%	1963-67	60,0	**120,0**	180,0
CORVETTE CONV.	(C2) IN./BIG BLOCK+50%	1963-67	60,0	**120,0**	180,0
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	7,5	**15,0**	20,0
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	7,5	**15,0**	22,5
CHEVELLE CONVERTIBLE		1966-72	17,5	**35,0**	50,0
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	15,0	**30,0**	45,0
CHEVELLE SS CONVERTIBLE		1966-72	27,5	**55,0**	80,0
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1967-74	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	12,5	**25,0**	35,0
CAMARO COUPÉ	6 CIL.-30%	1967-73	7,5	**15,0**	20,0
CAMARO CONVERTIBLE	6 CIL.-30%	1967-69	15,0	**30,0**	40,0
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	35,0	**70,0**	105,0
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	30,0	**60,0**	90,0
CORVETTE COUPÉ	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	20,0	**40,0**	60,0
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	30,0	**60,0**	90,0
CHEVELLE SS 454	LS 6+50%	1970-72	25,0	**50,0**	75,0
CAMARO COUPÉ	6 CIL.-30%	1975-81	6,5	**13,0**	18,0
CORVETTE COUPÉ	(C3)	1975-82	10,0	**20,0**	30,0
CAMARO COUPÉ	4/6 CIL.-30%	1982-91	3,8	**7,5**	10,0
CORVETTE	(C4)	1983-84	5,0	**10,0**	15,0
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1985-91	7,5	**15,0**	20,0
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	12,5	**25,0**	35,0
CORVETTE ZR1		1991-95	17,5	**35,0**	50,0
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1992-96	8,8	**17,5**	25,0
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-96	12,5	**25,0**	35,0
CAMARO	6 CIL.-30%	1992-96	4,5	**8,5**	13,0
CAMARO CONVERTIBLE	6 CIL.-30%	1993-96	6,0	**12,0**	18,0
CORVETTE COUPÉ	(C5)	1997-03	10,0	**20,0**	30,0
CORVETTE CONV.	(C5)	1998-03	10,0	**20,0**	30,0
CORVETTE COUPÉ 50° ANNIV.	(C5)	2002-03	12,5	**25,0**	35,0
CORVETTE CONV. 50° ANNIV.	(C5)	2002-03	15,0	**30,0**	45,0
CHRYSLER					
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	7,5	**15,0**	20,0
CONVERTIBILE		1946-56	37,5	**75,0**	110,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBLE		1946-48	100,0	**200,0**	300,0
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	50,0	**100,0**	150,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBLE		1949	75,0	**150,0**	220,0
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	37,5	**75,0**	110,0
300 COUPÉ		1955-61	60,0	**120,0**	180,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15,0	**30,0**	45,0
COUPÉ		1957-61	17,5	**35,0**	50,0
CONVERTIBILE		1957-61	50,0	**100,0**	150,0
300 CONVERTIBLE		1957-61	115,0	**230,0**	345,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	5,0	**10,0**	15,0
COUPÉ		1962-74	7,5	**15,0**	20,0
CONVERTIBILE		1962-70	15,0	**30,0**	45,0
300 H/J/K/L		1962-65	17,5	**35,0**	50,0
300 H/K/L CONVERTIBLE		1962-65	25,0	**50,0**	75,0
300 HURST COUPÉ		1970	15,0	**30,0**	45,0
TOWN AND COUNTRY		1983-87	2,5	**5,0**	7,5
DE SOTO					
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	6,0	**12,0**	18,0
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	40,0	**80,0**	120,0
CONVERTIBILE		1946-56	32,5	**65,0**	90,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	10,0	**20,0**	30,0
COUPÉ		1957-60	17,5	**35,0**	50,0
CONVERTIBILE		1957-59	40,0	**80,0**	110,0
ADVENTURER COUPÉ		1957-59	37,5	**75,0**	110,0
ADVENTURER CONVERTIBLE		1957-59	75,0	**150,0**	200,0
DODGE					
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1946-56	7,5	**15,0**	22,5
STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	30,0	**60,0**	90,0
CONVERTIBILE		1946-56	25,0	**50,0**	75,0
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	6 CIL.-20%	1957-60	10,0	**20,0**	30,0
COUPÉ	D 500+20%	1957-60	17,5	**35,0**	50,0
CONVERTIBILE	D 500+20%	1957-60	50,0	**100,0**	150,0
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1961-74	7,5	**15,0**	22,5
COUPÉ		1961-74	7,5	**15,0**	22,0
CONVERTIBILE		1961-70	12,5	**25,0**	35,0
CORONET/RT/SUPER BEE	HEMI+50%	1965-71	25,0	**50,0**	75,0
CHARGER	1968-70+50%	1966-74	10,0	**20,0**	30,0
CHARGER RT	HEMI+50%	1968-71	60,0	**120,0**	180,0
CHARGER DAYTONA	HEMI+50%	1969	115,0	**230,0**	345,0
CHALLENGER COUPÉ		1970-74	10,0	**20,0**	30,0
CHALLENGER CONVERTIBLE	HEMI+150%	1970-72	12,5	**25,0**	35,0
CHALLENGER RT COUPÉ	440+30%	1970-71	30,0	**60,0**	90,0
CHALLENGER RT CONVERTIBLE	440+20%	1970	60,0	**120,0**	180,0
EDSEL					
BERLINA 4 PORTE		1958	7,5	**15,0**	22,5
COUPÉ		1958	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE		1958	30,0	**60,0**	90,0
STATION WAGON		1958	8,8	**17,5**	25,0
BERLINA 4 PORTE		1959-60	6,0	**12,0**	18,0
COUPÉ		1959-60	8,8	**17,5**	25,0
CONVERTIBILE		1959-60	20,0	**40,0**	60,0
STATION WAGON		1959	7,5	**15,0**	20,0
FORD					
T TOURING		1918-27	12,5	**25,0**	35,0
T SEDAN/COUPÉ		1918-27	10,0	**20,0**	30,0
A SEDAN/COUPÉ		1927-32	12,5	**25,0**	35,0
A PHAETON		1927-32	15,0	**30,0**	45,0
A ROADSTER		1927-32	20,0	**40,0**	60,0
V8 SEDAN/COUPÉ		1932-34	25,0	**50,0**	75,0
V8 PHAETON		1932-34	30,0	**60,0**	90,0
V8 ROADSTER		1932-34	50,0	**100,0**	150,0
V8 STATION WAGON		1934-42	50,0	**100,0**	150,0
V8 COUPÉ		1935-42	25,0	**50,0**	75,0
V8 ROADSTER/CONVERTIBLE		1935-42	42,5	**85,0**	125,0
BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	10,0	**20,0**	30,0
STATION WAGON		1946-51	45,0	**90,0**	130,0
COUPÉ		1946-51	12,5	**25,0**	35,0
CONVERTIBILE		1946-51	22,5	**45,0**	65,0
SPORTSMAN CONVERTIBLE		1946-48	100,0	**200,0**	300,0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-74	6,0	**12,0**	18,0
CONVERTIBILE		1952-59	25,0	**50,0**	75,0
HARDTOP		1952-59	10,0	**20,0**	30,0
SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	25,0	**50,0**	75,0
THUNDERBIRD CONVERTIBLE	I S.	1955-57	37,5	**75,0**	110,0
SKYLINER CONVERTIBLE		1957-59	30,0	**60,0**	90,0
THUNDERBIRD COUPÉ	II S.	1958-60	12,5	**25,0**	35,0
THUNDERBIRD CONVERTIBLE	II S.	1958-60	22,5	**45,0**	65,0
CONVERTIBILE		1960-72	12,5	**25,0**	35,0
FALCON 2/4 PORTE		1961-70	3,5	**7,0**	10,0
FALCON SPRINT COUPÉ V8		1961-63	10,0	**20,0**	30,0
FALCON SPRINT CONVERTIBLE V8		1961-63	13,0	**26,0**	35,0
THUNDERBIRD COUPÉ	III-IV S.	1961-66	10,0	**20,0**	30,0
THUNDERBIRD CONVERTIBLE	III-IV S.	1961-66	15,0	**30,0**	45,0
MUSTANG COUPÉ	6 CIL.-20%	1964-66	12,5	**25,0**	35,0
MUSTANG FASTBACK	6 CIL.-20%	1964-66	17,5	**35,0**	50,0
MUSTANG CONVERTIBLE	6 CIL.-20%	1964-66	20,0	**40,0**	60,0
FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE		1965-74	6,0	**12,0**	18,0
FAIRLANE GT COUPÉ		1966-74	10,0	**20,0**	30,0
FAIRLANE GT CONVERTIBLE		1966-67	12,5	**25,0**	35,0
MUSTANG COUPÉ	6 CIL.-20%	1967-68	15,0	**30,0**	45,0
MUSTANG FASTBACK	6 CIL.-20%	1967-68	20,0	**40,0**	60,0
MUSTANG CONVERTIBLE	6 CIL.-20%	1967-68	20,0	**40,0**	60,0
THUNDERBIRD 4 PORTE	V S.	1967-71	6,0	**12,0**	18,0
THUNDERBIRD COUPÉ	V-VI S.	1967-76	7,5	**15,0**	22,0
MUSTANG COUPÉ I S.	(RESTYLING)	1969-73	8,5	**17,0**	25,0
MUSTANG BOSS 429		1969-70	100,0	**200,0**	300,0
MUSTANG FASTBACK I S.	(RESTYLING)	1969-73	12,5	**25,0**	35,0
MUSTANG CONVERTIBLE I S.	(RESTYLING)	1969-73	13,5	**27,0**	40,0
MUSTANG BOSS 302		1969-70	75,0	**150,0**	220,0
MUSTANG BOSS 351		1971	30,0	**60,0**	90,0
MUSTANG COUPÉ	II SERIE	1974-78	3,5	**7,0**	10,0
THUNDERBIRD COUPÉ	VII-VIII S.	1977-82	2,5	**5,0**	7,5
MUSTANG COUPÉ	III SERIE	1979-86	3,0	**6,0**	9,0
MUSTANG CONVERTIBLE	III SERIE	1979-86	4,0	**8,0**	12,0
THUNDERBIRD COUPÉ	IX S.	1983-88	3,8	**7,5**	11,0
MUSTANG COUPÉ	III S. (REST.)	1987-93	3,5	**7,0**	10,0
MUSTANG CONVERTIBLE	III S. (REST.)	1987-93	4,5	**9,0**	13,5
THUNDERBIRD COUPÉ	X S.	1989-97	3,3	**6,5**	9,0
MUSTANG COUPÉ	IV SERIE	1994-99	4,0	**8,0**	12,0
MUSTANG CONVERTIBLE	IV SERIE	1994-99	5,0	**10,0**	15,0
MUSTANG COUPÉ	IV S. (REST.)	1999-04	4,5	**9,0**	13,0
MUSTANG CONVERTIBLE	IV S. (REST.)	1999-04	5,0	**11,0**	16,0
FRAZER					
BERLINA	HARDTOP 4 P.+20%	1947-51	7,5	**15,0**	20,0
CONVERTIBILE		1947-51	15,0	**30,0**	45,0

