ED EditorialeDomus

PERIODICO MENSILE N° 332 **AGOSTO 2016** (ITALY ONLY)

RUOTECLASSICHE

BREXIT COSA CAMBIERÀ PER I COLLEZIONISTI • **TECNICA** IL CARBURATORE A DEPRESSIONE • **BURocrazia** I CARRELLI TRAINO

ruoteclassiche.it

PEUGEOT 205 CTI
IL TOCCO DI PININFARINA

GARECLASSICHE
PECHINO-PARIGI
LE MANS CLASSIC
STELLA ALPINA
CESANA-SESTRIERE

LE AUTO DEL MESE
ALFA ROMEO 6C 1750 GS ZAGATO
FIAT TOPOLINO DERIVATE CORSA
VOLKSWAGEN TYP 2 CREME GLACÉE D'IETEREN

FERRARI 166 MM "AGNELLI" TOURING
IN ABITO SCURO PER L'AVVOCATO

FIAT 500 JOLLY GHIA
TUTTI PAZZI PER LE "SPIAGGINE"
ABBIAMO GUIDATO UN ESEMPLARE
IMMACOLATO IN VENETO
E TROVATO UNA SORELLA "REGALE"

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA·FRA®

i cosmetici per la vostra auto

Official Sponsor della TUA PASSIONE

Raid dell'Etna
Giro della Sicilia per autostoriche

25 Settembre
1 Ottobre 2016
www.raidetna.it

FOLLOW US

IN VENDITA SU **www.autospa.it**

L'estate addosso

Saranno i fatti dell'ultimo mese, imprevedibili, impensabili, taluni estremamente angoscianti. Sarà la solita canicola feroce dell'estate al suo culmine e ci si trova di questi giorni ad avere soltanto il desiderio di mollare l'acceleratore, anzi spingere sul freno, fermarsi, guardarsi intorno e riflettere. Oltre che fare il primo bilancio dell'anno. Osservando il nostro perimetro che cosa possiamo constatare? **1) Partiamo dal mercato delle "youngtimer"**: ora possiamo dirlo con certezza, l'abolizione delle agevolazioni per le auto da venti a trent'anni, avrà forse fatto pulizia dei "furbetti" italiani che, approfittando della situazione, circolavano tutti i giorni con mezzi tutt'altro che di interesse collezionistico per pagare di meno. Bene, ma allo stesso tempo ha portato un'infinità di collezionisti a vendere o "rottamare" le proprie ventennali, per passare alla bicicletta, al car sharing e, nei casi migliori, alla nuova Panda. Club, sistema e indotto hanno accusato il colpo. La questione va riaperta e gestita con maggiore lungimiranza. Ci torneremo sopra. **2) Per chi frequenta il mondo delle gare classiche:** Aci e Asi sono ancora lì a fare "braccio di ferro". I "regolaristi" non sanno più che pesci pigliare. Alcuni organizzatori nel dubbio cambiano casacca, altri tengono duro auspicando che passi il concetto che le gare di regolarità sono eventi "ludici" e non "competitivi", cosicché Aci Sport non abbia niente da recriminare. Lo dice la Fiva d'altro canto... Sembra che a settembre ci possa essere una convergenza tra i due mondi. **3) Brexit:** è la parola sulla bocca di tutti. Nessuno sa quale sarà il suo significato in profondità e il recente incontro tra le due "wonder woman" Angela Merkel e Theresa May forse ha gettato le basi per anestetizzarne gli effetti peggiori. Noi abbiamo fatto il nostro e a pag. 90 vi raccontiamo come potrebbe avere risvolti sul collezionismo di auto storiche. **4) Mille Miglia e Concorso d'Eleganza Villa d'Este:** viene da ridere, o da piangere, solo a scriverlo. C'è una possibilità concreta che anche il prossimo anno questi due eventi possano restare sovrapposti nel weekend del 18-21 maggio. La colpa sarebbe del solito diabolico Bernie Ecclestone che ha avuto l'ardire di cambiare la data del G.P. di Montecarlo (!) e quest'anno non si è fatto in tempo a riorganizzarsi... Auspichiamo che qualche illuminato, magari dalla razionalità teutonica, comprenda che concentrare i due più importanti eventi italiani dell'automobilismo storico negli stessi giorni può solo fare male a tutti, appassionati, collezionisti, turismo. Speriamo che questa pausa agostana porti un'iniezione di buon senso. Mai come quest'anno se ne sente un bisogno esagerato. Buona estate!

David Giudici
@davgiud

DA NON PERDERE

34 REGINE DEL PASSATO
QUEL GIORNO DA MODELLA
La Gran Sport (del 1930) era una delle versioni più spinte dell'Alfa Romeo 6C 1750. Ne abbiamo trovato un bell'esemplare funzionante da portare su strada.

70 NATE PER CORRERE
IL MINIMO AL MASSIMO
Piccole, ma pepatissime: sono le barchette da gara su base Topolino, costruite da abili artigiani tra gli anni 30 e gli anni 50. Ne abbiamo portate in pista sei, per scoprire quanto siano divertenti ancora oggi.

110 PECHINO-PARIGI
BRAVA GIULIA
Missione compiuta: le due Giulia della Scuderia del Portello con i colori di Ruoteclassiche concludono brillantemente il raid più massacrante del pianeta. Il nostro spettacolare reportage.

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

IL MONDO DI RUOTECLASSICHE

AGOSTO CON LE **"BELLE D'ESTATE"** E SETTEMBRE CON **"50 ITALIANE IMPERDIBILI"**

IN EDICOLA QUESTO MESE
Le spider più divertenti, le cabriolet più glamour. L'estate porta con sé la voglia di guidare con i capelli al vento. Selezionate per voi, le migliori "scoperte" dagli anni 50 in poi.

E A SETTEMBRE 50 ITALIANE
Con Ruoteclassiche di settembre troverete "50 italiane imperdibili": 128 pagine di storia e di consigli per gli acquisti sul meglio del Made in Italy (in allegato con la rivista a 9,90 euro).

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

SOMMARIO

34

AUTOMOBILI

REGINE DEL PASSATO

34 Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport Spider Zagato 1931

IMPRESSIONI

40 Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport Spider Zagato 1931

44 Fiat 500 Jolly Ghia 1958

52 Peugeot 205 CTI 1991

PANORAMICA

50 Le Fiat per il tempo libero

PEZZI UNICI

64 Ferrari 166 MM "Agnelli" Touring 1950

NATE PER CORRERE

70 Fiat 500 derivate corsa 1937-52

CLASSICHE DOMANI

178 Jaguar F Type SVR

TUTTOCLASSICO

VEICOLI COMMERCIALI

84 Volkswagen Typ 2 Creme Glacée d'Itieren 1967

TECNICA

88 Carburatore a depressione

BUROCRAZIA

92 Carrelli

84

STORIA E COSTUME

EVENTI

60 International Aventure Peugeot Meeting

98 Zenith El Primero World Stratos Meeting

102 Meeting Internazionale Fiat 500 a Garlenda

LE CASE PER VOI

94 Bosch Boxberg Klassik

GARECLASSICHE

106 Schloss Bensberg Classics

110 Pechino-Parigi

118 Le Mans Classic

122 Stella Alpina

124 Cesana-Sestriere

70

MERCATO

CONSIGLI PRATICI
90 Cosa cambia con il "Leave"

VENDITE ALL'ASTA
130 Artcurial a Le Mans

IL POLSO DEL MERCATO
134 Tra i 5 e i 7mila euro di "scoperto"

QUOTAZIONI
136 Dieci gradi di valore
157 I prezzi dei veicoli industriali e commerciali
160 I prezzi delle auto americane

VENDO&COMPRO
162 Un ponte fra domanda e offerta

110

118

RUBRICHE

3 Editoriale L'estate addosso
6 Flashback Dino Ferrari, ispiratore e figlio amatissimo
10 Fatti e persone
Concorso d'Eleganza "Alla corte dei Medici", il film su Nuvolari, Goodwood Festival of Speed, Libri per l'estate
26 Ci vediamo al club
30 Posta
32 Photobox
126 Appuntamenti con le storiche

Periodico mensile
Maggio 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, Giusy Mammola

SEGRETERIA DI REDAZIONE
Roberta Ermolli, Maria Teresa Tricarico

HANNO COLLABORATO
Pino Allievi, Daniele Bonetti, Silvio Campione, Roberto Chiodi, Massimo Delbò, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Alessandro Giudice, Paolo Mazzetti, Gilberto Milano, Marcello Minerbi, Luca Pezzoni, Maurizio Schifano, Alvise-Marco Seno, Andrea Stassano

FOTOGRAFIE
Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Barteletti, Gerard Brown, Mario Cajani, Silvio Campione, Luciano Consolini, Alberto Dedé, Maria Rita Degli Esposti, Massimo Delbò, Dirk De Jager, Fotolia, Paolo Mazzetti, Dario Pellizzoni, Maurizio Schifano, Alvise-Marco Seno, Massimiliano Serra, Andrea Stassano, Daniele Tenconi, Dario Tonani, Wolfango, Marco Zamponi
Copertina: Wolfango

DISEGNI
Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Stefano Tartarotti

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati di uso redazionale è Editoriale Domus SpA.
Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali 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)

Ispiratore e figlio amatissimo

Nel diario di papà Enzo lo straziante progredire della malattia. E poi il ricordo imperituro attraverso macchine, motori e progetti...

"Stavamo salendo sul bastione di San Marino ma sentivo che lui, ragazzo, aveva perduto il mio passo nella salita. La fatica tentava di nasconderla nel volto, ma era nel suo respiro. Ecco, io mi trovavo di fronte a quei colori fantastici, a quello scenario orrido nella sua bellezza e presentivo che mio figlio mi sfuggiva. Che l'avrei perduto!": è con questi toni drammatici che Enzo Ferrari raccontò uno dei momenti più toccanti dell'esistenza di Dino, il primo figlio, che morì di distrofia muscolare progressiva.

Ferrari aveva un'agenda in cui annotava tutto della malattia di Dino. "Una sera scrissi: la partita è perduta. Ho perduto mio figlio e non ho trovato che lacrime". Una storia triste, toccante, che ha accompagnato Enzo Ferrari sino all'ultimo. E quando, il 30 giugno 1956 (era nato il 19 gennaio 1932) Dino si spense, Ferrari scrisse ancora: "Tu sei stato l'ispiratore sorridente di ogni mia quotidiana ansia rinnovatrice. Tu ci hai insegnato a vivere…".

Di Dino rimasero alcune foto che lo ritraevano nei momenti dell'infanzia, poi in quelli dell'adolescenza e tra queste ce n'è una che lo mostra sul podio di Monza, felice e sorridente, accanto ad Alberto Ascari. Dicono di averlo persino visto mentre, nel cortile della fabbrica, spostava una monoposto di F.1 col motore acceso. Adorava guidare, aveva imparato su una vecchia Topolino, poi era passato a una Fiat 1100 TV. Gli piaceva la velocità, sapeva tutto delle corse, dei piloti. E suo papà lo ascoltava volentieri quando dava giudizi sulle vetture, i telai, i campioni della "Scuderia". Un rapporto stretto, quello fra Dino ed Enzo. Non altrettanto quello con la madre. Ho conosciuto un suo compagno di scuola modenese, tanti anni fa, una persona che non ha mai voluto parlare di Dino, che non è mai voluta comparire. Mi disse delle cose che non ho più dimenticato: "Dino era come suo papà, ma molto più dolce, riflessivo, cordiale. Non c'era collera quando magari il discorso si faceva acceso. E aveva una sensibilità tecnica eccezionale, molto più accentuata di suo padre". Ventiquattro anni di vita soltanto, l'Istituto Tecnico Corni a Modena, il diploma di ingegnere in Svizzera, l'iscrizione alla facoltà di Economia e Commercio a Bologna. Tante ore a Maranello, a conoscere macchine, motori, persone.

Scrisse persino un pezzo per una prestigiosa rivista motoristica di quegli anni - "Velocità" - sulla filosofia di progettazione dei propulsori da corsa. E mentre il male stava avanzando, collaborò strettamente con Vittorio Jano alla progettazione di un motore a 6 cilindri con l'angolo stretto di 65 gradi, destinato alle monoposto di Formula 2. Quando il motore emanò il primo vagito, Dino Ferrari era morto da 5 mesi, lasciando nel pianto le persone che lo avevano accompagnato da vicino nella sua breve esistenza. E tra queste c'era anche un amore giovanile, la dolce Ines.

A Dino, Enzo Ferrari ha voluto dedicare motori, macchine, progetti e tante altre cose. Un modo per tenere il figlio in vita dandogli una dimensione fuori del tempo, un omaggio a quel sorriso che si spense in modo troppo crudele. Il giorno dopo la morte di Dino, la Ferrari conquistò con Peter Collins il successo nel G.P. della Germania.

Quando Enzo Ferrari scrisse poi il suo primo libro, lo volle intitolare "Le mie gioie terribili": c'era un perché.

Pino Allievi

Orgoglio di papà
Correva l'anno 1949 e l'allora diciassettenne Dino Ferrari si faceva ritrarre insieme con papà Enzo e il capo meccanico della Ferrari (Marchetti), mentre osservava con meraviglia un motore V12. Nella foto grande, nel 1947, ancora con il padre, assieme a una Ferrari 125 S.

QUATTRORUOTE PRESENTA

LEGGENDARIE

I modelli che hanno fatto la storia della Maserati.
Perfette riproduzioni Die Cast in scala 1:43 con teca in Crystal.

DIE CAST 1:43 MODELS

UNA NUOVA COLLEZIONE FIRMATA QUATTRORUOTE

IN EDICOLA DAL 27 AGOSTO

CENTAURIA

MASERATI

LA COLLEZIONE UFFICIALE DELLA CASA DEL TRIDENTE

Preziosi volumi
con contenuti esclusivi
firmati QUATTRORUOTE
per riscoprire 100 anni di tecnologia,
innovazione e performance
del mito Maserati.

Numero uscite previste 10. Prezzo prima uscita € 9,99. Prezzo seconda uscita € 12,99. Prezzo dalla terza uscita € 15,99 (salvo variazioni delle aliquote fiscali). Prezzo Quattroruote esclusivo. L'Editore si riserva la facoltà di variare il numero delle uscite periodiche complessive, nonché di modificare l'ordine e la sequenza delle singole uscite, comunicando con adeguato anticipo gli eventuali cambiamenti che saranno apportati al piano dell'opera.

Le immagini hanno il solo scopo di rappresentare i modelli della collezione. Forme e colori potranno essere diversi da quanto rappresentato. Immagini non contrattuali.

PRIMO VOLUME + MODELLO
MASERATI QUATTROPORTE GTS A SOLI €9,99*

a cura di **Dario Tonani**

CONCORSI D'ELEGANZA

26 regine alla corte dei Medici

Celebrità internazionali in gara a Firenze nella splendida Piazza Pitti

Dalla moda all'eleganza automobilistica il passo è breve. Anzi, brevissimo: giusto il tempo di uscire da Palazzo Pitti, a Firenze, uno delle splendide location delle sfilate di moda internazionali, e fermarsi nella piazza antistante. È qui, nella suggestiva Piazza Pitti che in un caldo weekend di metà luglio si è svolto per la prima volta il Concorso di Eleganza per Autovetture "Alla corte dei Medici", manifestazione promossa dal Camet (Club Auto e Moto d'Epoca Toscano) con il patrocinio, tra gli altri, del Comune di Firenze e delle Gallerie degli Uffizi. Non è la prima volta in realtà che Firenze ospita un concorso d'eleganza. Il primo si tenne addirittura nel 1903, quando in città circolavano 150 vetture. Le cronache raccontano di un Parco delle Cascine affollatissimo e della presenza del Re Vittorio Emanuele III e della Regina Margherita. Vinse una Florentia (scontato), con la giuria impegnata a giudicare l'eleganza della carrozzeria ma anche l'abbigliamento dei proprietari e l'allestimento floreale (le auto venivano addobbate con i fiori dei giardini dei concorrenti). Ventitré le auto iscritte. Tre in meno di quelle che sono state esposte su tappeti rossi in Piazza Pitti lo scorso 15, 16 e 17 luglio. Tre giorni frequentati anche da numerosi appassionati e curiosi che hanno sempre affollato l'esposizione delle 26 auto a tutte le ore del giorno. Non c'erano fiori sulle vetture, ma la giuria internazionale, presieduta dal noto collezionista Corrado Lopresto, ha faticato non poco per arrivare a un giudizio finale unanime: la qualità, la bellezza e la rarità delle "regine" in gara (suddivise in quattro categorie e sei classi) era degna dei concorsi più celebrati. Ha vinto il "Best of Show" del pubblico e della

1

2

In rassegna a palazzo Qui a fianco, la Ferrari 166 MM (1950) vincitrice del titolo "Best of Show" tra le vetture dopoguerra. Sopra la "Best of Show" del concorso, una Talbot Lago T 150 C Special del 1938. In alto le pretendenti schierate davanti a Palazzo Pitti.

Arte sublime e desiderio
A sinistra, la Duesemberg Model J Torpedo (1930), "Best of Show" tra le vetture anteguerra. Sotto, la Horch 853 A Sport Cabriolet (1938), premiata dal presidente della giuria.

L'Aston della Bullock
Qui a fianco, l'Aston Martin DB4 MKII del 1960 (appartenuta a Sandra Bullock), prima nella classe "Arte Moderna". A destra, la Ferrari 250 MM, vincitrice del premio dedicato a Fiamma Breschi, scomparsa il 20 novembre 2015.

Giuria di prestigio
Ecco i giudici a cui è spettato il compito di selezionare le vincitrici: Dominik Fischlin (segretario e selezionatore del Concorso Villa d'Este), Donna Costanza Afan de Rivera (esperta di auto e moda), Elisabetta Cianfanelli (presidente CDLM), Joanne Marshall (direzione PR Ferrari), Nigel Matthews (global director Hagerty), Stefano Pasini (storico dell'auto), Filippo Perini (head design Italdesign), Peter Read (chairman motoring commitee Rac), Lorenzo Ramaciotti (presidente giuria Villa d'Este, già direttore design Pininfarina e FCA) e David Giudici, direttore di Ruoteclassiche.

giuria, una volta tanto concordi, una Talbot Lago T 150 Special del 1938, mentre a una Duesenberg J Torpedo Berline Convertible del 1930 (dell'ex tennista rumeno Ion Tiriac) è andato il premio di classe "Il Neoclassicismo". Tiriac si è aggiudicato anche la classe "L'estasi del bello" con una Rolls-Royce Phantom IV del 1952, mentre a un'Alfa Romeo 6C 2500 Villa d'Este SS del 1949 è andato il premio di classe "Il Rinascimento italiano". Premiata nella classe "Arte Moderna", una Aston Martin DB4 MKII del 1960 mentre la classe "Rosso Fiorentino" è andata a una Ferrari 166 MM del 1950. Tra le vetture "insolite" presenti, una Lancia Aurelia B50 Coupé Rosa d'Oro del 1951 e un'Aurelia B52 Roadster del 1953; una Pegaso Z-102 del 1953 carrozzata Saoutchik; una Delahaye 135 M del 1948 Figoni&Falaschi e la Ferrari FZ 93, una Testarossa ricarrozzata da Zagato su disegno di Ercole Spada nel 1993. Probabile replica il prossimo anno.

Gilberto Milano

TUTTE LE VINCITRICI

	Classe	Modello	Proprietario
	ANTEGUERRA		
	Il Neoclassicismo	Duesenberg Model J Torpedo	Ion Tiriac
1	Il Rinascimento Italiano	Talbot Lago T 150 C Special	Olga Mironova
3	Best of Show	Duesenberg Model J Torpedo	Ion Tiriac
	DOPOGUERRA		
	Il Rinascimento Italiano	Alfa Romeo 6C 2500 Villa d'Este	Nicola Livon
5	Arte Moderna	Aston Martin DB4 MKII	Niccolò Ricci
	Rolls-Royce - L'estasi del bello	Phantom IV	Ion Tiriac
2	Ferrari - Rosso Fiorentino	Ferrari 166 MM	Paolo Casella
	Best of Show	Ferrari 166 MM	Paolo Casella
4	**PRESIDENTE DELLA GIURIA**	Horch 853 A Sport Cabriolet	Saulius Karosas
	COPPA CITTÀ DI FIRENZE	Rolls Royce Silver Wraith	N. Alfredo D'Angieri
6	**COPPA FIAMMA BRESCHI**	Ferrari 250 MM	Mauro Lotti
	BEST OF SHOW - Referendum del pubblico	Talbot Lago T 150 C Special	Olga Mironova
	BEST OF SHOW - Giuria	Talbot Lago T 150 C Special	Olga Mironova

IL FILM GIRATO TRA MANTOVA E CASTEL D'ARIO

"Nivola" corre al cinema

La pellicola, molto attesa, nelle sale il prossimo anno. Ecco qualche curiosità

In arrivo un film-docufiction su "Nivola". La pellicola, intitolata "Quando corre Nuvolari", prende spunto dalla Mille Miglia del 1948, che il pilota mantovano, ormai cinquantaseienne, minato nella salute ma non ancora pago, corre su una Ferrari 166 SC. A pochi chilometri dal traguardo, a Gualdo Tadino, in Umbria, Nuvolari - impersonato dall'attore italo-inglese Brutius Selby - è costretto a sbarazzarsi del cofano (che non si chiude) per correre a motore aperto. Quel pezzo finisce nelle mani di un ragazzino, che diventato nonno (l'attore Alessandro Haber) racconta al nipotino, in un lungo flashback, le imprese del suo idolo. Fin qui la storia, che il regista Tonino Zangardi, ha voluto trasporre per il grande schermo incrociando episodi della carriera sportiva del campione con frammenti di vita vissuta. Le curiosità ce le racconta Lorenzo Montagner, recentemente nominato dall'AC Mantova nuovo Conservatore del locale Museo Tazio Nuvolari, autore del volume "Nuvolari, il genio della velocità", pubblicato proprio quest'anno da Tre Lune Edizioni (MN): "All'interno della struttura museale sono state girate diverse scene. Senza contare che la produzione ci ha chiesto di poter replicare alcuni cimeli in esposizione per adoperarli sul set: un orologio Eberhard presumibilmente appartenuto al pilota, una copia della Coppa Vanderbilt (l'originale è al Museo Nicolis, *n.d.r.*) e soprattutto il famoso cofano della Ferrari 166 SC, che gioca un ruolo importante nello sviluppo della sceneggiatura. E che in copia è più piccolo dell'originale, perché dimensionato per una Fiat 1100, sulla base della quale è stato costruito dalla Carrozzeria AutoLario il clone della Ferrari".

Questione di proporzioni Lorenzo Montagner, curatore del Museo Nuvolari (a sinistra), e il presidente dell'AC Mantova Giancarlo Pascal, accanto alla replica (su base Fiat 1100, e quindi più piccola) della Ferrari 166 SC; sulla sinistra il cofano originale dell'auto, esposto nella struttura. A sinistra e in alto, tre immagini di "Nivola".

CON RUOTECLASSICHE DI SETTEMBRE

IL MEGLIO DEL MADE IN ITALY

Cinquanta auto italiane da non perdere: questo il contenuto dello "Speciale" che i lettori troveranno in edicola con Ruoteclassiche di settembre (9,90 euro; solo rivista, 5,50): 128 pagine da leggere tutte d'un fiato, dedicate ad alcune delle quattro ruote da collezione preferite dagli appassionati di vetture di produzione nazionale. Troverete modelli alla portata di ogni tasca, dalle poche migliaia di euro necessarie per entrare in possesso di una youngtimer di sicura futura rivalutazione fino alle sportive da 100.000 euro come la Lamborghini Diablo. Una carrellata di storia e di consigli per gli acquisti, con tante, tantissime Alfa Romeo (ben 15): dalle più apprezzate Giulietta (le Spider) alla youngtimer 164 Q4, che un giorno non lontano sarà un oggetto di culto, come tante berline nel passato del Biscione. Ma anche molte Fiat (dalla 1100/103 TV alla Coupé degli anni 90) e Lancia (dall'Appia Convertibile Vignale alla "Deltona"). E parecchi esempi di marche minori (come volumi di produzione, non certo come importanza storica): De Tomaso (la Pantera), Ferrari (Mondial, 348 e 360), Lamborghini e Maserati (Mexico, Biturbo e Ghibli). Valore economico a parte, tutte le 50 auto selezionate dalla redazione di Ruoteclassiche hanno un comune denominatore: sono belle da guardare, divertenti da guidare e di sicura rivalutazione.

KIDSTON

LE AUTOMOBILI PIÙ STRAORDINARIE AL MONDO

Illustrata **1968 LAMBORGHINI MIURA P400 S (6,380 km da nuova)**

PORTFOLIO CLIENTI

1938 Lagonda V12 Convertibile
1954 Alfa Romeo 1900 Super Sprint Zagato (vincitrice della classe per vetture conservate a Pebble Beach)
1955 Lancia Aurelia B24S Spyder America (con hard top Fontana) ● 1959 Ferrari 250GT LWB California Spyder (fari coperti)
1961 Ferrari 250GT SWB *Berlinetta* ● 1967 Lamborghini 400GT Interim (l'ultima costruita) ● 1970 Fiat Dino 2400 Spyder
1986 Lamborghini Countach 5000 S Quattrovalvole ● 1989 Aston Martin V8 Vantage X Pack (ex-Salone di Ginevra)
1997 McLaren F1 GTR (ex-Le Mans) ● 2004 Porsche Carrera GT
Alcune delle auto attualmente disponibili non sono state incluse in questa lista per rispettare la privacy dei clienti

SEGUI *'SIMON SAYS'* SU KIDSTON.COM E K500

KIDSTON S.A. 7 AVENUE PICTET DE ROCHEMONT, 1207 GINEVRA, SVIZZERA TEL+41 22 740 1939, FAX+41 22 740 1945 WWW.KIDSTON.COM

CONCORSO D'ELEGANZA

Premiati i gioielli di Brovarone

Grande giornata all'insegna dello stile, il 3 luglio nel parco di Villa La Malpenga, a Vigliano Biellese, per il concorso d'eleganza che ha reso omaggio ad Aldo Brovarone, designer (fresco novantenne) che ha contribuito a diffondere il fascino del Made in Italy nel mondo dei motori. Trentuno, suddivise, in quattro categorie, le auto sottoposte alla giuria di qualità composta dallo stesso Brovarone, dai designer Paolo Martin, Diego Ottina e Tom Tjaarda e dal giornalista Giuliano Silli, autore della monografia "Stile e raffinatezza, le creazioni di Aldo Brovarone". La prima categoria, intitolata "Lo stile s'impone" e dedicata agli inizi della carriera dello stilista biellese, è stata vinta da un'Alfa Romeo 6C Convertibile (1939); la seconda, "Consolidamento dei canoni estetici", ha premiato una Maserati A6 GCS Berlinetta, prima vettura disegnata per Pinin Farina da Brovarone; con "Si afferma l'eleganza", terza categoria in concorso, è salita sul gradino più alto del podio la Mercedes 300 SL di Federico Buratti; nella quarta, "Verso il moderno", la palma è andata a quello che oggi viene considerato il capolavoro di Brovarone, la Dino 246 GT (foto grande), la cui progenitrice è oggi custodita nel museo di Le Mans. Questa vettura, equipaggiata con un 6 cilindri a V e che compare anche nella locandina del concorso, si è anche aggiudicata il titolo di "Best of Show". Appuntamento per la seconda edizione nel 2017.

MOTOR SHOW DI BOLOGNA

TORNA IN GRANDE

Il Motor Show? Dopo due anni di stop, tornerà alla grande. E punterà ancora una volta sulla passione: dalle auto moderne, alle nuove tecnologie, passando ovviamente attraverso quel particolare cocktail di emozioni che solo le storiche sono in grado di comunicare. "Impossibile anche solo pensare che in Italia - tornato a essere lo scorso maggio il terzo mercato automobilistico europeo - non ci sia un Salone motoristico all'altezza di quelli dei nostri Paesi competitor, Germania e Francia in testa" ha dichiarato Gian Primo Quagliano, presidente di Econometrica. Anche se a presentare la nuova formula, il 1° luglio all'Hotel Gallia di Milano, è stato Rino Drogo, Motor Show Director (nella foto), che nel suo intervento ha tenuto a precisare che l'identità della kermesse in programma a Bologna dal 3 all'11 dicembre: "Non sarà quella di un salone dell'auto nel senso classico, via quindi stereotipi e modelli tradizionali". E ancora: "Al momento - ha spiegato - dopo soli tre mesi di lavoro, abbiamo già nel carnet un'adesione di brand che rappresenta il 52% del mercato, ma contiamo di arrivare almeno al 60-65%". E le vetture storiche, abbiamo chiesto, che della passione sono un pilastro portante? "Ci saranno eccome, in un'area dedicata che abbiamo voluto chiamare 'Passione Classica', con una significativa presenza di musei dell'automobile e reparti heritage dei grandi marchi. Ma al momento non fatemi fare nomi. L'occasione e il pretesto saranno offerti anche dall'intento di celebrare degnamente il 40° anniversario della kermesse". E le esibizioni, cuore pulsante, di tutte le giornate del Motor Show, coinvolgeranno le vetture d'epoca? "Ni, anzi sì, dato che abbiamo in programma almeno una gara di Formula 1 storiche". E poi tornerà un altro classico mix di belle auto e adrenalina: il mitico Memorial Bettega.

AL MUSEO BONFANTI-VIMAR

CORSI RESTAURO

Al via il 24 settembre il "corso per restauratori di auto e moto d'epoca" organizzato dal Museo Bonfanti-Vimar di Romano d'Ezzelino (VI) con il patrocinio dell'Asi. Il ciclo di lezioni, rivolto a chi voglia apprendere nozioni indispensabili sulle tecniche di ripristino della carrozzeria e della meccanica dei veicoli a due e quattro ruote, si articola su quattro sabati, per un totale di 32 ore. *info@museobonfanti.veneto.it*, tel. 0424 513747.

#AUTOABBANDONATE

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

Una seconda (tristissima) vita come rifugio per i margari e poi addirittura come bersaglio per i cacciatori, sulle montagne di Cuneo. Fine ingloriosa di una Fiat 600 Multipla, prima serie, secondo quanto ci racconta l'autore del ritrovamento, Luigi Garro, che ha potuto rintracciare i numeri di telaio, che risultano molto bassi.

Trofeo aido

MONICA GIOVANELLI

GRAN PREMIO ANNALISA GNUTTI

CHALLENGE 2016 aido 2017 AUTOSTORICHE

24-25 Settembre 2016

"GLI AMICI DELL'AIDO"

www.trofeoaido.org

FABRIZIO BRUNI

THE CHANTILLY SALE

–03.09.16–

LE ISCRIZIONI SONO APERTE

Eccezionali Automobili
da Collezione
Sabato 3 settembre 2016
Castello di Chantilly, Francia

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

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

Proveniente della collezione Horch-Klassik
1938 HORCH 853 SPEZIAL-ROADSTER
€1,000,000 - 1,300,000

1938 HORCH 853 A SPORT CABRIOLET
€700,000 - 900,000

1934 HORCH 780 B CABRIOLET
€950,000 - 1,250,000

Bonhams

bonhams.com/chantilly

PINO ALLIEVI

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

Sei ruote, zero senso

RUOTE, E LA FANTASIA vola. Se ne parlava da un sacco di tempo e c'era una enorme curiosità sul progetto in un'era - gli anni Settanta - ben lontana da quella sovraffollata di informazioni che stiamo vivendo. Ken Tyrrell, costruttore emergente, aveva acquisito una solida rispettabilità con i mondiali vinti da Jackie Stewart nel '71 e nel '73.

Però Enzo Ferrari continuava a definirlo "assemblatore", con una punta di sprezzo, perché realizzava solo il telaio, acquistando dalla Cosworth il motore. Ma quando, all'inizio del 1976, Tyrrell mostrò al mondo la P34 a sei ruote, tutti rimasero di stucco. "Non funzionerà mai" dissero a Maranello e non solo. "Darà del filo da torcere a tutti" rivelò invece Patrick Depailler che ne fu il principale collaudatore. Fu al G.P. di Monaco che la Tyrrell-Ford P34 lasciò tutti a bocca aperta, perché Lauda vinse la gara ma Scheckter e Depailler, con le "sei ruote", finirono al secondo e terzo posto, non troppo lontani. Alla corsa successiva, il G.P. di Svezia tra le pinete di Anderstorp, il 13 giugno arrivò il trionfo, propiziato dal ritiro di Andretti, che per gran parte della gara rimase in testa e fu poi tradito dal motore della Lotus.

Jody Scheckter, sudafricano di poche parole e con un piede pesantissimo, a quel punto prese il comando della gara e non lo mollò più. Secondo, a 13 secondi, fu il compagno di colori Patrick Depailler. Un trionfo di squadra da urlo, tanto da far dichiarare a Jackie Stewart che gli spiaceva moltissimo aver lasciato le corse, perché "chissà che soddisfazioni mi sarei tolto con la Tyrrell a 6 ruote". Scheckter, subito dopo la cerimonia del podio, andò oltre: "Saremo noi l'anti-Ferrari, questa macchina è eccezionale". Il riferimento a Maranello era dovuto al fatto che Lauda si era piazzato terzo a oltre mezzo minuto in quanto la sua 312 T2 aveva le gomme che non andavano in temperatura: proprio come oggi…

In realtà, il G.P. di Svezia del '76 rimase la sola affermazione in F.1 di una vettura a 6 ruote. La Tyrrell aveva pensato a quello schema per una questione aerodinamica: le quattro piccole ruote davanti permettevano di avere una sezione frontale ridottissima, a vantaggio di una maggiore velocità in rettilineo. Teoria. Perché poi il grave problema della P34 fu il difficile accoppiamento tra l'aderenza delle ruote anteriori e quella delle ruote posteriori: "Alcune volte andava tutto discretamente, ma spesso era un incubo" rivelò Scheckter. E proprio mentre la concorrenza, in segreto, realizzava prototipi di monoposto a sei ruote, la Tyrrell pian piano si rese conto che non era il caso d'insistere e tornò a orientarsi su un progetto tradizionale a quattro ruote: "Ci abbiamo provato, non ha funzionato" disse Ken Tyrrell, rivelando di aver investito un sacco di soldi sulla P34.

Ciò non toglie che fu un progetto sensazionale, che ha fatto storia. Una delle tante follie che la F.1 ha mostrato, quando ai tecnici (il genio in questione era Derek Gardner) era concessa la massima libertà dai regolamenti e la mente poteva spaziare senza confini. R

Il bis di Jody
Il sudafricano Jody Sheckter nei due gran premi che misero sotto i riflettori le doti della Tyrrell a sei ruote: sopra, a Monaco (seconda e terza, con Depailler); qui a fianco, nell'unica vittoria, in Svezia.