Modello	Note	Anni		Euro x 000	
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	30,0	**60,0**	90,0
IMPERIAL					
BERLINA		1946-61	10,0	**20,0**	30,0
LIMOUSINE		1946-61	12,5	**25,0**	35,0
COUPÉ		1951-61	15,0	**30,0**	45,0
CONVERTIBILE		1951	20,0	**40,0**	60,0
CONVERTIBILE		1957-61	50,0	**100,0**	150,0
GHIA LIMOUSINE		1957-61	25,0	**50,0**	75,0
BERLINA 2/4 PORTE		1962-74	7,5	**15,0**	20,0
CONVERTIBILE		1962-68	10,0	**20,0**	30,0
COUPÉ		1981-83	2,5	**5,0**	7,5
KAISER					
BERLINA/COUPÉ		1947-55	3,8	**7,5**	10,0
DE LUXE CONVERTIBLE		1950	15,0	**30,0**	40,0
DARRIN CONVERTIBLE		1954	60,0	**120,0**	170,0
LINCOLN					
2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	17,5	**35,0**	50,0
CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	37,5	**75,0**	110,0
2/4 PORTE		1949-55	15,0	**30,0**	45,0
CONVERTIBILE		1949-55	37,5	**75,0**	110,0
BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE		1956-60	30,0	**60,0**	90,0
CONTINENTAL COUPÉ		1956-57	37,5	**75,0**	110,0
CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	10,0	**20,0**	30,0
CONTINENTAL 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 CONVERTIBLE		1946-47	87,5	**175,0**	250,0
STATION WAGON		1949-51	50,0	**100,0**	150,0
BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	7,5	**15,0**	22,5
STATION WAGON		1952-59	15,0	**30,0**	45,0
CONVERTIBILE		1952-59	27,5	**55,0**	80,0
BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	5,0	**10,0**	15,0
STATION WAGON		1960-74	5,0	**10,0**	15,0
CONVERTIBILE		1960-70	12,5	**25,0**	35,0
COMET 2/4 PORTE		1961-70	3,8	**7,5**	11,0
COMET/CYCLONE CONVERTIBLE		1961-70	10,0	**20,0**	30,0
COMET/CYCLONE		1963-70	7,5	**15,0**	22,5
COUGAR COUPÉ		1967-73	10,0	**20,0**	30,0
COUGAR ELIMINATOR COUPÉ		1968-73	17,5	**35,0**	50,0
COUGAR CONVERTIBLE		1969-73	15,0	**30,0**	45,0
METROPOLITAN					
COUPÉ		1954-62	7,5	**15,0**	20,0
CONVERTIBILE		1954-62	10,0	**20,0**	30,0
OLDSMOBILE					
BERLINA 4 PORTE		1946-60	7,5	**15,0**	22,5
STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	50,0	**100,0**	150,0
COUPÉ		1946-60	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE		1946-60	40,0	**80,0**	120,0
STATION WAGON		1949-60	10,0	**20,0**	30,0
FIESTA CONVERTIBLE		1953	100,0	**200,0**	300,0
F 85 2/4 PORTE		1961-64	3,8	**7,5**	11,0
F 85 STATION WAGON		1961-64	3,8	**7,5**	11,0
F 85 CONVERTIBILE		1961-64	7,5	**15,0**	22,0
BERLINA 4 PORTE		1961-74	6,0	**12,0**	18,0
COUPÉ		1961-74	7,5	**15,0**	22,5
CONVERTIBILE		1961-74	15,0	**30,0**	45,0
STARFIRE CONVERTIBLE		1961-63	17,5	**35,0**	50,0
STARFIRE COUPÉ		1962-63	12,5	**25,0**	35,0
JETFIRE TURBO		1962-63	6,0	**12,0**	18,0
442 COUPÉ		1965-69	15,0	**30,0**	45,0
442 CONVERTIBILE		1965-69	25,0	**50,0**	75,0
TORONADO COUPÉ		1966-70	12,5	**25,0**	35,0
HURST OLDS		1968-69	27,0	**55,0**	80,0
442 COUPÉ		1970-72	25,0	**50,0**	75,0
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 CONVERTIBLE		1953-56	60,0	**120,0**	180,0
BERLINA 2/4 PORTE		1957-58	12,5	**25,0**	35,0
HAWK		1958	17,5	**35,0**	50,0
PLYMOUTH					
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	6,0	**12,0**	18,0
STATION WAGON		1946-49	35,0	**70,0**	100,0
CONVERTIBILE		1946-56	12,5	**25,0**	35,0
STATION WAGON		1950-56	7,5	**15,0**	22,5
FURY COUPÉ		1956	20,0	**40,0**	60,0
BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	7,5	**15,0**	22,0
STATION WAGON		1957-60	10,0	**20,0**	30,0
COUPÉ		1957-60	15,0	**30,0**	45,0
CONVERTIBILE		1957-60	37,5	**75,0**	110,0
FURY COUPÉ		1957-58	30,0	**60,0**	90,0
VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	2,5	**5,0**	7,5
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5,0	**10,0**	15,0
STATION WAGON		1961-74	5,0	**10,0**	15,0
CONVERTIBILE		1961-70	10,0	**20,0**	30,0
VALIANT CONVERTIBLE		1963-66	5,0	**10,0**	15,0
BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK+40%	1964-67	10,0	**20,0**	30,0
BARRACUDA CONVERTIBLE		1967-69	15,0	**30,0**	45,0
ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEMI+150%	1967-73	25,0	**50,0**	75,0
ROADRUNNER CONVERTIBLE		1969-70	30,0	**60,0**	90,0
SUPERBIRD	HEMI+80%	1970	100,0	**200,0**	300,0
BARRACUDA COUPÉ		1970-71	17,5	**35,0**	50,0
BARRACUDA CONVERTIBLE		1970-72	12,5	**25,0**	35,0
CUDA COUPÉ	440+50%/HEMI+150%	1970-71	30,0	**60,0**	90,0
CUDA CONVERTIBLE	440+50%	1970-71	50,0	**100,0**	150,0
BARRACUDA COUPÉ		1972-74	15,0	**30,0**	45,0
PROWLER		1996	15,0	**30,0**	45,0
PONTIAC					
BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	6,0	**12,0**	18,0
CONVERTIBILE		1946-52	30,0	**60,0**	90,0
STATION WAGON		1946-52	30,0	**60,0**	90,0
COUPÉ		1949-52	10,0	**20,0**	30,0
BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	7,5	**15,0**	22,5
COUPÉ		1953-60	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE		1953-60	30,0	**60,0**	90,0
STATION WAGON		1953-60	10,0	**20,0**	30,0
SAFARI		1955-57	30,0	**60,0**	90,0
BONNEVILLE CONVERTIBLE	IN.+20%	1957-58	75,0	**150,0**	220,0
BONNEVILLE COUPÉ	IN.+20%	1958	40,0	**80,0**	120,0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	6,0	**12,0**	18,0
COUPÉ		1961-74	8,8	**17,5**	25,0
CONVERTIBILE		1961-75	12,5	**25,0**	35,0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	3,8	**7,5**	11,0
TEMPEST CONVERTIBLE		1961-64	7,5	**15,0**	22,0
GRAND PRIX COUPÉ		1962-66	10,0	**20,0**	30,0
GTO COUPÉ		1964-67	25,0	**50,0**	75,0
GTO CONVERTIBLE		1964-67	37,5	**75,0**	110,0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4,0	**8,0**	12,0
LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	5,0	**10,0**	15,0
TEMPEST CONVERTIBLE		1965-72	12,5	**25,0**	35,0
LE MANS CONVERTIBLE		1965-72	12,5	**25,0**	35,0
FIREBIRD COUPÉ		1967-81	10,0	**20,0**	30,0
FIREBIRD CONVERTIBLE		1967-69	25,0	**50,0**	75,0
GRAND PRIX COUPÉ		1967-74	8,8	**17,5**	25,0
GTO COUPÉ	JUDGE+20%	1968-72	32,5	**65,0**	97,5
GTO CONVERTIBLE	JUDGE+50%	1968-72	60,0	**120,0**	180,0
TRANS AM		1969	75,0	**150,0**	220,0
TRANS AM		1970-73	25,0	**50,0**	75,0
TRANS AM		1974-81	12,5	**25,0**	35,0
FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	3,8	**7,5**	10,0
FIREBIRD/TRANS AM CONV.		1982-91	4,5	**9,0**	13,0
FIREBIRD	6 CIL -30%	1992-97	4,5	**9,0**	13,0
FIREBIRD CONVERTIBLE	6 CIL -30%	1994-97	5,5	**11,0**	16,0
SHELBY					
MUSTANG GT 350 COUPÉ		1965	110,0	**220,0**	320,0
MUSTANG GT 350 COUPÉ		1966	100,0	**200,0**	280,0
MUSTANG GT 350 COUPÉ		1967-70	60,0	**120,0**	170,0
MUSTANG GT 500 COUPÉ		1967-70	87,5	**175,0**	250,0
MUSTANG GT 500 CONVERTIBLE		1967-70	125,0	**250,0**	350,0
MUSTANG GT 350 CONVERTIBLE		1968-70	125,0	**250,0**	350,0
STUDEBAKER					
BERLINA 2/4 PORTE		1946-66	7,5	**15,0**	20,0
CONVERTIBILE		1946-52	17,5	**35,0**	50,0
COUPÉ		1953-55	12,5	**25,0**	35,0
HAWK		1955-61	12,5	**25,0**	35,0
LARK 2/4 PORTE		1959-63	7,5	**15,0**	20,0
LARK CONVERTIBLE		1960-63	10,0	**20,0**	30,0
DAYTONA CONVERTIBLE		1960-63	10,0	**20,0**	30,0
AVANTI		1963-64	17,5	**35,0**	50,0
AVANTI II COUPÉ		1965-91	15,0	**30,0**	45,0
AVANTI II CONVERTIBLE		1987-91	12,5	**25,0**	35,0
AVANTI II BERLINA		1991	7,5	**15,0**	20,0

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTECLASSICHE

• TELEFONA AL NUMERO: **02 82472560**

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



Un ponte tra domanda e offerta

- *La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 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.*

PER LANCIA 2000 COUPÉ HF 1972

Tratt. ris.



Compero paraurti anteriore nuovo o in perfetto stato, anche solo lama o solo profilo in gomma.

3385310626

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

1750 GT VELOCE I SERIE, 1969, Blu cosmo metallizzato, prima vernice, targa originale, libretti tagliandi e Uso e manutenzione, doppie chiavi, gomme nuove, solo box, interni in vera pelle, stupenda, visibile a Caserta, 45000 euro

3683392600

2000 SPIDER VELOCE, 1972, Bianco, Duetto coda tronca, targhe nere TO, documenti originali, da concorso, Asi, visibile a Modena, 35000 euro

3488122938

ALFA 75 2.0 TWIN SPARK, 1988, Grigio metallizzato, perfette condizioni, km 120000, iscritta Asi, tenuta da amatore ex meccanico Alfa Romeo 2° proprietario, prezzo trattabile, visibile ad Ancona, 6000 euro



3337902011

ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO, 1984, Canna di fucile, superlative condizioni di originalità, 25000 km da nuova, ancora con gomme di primo equipaggiamento, Asi, visibile a Caserta, 11000 euro

3683392600

ALFETTA GTV 2.0, 1984, Grigio metallizzato, vettura in ottime condizioni, 90000 km, 6000 euro trattabili

336259241

ALFETTA GTV 2.5, 1981, Rosso, vettura in ottime condizioni, 12000 euro trattabili

336259241

GIULIA GT 1300 JUNIOR, 1970, Grigio indaco, Scalino pedane basse, carrozzeria tirata a lamiera, fondi nuovi documentati da foto, tappezzeria nuova, km 82000, visibile a S. Croce (PI), 24500 euro



3470059318

GIULIA GT 1300 JUNIOR, 1971, Grigio chiaro metallizzato, conservata, molto bella, documenti e targa originali, matching number, unico proprietario per 45 anni, visibile a Pesaro, 18000 euro

3470907037

GIULIA NUOVA SUPER 1.6, 1971, Biancospino, modello "Biscione", uniproprietario, prima vernice, targhe e documenti originali, pochissimi km, solo box, spettacolari condizioni, visibile a Caserta, 25000 euro

3683392600

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

0309718592

■ **GIULIETTA SPRINT III SERIE**, 1960, Bianco, da restauro, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

SPIDER 1.6, 1974, Blu Pininfarina, vettura in ottime condizioni, con documenti regolari + motore 2.0, hardtop e cerchi in lega, 20000 euro

3388714402

SPIDER 2.0, 1991, Grigio metallizzato, vettura già Asi, visibile a Fano, 14000 euro

3290620388

SPIDER VELOCE 1750, 1968, Rosso, totalmente restaurata nel 2001, usata pochissimo, meno di 10000 km, libretto vecchio e targhe nere, omologata Asi Targa Oro nel 2006. Auto molto rara, prezzo adeguato alle condizioni e alla rarità e poco trattabile. No sognatori, visibile a in provincia di Macerata, 52000 euro



3342417195

AUSTIN HEALEY

100/6 BN4, 1957, Bianco, da restauro, ottima base, provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE, 1982, Bronzo metallizzato, carrozzeria e interni originali, riverniciata solo all'esterno, motore e meccanica 1200 km, 2 proprietari, omologata Asi Targa Oro, visibile a Benevento, 9200 euro

3201169319

BIANCHINA PANORAMICA, 1968, Blu pavone, vettura da sistemare, con numero di targa e numerosissimi ricambi, 2450 euro

0522600264

AUTOZODIACO

DUNE BUGGY DESERT, 1974, Bianco, vettura tutta originale, con motore Volkswagen 1200, visibile a Bologna, 13500 euro

3703115817

BMW

318 I, 1993, Nero, unico proprietario, motore benzina Euro 1, stereo, antifurto, clima, 140000 km, Asi, visibile a Torino, 3600 euro

3388777422



MUSSO GOMME

pneumatici per vetture e moto da collezione

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

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

MICHELIN
Firestone
DUNLOP
VINTAGE
RACING
BFGoodrich
WAYMASTER
EXCELSIOR

SCONTI PER I NOSTRI 80 ANNI

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

SPEDIZIONE IN TUTTA ITALIA

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFA ROMEO

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

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



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

TEL: 349/8085621 - 333/2825599

CROMATURA BON RENATO

SnC

Trattamenti industriali e artigianali:
- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbiatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
tel. 011/9087900 fax 0119089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com

EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbidissima stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.



SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO

DKS AUTOMOTIVE

RENAULT

www.dksautomotive.com

Ricambi e Accessori per:
Renault R4 e Derivati
Citroen 2 CV - Dyane - Mehari

Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

PROTEGGI LE TUE PASSIONI



I copriauto da interno Covercar sono confezionati in modo sartoriale. Seguono le linee di ogni auto e moto, attuali o d'epoca. Proteggono la carrozzeria da polvere, inquinamento, agenti atmosferici e garantiscono al contempo un grande effetto estetico grazie a un'ampia gamma di colori brillanti.

Caratterizzati da un particolare tessuto con filato trilobato mantengono inoltre una mano soffice all'interno che non reca graffiature alla carrozzeria ed essendo antistatici respingono la polvere.

Tutti i prodotti Covercar sono corredati di una comoda borsa per il trasporto del telo all'interno del baule o per lo stoccaggio durante i periodi di inutilizzo.

CARATTERISTICHE
- antistatico • elasticizzato
- interno felpato • traspirante
- lavabile nella comune lavatrice domestica
- realizzato sulla misura dell'auto e della moto
- ampia gamma di colori
- personalizzabile con il proprio logo
- facilità di gestione • ingombri ridotti
- eventuale piping in contrasto per delineare le forme dell'auto o della moto
- borsa inclusa

GAMMA COLORI

GAMMA COLORI PIPING

Confezioni Andrea Italia srl • Via Friuli,8 • 21100 Varese (VA) ITALY • Tel +39 0332 261562 • Fax +39 0332 810656 • VAT N° IT03482960121 • info@covercar.com - www.covercar.com

M535 I, 1985, Nero, interni Recaro in pelle, cambio ZF, autobloccante, vettura rara, vero affare, visibile a Pescara, 7900 euro

3388889076

■ **Z3**, 1998, Argento, interni in pelle, clima, gomme nuove, visibile a Ancona, 5500 euro

3476302136

CADILLAC

FLEETWOOD LIMOUSINE, 1984, Blu ministeriale, molto bella, con televisore e telefono, interno molto ricercato. Per matrimoni, da vetrina, visibile a in Abruzzo. Prezzo da concordare

0872988213

S.T.S., 1998, Grigio scuro metallizzato, vettura come nuova, unica, full optional + satellitare + sensori di parcheggio. Bollo pagato fino a settembre 2016, visibile a Bologna, 7000 euro



335215078

CITROËN

11 B TRACTION AVANT, 1948, Nero, carrozzeria buona, meccanica ottima, gomme buone, certificata Asi, qualsiasi prova. Prezzo dopo prova, visibile a Predappio (FC). Tratt. ris.

3482520113

DAIMLER

SERIE XJ40, 1987, Nero, vettura in ottime condizioni, visibile a Alessandria, 4700 euro

3331202005

DATSUN

240 Z, 1976, Giallo-nero, auto Asi, perfetta, con fatture dimostrative, gomme e ammortizzatori nuovi, visibile a Genova, 24000 euro

3342895914

FIAT

1100 E, 1952, Nero, vettura perfettamente conservata, interni perfetti, meccanica impeccabile, 18000 euro

3396528419

1100/103 D, 1959, Grigio perla, auto con unico proprietario, ferma da molti anni, pochi km, da restaurare, visibile a Asti, 2500 euro

3339592338

128 RALLY, 1972, Verde, Asi Targa Oro, prima serie, restauro conservativo, interni nuovi, visibile a Pavia. Tratt. ris.

3358091296

131 RACING VOLUMETRICA, 1982, Grigio metallizzato, vettura rara, in versione due porte, perfettamente conservata e originale, 18000 euro

3388714402

1600 S CABRIOLET, 1962, Grigio, Modello con presa d'aria sul cofano laterale, restauro da vettura sana, documenti regolari. Tratt. ris.