THE ZOUTE SALE®

Venerdi, 7 ottobre 2016
Knokke-Le Zoute, Belgio

LE ISCRIZIONI SONO APERTE

Proveniente della collezione Horch-Klassik
1938 HORCH 853 SPEZIAL-ROADSTER
€1,000,000 - 1,300,000

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

1938 HORCH 853 A SPORT CABRIOLET
€700,000 - 900,000

1934 HORCH 780 B CABRIOLET
€950,000 - 1,250,000

Bonhams

bonhams.com/motorcars

MARCELLO MINERBI

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

Occhio al transitorio

TRANSITORIO. Dicesi transitorio un attimo terrificante che poi svanisce. E io ho avuto modo di sperimentarlo di persona.

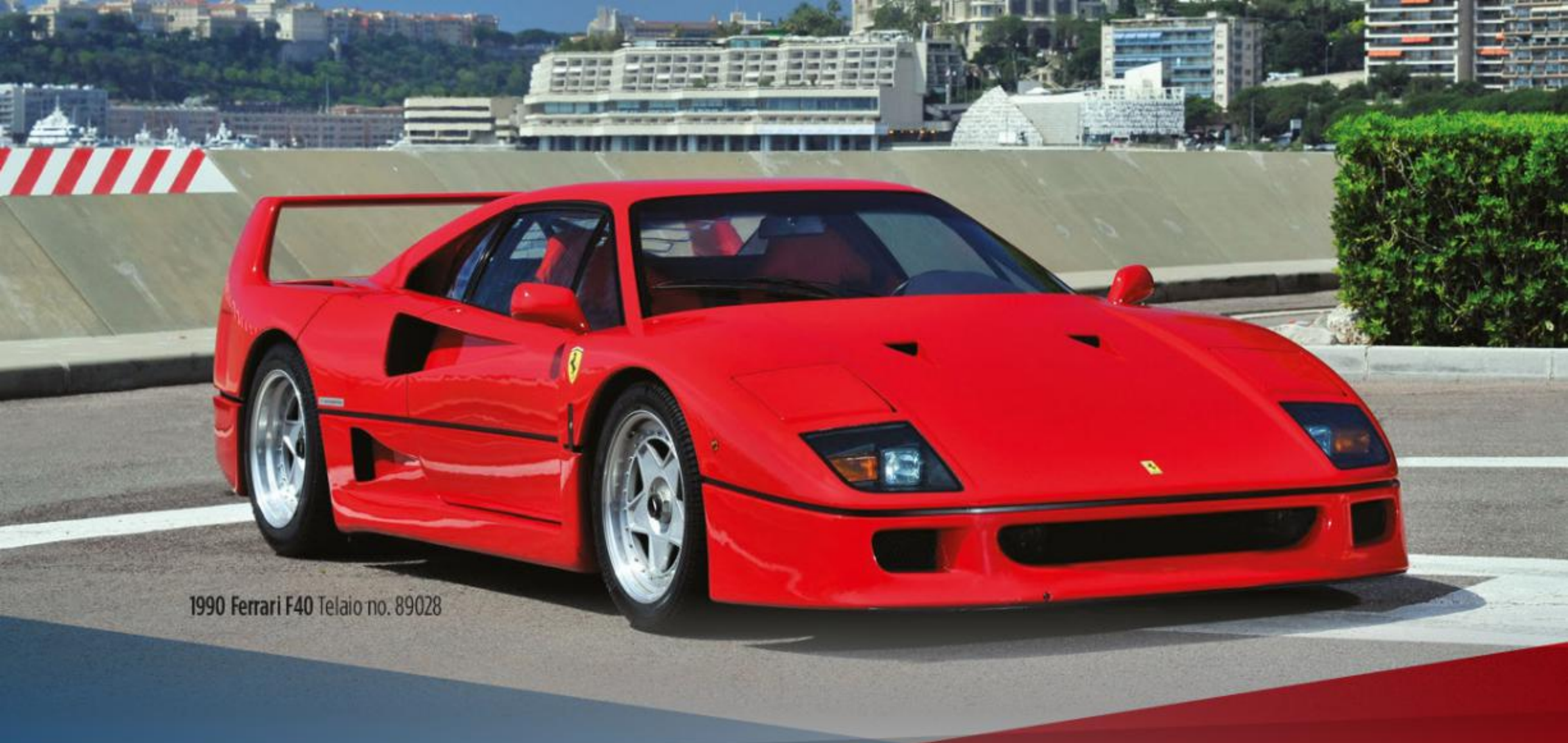
Qui vi racconto come e dove. Perpignano, Francia. È il 1979, la Porsche presenta la nuova versione con motore di 4,7 litri e 295 CV della 928. Oltre all'iniezione di cavalleria la Porsche "col motore davanti" inalbera un bello spoiler di coda, aggiunge una S al nome e monta freni maggiorati. Il pacchetto di mischia promette prestazioni di prim'ordine: velocità massima 252 km/h (limitata), da 0 a 100 in 6"8 e una maneggevolezza di assoluto primo livello.

E qui arrivo al dunque. La presentazione era riservata a un ristretto numero di giornalisti notoriamente capaci di gestire auto ad alte prestazioni e nel gruppetto c'ero anch'io, ma c'era anche Paul Frère, allora corrispondente dal Belgio di Quattroruote, già vincitore di una 24 ore di Le Mans con la Ferrari. Incidentalmente, in redazione chi passava e traduceva i suoi pezzi, ero proprio io.

Dopo il briefing mattutino, il PR di turno assegna le auto e mi mette in coppia proprio con l'ingegner Frère. Al colmo della felicità mi accoccolo al suo fianco guardando bene come faceva tutte le manovre. Ragazzi, una sinfonia gestuale! Le mani scorrevano dolcemente sul volante in un tratto misto a saliscendi, in poco tempo mi mostra tutto il campionario del grande pilota: suola-punta, punta-tacco cross e straight arm, insomma tutta quella gestualità che i piloti d'antan ti lasciavano vedere dai cockpit delle Formula 1 o delle Sport. Mi sembrava di essere in paradiso e mentre l'ingegnere mi spiegava i perché e i percome pensavo al giorno in cui anch'io avrei potuto guidare come lui. Oh, non si andava mica a spasso: i giri salivano e la velocità pure, poi c'erano le staccate da brivido. Ma non era ancora finita, mancava il mio breve (per fortuna) incontro col transitorio.

Ecco come andarono le cose. Lasciata la strada statale, imbocchiamo un pezzo dell'Autoroute A9 e lì Paul Frère comincia a tirare; do un'occhiata al contagiri centrale e vedo che anche in quinta sale, sale alla svelta. Frère mi fa capire come la 928 sia ben bilanciata e non si scomponga nei terrificanti ondeggiamenti a "S" sui 230 km/h. Ma non è finita qui. Davanti a noi si snoda un lungo rettifilo, non c'è un cane, l'ingegnere schiaccia a tavoletta e mi fa, coprendo il baccano dell'auto: "Occhio al transitorio!". Attaccati!". "A cosa?", chiedo. "Transitorio, t-r-a-n-s-i-t-o-r-i-o!". E in quel preciso istante, con l'auto ben oltre i 250 km/h (c'era una leggera discesa), stacca una mano da volante e con l'altra dà uno strappone alla corona. La 928 comincia a sbandare di qua e di là prendendosi tutte le carreggiate, il volante oscillava su e giù, io mi ero rintanato sotto la plancia più morto che vivo. "Questo è matto, matto furioso!". Poi, improvvisamente, la calma, l'auto si rimette in linea e lui mi dice: "Vieni fuori da lì sotto!". "Vedi", comincia a fare il professore, "ti ho mostrato come l'auto sia perfettamente equilibrata e che in un transitorio, ossia un brusco cambiamento di direzione, recuperi rimettendosi in linea subito". Capito mister Frère, ma non lo faccia più con me. Mi è bastato una volta, per il resto ho la fede… R

Arriva la "S"
La Porsche 928 S debutta al Salone di Francoforte del 1979 con motore V8 di 4,7 litri e 295 CV. Le sue prestazioni: da 0 a 100 km/h in 6,8 secondi, velocità massima 252 km/h.



1990 Ferrari F40 Telaio no. 89028

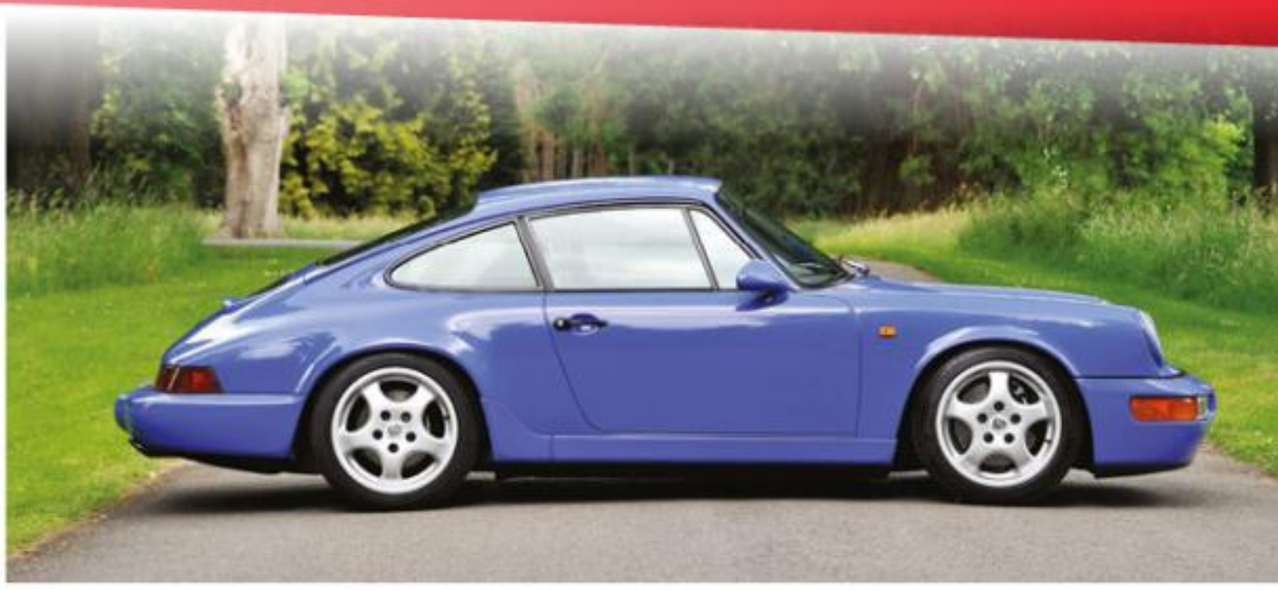
7 SETTEMBRE 2016

LONDON

BATTERSEA EVOLUTION • LONDRA, REGNO UNITO

IN CONCOMITANZA CON IL CONCOURS OF ELEGANCE DI WINDSOR

1986 Audi Sport Quattro



1992 Porsche 911 Carrera RS

In mostra anche una splendida esposizione dei pezzi più pregiati offerti nelle imminenti aste della "Settimana del Lusso" di Sotheby's Londra, dedicate ai gioielli, agli orologi ed ai vini.

ULTIMA OCCASIONE PER AFFIDARCI LA TUA AUTO

RM AUCTIONS | Sotheby's

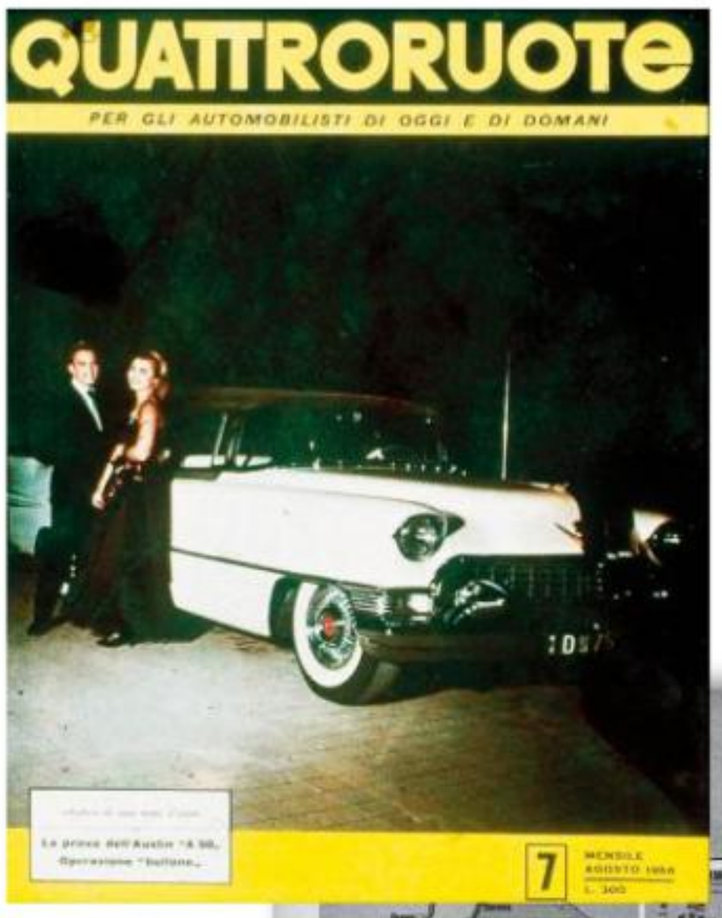
www.rmsothebys.com/london

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

IN COPERTINA, NOTTE D'ESTATE IN CADILLAC

Agosto 1956...

Nel 60° della nascita di Quattroruote rivisitiamo mese per mese, in formato "bonsai", i contenuti del 1956. Tocca a un'inglesina la ribalta della "prova su strada". E la Fiat 600 sfila in tutti i suoi abiti griffati...



Altri tempi, d'accordo, ma in apertura del test della Austin A 50 Cambridge De Luxe Quattroruote scrive: "Per la seconda volta, dopo la Citroën 2 CV, ci occupiamo nella rubrica delle 'prove su strada' di una macchina di costruzione estera; e poiché questo fatto sembra incontrare la disapprovazione di alcuni nostri lettori, sarà bene spiegare perché nella nostra rubrica non esaminiamo solamente vetture nazionali". In estrema sintesi, le prime due ragioni tirano in ballo l'interesse di una piccola fetta di lettori verso questi modelli e la volontà della testata di far conoscere anche la produzione estera. Il terzo motivo, nella sua cristallina semplicità, viene esposto con queste parole: "Perché non avremmo, ogni anno, dodici macchine italiane nuove da provare". La Austin 50 Cambridge? Senza infamia e senza lode.

LE «ELABORAZIONI» SULLA «600»

"Chi voglia entrare in possesso di una Fiat 600 in un breve periodo di tempo, magari anche con consegna immediata, e con un grado di finitura superiore a quello della 600 normale di serie, può acquistare, con un sovrapprezzo che va dalle 50 alle 200 mila lire, una delle tante 'elaborazioni' allestite dai nostri carrozzieri". Da Allemano a Zagato, vengono presentate una trentina di versioni, con tanto di tratti distintivi, prezzo e - in alcuni casi - foto in bianco e nero o a colori. Quattroruote stigmatizza: "quasi tutti (i carrozzieri, *n.d.r.*) avrebbero dovuto occuparsi maggiormente del lato funzionale, piuttosto che strafare sul piano estetico, con un preziosimo di particolari anacronistico e in alcuni casi di cattivo gusto". La più costosa? La Vignale Bijou: 855.000 lire.

CURIOSITÀ

7,5 METRI SON POCHI

L'Autostrada del Sole? Troppo stretta: la carreggiata è di soli 7 metri e mezzo, giudicati insufficienti ai fini della sicurezza. Quattroruote spinge per allargarla di altri 3,5 metri, in modo da arrivare (almeno) a 11. Guardando a cosa hanno fatto all'estero.

SCEMPIO AMBIENTALE

"Ripulire l'Italia da cartelloni e bottiglie"; questo il titolo di un articolo di 5 pagine. E se ancora il concetto non fosse chiaro, il sommario recita "I cartelloni pubblicitari sulle strade d'Italia sono lo sconcio più stupido e autolesionista che possa esistere". Forse un po' melodrammatico, agli occhi di oggi...

NON ERA SCONTATO

Dall'art. 53 del Codice della Strada: "Per attraversare i pedoni dovranno scegliere la via più breve e usare la più diligente cautela". Disamina di un fatto di cronaca al primo Giro automobilistico d'Italia.

"La colpa può essere anche del pedone"

ASPETTA E SPERA

"Gli italiani si voltano, ma non si fermano": in tre pagine di inchiesta emerge che gli automobilisti del Bel Paese sono tutt'altro che solidali quando si tratta di dare una mano per un guasto...