3335433679

500 D, 1965, vettura con capote trasformabile cabrio amatore vende. Tratt. ris.

3932433623

500 F, 1965, Rosso, auto ricondizionata e perfetta, 75000 km, sempre in garage, prezzo trattabile, visibile a Prato (PO), 6500 euro

336683637

500 LUSSO, 1971, Rosso, vettura conservata, targa originale Forlì + altra di colore blu, visibile a Ancona, 5500 euro

3476302136

600, 1957, Avorio-salvia, bicolore originale, secondo proprietario dal 1986, targhe in acciaio originali, ottime condizioni, visibile a Fossombrone, 10.000 euro

3398486416

600 (VETRI SCORREVOLI), 1955, Blu scuro, prima serie perfetta, revisione 10/2014, prezzo trattabile, visibile a Cirié (TO), 9000 euro



3391638233

600 D, 1970, Bianco, motore 750, auto con meccanica nuova, targhe e documenti originali, revisionata. Pronta, visibile a Milano, 4500 euro

3386165612

600 D, 1966, Grigio, vettura tutta restaurata, come nuova, omologata Asi, visibile a Perugia, 8800 euro

3332410615

BARCHETTA 16V, 1997, Argento metallizzato, vettura iscritta R.F.I., km 98000, hardtop, cerchi in lega, autoradio originale, interni in perfette condizioni, visibile a Torino, 7500 euro

3392249401

FORD

TORINO GT FASTBACK, 1968, Bianco, vettura restaurata, pronta, bellissima, con targhe italiane. Modello S-code, con motore big-block. Eventuale permuta, visibile a Mantova, 25000 euro

3355367519

JAGUAR

E TYPE I SERIE COUPÉ 2+2, 1969, Verde, vettura di provenienza Usa, 4.2, cambio automatico, in restauro, da terminare. Tratt. ris.

3388714402

XK 120 O.T.S., 1952, Nero, Asi, Fiva, targhe nere, raggi, meccanica nuova, carrozzeria e interni ottimi. Vendo o permuto con Mercedes 280 SL W113, visibile a in Emilia Romagna. Tratt. ris.

3386215297



GMA

PAVIA

Specialisti in ricambi di meccanica e carrozzeria per autovetture Jaguar dal 1948 al 1994.

- La GMA vanta oltre 21 anni di esperienza nel campo dei ricambi Jaguar. Siamo l'unica ditta in Italia specializzata in ricambi per auto storiche a concentrare i propri sforzi e il proprio know-how su un solo marchio.

Jaguar XK - MK2 - E TYPE - XJ

- Disponiamo **PRONTA CONSEGNA** di tutte le componenti di meccanica, carrozzeria e tappezzeria.
- Il nostro servizio spedizioni ci permette di evadere gli ordini in giornata. La consegna a mezzo corriere espresso avviene in 24/48 ore.



POMPA CARBURANTE DOPPIA



POMPA CARBURANTE XJ



POMPA CARBURANTE MINI



POMPA CARBURANTE E TYPE 3,8



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

LAMBORGHINI

JARAMA, 1972, Nero, interni in pelle beige, carburatori Weber 45; motore, cambio e differenziale km 0 + cassa ricambi Lamborghini, telefonare ore 10, visibile a Roma. Tratt. ris.

063332650

LANCIA

APPIA III SERIE, 1962, Bianco Saratoga, splendido conservato, con alcuni restauri conservativi, targhe e documenti originali, Asi, più ricambi, visibile a Martellago (VE), 11000 euro

3498147600

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. visibile a Milano. Tratt. ris.



3397080407 oppure 02743466

BETA MONTECARLO, 1976, Marrone beige, macchina perfetta in tutte le sue parti, pronta all'uso giornaliero, visibile a Rassina (AR), 9900 euro

3391700501

FLAVIA BERLINA, 1962, Grigio, carrozzeria e motore buoni, interni e cruscotto rifatti, autoradio, Asi A1183, revisione 09/16, visibile a Milano, 4800 euro



3391849647

MASERATI

BITURBO S, 1985, Rosso, auto perfetta da ogni punto di vista, visibile a Genova, 11000 euro

3342895914

MERCEDES

■ **190 SL**, 1963, Rosso, da restauro, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

200 E CABRIOLET, 1996, Blu metallizzato, auto conservata, in ottime condizioni, 100000 km, visibile a Roma, 11000 euro

3492736649

■ **230 SL «PAGODA»**, 1967, Rosso, da restauro, ottima base, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

AUTO STORICHE

di

CARLO GRITTI MORLACCHI



RANGE ROVER 3.9 INIEZIONE VOGUE ANNO 1993 BELLISSIMA EURO 17.500



ALFA ROMEO GTV 2000 V 6 TURBO ROSSA, PELLE NERA, CLIMATIZZATA KM 53000 LIBRO TAGLIANDI DOPPIE CHIAVI BELLISSIMA. EURO 7.500



MERCEDES 200 TE AUTOMATICA 7 POSTI BELLISSIMA BLU INTERNI STOFFA ROSSO CARDINALE, RARISSIMA. EURO 9.500



BMW 320 CABRIO IMPIANTO GPL 115.000 KM, INTERNI PELLE CAPOTTINA MANUALE, ANTIFURTO SUL FRENO A MANO DI SERIE, TUTTI I LIBRETTI USO E MANUTENZIONE , ISCRITTA ASI, ANNO 1987



MERCEDES 560 SEC, KM 62500 GRIGIO ANTRACITE INTERNI AMARETTA GRIGIO, TETTO APRIBILE, TERGI FARI E CRUSE CONTROL (OPTIONAL RARO DA TROVARE IN ITALIA) BELLISSIMA. EURO 25.000



MORRIS MINOR TRAVELLER WOOD ANNO 1960 , GUIDA A SINISTRA, RESTAURO IN ULTIMAZIONE DA IMMATRICOLARE IN ITALIA, AUTO CON DOCUMENTI INGLESI, RESTAURO CON DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA SARÀ ULTIMATO ALLA FINE DI DICEMBRE, CONSEGNA ALLA FINE GENNAIO, VETTURA COME NUOVA, PREZZO DA CONCORDARSI.



LANCIA APPIA 3° SERIE MOLTO BELLA 1962 TARGHE ORIGINALI MILANO, COLORE GRIGIO PERLA, INTERNI PANNO ANCORA BELLISSIMI, PREZZO 11.500 EURO



MG F, VERSIONE SPECIALE NUMERATA DEL 75 ° ANNO 1999 , KM 56000 LIBRETTO SERVICE, HARD TOP PREZZO DA CONCORDARSI



ROVER 2000 PRIMA SERIE KM 68000, BIANCA PELLE NERA, MOLTO BELLA. EURO 9.500



LANCIA FLAMINIA BERLINA 2500 CC ANNO 1961 BUONE CONDIZIONI GENERALI, TARGHE ORIGINALI FRIZIONE E SERVO FRENO NUOVI, PREZZO 25.000 EURO

WWW.AUTOSTORICHE.NET

info@autostoriche.net

Via Trieste 6, - 24041 Brembate, Italy - tel. +39 035 801699 - cell. +39 335 7496890

BRESCIACAR
AUTO CLASSICHE

Tutte le fotografie disponibili sul nostro nuovo sito

www.bresciacar.it

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com
Tel: 030 - 2140910



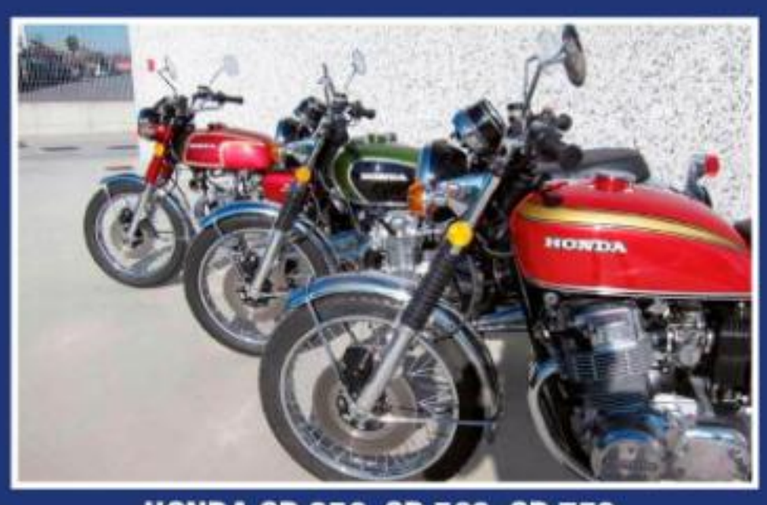
ALFA ROMEO ALFETTA 1800 PRIMA SERIE,
unico proprietario, Argento, Texalfa Tabacco.



LANCIA FULVIA HF FANALONE
impeccabile, preparata da Facetti e Maglioli, mai corso.



LANCIA FULVIA HF 1200 PRIMA SERIE,
numero 154 di 435 costruite, completamente conservata.



HONDA CB 350, CB 500, CB 750,
da importante collezione, da concorso.



BMW R 69S, 1961,
tra le prime prodotte, origine Svezia.



BMW R100 RS PRIMA SERIE, ruote a raggi, pinze blu Ate, doppia sella, 11.000 Km percorsi in tutto. Nuova.



MERCEDES 220 PONTON, del 1955, unico proprietario. Da vedere.



MERCEDES SL 320, nazionale, ogni tagliando e fattura, ogni accessorio, automatica.



PORSCHE CARRERA CABRIOLET 3200,
Service Book.



TRIUMPH TR4 SPORT SURREY TOP, rara configurazione con capote rigida e morbida.

ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO

250 SE COUPÉ, 1965, Grigio metallizzato, Asi Targa Oro, automatica, come nuova, bellissima, nessun lavoro da fare, foto via email, visibile a Bari, 31900 euro

3473498900

MORGAN

■ **4/4 1600**, 1992, British Racing Green, vettura con guida a sinistra, full optional, stupenda, 42000 km, visibile a Ancona, 37.000 euro

3476302136

MORRIS

MINOR TRAVELLER, 1970, Bianco, revisione 2/2017, buone condizioni generali, con ricambi, visibile a Bergamo, 8300 euro

3383168699

OPEL

GT, 1970, Blu, Uniproprietario precedente, conservata, 83161 km, libretto tagliandi timbrato, targa originale, sempre in box, visibile a Bari, 12.750 euro

3920845300

KADETT 2000 GSI 16V, 1988, Rosso, vettura perfetta, 140000 km, ferma in box, originalissima, sanissima, no incidenti, omologata Asi, Athos, visibile a Torino, 3500 euro

3383146038

PORSCHE

■ **356 B**, 1960, Bianco, Coupé serie T5, da restauro, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

356 SPEEDSTER REPLICA, 1965, Argento, modello vintage Usa, con interni rossi, immatricolata in Italia nel 2009, 4200 km, come nuova, non perditempo, no sognatori, visibile a in provincia di Firenze, 43.500 euro

3358213702

911 CARRERA 3200, 1985, Coupé tetto apribile, 231 CV, certificata e in condizioni da concorso, 48.000 euro

3486630746

TRIUMPH

SPITFIRE MKII, 1966, Verde inglese, auto totalmente restaurata, con una spesa di 18.000 euro, impeccabile, Asi Targa Oro, vero affare svendo, visibile a Nola (NA), 18000 euro

3332184332

TR4, 1965, Rosso, molto bella, con ruote a raggi; motore, freni, frizione, impianto elettrico nuovi. Vendo per scarso utilizzo a prezzo impegnativo, visibile a Milano Nord. Tratt. ris.

3286366603

TR4, 1963, Amaranto, restauro integrale, motore rifatto con fattura, cerchi Borrani, tonneau cover, Asi Targa Oro, visibile a Bari, 19500 euro

3920845300

VOLKSWAGEN

GOLF GTI 5 MARCE 1600, 1982, Nero, vettura conservata, targhe nere, Asi, freni e gomme nuove, visibile a in Veneto, 12500 euro

3467296850

MAGGIOLINO 1200, 1966, Sea Sand L568 (Tortora), ben conservato, con tetto apribile, meccanica perfetta, uniproprietario, in uso, visibile a Parma, 13000 euro

3388641668

MAGGIOLONE 1303, 1972, Giallo, auto restaurata, interni nuovi, freni a disco anteriori, esamino permuta, visibile a Roma, 5500 euro



3358391601

MAGGIOLONE CABRIOLET 1.3, 1974, Nero, vettura in ottime condizioni, sia di meccanica che di carrozzeria; capote colore nero, visibile a Rassina (AR), 11900 euro

3391700501

WHIPPET

OVERLAND-SIX 93A, 1926, Beige chiaro, Torpedo con motore a 6 cilindri, conservata e originale, visibile a Alessandria. Tratt. ris.

3341540259

WILLYS

MB, 1944, Verde militare, Originale, con meccanica e carrozzeria più che perfette, visibile a Remanzacco (UD), 32.000 euro



3391369410

VENDO MOTO

BIANCHI

BERNINA, 1959, Azzurro, Mai restaurata, colore originale, cerchi nuovi, targa originale BS 98..., Fmi, qualsiasi prova, visibile a Capodimonte (NA), 2300 euro

3473151188

BMW

R25/2 SIDECAR, 1953, Nero, totalmente restaurato ai massimi livelli di originalità. Omologato Asi, immacolato, visibile a Rionero in Vulture (PZ), 15.000 euro

3394858096

GALVANICA SPINO D'ADDA snc



PULITURA, SABBIATURA E LUCIDATURA

SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO

SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726
e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

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

ENNE PI®
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.
EPOCA ITALIA
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

F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegliana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/5290921
Tel. Mobile
0335/6868718 - 0336/669363



Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO

www.deminici.it

MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

INTERNI AUTO MAIELI

RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE CONFORME NORMATIVE A.S.I.

MAIELI
Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)
Tel.: 0376 - 695105
Fax: 0376 - 695300
e-mail: maieli@inwind.it
www.interniautomaieli.com

Targhe Storiche Srl



Targhe per veri intenditori
Targhe decorative per auto e moto d'epoca
www.targhestoriche.it
Sede legale ed operativa: Via Trento, 73 00041 Albano Laziale (Roma)
Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986





TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

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

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

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

NPM CITROEN 2CV SERVICE

Tutto ciò che serve alla tua Citroen
2CV - DYANE - MEHARI

www.citroen2cvservice.it

Il 2 e 3 aprile 2016
ci troverai con il nostro **STAND e un**
AMPIO ASSORTIMENTO RICAMBI alla
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

Replacement parts and accessories for Porsche©

By **DEI KÄFER SERVICE**
www.deikaferservice.com
Tel. +39 0577 928356



356



356 B/C Rear Exhaust
92.311



911

911 Wheel Housing Skin
591043



591001
911 Front Fender

356 B T6/C Fuel Tank
571100-8



571071-0
571071-1



356 A Floor Pans



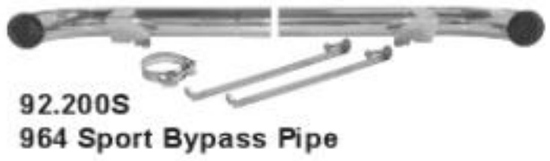
591100-0
911 Complete Chassis Floor



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

R50, 1959, Nero, totalmente restaurata da noto restauratore, ai massimi livelli di originalità, omologata Asi, visibile a Potenza, 14.000 euro

3394858096

R75 (MILITARE), 1944, Sabbia, la Mercedes di tutte le R75. Perfetta e originale, visibile a Remanzacco (UD), 39.000 euro



3391369410

MOTO GUZZI

500 V2 RIGIDO 30, 1937, Amaranto, meccanica e carrozzeria perfette, con carrozzino, visibile a Remanzacco (UD), 26.500 euro



3391369410

AIRONE, 1952, Rosso Guzzi, esemplare perfetto e conservato, Fmi Targa Oro, valuto piccola permuta, visibile a Roma - Rieti, 6990 euro trattabili

3384409759

MV AGUSTA

175 TURISMO, 1955, Rosso, buono stato, con documenti regolari, motore da rivedere, completa di tutto, prezzo trattabile, visibile a Casalmaggiore, 2000 euro

3474983734

PIAGGIO

VESPA 125 PRIMAVERA ET3, 1981, Grigio metallizzato, uniproprietario, sembra uscita dalla concessionaria oggi. No perditempo, visibile a Bari, 3900 euro

3920845300

RIZZATO

CALIFFONE, 1981, Nero, motore 50, con documenti e libretto Uso e manutenzione, no sms, visibile a Torino, 300 euro

3388777422

SUZUKI

GSX 550 ES, 1983, Grigio-rosso-nero, iscritta Asi, ferma da circa tre anni, no sms, visibile a Torino, 1500 euro

3388777422

YAMAHA

RD 350, 1985 Bianco-rosso, unico proprietario, restauro totale, targa originale, come nuova, foto via email, visibile a Bari, 3750 euro

3920845300

VENDO VARIE

ATLAS

Fasce bianche applicabili ai pneumatici, estetica perfetta, gomma di elevata qualità. Prezzo per kit da 4 pezzi, 60 euro

XXXXXXXXXX

BOSCH

Fari di profondità, diametro 20 cm, nuovi, mai usati, visibili a Como, 150 euro

3349812703

CAMPAGNOLO

Cerchi in lega Millerighe per Alfa Romeo Alfetta misura 5 1/2 x 14" - 4 x 98, perfetti, da verniciare, visibili a Treviso, 250 euro

3396994058

DOCUMENTAZIONE AUTO

Manuale d'Istruzione e manuale supplementare, in fotocopia, per Ford Escort RS 1600. Tratt. ris.

3459159890



CISITALIA D46/48
ANNO 1946 - MONACO HISTORIC GP 2014
HTP FIA E PASSAPORTO FIVA
IMPORTANTE PALMARES

auto classic

Corso Savona 50/1 - 10024 Moncalieri (Turin) Italy
Phone: +39-011644119
Email: autoclassic@autoclassic.it | www.autoclassic.it

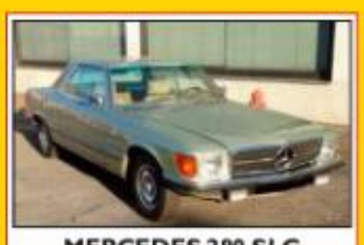


ABARTH 1600 ALLEMANO SPYDER
ANNO 1959 - PRIMO DI 5 ESEMPLARI COSTRUITI - SALONE DELL'AUTO DI TORINO
COMPLETA DA RESTAURARE

SIAMO PRESENTI A MILANO AUTOCLASSICA - 18 19 20 MARZO



MERCEDES 190 SL
ANNO 1957 - UNICO PROPRIETARIO DAL 1962 - TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI



MERCEDES 280 SLC
ANNO 1980 - RESTAURO TOTALE CAMBIO MANUALE



MASERATI BITURBO SPYDER
ANNO 1985 - 34.000 KM ORIGIALI UNICO PROPRIETARIO TAGLIANDI UNA DELLE PRIME 100 COSTRUITE



ALFA ROMEO GTV 2500
ANNO 1986 - PROVENIENTE DA MUSEO PRIVATO CONDIZIONI PARI AL NUOVO



ALFA ROMEO GTV SPYDER 3.2 24V
ANNO 2003 - ULTIMA SERIE MOLTO RARA



CHEVROLET CORVETTE STING RAY
ANNO 1978 - RESTAURO TOTALE - TARGHE E DOCUMENTI ITALIANI



LANCIA DELTA 16V GRUPPO A
ANNO 1990 - LIVREA MARTINI PRONTA CORSE - TARGATA



RITMO 130 ABARTH GRUPPO A
ANNO 1984 - PALMARES - EX GINO POZZO RALLY DI MONZA 1986 - TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI



PORSCHE STOLA GTS
ANNO 2001 - ESEMPLARE UNICO 73° SALONE DI GINEVRA IMMATRICOLATA PER USO STRADALE



PORSCHE 911 SC TARGA
ANNO 1981 - OMOLOGATA ASI TARGA ORO - TARGHE ITALIANE OTTIME CONDIZIONI



PORSCHE 911 2.4 T
ANNO 1973 - CARROZZERIA TIPO RSR - MOTORE ORIGINALE 2.4 S - TARGHE ITALIANE



FIAT 1100 E COUPE BERTONE
ANNO 1950 - CAMBIO A CLOCHE - INTERNO IN PELLE MOTORE A DUE CARBURATORI 3 ESEMPLARI COSTRUITI

aircooled by plank

Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas
I-39042 Bressanone (BZ) - Via Julius Durst, 44
www.aircooled.it - e-mail: plank@aircooled.it
Tel. +39 0472 200606 - Cell. +39 335 215386
Fax +39 0472 200523

dal 1990 – esperienza e qualità

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità per VOLKSWAGEN raffreddate ad aria e PORSCHE 356
pneumatici d'epoca | fasce bianche in tutte le misure da applicare

DAL 1945
M.A.R.A.®
di POLEDRO FABIO

SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA

LANCIA

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

nanni BOLOGNA RICAMBI
Tel. 348.8852994 - 338.3096922
Fax 051/969855
www.fiat500sport.com
RICAMBI E ACCESSORI SPORTIVI E CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650

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"

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

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

elvezioesposito
Tappezzeria auto d'epoca
www.elvezio.com
Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza
Tel. e Fax 0984.36074 - Cell. 340.5274950
info@elvezio.com - elvezioblog.wordpress.com
guarnizioni
tappeti
capote
accessori
copri auto

MILLENNIUM
23.24.25 Aprile 2016 expo®

30^Edizione
CAPANNELLE ROMA

MOSTRASCAMBIO AUTO MOTO RICAMBI D'EPOCA

Tema centrale:
CONCORSO ELEGANZA PARIOLI
L'EVENTO nell'EVENTO

Domenica mattina 24 aprile | Un'occasione per ammirare da vicino rare e prestigiose vetture storiche. Giuria composta da esperti del settore e membri scelti dal pubblico. ADESIONI Concorso GRATUITE a nr. chiuso.
Tel. 331.3397698 Sergio Curati

PARTNER
RTR99 radio ti ricordi
IPPODROMO CAPANNELLE
AUTOMOTOTV sky 148

Col PATROCINIO
SPQR

Ippodromo Capannelle, via Appia 1245 Roma
INFO: 338.7229553 | www.millenniumeventi.it
Hotel Capannelle**** 06.710600

Scheda di Omologazione Fia 5440 per Alfa Romeo 2000 GTV, originale anni 70. Tratt. ris.

3459159890

MILLE MIGLIA

Bellissimi cerchi in lega per auto anni 60/70, 5 1/2 x 14", fori 4 x 108, perfetti. Adatti per Mille Miglia storica, visibili a Treviso, 150 euro



3396994058

PER ALFA ROMEO

Coppia di carburatori Weber 40 e quattro coppe cromate nuove per cerchi da 15 pollici, visibili a Roma. Tratt. ris.

3403937715

Libretti Uso e manutenzione, manuali e cataloghi collezionista vende. Tratt. ris.

3397502634

PER ALFA ROMEO 2000 GTV

Carburatori Weber, tromboncini, collettore e terminale di scarico, cambio, cupolino, parafanghetti e fanalini, visibili a Salerno. Tratt. ris.

3398069563

PER ALFA ROMEO ALFA 75 2.0 I TWIN SPARK 1989

Cofano posteriore rosso, tappezzeria e 4 cerchi in lega originali, ottimi, visibili a Roma. Tratt. ris.

3403937715

PER ALFA ROMEO ALFASUD 1.2 5M 1982

Carburatore Weber doppio corpo, fanaleria anteriore e posteriore, cuscinetti anteriori, pastiglie freni, cofani anteriore e posteriore, portiere anteriori e posteriori e altro. Tratt. ris.

3249855385

PER ALFA ROMEO GIULIA E GIULIA GT

Ricambi, accessori, libretti Uso e manutenzione, di tutto un po' e motori, visibili a Como. Tratt. ris.

3386269192

PER ALFA ROMEO GIULIA GT

Per modello Scalino 1965-1969 parti anteriore e posteriore complete di passaruota e cofani, ideali per autocross, per auto incidentata e altro, visibili a Cosenza. Tratt. ris.

3382340826

PER ALFA ROMEO GIULIA GT 1600

Mascherine cromate e coprimascherine in gomma. Inoltre per Rover Mini mascherina jet per fari. Tratt. ris.

3331561861

PER ALFA ROMEO GIULIA GT JUNIOR 1.3

1974, Cofano anteriore, parabrezza, vetri laterali posteriori, faro anteriore, devioluci, spinterogeno, radiatore, marmitta, visibile a Terni, Tratt. ris.

3355427283

PER ALFA ROMEO GIULIA, GIULIETTA E GIULIA GT

Motori, cambi, ponti, testate complete, radiatori, volanti, vari tipi di strumenti, parti di carrozzeria e altro, 1960-75 , visibile a Sibari (CS). Tratt. ris.

3382340826

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER II SERIE

Fanali posteriori Altissimo, nuovi. Tratt. ris.

3337843998

PER ALFA ROMEO GT

Pistoni e bielle per 1750, coppia conica rapporto 9/13, carburatori Weber, tromboncini, cambio, cavi e candele, visibili a Salerno. Tratt. ris.

3398069563

PER ALFA ROMEO SPIDER

Hardtop Rosso completo di staffe e viti di fissaggio, 1994/2002. Condizioni pari al nuovo, visibile a Bari, 1800 euro

3384321850



Grimaldi Classic Cars

1983-2016 33

Viale Monte Grappa, 15
Vigevano PV - Italy
Tel. +39 0381.22787
www.grimaldiauto.it
mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it
Linea Diretta +39 347-7376032 WhatsApp - +39 342-3014828

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

VI ASPETTIAMO IL 18, 19 e 20 MARZO alla MILANO AUTOCLASSICA

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.
SPIDER!



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, Tagliando Completo Ferrari con Cinghia FEBBRAIO 2016, RARISSIMO 1°SERIE NO AIRBAG, carrozzeria spettacolare, interni neri senza tagli o usure, rete vendita.
MANUAL GEAR!



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!**



LANCIA DELTA EVOLUZIONE 06/1992 **UNICO PROPRIETARIO**32.000KM, ORIGINALE, 205cv, book Lancia service, uso e manutenzione, cedolino garanzia, tutto originale.
EVO!



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 ROMEO GIULIETTA berlina 1.300 IMM. 1958, BEIGE SABBIA SAHARA tinata originale come da Registro Storico Alfa, interni in tessuto a righe, motore 1315, restaurata, 750c.
SAHARA!



JAGUAR XK 120 ***RESTAURO TOTALE*** TESTA C-TYPE, compressione 8:1, 01/1954, ASI ORO, Verde Scuro/Interni in Pelle Biscotto DA INNAMORARSI, Motore F11208, 3.442cc, capote e tonneau, motore-carrozzeria-interni.
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.
DOLCE VITA!



MASERATI MERAK 3.0 ROSSO 07/1973, MOTORE RESTAURATO, Match numbers 114.50.30, Autoradio Karin, interni e carrozzeria Conservati egregiamente, IN ARRIVO.
RARISSIMA!



ALFA ROMEO SPIDER *1.600 VELOCE* * RARO 110CV" IMMATRIC.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.**UNA DELLE POCHE 110CV**



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!



JAGUAR RAM D-TYPE anno 1975 CERTIFICAZIONE FIVA, cilindrata 3.442, 210hp, colore verde inglese, 2 posti, 3 carburatori doppiocorpo da 45, 6 ammortizzatori SPAX, cilindri 6, motore 8a3611H, serbatoio recupero olio, carrozzeria in alluminio, 3 pompe freni, COVER SEATS. **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 fatto da poco, uso e manutenzione, fatture dei tagliandi, capote PERFETTA. **UNICO PROPRIETARIO!**



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE SS 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. **SS!**



FERRARI MONDIAL T 3.4 *ASI* con con ***TETTO APRIBILE***, 05/1989, CINGHIA E TAGLIANDO FERRARI APPENA FATTO 2016,Book service, libretto originale, doppie chiavi, pelle nera, aria condizionata, pochi km.
RARISSIMA con TETTO APRIBILE!



FERRARI F 456 GT *ASI* 01/1995, *BOOK SERVICE COMPLETO con cinghia sostituita 07/2015 fattura di oltre 8.000Euro*con CD dei lavori eseguiti con tutte le foto,interni in pelle nera, VALIGIE IN CUOIO (disponibili). **456!**



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 OSSO DI SEPPIA 1.300 Imm.1968, Bianco Avorio Originale come da Registro Alfa, interni con gomma piuma al 100%, motore molto efficiente, sedili ottimi con piena imbottitura, libretto a pagine, capote che non vede l'ora di aprirsi alla bella stagione. **RICERCATA!**



PORSCHE 996 CARRERA CABRIO TIPTRONIC, Imm.1999, Tagliando Completo Porsche GENNAIO 2016, 6cd, fari xeno, capote e interni blu, un vero Toy shop.
TUTTI I TAGLIANDI!



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!



FERRARI 348 TS IMM.'91 ROSSA con pelle Beige, Tagliando Completo Ferrari con Cinghia FEBBRAIO 2016, completa di tutti i book, interni belli e solari.
TS!