FESTIVAL OF SPEED

Qui Goodwood, terra di eroi

Un rumoroso weekend senza limiti, nel quale a prendersi la scena sono auto da sogno e temerari assi del volante. Si guida e si corre con lo spirito dei gladiatori. Su un asfalto che è leggenda

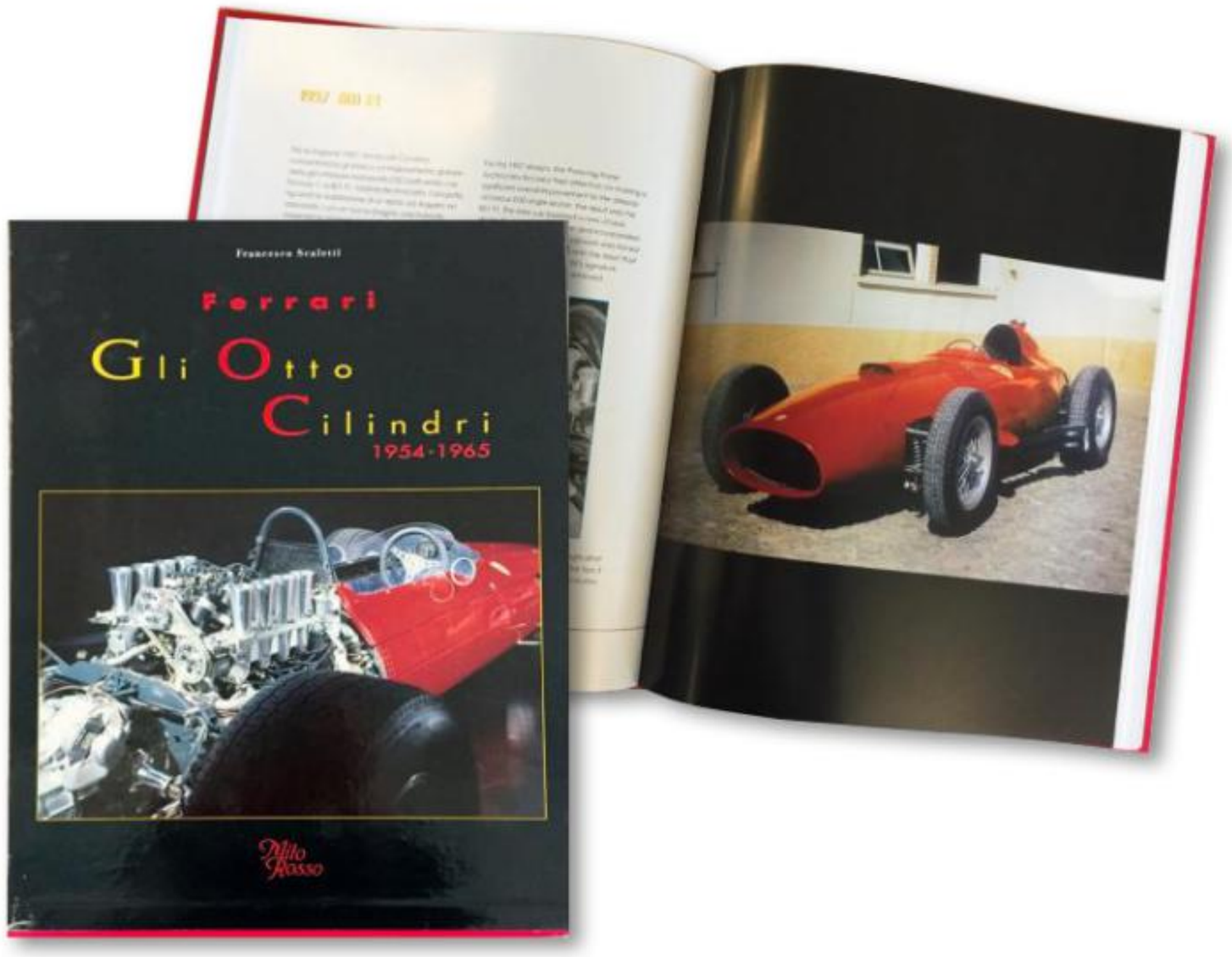
Anche se legata a un sontuoso passato che sembra lasciare tutto intatto nel tempo, la tenuta di Lord March a Goodwood, nei pressi di Chichester, West Sussex, ha l'incredibile capacità di trasformarsi diverse volte nel corso dell'anno: da sede del Qatar Goodwood Festival dedicato alle corse dei cavalli a luogo dove celebrare i motori, classici e moderni, con i più straordinari eventi. Com'è successo con il "Festival of Speed" ("Fos", per gli addetti ai lavori) dello scorso giugno: un paddock immenso popolato dagli esemplari di auto e moto più gloriosi di sempre, pronti a dar prova di potenza e vitalità senza limiti. È per questo che, degli ampi spazi che circondano la magione, l'attenzione è tutta concentrata sulla "hillclimb", un percorso che ricalca una gara organizzata nel 1936 per il Lancia Car Club inglese e che, in realtà, si riduce a un nastro d'asfalto lungo poco meno di due chilometri con un dislivello irrisorio. Ma per le migliaia di spettatori che affollano Goodwood durante il "Fos", quel breve tratto di strada diventa una sorta di red carpet delle due e quattro ruote, la Scala dei motori, il luogo dove ammirare e soprattutto ascoltare le auto più straordinarie di sempre. Un'esibizione che può essere una gara di accelerazione, un burnout, una prova di drifting, un warm-up ma mai e poi mai una semplice passerella: neppure se a scendere in pista è la lussuosa Rolls-Royce Wraith in allestimento Black Badge che, infatti, con il quinto tempo ha sbaragliato concorrenti strapieni di cavalli. Degli anni gloriosi del motorismo c'erano alcuni dei rappresentanti più significativi: a partire da british driver come Sir Moss, Sir Stewart, Surtees (stranamente non insignito del titolo di Sir, visto che è l'unico pilota ad aver vinto un mondiale sia in moto che in Formula 1), Bell e Brundle, gli italiani Merzario, Pirro, Patrese,

Dai concerti a Hollywood
Da sinistra, in senso orario: il prototipo a turbina Renault "Etoile Filante" del 1954, una Ferrari 275 GTB/4 Competizione, la Voisin che ha battuto 17 record di velocità a Montlhéry nel 1927 e l'attore Keanu Reeves, in pista su una moto; sotto, Nick Mason, batterista dei Pink Floyd, sulla Auto Union Type C del 1936 con ruote posteriori gemellate.

L'arena? Un nastro d'asfalto in leggera salita di meno di due chilometri. Da percorrere a tavoletta

Ravaglia e ancora Mass, Surer, Berger, Arnoux, Cecotto, Fittipaldi, Jabouille; senza dimenticare motociclisti come Agostini, con i suoi 15 Mondiali, McGuiness, leggenda del Tourist Trophy con 23 vittorie, Corser e Spencer. Tra le tante le celebrazioni ospitate dal Festival 2016 - come il secolo di vita di BMW, cui era dedicata la spettacolare scultura di Gerry Judah di fronte alla Goodwood House, o i quarant'anni del Mondiale di James Hunt, con la presenza dei due figli Freddie e Tom - il modo migliore per onorare il tema di quest'anno, "Full Throttle - The Endless Pursuit of Power" ovvero "A tutto gas - l'infinita ricerca della potenza", era quello di girare per il paddock a scoprire non tanto le supercar di oggi ma l'incredibile varietà di auto leggendarie, trionfatrici nei mondiali Sport Prototipo, nei campionati GT, nei rally e in Formula 1: una serie di emozioni impossibile da descrivere ma invece da vivere in diretta. Imperdibile, almeno una volta nella vita.

Alessandro Giudice



L'origine dell'otto rosso

La storia e la tecnica dei V8 di Maranello dal 1954 al 1965

Nella prefazione Mauro Forghieri lo definisce un "libro ricerca", termine che si addice perfettamente a quest'opera per veri appassionati. Il volume racconta la genesi del primo motore otto cilindri Ferrari e di tutte le variazioni a carburatori, a iniezione indiretta e diretta dal 1954 al 1965 con una dovizia di disegni e di dettagli tecnici, immagini rare e resoconti gran premio per gran premio degne di un trattato di storia della tecnica. L'autore lo fa partendo dall'otto cilindri Lancia progettato da Vittorio Jano nel 1954 e montato sulla D50, utilizzato poi sulle Lancia-Ferrari D50 (nel 1956 si aggiudicheranno il campionato mondiale di Formula 1) per poi passare all'analisi del 298 S del 1957, il primo V8 interamente Ferrari, e ai successivi, fino all'evoluzione massima montata sulla 158 F1 del 1965. **G.M.**

FERRARI - GLI OTTO CILINDRI 1954-1965
Libro rilegato con cofanetto (formato 24,5 x 31 cm)
Testo in italiano/inglese, tiratura limitata di 1200 copie
Francesco Scaletti
Editore Mito Rosso
Pag. 280 - 120 euro

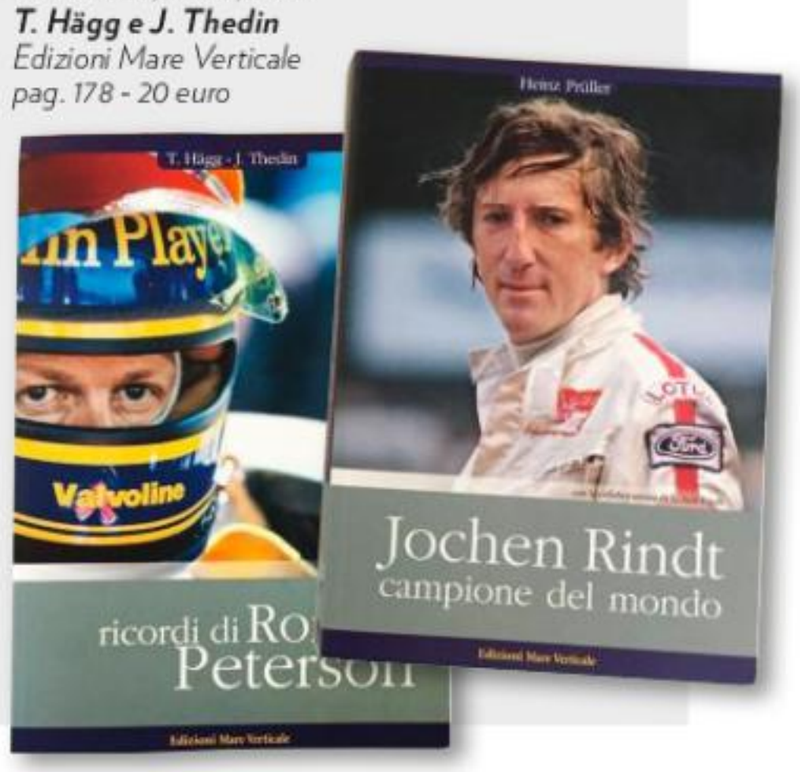
UOMINI E SOGNI

VITA DA CAMPIONI

Due biografie insolite di altrettanti grandi piloti della Formula 1: Jochen Rindt e Ronnie Peterson. La prima è considerata la biografia ufficiale sul compianto campione del mondo del 1970, dato che l'autore, giornalista e amico, aveva iniziato a scriverla assieme a Rindt stesso; la seconda è una raccolta di testimonianze dirette di chi ha conosciuto Ronnie Peterson (piloti, meccanici, amici e il fratello Tommy), spesso molto toccanti. Entrambi i libri contengono immagini rare dei due campioni.

JOCHEN RINDT CAMPIONE DEL MONDO
Copertina in brossura
Formato 14,5 x 20,5 cm
Heinz Prüller
Edizioni Mare Verticale pag. 314 - 18 euro

RICORDI DI RONNIE PETERSON
Copertina in brossura
Formato 14,5 x 20,5 cm
T. Hägg e J. Thedin
Edizioni Mare Verticale
pag. 178 - 20 euro



PER I PIÙ PICCOLI

STORIA DI UN'ICONA

L'avventura della Giulia spiegata ai bambini da zero a 100 anni. Un modo semplice per sapere tutto su questo modello e sulla storia dell'Alfa Romeo, dalle origini a oggi. Un libro illustrato per i più piccoli, ricco di aneddoti e dati storici che interesseranno anche gli adulti, realizzato con la collaborazione del Riar, il Registro Italiano Alfa Romeo.

...CHIAMAMI GIULIA
Copertina in brossura
formato 20 x 20 cm
Lorenzo Ardizio e Ivan Scelsa
disegni di Alice Facheris
Edizioni Alfatext
Pag. 52 - 9,90 euro

PROFILI D'AUTORE

VISTI DA BORDO PISTA

Firma storica della Gazzetta dello Sport per la F1 e opinionista di Ruoteclassiche, Pino Allievi è uno dei più famosi giornalisti dello sport motoristico. Questo libro però non è un romanzo sulla F1 ma una raccolta di profili dei personaggi più disparati incontrati a bordo pista in decenni di carriera: industriali, piloti, manager, designer, musicisti, astronauti e calciatori.

VITE DI CORSA
Libro rilegato, formato 23 x 15 cm
Pino Allievi
Giorgio Nada Editore
Pag. 194 - 24 euro

VESPA 70 ANNI
Libro rilegato formato 24 x 27 cm
1077 foto a colori e b/n
Giorgio Sarti
Giorgio Nada Editore
Pag. 496 - 39 euro

L'ITALIA S'È VESPA

Tutto quello che c'è da sapere su un'icona del Made in Italy

Settant'anni di Vespa raccontati da uno dei suoi fan più accaniti e informati, un ingegnere e imprenditore milanese talmente appassionato di moto da non possedere nemmeno un'auto. Un libro che analizza in modo dettagliato tutti gli aspetti tecnici e sociali dello scooter più desiderato al mondo: dalle origini allo sviluppo, all'evoluzione tecnica e stilistica, alle ragioni del successo nei vari decenni attraversati da questo modello, alle varianti a tre e quattro ruote, fino agli aspetti pubblicitari, di comunicazione, sportivi, per terminare con il catalogo dei modelli costruiti fino a oggi. Il tutto con una ricchezza di immagini storiche e di illustrazioni da rappresentare il compendio di tutto quanto si possa dire su questo scooter venduto in 17 milioni di esemplari. Tra le parti più interessanti, quella incentrata sull'evoluzione tecnica e stilistica, arricchita con disegni tecnici e foto dell'epoca accompagnati da un testo molto dettagliato, e quella relativa alla comunicazione, con i manifesti delle campagne pubblicitarie e i calendari (il primo è del 1951) che consentono di ripercorrere un pezzo di storia sociale del nostro Paese. **G.M.**

STORIA, TECNICA, SPORT

CLASSE E NON SOLO

Emblema di stile che ha saputo ritagliarsi anche una carriera sportiva di tutto rispetto, la Lancia Fulvia è riconosciuta come un'intramontabile esempio di versatilità. Il libro ne ripercorre la nascita e la straordinaria avventura commerciale, passando attraverso tutte le sue declinazioni più sportive. Con una ricchissima rassegna iconografica che va dalle immagini ufficiali che accompagnarono il debutto della berlina alle foto scattate della HF sui campi di gara, per terminare con le varie campagne pubblicitarie e i disegni di tutte le versioni che si sono succedute nel tempo.

LANCIA FULVIA
Testo in francese, prefazione di Cesare Fiorio.
Formato 25 x 29,5 cm
Julien Lombard (con Emilio Agiato)
Editions E.T.A.I.
Pag. 194 - prezzo n.c.

Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione

Tre motivi per scegliere la nostra tecnologia

É assolutamente efficace nella rimozione di vernici, catrami, fondi isolanti, ruggine anche da supporti non metallici, grazie ad un flusso d'acqua che può essere variato sia in termini di pressione che di concentrazione. Il flusso può essere localizzato con grande precisione per trattamenti estesi o mirati.

Non lascia residui, non intacca le saldature, non provoca alterazioni fisiche o meccaniche, non provoca deformazioni nella lamiera, pertanto risulta adatta al trattamento delle auto d'epoca.

Rispetta l'ambiente in quanto l'acqua di lavorazione viene filtrata e riutilizzata per successivi trattamenti mentre le impurità e i residui sedimentano in una vasca da cui vengono poi smaltiti.