ASTON MARTIN DB7 MANUALE *THURSO RED* IMM.09/1999, BOOK SERVICE CON TAGLIANDI, doppie chiavi, interni in pelle grigio chiaro.
V12!

ACQUISTIAMO CON PAGAMENTO IMMEDIATO AUTO D'EPOCA E INTERE COLLEZIONI, PASSAGGIO IMMEDIATO

Aperti dal Lunedì al Venerdì, Sabato su appuntamento.

IL GRANDE EVENTO DEDICATO
AGLI APPASSIONATI DI AUTO



VERONA LEGEND CARS

FIERA DI VERONA

13-14-15 MAGGIO 2016

IL POSTO IDEALE
NON SOLO PER ACQUISTARE
LE CLASSICHE ITALIANE E
TEDESCHE, MA ANCHE PER
VENDERE, GAREGGIARE,
SOGNARE.

MAISON BIBELOT Florence-Milan
casa d'aste - auction house

MAISON BIBELOT CASA D'ASTE
in collaborazione con
VERONA LEGEND CARS
presenta la prima asta di materiale
storico automobilistico e motociclistico
SABATO 14 MAGGIO 2016

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

VERONAFIERE

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

PER AUSTIN MINI CLUBMAN ESTATE 1980

Portiere, porte posteriori, parabrezza, finestrini, sedili, interni, motore e cambio, visibili in Campania. Tratt. ris.

3333374965

PER AUTOBIANCHI A112

Libretto Uso e manutenzione riprodotto, modelli Abarth 70 HP e Elegant, 10 euro

3474983734

PER CITROËN 2CV 1978

Porte, cofani anteriore e posteriore, parafanghi, paraurti, parabrezza, fari, fanalini, ruote, sedili, interni, motore e cambio, visibili a Napoli. Tratt. ris.

3333374965

PER FIAT

Parti di carrozzeria anni 70, in blocco: cofani, portiere, parafanghi, originali e ottimi, visibili a Borgomanero (NO). Tratt. ris.

3482204495

PER FIAT 1100/103, 1100/103 D E 1100 TV

Contromaniglia interna portiera sinistra nuova, 10 euro

3881936066

PER FIAT 1500 6C 1938-1950

Parte anteriore completa di passaruota e cruscotto, visibili a Cosenza. Tratt. ris.

3382340826

1938-50, Per modello "Musone", portiere, cofani, parafanghi, vetri, cambio, radiatore nuovo e altro, visibili a Sibari (CS). Tratt. ris.

3382340826

PER FIAT 500 TOPOLINO A

Libretto Uso e manutenzione riprodotto, 15 euro

3474983734

PER FIAT 508 BALILLA

Libretto Uso e manutenzione riprodotto, modelli 3 marce, 4 marce e Coppa d'Oro, 15 euro

347983734

PER FIAT RITMO 1978

Due cerchi prima serie con gomme montate, in buono stato, visibili a Como, 50 euro

3472392536

PER GILERA SATURNO

Forcella telescopica, con ruota completa e parafango. Tratt. ris.

3881936066

PER LANCIA

Per Gamma Coupé, fanali, cerchi in lega da 14", cruscotto e volante; per Beta Coupé, fanali e paraurti. Tratt. ris.

049609005

PER LANCIA ARDEA

N° 2 portiere sinistre, da restaurare, ma in buono stato, visibile a Grosseto, 250 euro

3290454819

PER LANCIA DELTA HF INTEGRALE

Depliant 10 facciate, aprile 1993, stampato n° 02 52 316 021, 20 euro

3881936066

PER LANCIA FLAVIA COUPÉ

Lunotto, visibile a Pescara, 150 euro

330431411

PER MORRIS MINI MINOR 1966

Cofano anteriore, parabrezza, testata, marmitta, tappetini originali, cruscotto Smiths originale completo, visibili a Roma. Tratt. ris.

3388432627

PER PORSCHE 911 SERIE 993

1994, cerchi originali usati da 17" e 16", paraurti usato, fari anteriori e posteriori nuovi e altro, visibili a Vicenza. Tratt. ris.

3356609412

PER TUTTE LE MARCHE

Bolli auto, moto e camion dal 1928 al 1983, copie da originali d'epoca. Email: s.badoni@virgilio.it, 10 euro



3881221569

QUOTAUTO QUATTRORUOTE

OGNI QUOTAZIONE A SOLI

€ 2,99

~~€ 5,99~~

DIGITA LA **TARGA** E OTTIENI LA **QUOTAZIONE**



VENDERE

Se devi vendere la tua auto ad un privato o lasciarla in permuta ad un professionista



COMPRARE

Se devi comprare un'auto usata di cui conosci marca e modello oppure la targa



ASSICURARE

Ottieni il valore per assicurare l'auto

QUOTAUTO QUATTRORUOTE

www.quattroruote.it/quotauto

SINCLAIRE

C 5, 1984, Bianco, triciclo assistito da motore elettrico a 12 Volt, in buone condizioni e funzionante, con pannelli fotovoltaici e batteria. Email: alceoraggi@yahoo.it, visibile a Roma, 1500 euro



3284588139

COMPRO AUTO

ABARTH

VARIE, 850 e 1000, TC e TC Corsa, dal 1961 al 1971. Tratt. ris.

337927546

FIAT 1800 B FAMILIARE

1960-65, Cerco vettura per ricambi, anche ex carro funebre, radiata. Trattativa riservata

3355832778

MARCHE VARIE

Cerco auto d'epoca importante, in parziale permuta a mio favore con appartamento 170 mq nei pressi di Firenze. Trattativa riservata

3389540573

MERCEDES 230 C (W123)

Cerco vetture solo in ottimo stato, zona Nord Ovest, quotazione Ruoteclassiche

3332052371

NASH METROPOLITAN

1950-1960, accetto proposte a prezzi reali, interessato anche a Honda 600 e 800S. Trattativa riservata

3355367519

VOLKSWAGEN MAGGIOLINO CABRIOLET KARMANN

Colore indifferente, modello a 6 V, 1961-63, acquisto, email: acuandre@libero.it, visibile a Parma. Prezzo coerente

3388641668

COMPRO VARIE

MODELLISMO

Trenini, macchinine e giochi in latta Märklin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi Toys, Schuco ecc. Trattativa riservata

3466800367

PER DAIMLER 250 V8 1960-68

Cerco motore, cambio e differenziale. Trattativa riservata

3356961157

PER FERRARI

Libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, foto, portadocumenti e vario materiale. Trattativa riservata

3283056562

PER MOTO MORINI 3 1/2 GT 1973

Marmitte originali Lafranconi prima serie, nuove o usate. Trattativa riservata

330882503

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**

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

IMMATRICOLAZIONE
AUTO DI IMPORTAZIONE EUROPEE E AMERICANE
(d' Epoca e Moderne)
* ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc)
* CONSULENZA ALL' ACQUISTO (anche su e-bay e web)
* ASSISTENZA EXPORT--IMPORT
* REIMMISSIONI AL TRAFFICO DI VEICOLI RADIATI; OMOLOGAZIONI
* CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE
AGENZIA "A.C.S."
Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO
Tel. 035 23 30 77
www.acs-bergamo.it
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

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

RESTAURO DI PARABOLE FARI
di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore del 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.
CASINI GERI, via Togliatti 178, 50019 Sesto Fiorentino (FI), tel. 055/4215623, 339/3470923

MAC RESTAURI
CITROËN D'EPOCA
0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Boito, 9
338 1757047 www.macrestauri.com

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

di Bertamini Renzo & C. snc
GARDA RICAMBI
Via Linfano, 2/B
Zona Industriale
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
Fax 0464/516651
RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE
OLD TIMER SERVICE
Spedizioni in tutta italia e all'estero
www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

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

PER CARBURATORI AUTO STORICHE
CELL. 338-3146038

PER FARE PUBBLICITÀ SU
RUOTECLASSICHE
• TELEFONA AL NUMERO: **02 82472560**
• OPPURE MANDA UN E-MAIL A:
pubblicità@edidomus.it