Silemotori

La potenza dell'acqua al vostro servizio

SERVIZIO DI RITIRO E RICONSEGNA

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

civediamoalclub@ruoteclassiche.it

GARDA CLASSIC CAR SHOW

Nel segno di Jensen e Zagato

Si è tenuto a Bardolino il Garda Classic Car Show, concorso d'eleganza per auto storiche a calendario Asi. L'evento biennale, giunto alla terza edizione, può vantare il riconoscimento di due Manovelle d'Oro Asi consecutive, a testimonianza del grande risultato conseguito dal club organizzatore: il Benaco Auto Classiche. Sulle sponde del Lago di Garda 44 vetture storiche (con una vivace presenza di concorrenti dall'estero) hanno animato il primo weekend di luglio: sei categorie, tante epoche storiche dell'automobile rappresentate, dalla Lancia Lambda sesta serie Coloniale del 1925 alla Ferrari 208 Turbo del 1983. Nella giornata di sabato, dopo l'esposizione delle vetture e le procedure di verifica da parte della giuria, le partecipanti hanno sfilato in passerella per il defilé ufficiale. Tra i giurati il presidente dell'Asi Roberto Loi ed Ercole Spada, storico Responsabile Design della Zagato negli anni 60 e 70. Alcuni esemplari si sono distinti per il loro significativo passato storico: una Rolls-Royce 25/30 del 1939 appartenuta al produttore di whisky Johnnie Walker, la Borgward Isabella del 1957 di Lea Massari, la Fiat 500 Jolly Ghia del 1958 della Principessa Grace di Monaco, la Lancia Flaminia Coupé Pininfarina del 1968 di Marcello Mastroianni e la Lancia Flavia Super Sport (2) del '68, prototipo utilizzato a lungo da Elio Zagato. La carrozzeria milanese, fondata nel 1919, è stata celebrata con particolare enfasi attraverso una classe del Concorso interamente dedicata, che è stata impreziosita da modelli speciali come la Fiat 8VZ del '53, l'Alfa Romeo Giulietta SZ "Coda Tonda" del '61 e molte Lancia Sport. Tra queste ultime spiccava la Aprilia Sport Sanction II di un collezionista del Belgio. Nella giornata di domenica, dopo una gita all'Isola del Garda, l'evento si è spostato sui colli di Bardolino, per un giro turistico. Il titolo di "Best of Show" è stato assegnato a una Jensen 541 (1) del '56. Il Trofeo ZCC è stato vinto dalla Lancia Flavia Super Sport 1968 di Corrado Lopresto e il premio del pubblico da una Ferrari 365 GT 2+2 (3) del '69, fresca di restauro. **Alvise-Marco Seno**

1

2

3

THE FLOATING PIERS

STELLE E TORI SUL LAGO D'ISEO

Nato da un'idea dell'artista napoletana Luana Raia, con il patrocinio del Registro Italiano Veicoli Storici, si è svolto a Sulzano, su Lago d'Iseo, il primo raduno in Italia che ha unito la passione per le quattro ruote con l'arte e con un'opera unica come "The Floating Piers": 35 vetture provenienti anche da Svizzera, Austria e Francia si sono date appuntamento sul lago bresciano, con punto di ritrovo a Pisogne. L'evento, nato per festeggiare i cent'anni dalla nascita di Ferruccio Lamborghini, è stato un momento di aggregazione per 11 Lamborghini e altre vetture del gruppo VW, dal Maggiolone degli anni 70 alle Porsche di ultima generazione. Presenti anche diverse vetture della storia del costume italiano: dall'Alfa Romeo Giulietta Spider alla Lancia Flavia 1800 coupé. Ospite al raduno è stato il Commendator Tonino Lamborghini, che ha dichiarato: "Noi non costruiamo automobili ma opere d'arte in movimento". I partecipanti sono poi giunti a Montisola, da dove hanno potuto avventurarsi a piedi sulle passerelle galleggianti, ideate dall'artista bulgaro Christo. **P.M.**

MEMORIAL GIANNI GRILLO

WEEKEND SULLO STRETTO

La 5ª edizione di Auto e Farfalle, dedicata alla memoria del suo ideatore Gianni Grillo, presidente dell'Associazione Messinese Amatori Veicoli Storici, prematuramente scomparso nel dicembre 2013, si è tenuta il 4 e 5 giugno a Messina. In concomitanza con il raduno, svoltosi nella splendida cornice di piazza Duomo a Messina, si è potuto visitare la mostra fotografica e bibliografica, nella vicina Biblioteca Regionale Universitaria di Messina, avente per titolo "Targa Florio, nascita di un mito". Il sabato, le vetture si sono spostaste verso le colline sovrastanti la Città dello Stretto, fino a raggiungere Forte Petrazza, antica fortificazione militare d'inizio 900. Nel pomeriggio, i partecipanti hanno raggiunto il Castello di Bauso dove si teneva la mostra dal titolo "Sicilia - le sue identità", una splendida esposizione di carretti siciliani decorati manualmente. La mattina del 5 giugno si è tenuta la visita al Forte di S. Salvatore, sul quale si erge la famosa Madonnina, protettrice di Messina. Il gruppo ha così potuto ammirare, oltre alle antiche fortificazioni, le navi nello stretto e la città da un punto di vista insolito. **P.M.**

VELE D'EPOCA CLASSIC WEEK

PORSCHE COL VENTO IN POPPA

Vele storiche e auto d'epoca: l'accoppiata vincente porta la firma del glorioso Reale Yacht Club Canottieri Savoia di Napoli che, in occasione della 13ª edizione di Vele d'Epoca Classic Week, ha messo in mostra il meglio della nautica e delle Porsche d'antan. Venticinque tra 356, 911 e 912 hanno sfilato per il lungomare partenopeo fino a spingersi a Baia, località flegrea, percorrendo le strade del Circuito di Posillipo. E questa è stata l'occasione per ricordare in un'affollata sala, grazie al giornalista Sergio Troise, autore con Massimo Nobili del libro "La collina degli audaci", i fasti di una gara che ha visto battersi piloti del calibro di Baghetti, Ascari, Nuvolari e Fangio. Una "tre giorni" (dal 30 giugno al 3 luglio) che ha attirato migliaia di appassionati incuriositi anche dall'importanza delle barche storiche, tra cui l'americana "Manitou", che nel 1960 divenne, su volere di John F. Kennedy, yacht presidenziale. Da segnalare anche la francese "Sagittarius", vincitrice lo scorso anno, e l'italiana "Emilia", costruita su committenza del senatore Giovanni Agnelli. Scorrendo l'elenco non sono mancate "Italia", lo scafo vincitore della medaglia d'oro alle Olimpiadi di Berlino 1936, "Bufeo Blanco", l'imbarcazione del socio del Savoia Giuseppe Marino, "Freja", "Ausonia", "Elena Celeste", "Tintoo VI", "Annie" e "Naïf". La Marina Militare è stata rappresentata da "Stella Polare", "Chaplin", "Corsaro II", "Sagittario", "Caroly" e "Calipso". E non è tutto: hanno sfilato sette carrozze d'epoca, sei condotte da cavalieri provenienti da Napoli, Roma e Firenze e un'altra da agenti della Polizia dello Stato. **S.C.**

CLASSIC CLUB ITALIA

CLASSIC MARATHON IN CORSICA

Gita in Corsica, dal 28 maggio al 5 giugno, per 19 equipaggi del Classic Club Italia, convenuti sulla banchina del porto di Savona per l'annuale Classic Marathon. La carovana, in un clima goliardico e carico di entusiasmo, ha toccato - nell'ordine - Bastia, Saint Florent, Calvi (con giornata libera), Porto, la riserva naturale di Scandola, Girolata, le grotte di Caporosso (patrimonio dell'Unesco), Cargese e Ajaccio. Prima di riunirsi per l'imbarco al porto di Bastia, alcuni equipaggi hanno fatto un'escursione fino a Bonifacio o si sono goduti la spiaggia di Santa Giulia. Dopo qualche bizza meteo durante le giornate precedenti, il mare, finalmente calmo, ha concesso una tregua per l'attraversata in notturna.

KARMANN GHIA CLUB ITALIA

SULLE DOLOMITI, DI PASSO IN PASSO

Trentaquattro variopinte Karmann Ghia provenienti da tutta Europa hanno colorato nell'ultimo weekend di giugno le Dolomiti, Patrimonio dell'Umanità per l'Unesco. Base del raduno è stata Nova Ponente: da lì, ogni mattina, le coupé motorizzate Volkswagen sono partite alla scoperta del Trentino Alto Adige. Il venerdì è stato dedicato alla strada del vino e delle mele, con ritorno attraverso la meravigliosa Alpe di Pampeago. Il percorso del sabato ha condotto i partecipanti a scalare i Passi Costalunga, Fedaia e San Pellegrino, con salita in funivia fino alla baita Gardoné per il pranzo e grandinata finale sul Lavazé che ha raffreddato i freni e tolto la polvere dalle auto. La domenica è stata dedicata al lago di Carezza, al Passo Nigra e al Parco dello Sciliar. Il meeting si è concluso a Novacella con gli immancabili canederli e le deliziose frittelle di mele. Appuntamento per l'anno prossimo, quando il Karmann Ghia Club Italia festeggerà i suoi primi dieci anni di vita. **P.M.**

PER CHI HA IN MANO

QUATTRORUOTE BUSINESS

AUTO AZIENDALI IN PISTA

L'EVENTO DEDICATO AI FLEET MANAGER

7 OTTOBRE 2016 - PISTA DI VAIRANO (PV)

Venerdì 7 ottobre, Quattroruote dedica un'intera giornata ai responsabili delle flotte aziendali. Test drive tematici su oltre 100 modelli di auto; giornalisti, ingegneri e collaudatori di Quattroruote a disposizione dei fleet manager; un seminario su auto elettriche e ibride: questi sono solo alcuni degli ingredienti che caratterizzeranno questo importante appuntamento.

con la partecipazione di AIDC Associazione Italiana Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili

- TEST DRIVE IN PISTA CON PIÙ DI 100 AUTO
- PROVE DI ACCELERAZIONE CON ALIMENTAZIONI ALTERNATIVE
- SEMINARIO SU AUTO ELETTRICHE E IBRIDE
- PROVA DI CARICO VETTURA
- PROVE DOTAZIONI DI BORDO PER LA SICUREZZA ATTIVA
- INFONTAINMENT E CONNETTIVITÀ
- SFIDA IL PARK ASSISTANT
- AREA FOOD

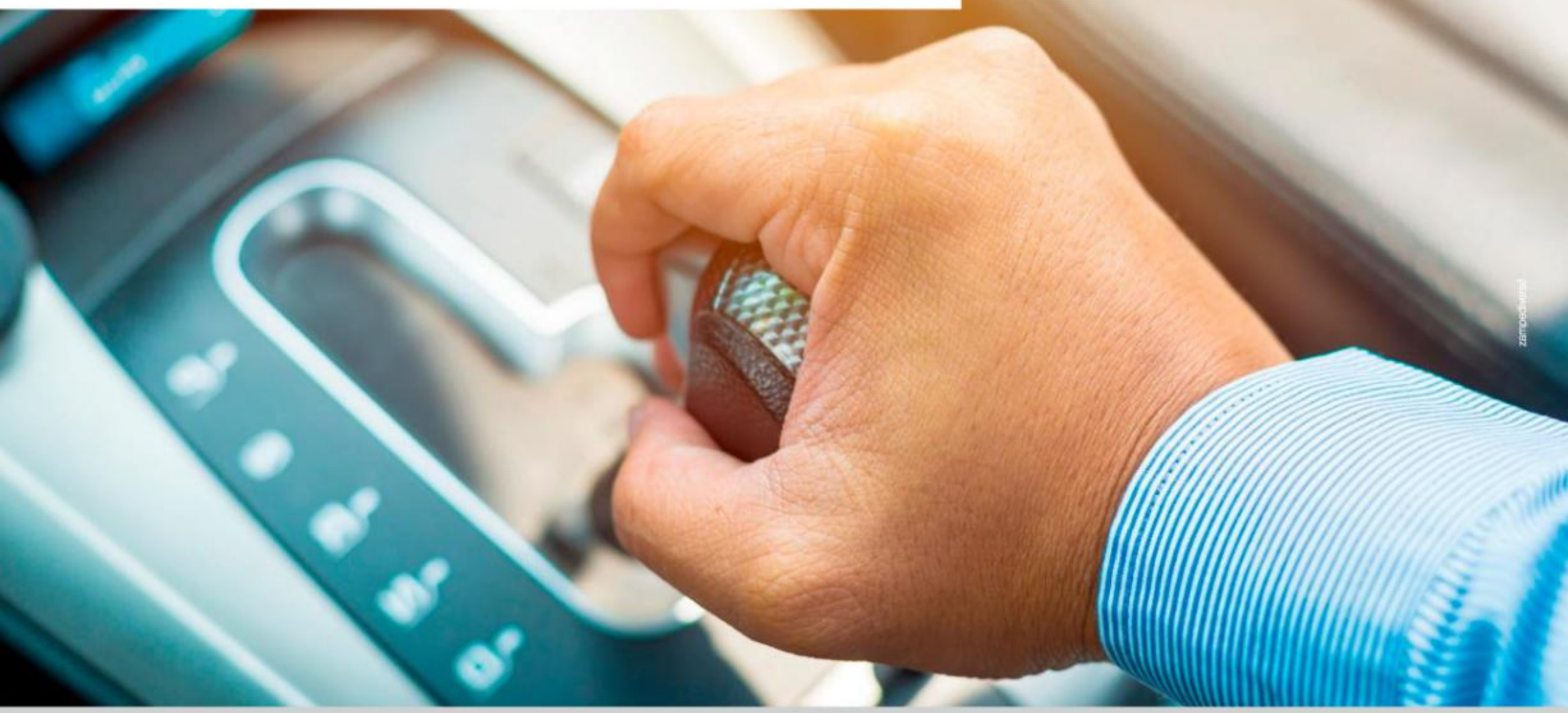
PER PARTECIPARE REGISTRATI GRATUITAMENTE SUL SITO: AUTOAZIENDALI.QUATTRORUOTE.IT

in collaborazione con

Ford Go Further · JAGUAR · LAND ROVER · KIA · LEXUS · mazda

ARVAL BNP PARIBAS GROUP · DOCTORGLASS LA CURA PER IL TUO PARABREZZA · ExpendiaSmart drive

IL PROPRIO BUSINESS



QUATTRORUOTE BUSINESS

AUTO AZIENDALI IN PISTA

L'EVENTO DEDICATO AI PROFESSIONISTI

8 OTTOBRE 2016 - PISTA DI VAIRANO (PV)

Sabato 8 ottobre la Pista sarà a disposizione di Liberi Professionisti, Artigiani e titolari di Piccole e Micro Imprese che potranno confrontare oltre 100 modelli di auto affiancati da driver professionisti, richiedere consulenze ai nostri esperti sui molteplici aspetti inerenti l'auto aziendale e divertirsi sperimentando le ultime novità in tema di infotainment e dotazioni di bordo hi-tech.

con la partecipazione di AIDC Associazione Italiana Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili

- TEST DRIVE IN PISTA CON PIÙ DI 100 AUTO
- PROVE DI ACCELERAZIONE CON ALIMENTAZIONI ALTERNATIVE
- GLI ESPERTI RISPONDONO
- PROVA DI CARICO VETTURA
- PROVE DOTAZIONI DI BORDO PER LA SICUREZZA ATTIVA
- INFONTAINMENT E CONNETTIVITÀ
- SFIDA IL PARK ASSISTANT
- AREA FOOD

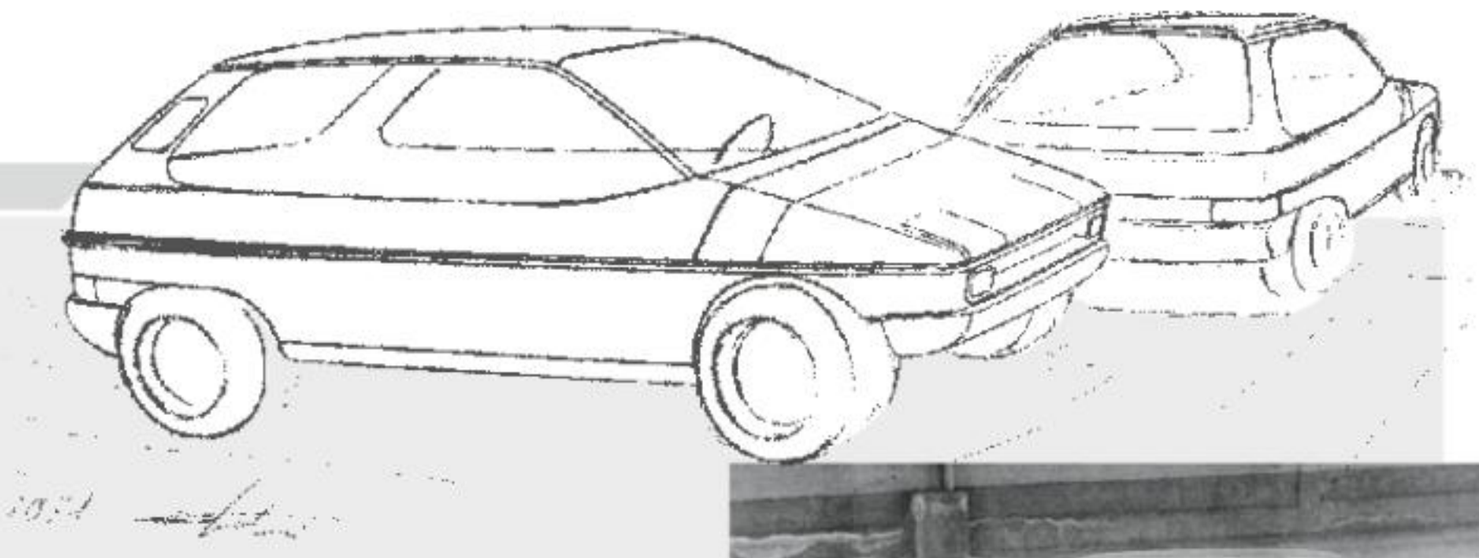
PER PARTECIPARE REGISTRATI GRATUITAMENTE SUL SITO: AUTOAZIENDALI.QUATTRORUOTE.IT

RENAULT Passion for life* | SEAT | ŠKODA | TOYOTA | Volkswagen | VOLVO

LEASYS CARE, THEN CARS | Cartissima Q8 | Vodafone Automotive

a cura di **Fabrizio Greggio**

Inviare testi e immagini a **redazione@ruoteclassiche.it**



LA LETTERA DEL MESE

FIESTA: PRIMI PASSI

Nel servizio sui quarant'anni della Ford Fiesta pubblicato su Ruoteclassiche di giugno ho letto del prototipo Blue Car disegnato da Paolo Martin e della concept Wolf firmata da Tom Tjaarda. Vorrei saperne qualcosa di più.

Lettera firmata

Alla fine del 1971 Lee Iacocca, presidente della Ford, commissionò lo studio per una utilitaria alla Ghia, facente parte del gruppo De Tomaso, a sua volta controllato dalla Casa americana. In tutta fretta e nel più assoluto riserbo il designer Paolo Martin definì una proposta di stile molto innovativa (in alto, i primi schizzi datati 1971) elaborata sulla base meccanica della Fiat 127; realizzato in esemplare unico, il prototipo denominato Blue Car (foto 1) venne spedito a Dearbon, dove ottenne ampi consensi presso i vertici del colosso d'Oltreoceano, che ebbero modo di apprezzare gli indubbi vantaggi offerti dallo schema meccanico "tutto avanti" in termini di riduzione degli ingombri, elemento vitale nell'ideazione di una compatta. Il progetto che aveva mosso i primi passi nel 1969 riprese quindi slancio sotto la nuova denominazione Bobcat. Pochi mesi dopo la realizzazione della Blue Car, Paolo Martin lasciò la De Tomaso e della sua concept si persero subito le tracce, assieme a quasi tutta la relativa documentazione; oggi a testimoniarne la storia rimangono solo alcuni disegni dello stesso Martin e pochissime foto in bianco e nero. Nello sviluppo per la futura Fiesta furono quindi coinvolti i diversi centri stile Ford, compresa ovviamente la Ghia, nel gennaio del 1973 entrata sotto il controllo diretto dell'Ovale Blu. E proprio in quell'anno la celebre carrozzeria torinese presentò il prototipo Wolf, firmato da Tom Tjaarda, responsabile del design Ghia (foto 2). Le sue linee moderne, sobrie ed equilibrate, che nulla concedevano a momentanee eccentricità, furono giudicate da Lee Iacocca le più indicate per la nuova vettura, per la quale la Casa stava investendo molto, sia in termini economici (ben 740 milioni di dollari) sia a livello di immagine.

1

2

Sulla base stilistica della Wolf, sottoposta poi a continui e innumerevoli affinamenti (che comportarono inevitabili contrasti e ritardi), prese quindi forma la Fiesta definitiva, il cui lancio avvenne nell'estate del 1976.

AUTOFFICINA BELLINI

Assistenza alla Mille Miglia dal 1927

Volevo segnalare che a San Casciano (FI) è ancora in attività l'Autofficina Bellini, fondata da Ferdinando, detto "Nandino", negli anni Venti. L'officina, che si trova proprio sulla Via Cassia, accolse subito il primo passaggio della Mille Miglia nel 1927, divenendo il punto di assistenza e rifornimento ufficiale dell'Alfa Romeo e successivamente della Scuderia Ferrari. Durante la gara infatti oltre ai meccanici "titolari", erano presenti anche quelli della Casa milanese per assistere le vetture impegnate nella massacrante competizione; per l'occasione veniva realizzato un pianale di legno davanti ai locali per lavorare nel "pulito" visto che le strade al tempo erano in terra battuta. Qui hanno sostato alcuni dei più grandi piloti, tra i quali Nuvolari, Ascari, Varzi, Villoresi e Borzacchini. A guidare l'attività oggi sono i figli del fondatore Franco e Maria che, insieme con tutta la famiglia, perpetuano la passione per i motori. Entrando in officina si rimane a "bocca aperta" per via delle numerosissime foto di auto e piloti appese ai muri, una galleria che ogni anno si arricchisce di nuovi scatti grazie al contributo dei numerosi visitatori. Per valorizzare tale patrimonio iconografico è stata inaugurata nel 2012, in occasione della sosta della carovana della Mille Miglia proprio a San Casciano, una mostra permanente, alla quale è riservata una zona dell'officina, dove a rotazione vengono esposte anche alcune vetture d'epoca (nella foto, una Fiat 509 Spider).

Paolo Sirigatti

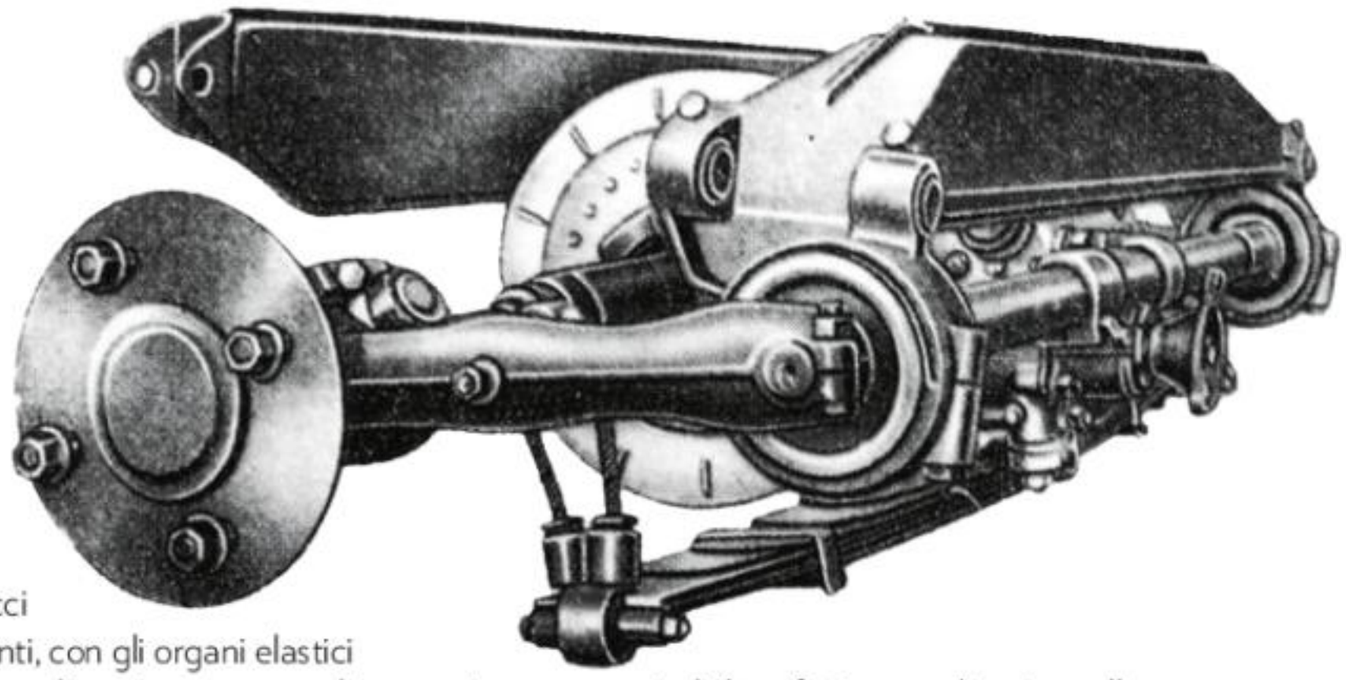
LANCIA APRILIA

Sospensione raffinata

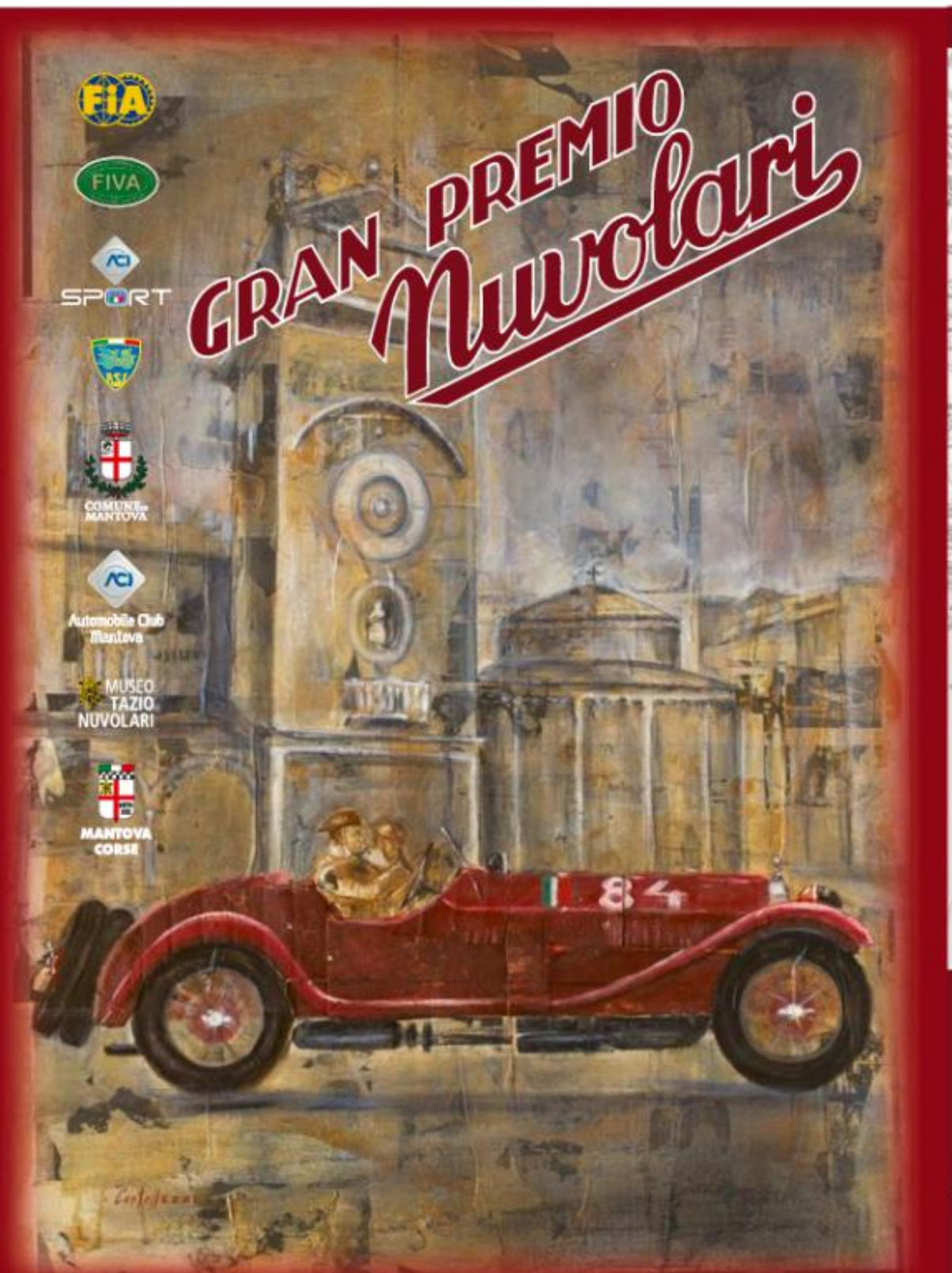
Sono un appassionato di meccanica e mi è sempre piaciuta la Lancia Aprilia. So che questa vettura aveva una sospensione posteriore molto particolare e, sperando di trovare informazioni più approfondite, ho comperato il volume di Quattroruote sulla storia della Lancia; però non ho trovato nulla su tale sospensione. Potreste per favore pubblicarne una foto e una descrizione delle sue caratteristiche e del suo funzionamento?

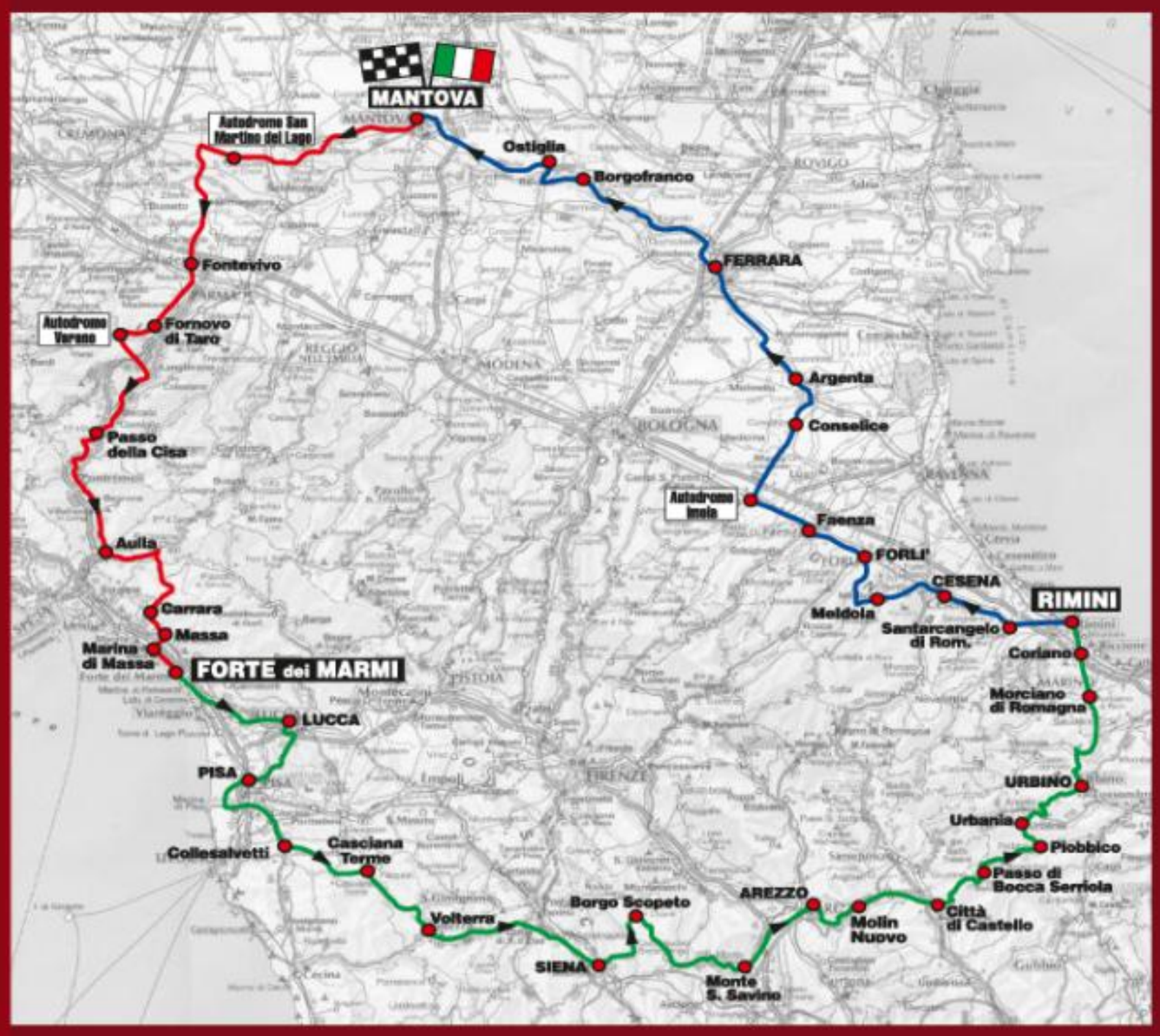
Umberto Monego

Gentile signor Monego, l'Aprilia, ultima vettura concepita da Vincenzo Lancia, va senz'altro considerata tra i suoi capolavori e le sue caratteristiche sono sicuramente degne di nota, sia sul piano estetico sia su quello tecnico. In particolare la sospensione posteriore, di cui pubblichiamo l'unico disegno storico disponibile, aveva uno schema a ruote indipendenti piuttosto complesso. Di base si trattava di una struttura a bracci longitudinali oscillanti, con gli organi elastici costituiti da due barre di torsione trasversali. A tale configurazione, simile per intenderci a quella della Volkswagen Maggiolino, era però stata aggiunta una balestra trasversale inferiore, fissata nella parte centrale alla scatola del differenziale mediante un supporto elastico, e con le estremità collegate, per mezzo di funi metalliche, alla parte mediana dei bracci oscillanti. La funzione della balestra era quella di assicurare un'interconnessione elastica tra i due bracci, come quella fornita da una barra stabilizzatrice, ma lavorando a flessione anziché a torsione. In tal modo veniva limitato il rollio



in curva e quindi il trasferimento di carico sulla ruota esterna, a tutto vantaggio della stabilità della vettura. Il necessario smorzamento delle oscillazioni era fornito da due ammortizzatori, in questo caso di tipo Houdaille, non visibili nel disegno. Caratterizzato da un ingombro in altezza molto limitato, il retrotreno della Lancia Aprilia aveva un'altra caratteristica di notevole interesse: i freni "inboard", ovvero montati all'uscita del differenziale anziché sui mozzi delle ruote; in tal modo venivano ridotte le masse non sospese e quindi le dannose inerzie della sospensione.





BANCA GENERALI

Audi

EBERHARD & Co

Mantova - Italia, (15) -16 -17-18 Settembre 2016

www.gpnuvolari.it

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

Le auto dei nostri lettori

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

Fiat 500 L (2014) - **Fiat 500 L** (1970) - **Autobianchi Giardiniera** (1972)
Luca Tesini
Un tris vincente; e la Giardiniera è apparsa su Ruoteclassiche di febbraio 2010.

Lancia Delta HF Integrale (1992)
Marco e Matteo Ricci
Due fratelli e un sogno finalmente coronato.

Ferrari 308 GTS (1979)
Stefano Casarelli
La moglie Alla non ha esitazioni: è la sua preferita.

Fiat 124 (1966)
Massimo Bonvicini
Targata nel 1967 e conservata come l'oracolo.

Fiat 132 Special (1973)
Giuseppe Borgato
Motivo di grande orgoglio.

Alfa Romeo Giulia Sprint GT Veloce (1967)
Federico Vedani
Sportività o bellezza: perché scegliere?

Mercedes 300 SL (1991)
Gabriele Berto
Sempre in famiglia e con appena 56.000 km.

Rover Mini (1985)
Christian Licciardi e Angela
Predilezione per le rosse.