RUOTECLASSICHE

DIGITAL EDITION



Leggi **Ruoteclassiche**
ovunque tu sia

Disponibile su App Store

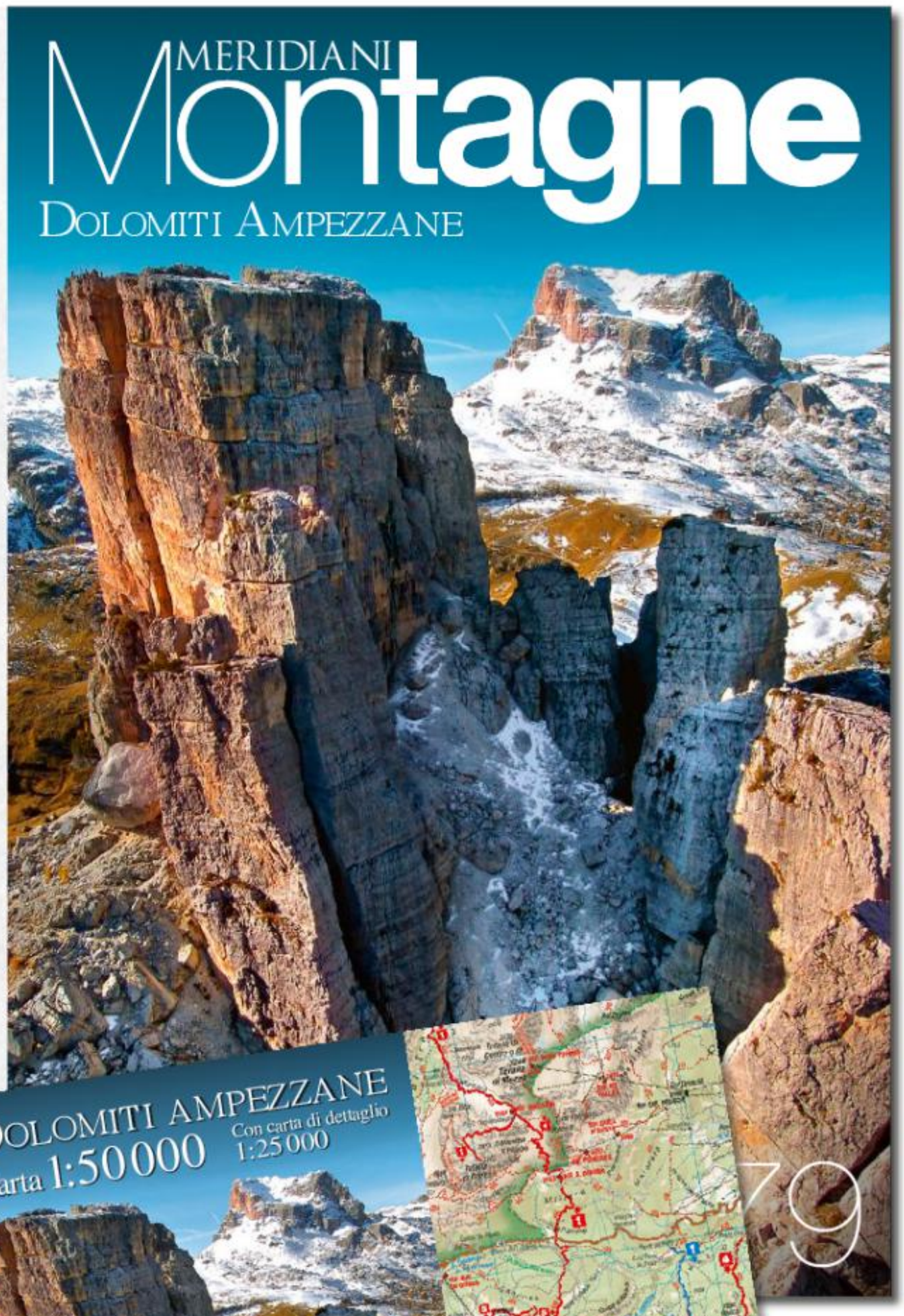
ANDROID APP ON Google play

ruoteclassiche.quattroruote.it/digitaledition/

È IN EDICOLA

DOLOMITI AMPEZZANE

Cortina
e le sue cime



Tofane, Nuvolau,
Cinque Torri, Croda da Lago,
Pomagagnon, Cristallo, Sorapiss



A SOLI
€ 4,50
IN PIÙ

IL COLTELLINO MULTIUSO

Rivista + coltellino € 12,00 - solo rivista € 7,50

VENDO&COMPRO SCHEDA PER ANNUNCI DI COMPRAVENDITA

Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da *

COMPILARE PER PRIVATI — RUOTECLASSICHE

*

☐ VENDO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
☐ COMPRO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
SUPPLEMENTI	☐ Aggiunta Modulo 2 **+ Euro 5,00**	☐ Aggiunta Fondo colore **+ Euro 5,00**	☐ Aggiunta Fotografia **+ Euro 10,00**
	☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) **Euro 50,00**		

MARCA* MODELLO*

ANNO* COLORE*

VISIBILE A* TELEFONO* PREZZO*

MODULO 2 Aggiunta a pagamento — GRATUITO

DESCRIZIONE*

COMPILARE PER COMMERCIANTI A pagamento: Modulo 1 **Euro 10,00**

*

☐ VENDO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
☐ COMPRO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
SUPPLEMENTI	☐ Aggiunta Modulo 2 **+ Euro 10,00**	☐ Aggiunta Fondo colore **+ Euro 10,00**	☐ Aggiunta Fotografia **+ Euro 20,00**
	☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) **Euro 100,00**		

MARCA* MODELLO*

ANNO* COLORE*

VISIBILE A* TELEFONO* PREZZO*

MODULO 2 — MODULO 1

DESCRIZIONE*

Inserzionista Città

Indirizzo Telefono

TOTALE IMPORTO INSERZIONE
EURO

MODALITÀ DI PAGAMENTO

☐ Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.P.A.
Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.P.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)

☐ Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito: ☐ American Express ☐ BankAmericard ☐ Visa - Carta Sì ☐ Diners

Firma N° Scad.

- Gli annunci con fotografia o fondo colore e quelli dei commercianti (a pagamento) **hanno la precedenza.**
- Gli annunci degli operatori commerciali, **tutti a pagamento,** sono contraddistinti dal quadratino in rosso.
- I privati hanno diritto a **un'inserzione gratuita** (modulo 1 da 90 battute). A pagamento: il modulo 2 (218 battute), la foto, il fondo colore, le grandi occasioni (comprensive di foto e fondo colore).
- Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante **una sola vettura o moto**. In caso di inserzioni multiple pubblicheremo solo la prima riportata dal tagliando.
- I tagliandi dovranno essere compilati in ogni loro voce, a macchina o in stampatello. I testi dovranno **rispettare il numero di battute del modulo scelto, compresi gli spazi tra una parola e l'altra**.
- I tagliandi, anche fotocopiati, dovranno pervenire in redazione **entro il giorno 25 del mese precedente l'uscita in edicola**. Ad esempio, gli annunci del mese di aprile (in edicola a inizio mese) dovranno pervenire alla redazione entro il 25 febbraio. **Fanno eccezione gli annunci per febbraio e settembre: per febbraio, entro il 15 dicembre; per settembre, entro il 15 luglio**. I tagliandi pervenuti dopo tale data verranno pubblicati sui numeri successivi compatibilmente con le esigenze di spazio. **Non si accettano inserzioni a mezzo fax oppure e-mail**.
- Le fotografie inviate **non saranno restituite**. È necessario inviare **nuovamente** la foto in caso di ripetizione dell'annuncio.
- **Non saranno pubblicati** gli annunci il cui contenuto non riguardi la materia e lo spirito della rivista.
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti **vetture prodotte fino al 1996**, oppure **modelli di interesse collezionistico fino al 2005**, cioè quelli riportati nelle nostre quotazioni.
- **Non saranno pubblicati** annunci compilati su moduli o altri elementi diversi dal nostro tagliando originale.
- Il tagliando va indirizzato a:
EDITORIALE DOMUS
UFFICIO PUBBLICITÀ
VIA G. MAZZOCCHI, 1/3
20089 ROZZANO (MI).

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, la informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazione e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI), telefono 02/824721.

ATTENZIONE: La presenza sulle pagine di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.



Non provocatela
Quando serve, riesce a essere mansueta come una city car, ma non lasciatevi ingannare. Basta stuzzicarla un istante per far venire a galla la sua vera anima.

Audi R8 5.2 FSI S tronic Plus

Cavalli, prestazioni, esclusività: è già oggi una classica di domani



Una moderna freccia d'argento. E poco male se non supera i 400 orari, come le Auto Union che negli anni 30 inseguivano il mito eterno della velocità. Con una punta massima di 330 km/h, questa versione della R8 è comunque l'Audi più veloce di sempre. Un dettaglio che, da solo, basterebbe per rendere interessante la coupé tedesca agli occhi dei collezionisti, purché dispongano di circa 200.000 euro. E non certo l'unico, visto che le sue forme moderne e aggressive celano la stessa meccanica di un altro oggetto sul cui futuro nessuno può avere dubbi: motore, telaio, sospensioni e molti altri dettagli tecnici sono gli stessi della Lamborghini Huracán. Niente meno. In effetti, basta avere la fortuna di guidarla, anche solo per qualche chilometro, e le ipotesi lasciano spazio alle certezze: la R8 non ha nulla di freddino, è lontana anni luce da quell'imperturbabilità che troppe volte viene rimproverata alle creature di Ingolstadt. Magari è un pochino meno teatrale e drammatica della parente di Sant'Agata, ma questo non toglie che il livello sia elevatissimo. Merito in primis dei 610 cavalli, cattivi come pochi. E dotati di una capacità di prendere i giri che li infila direttamente in quel regno, ristretto ed esclusivo, dove sono in molti a parlare con forte accento emiliano. Un V10 aspirato di grandissima razza, che urla e spinge come soltanto i motori da corsa sanno fare. Cavalli che arrivano a terra senza colpo ferire, grazie a una trazione integrale che impiega un istante a trasformarsi in una splendida alleata.

Alessio Viola



Incrocio magico
La crociera che sovrasta il V10 serve a rendere ancora più rigida la scocca della R8, realizzata di alluminio, ma non solo: prevede anche ampie sezioni di carbonio.



CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore, longitudinale 10 cilindri a V (90°) Cilindrata 5204 cm^3 Potenza 610 CV a 8250 giri/min Coppia 560 Nm a 6500 giri/min.
Trasmissione	Trazione integrale Cambio a doppia frizione a 7 marce .
Dimensioni e peso	Lunghezza 4426 mm - Larghezza 1940 mm Altezza 1240 mm Peso in ordine di marcia 1630 kg.
Prestazioni	Velocità 330 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 3,2 secondi Consumo medio 12,3 l/100 km.

KIDSTON

LE AUTOMOBILI PIÙ STRAORDINARIE AL MONDO



Illustrata **2012 ASTON MARTIN V12 ZAGATO (299km da nuova)**

PORTFOLIO CLIENTI

1935 Fiat 508S Balilla Spyder Sport *Coppa d'Oro* ● 1938 Lagonda V12 Cabriolet
1949 Maserati A6 1500 Pinin Farina Berlinetta ● 1961 Bentley S2 Continental Flying Spur (guida a sinistra)
1966 Maserati Mistral Spyder ● 2012 Aston Martin V12 Zagato (1,444km da nuova)
Alcune delle auto attualmente disponibili non sono state incluse in questa lista per rispettare la privacy dei clienti

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

APPUNTAMENTO CON LA STORIA

PHOTO: ARCHIVIO NEGRI/CURAMI



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

SPORT

OFFICIAL SPONSOR

MA-FRA®

i cosmetici per la vostra auto

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

www.auto-spa.it