Classic Club Italia

ci vediamo il...

www.classicclub.it info@classicclub.it

11 SETTEMBRE
MORIMONDO
3° ROTARY
HISTORICA

18 SETTEMBRE
IL LANCIA
CLASSIC TEAM
NEL DUCATO
DEL PROSCIUTTO

20/23 OTTOBRE
PADOVA
FIERA AUTO E
MOTO D'EPOCA

CLUB FEDERATO

Con il patrocinio della città di STRESA

Classic ELEGANZA A STRESA

1/2 OTTOBRE 2016

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

RUOTECLASSICHE · L'ARCHITETTURA del GUSTO · TURBO AUTOTRASPORTI CELERI

Classic BIRMANIA

3-10 dicembre 2016

CLASSICHE ALL'AVVENTURA

CLUB FEDERATO

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

BELLEZZA INTRAMONTABILE

QUEL GIORNO DA MODELLA

Prodotta dal 1929 al 1933, la 6C 1750 dominò le gare della categoria Sport, con le sue versioni più spinte. Tra le quali spicca la Gran Sport, nata nel 1930. La protagonista di questo servizio fu utilizzata nel 1968 per la campagna pubblicitaria della nuova 1750. Oggi è ancora in condizioni d'uso

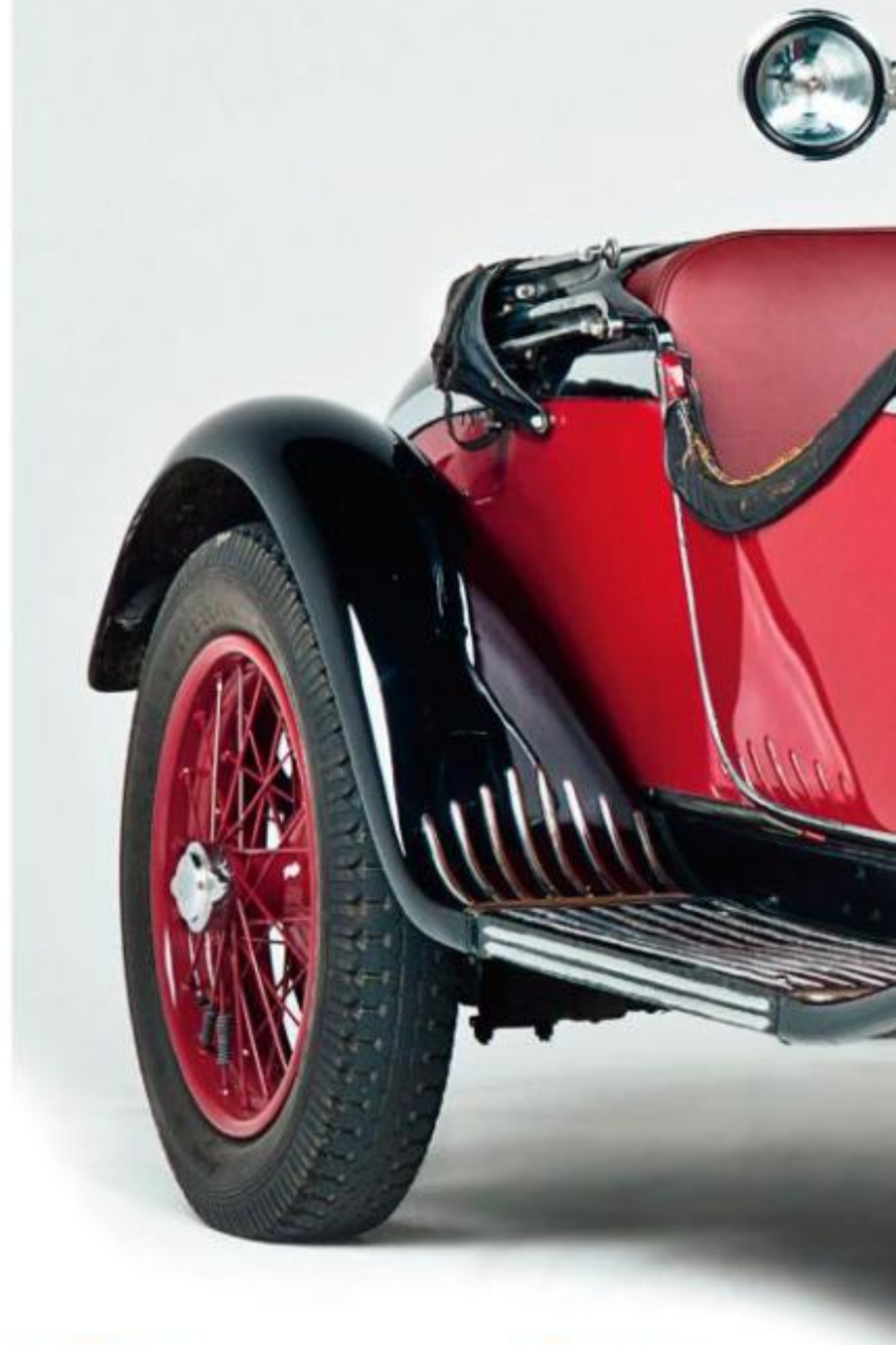
Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Daniele Tenconi**

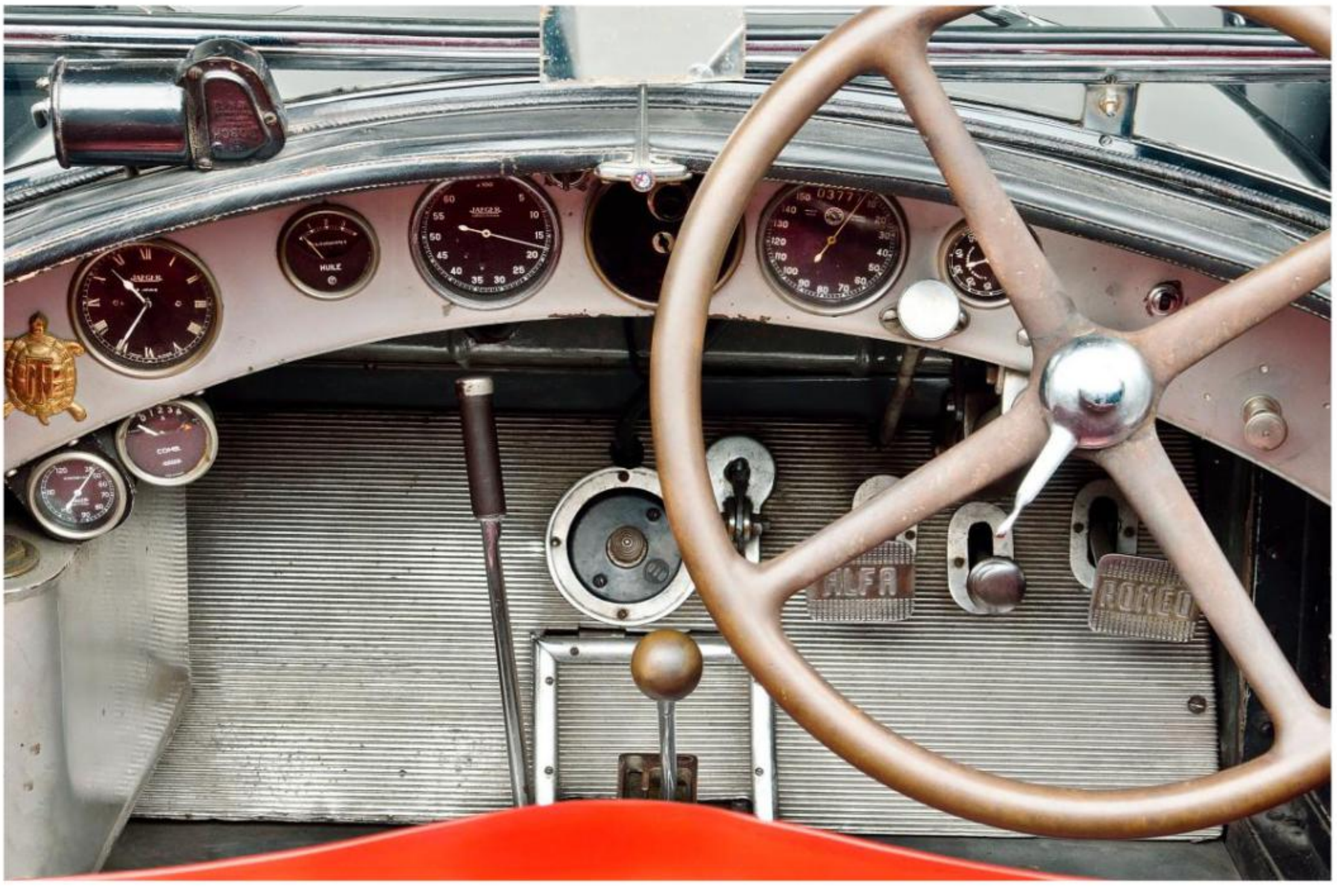
Pietra miliare nella storia dell'Alfa Romeo, se non addirittura un mito; così si può definire la 6C 1750, soprattutto nelle sue versioni più spinte, come la Super Sport e la Gran Sport, protagonista di queste pagine. Progettata da Vittorio Jano, come la precedente 6C 1500 (1927-29), la 6C 1750 era stata presentata al Salone di Roma del 1929 e identificata come 3ª serie, dopo le 6C 1500 1ª e 2ª serie. Della 6C 1500 2ª serie essa riprendeva i gruppi meccanici e lo schema del telaio, con importanti migliorie che la rendevano più performante, ma anche più agile e più resistente agli sforzi prolungati, richiesti nell'eventuale utilizzo in gare come la Mille Miglia. Fondamentale era l'incremento di cilindrata, ottenuto aumentando sia l'alesaggio sia la corsa, rispettivamente da 62x82 mm a 65x88 mm; in tal modo il motore risultava più potente a un numero di giri ridotto e anche più elastico, migliorando così le caratteristiche di ripresa della vettura. Le versioni più sportive, che erano equipaggiate, come quelle della 6C 1500 2ª serie, con il motore bialbero fiore all'occhiello della Casa del Biscione, dotato o meno di compressore, avevano poi un telaio con un passo ulteriormente accorciato: 2745 mm contro i 2920 mm di quello della 6C 1500. Ciò, a parità di misura delle carreggiate, faceva assumere a queste versioni un aspetto del tutto particolare, più agile e moderno, grazie anche al radiatore inclinato all'indietro per favorire l'aerodinamica, ma che trasmetteva pure un senso di forza e di stabilità. Rispetto alle concorrenti, la 6C 1750, come la 6C 1500, aveva ancora un rapporto peso-potenza ridotto, secondo la formula vincente di Jano, che mirava al contenimento della cilindrata, in favore dell'in-

Prestata alla pubblicità
Sopra, il manifesto di lancio della nuova serie 1750, del 1968. La vettura del servizio, che allora aveva la carrozzeria grigia e i cerchi argento, è ritratta assieme alla Spider, alla GT Veloce e alla berlina ed è riconoscibile per la targa.

cremento della potenza specifica. Subito si era distinta alla Mille Miglia del 1929, disputata a pochi mesi dalla sua presentazione, grazie alla vittoria conquistata da Campari e Ramponi su una Super Sport.

Nel 1930, con la 4ª serie della 6C 1750, fu lanciata la versione Gran Sport, che rimpiazzava la Super Sport e che manteneva due importanti aggiornamenti al motore introdotti a partire dalla 51ª Super Sport costruita. La prima di tali modifiche era l'adozione di un compressore di maggiore cubatura, collegato direttamente all'albero motore anziché mediante un ingranaggio di rinvio che, ruotando a un regime di giri inferiore, non emetteva più il caratteristico sibilo dei compressori montati sulla 6C 1500. La seconda era lo spostamento del carburatore dal lato destro al lato sinistro del compressore; ciò consentiva di adottare un collettore di aspirazione con un "andamento" più dolce e regolare e quindi di aumentarne il rendimento. Rispetto alla Super Sport, la Gran Sport poi montava più moderni cerchi ruota a canale anziché scomponibili. Appena presentata, la nuova versione sportiva della 6C 1750, come la precedente, andò subito a vincere la Mille Miglia, nell'edizione del 1930, questa volta con Nuvolari e Guidotti. Nel biennio 1929-1930, quello del suo maggior fulgore, l'Alfa Romeo 6C 1750, con le versioni di serie, Super Sport e Gran Sport, e





Bassa di carrozzeria e larga di carreggiate, ha proporzioni inconfondibili e aggressive

con quelle espressamente concepite per le corse, Super Sport Testa Fissa e Gran Sport Testa Fissa, la cui potenza andava dai 95 ai 102 CV, fece incetta di vittorie nelle gare della categoria Sport. Nel suo palmarès del 1929, oltre alla Mille Miglia, figurano il Circuito del Bordino, il Gran Premio d'Irlanda, la Coppa della Consuma, la 24 Ore di Brooklands e il Gran Premio del Belgio; in quello del 1930, sempre oltre alla Mille Miglia, la Targa Florio, la Coppa Bordino, il Tourist Trophy e il Gran Premio del Belgio. Una chiara dimostrazione della grande competitività di un'automobile destinata

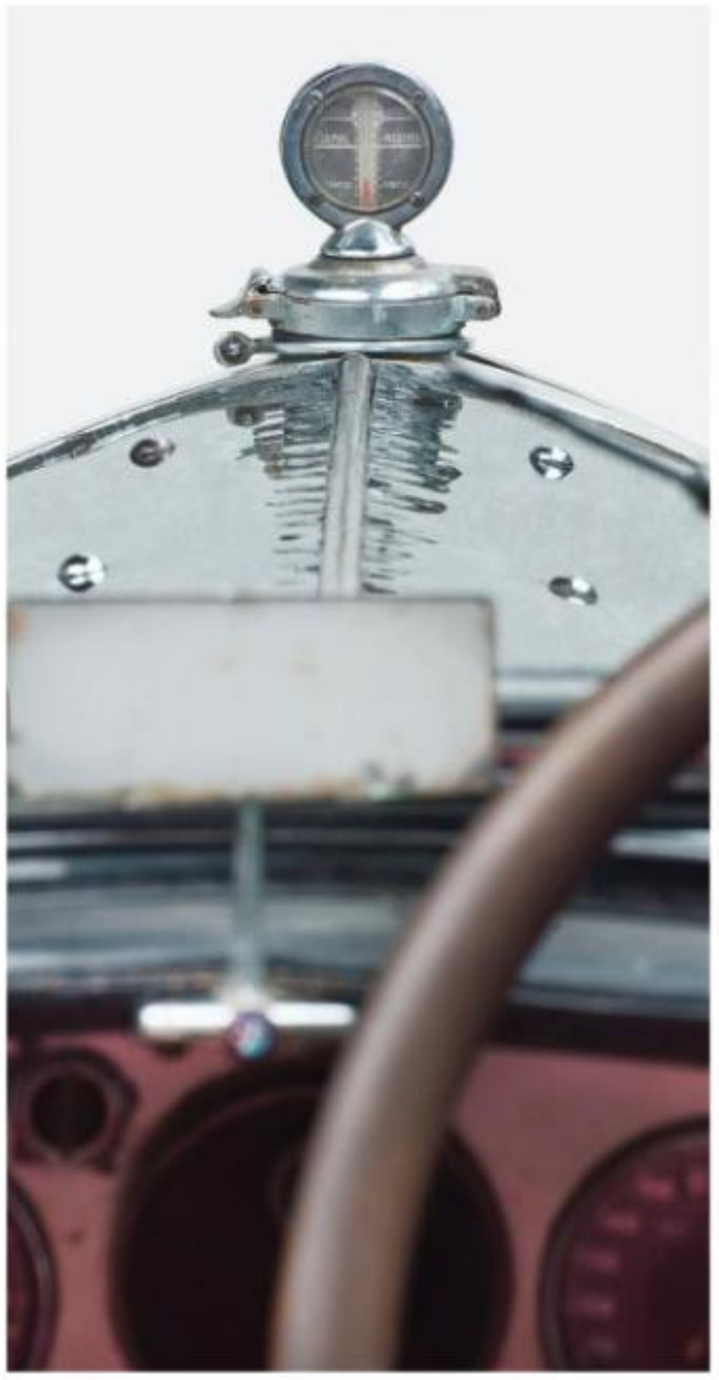
Ingrassaggio sotto controllo
Sul fianco sinistro dell'abitacolo c'è il serbatoio per l'olio di lubrificazione del telaio, munito di controllo di livello (a lato). Tipica la pedaliera con l'acceleratore centrale (pagina a fianco). La strumentazione originale è integrata da un manometro e un amperometro più moderni.

Matching numbers
Tutti gli autotelai 6C 1750 uscivano di fabbrica con numeri di chassis e di motore identici, come attesta la targhetta (a lato). La maggior parte delle Gran Sport fu vestita con carrozzerie firmate da Zagato.

Il lunghissimo cofano motore e le pedane rialzate conferiscono alla vettura slancio ed eleganza

a segnare per sempre l'immagine dell'Alfa Romeo. Nel 1931 fu presentata la 5ª serie della 6C 1750, che mostrava modifiche di dettaglio; nel 1933 fu la volta della 6ª serie, limitata ormai alla sola versione Gran Sport, che vantava invece modifiche più consistenti: il telaio in tubi quadri anziché in profilati a C, il radiatore maggiorato, le balestre anteriori a lato dei longheroni anziché sotto, il cambio con la terza e la quarta sincronizzate e il dispositivo di ruota libera. In quello stesso anno cessò la produzione, con un totale di 2579 esemplari.

Molto performante per la sua categoria, la 1750 Gran Sport era una vettura regolarmente in vendita per l'uso stradale, ordinata prevalentemente con snelle carrozzerie spider, la maggior parte delle quali firmate da Zagato. Come l'esemplare del nostro servizio, identificato dal numero di telaio e di motore 10814323, uno dei primi della 5ª serie, prodotto nel 1931. Dei primi trent'anni di vita di questa vettura si sa solo che in origine essa era stata targata Catania; la sua storia documentata ha inizio nel 1962, quando, riverniciata in livrea grigio scuro metallizzato-nera, probabilmente dopo un restauro, fu reimmatricolata con la targa MI 698735, che esibisce ancora oggi. Dagli anni 60 fino al 1988 essa risulta essere stata di proprietà di un conte milanese; questi nel 1968 prestò la 6C, che proprio nel maggio di quell'anno venne omologata Asi, all'Alfa Romeo per la campagna pubblicitaria della nuova serie 1750; ciò è testimoniato da svariate immagini, tra cui quella di prefazione dei depliant e quella del manifesto promozionale (foto a pag. 36) che la ritrae assieme alle nuove Spider, GT Veloce e berlina. Nel 1988 essa fu ceduta a un collezionista milanese, il quale la fece riverniciare nell'attuale livrea rosso-nera. Ben mantenuta e guidata con una certa frequenza, questa 6C 1750 è una delle migliori oggi circolanti per originalità ed efficienza. R



Temperatura in vista
Sia all'avantreno sia al retrotreno, gli ammortizzatori sono del tipo a compasso (a destra). Sul tappo del radiatore (più in alto) è montato un termometro a mercurio, leggibile anche dal posto di guida.

Un urlo esagerato

Sulla carta le prestazioni sembrano modeste. Ma su strada, esposti all'aria dalla cintola in su e con i sensi quasi anestetizzati dal ruggito feroce del 6 cilindri sovralimentato, sembra di volare

Mettersi al volante di una spider degli anni Trenta vuol dire vivere un'esperienza che può essere per certi versi inquietante. Dalla cintola in su infatti si è praticamente fuori dall'abitacolo, che in genere è parecchio angusto, con la testa che, anche se non si è altissimi, sormonta il parabrezza. Di conseguenza si può già immaginare come la percezione della velocità risulti decisamente amplificata. Ma se questa spider è un'Alfa Romeo 6C 1750, l'esperienza si rivela anche molto piacevole ed elettrizzante… a patto di sapere come avviare il motore.

Non bastano infatti l'avviamento elettrico e la batteria ben carica: senza "cicchettare" abbondantemente con l'apposito pulsante sul carburatore, per invasare la vaschetta fino a far uscire più di una goccia di benzina, è ben difficile, meglio impossibile dar vita al brioso 6 cilindri Alfa; un accorgimento obbligatorio, non solo per gli avviamenti a freddo, ma anche per quelli a caldo. Chiarito questo, il ruggito emesso dal motore, aggressivo solo a vederlo in virtù dell'abbondante alettatura del collettore di aspirazione, vero capolavoro di design industriale, è decisamente appagante. Si parte, ma prima occorre fare mente locale sulla pedaliera, che ha il "chiodo"

Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea Alesaggio 65 mm - Corsa 88 mm Cilindrata 1752 cm³ Rapporto di compressione 5:1 Potenza 85 CV a 4500 giri/minuto Distribuzione a valvole in testa a V di 90° Due alberi a camme in testa Carburatore doppio corpo orizzontale Memini DOA Compressore volumetrico a lobi Alfa Romeo Lubrificazione forzata, 15,5 litri Raffreddamento ad acqua, 10 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 52 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Frizione multi disco a secco Leva di comando centrale Pneumatici 5,25 x 18.
Corpo vettura	Spider 2 porte, 2 posti Telaio a longheroni e traverse Carrozzeria in acciaio e alluminio, con intelaiatura in legno Sospensioni ant. ad assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori a frizione ant. e post. Freni meccanici a tamburo Sterzo a vite e ruota elicolidale Capacità serbatoio carburante post. 85 litri + vaschetta ant. 12 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2745 mm Carreggiate ant. 1380 mm - post. 1380 mm Lungh. 3652 mm - Largh. 1615 mm Peso 920 kg.
Prestazioni	Velocità 145 km/h Consumo medio 18 litri/100 km.

Velocità amplificata

Col metro di oggi, le prestazioni della 6C 1750 Gran Sport non sono eccezionali. Tuttavia, col corpo esposto al vento dalla cintola in su e il motore che sbraita, la percezione della velocità risulta decisamente amplificata.

dell'acceleratore al centro; una difficoltà in più, che va a sommarsi a quelle, più scontate, del cambio con gli innesti non sincronizzati e dello sterzo pesante.

Una volta che ci si è fatto il piede, la Gran Sport si mostra sufficientemente docile a bassa velocità, con un assetto di guida che consente di dominare la situazione. Accenniamo qualche curva e subito apprezziamo l'agilità e la stabilità che all'epoca avevano reso famosa questa sportiva di razza; ma attenzione, perché nelle curve prese in modo più disinvolto la derapata è sicura. Su fondo regolare le sospensioni "elementari" rispondono a dovere e la 6C risulta persino comoda. Su fondo sconnesso però le balestre tendono a oscillare fastidiosamente, poco smorzate dagli arcaici ammortizzatori a compasso; il confort ne risente parecchio e il controllo della vettura pure. A inizio anni Trenta però questa era la norma. Il pezzo forte di questa Alfa Romeo è comunque il suo 6 cilindri bialbero, elastico e generoso, che sembra erogare ben più degli 85 CV dichiarati. Il suo urlo in velocità è fantastico, ma c'è dell'altro: schiacciando un pulsante sul pavimento, si apre un portello sul tubo di scarico, che così emette un soffio quasi soprannaturale. Così all'epoca si chiedeva strada, se il clacson non bastava, e si può star certi che era più che sufficiente a convincere chiunque a lasciare il passo senza indugio. R

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.

LA "SPIAGGINA" DEL TENORE

PECCATO DI GOLA

Al fascino di quest'auto non seppe resistere il noto cantante Di Stefano, costretto però a venderla dopo poco per le preoccupazioni del suo medico personale. Finì in Veneto, dov'è ancora custodita con amore. Furono moltissimi altri i vip caduti in tentazione. Tanto che le poche originali valgono oro

Testo di **Marco Di Pietro** - foto di **Wolfango**

"Una vera imprudenza!". Così il medico di fiducia di Giuseppe Di Stefano commentò l'ultima passione automobilistica del grande tenore siciliano: aveva ceduto al fascino di una Fiat 500 Jolly, la "spiaggina". Una tra le primissime uscite dall'atelier Ghia, che acquistava le berline di serie e le sottoponeva a una complicata (e costosa) trasformazione in auto da mare. Un utilizzo che Di Stefano, in verità, non aveva previsto: si "accontentava" di intensi "bagni di folla" per le strade della sua città d'adozione, Milano. Con i capelli al vento, spesso in compagnia delle colleghe Renata Tebaldi o Maria Callas. Ma, quel che è peggio, con la preziosissima ugola d'oro esposta all'aria, a rischio di faringiti, tonsilliti e complicanze varie. La polemica tra il professore che aveva a cuore la voce del tenore e il suo vulcanico paziente andò avanti per un po': esattamente un anno e mezzo. Cioè dal luglio del 1958, quando Di Stefano aveva acquistato la Jolly, al marzo del 1960, mese in cui si convinse a cedere la "spiaggina" alla moglie di un suo caro amico, l'industriale Ottorino Bisazza, fondatore e proprietario della Lima SpA, l'azienda che produceva i famosi trenini elettrici. Centomila lire fu il prezzo di vendita trascritto sul foglio complementare: una cifra quasi simbolica rispetto alle 620.000 lire pagate dal tenore alla Ghia meno di due anni prima.

DA MILANO A JESOLO

Fanny Daccordi in Bisazza la fece trasportare a Jesolo, dove viveva, cambiando pure la targa originaria Milano in quella di Venezia, provincia dove la 500 Ghia è tuttora immatricolata. Venne utilizzata soprattutto in campagna. Negli anni Novanta fu posta in vendita, dato che non veniva più usata dalla famiglia. Ma il marito ➜

Bagni di folla
Il primo proprietario fu il tenore Giuseppe Di Stefano, che amava usarla nella sua città adottiva, Milano, per sfilare in mezzo ai suoi numerosissimi ammiratori.

Tra le numerose 500 fuoriserie, è quella più originale; ormai le sue valutazioni hanno raggiunto livelli nell'ordine degli 80-90.000 euro

della nipote, saputo l'ammontare dell'offerta di un commerciante di auto storiche, pareggiò l'importo e mantenne in famiglia la piccola "spiaggina", che nel frattempo era stata conservata in condizioni eccezionali. Oggi la Jolly è la delizia dei tre bisnipoti della signora Bisazza, tra cui Edoardo Zagnoni, ventitreenne studente di giurisprudenza, appassionatissimo di auto storiche. Il contachilometri riporta la percorrenza originale: 25.988 km.

La 500 Ghia Jolly è stata prodotta in piccola serie tra il 1958 e il 1965: gli esemplari in totale sembrano essere stati 416. Venivano vendute in Italia, in Europa e persino negli Stati Uniti, mercato per il quale le Jolly subivano alcuni adattamenti, il più vistoso dei quali era costituito dai fanali più grandi a sbalzo. Le primissime, come l'esemplare protagonista di questo servizio, erano veramente delle fuoriserie costruite a mano. La notevole abilità della Ghia si manifestava, oltre che nella complessa e laboriosa trasformazione della scocca, anche nella cura dei dettagli, come evidenziato dal sistema di apertura esterno del cofano anteriore dotato di serratura, e dall'eliminazione dei tergicristalli, i cui i fori per i bracci venivano accuratamente chiusi. Le particolarità esclusive di molti componenti della carrozzeria permettono oggi di distinguere senza possibilità di errore gli esemplari originali da quelli realizzati come repliche in epoche successive. Sono tantissimi infatti i tentativi, più o meno riusciti, di imitazione. In origine, la 500 Jolly era disponibile in vari colori pastello: rosa, rosso corallo, bianco, giallo paglierino e azzurro cielo. A richiesta, con un supplemento di 15.000 lire, Ghia forniva un tendalino a righe per la protezione dal sole, sulla falsariga del tessuto per le sdraio da mare, che si fissava attraverso tubature cromate. La predisposizione al tendalino era di serie, ma nell'esemplare di Di Stefano manca perché il tenore non ritenne opportuno acquistarlo. La meccanica è quella di serie della Nuova 500 N (fine 1957): motore bicilindrico raffreddato ad aria, 479 cm^3, 15 CV, 90 km/h di velocità massima.

ICONA DELLA MONDANITÀ

Pur richiedendo un lavoro imponente per la trasformazione, la fuoriserie di Ghia costava relativamente poco: 620.000 lire, contro le 490.000 della 500 N. La Jolly ebbe un successo straordinario tra i vip dell'epoca: era quello che oggi si definisce un "must". In pratica nessun esemplare prodotto è stato acquistato da automobilisti comuni: tutte sono finite nei garage

Seduti al fresco
I rivestimenti in vimini caratterizzano i sedili delle serie Jolly di Ghia (che erano realizzate anche su scocca della 600 e della 600 Multipla). Nei primi 20-30 esemplari il cofano anteriore è dotato di serratura esterna. I paraurti sono di disegno originale.

Negli spensierati anni Cinquanta le "spiaggine" offrivano ai vip l'occasione di farsi notare: molti personaggi dell'industria e dello spettacolo ne possedevano una

Picnic sull'erba
Questo esemplare, appartenuto al tenore Di Stefano, porta il numero di telaio 006083, dunque è una prima serie, immatricolata per la prima volta il 2 luglio 1958 (quindi molti mesi dopo l'uscita dagli stabilimenti Fiat, nel corso dei quali è stata realizzata presso la Ghia la trasformazione) e intestata al cantante d'opera milanese d'origine siciliana.

di personaggi in vista o altolocati. Aristotele Onassis ne aveva tre, che parcheggiava sui suoi numerosi panfili; Leopoldo Pirelli la usava al mare in Liguria; Gianni Agnelli ci scorazzava a Forte dei Marmi, la principessa Colonna la guidava sulle spiagge del litorale romano, Yul Brinner in Costa Azzurra, così come Grace Kelly, diventata principessa di Monaco, che l'aveva ricevuta in dono dal marito, il Principe Ranieri (vedere il box a pagina 49). Oltreoceano ne possedevano una l'attore John Wayne, Gloria Gaynor, Mae West e il presidente degli Stati Uniti Lyndon Johnson, che la utilizzava per le scorribande nel suo immenso ranch in Texas. Persino il maresciallo Tito, a capo della Repubblica Popolare di Yugoslavia, ne possedeva una, regalatagli dall'Avvocato Agnelli in occasione della firma del contratto di licenza per la produzione delle Fiat-Zastava.

PRESTAZIONI DA "STRUSCIO"

Mettersi al volante della 500 Jolly significa riassaporare le prestazioni (modestissime) della Nuova 500. Percorrere il chilometro da fermo, se ci si vuole togliere la curiosità di cronometrare il valore migliore, significa veder fermare la lancetta dei secondi quasi dopo un minuto intero… Fa una certa impressione ac-

Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

GRACE KELLY

REGALO PRINCIPESCO

Una vera giramondo, la 500 Jolly di color rosso corallo targata Montecarlo. Come moltissime Jolly, ebbe un primo proprietario di nobile lignaggio: l'ex attrice di Hollywood Grace Patricia Kelly, poi diventata moglie di Ranieri III, principe di Monaco. La ricevette in dono dal marito, in un momento particolare per il principato monegasco: quella fine degli anni Cinquanta in cui si diceva che il magnate greco Aristotele Onassis volesse acquistare il piccolo regno della Costa Azzurra. Forse Ranieri voleva dimostrare all'armatore che le sue aspirazioni non erano certo di avere più soldi, ma che la vita della famiglia reale era di profilo ben più basso: nessuna ostentazione con l'utilizzo di supercar (che pure erano numerose nelle scuderie del Principato). O forse era un segnale da inviare ai sudditi? Nessuno lo sa... Nell'immagine qui accanto, la copertina del rotocalco Orizzonti vede la Principessa Grace al volante della 500 Jolly, con accanto il "principino" Alberto e, dietro, Carolina con Ranieri (manca soltanto la terza figlia Stephanie, nata qualche anno più tardi, per completare il quadretto di famiglia). Questa Jolly è stata ritrovata in California (Usa) circa dieci anni fa da un appassionato di auto storiche monegasco di origine italiana, ed era verniciata di bianco. Il sospetto che provenisse dall'Europa era evidenziato dalla presenza del contachilometri anziché del contamiglia e, soprattutto, per i fari non maggiorati. In California la vettura era giunta dal Texas, e prima ancora sicuramente dal Vecchio Continente. Durante il ripristino, eseguito presso l'esperto di Fiat 500 Antonio Cassella di Villa di Serio (BG), si è scoperto che il colore d'origine era il rosso corallo. L'auto, pur completa e originale in ogni parte, è stata restaurata professionalmente, ricostruendo a mano alcuni dettagli. È stato il curatore del museo dell'automobile di Montecarlo a confermare, attraverso la verifica del numero di telaio, che si tratta proprio dell'esemplare appartenuto alla Principessa Grace. Per uno strano caso del destino, questa Jolly è dunque tornata a vivere nel Principato, dove è una delle ospiti d'onore in ogni edizione del "Grand Prix Historique" e viene utilizzata come "shuttle" dai fotografi lungo il circuito.

CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore, longitudinale, 2 cilindri in linea Alesaggio 66 mm - Corsa 70 mm Cilindrata 479 cm^3 Rapporto di compressione: 6,5:1 Potenza 15 CV CUNA a 4000 giri/min. Coppia 3,0 kgm CUNA a 2800 giri/min. 2 valvole per cilindro Alimentazione a 1 carb. Weber 24IMB2 Raffreddamento ad aria Impianto elettrico 12 Volt, batteria 30 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 4 marce (non sincronizzate) Frizione monodisco a secco Cerchi ruota 4,00J12, pneumatici 125/12.
Corpo vettura	Trasformabile 2 volumi, 4 posti Monoscocca autoportante in acciaio Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, balestra trasversale inferiore, bracci triangolari inferiori Sospensioni posteriori a bracci triangolari oscillanti, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni idraulici a tamburo sulle 4 ruote Capacità serbatoio carburante 21 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2150 mm Carreggiata ant./post. 1121/1135 mm Lungh. 2945 mm - Largh. 1320 mm Altezza 1215 mm Peso a vuoto 440 kg.
Prestazioni	Velocità 90 km/h Consumo medio 4,5 litri/100 km.

Meccanica di serie
La 500 Jolly adotta il motore della 500 N, equipaggiata del bicilindrico potenziato da 13,5 a 15 CV (fine 1957). Il peso inferiore rispetto a quello della berlina (una cinquantina di kg in meno), rende la "spiaggina" un po' più brillante.

comodarsi sui sedili in vimini, studiati appositamente per lasciare passare la sabbia (che si accumula sul pavimento e quindi può essere più facilmente aspirata), senza la protezione degli sportelli (sostituiti da catenelle). Il parabrezza basso permette di viaggiare, seppure ad andature modeste, con più aria addosso. I più alti guardano la strada da sopra il parabrezza. Le dimensioni modeste (meno di 3 metri di lunghezza) ne fanno l'auto ideale per transitare negli stretti vicoli delle isole come Ponza o Capri, ma anche gli ingombri minimi e il peso piuma (circa 440 kg) consentono di caricarla sullo yacht come tender. La panchetta posteriore, sempre in vimini, permette a due adulti di prendere posto abbastanza comodamente e l'accesso è facilitato dalla mancanza della portiera e del tetto. Il cambio non sincronizzato, coi rapporti corti, impone la doppietta a ogni cambiata, specie in scalata. I freni a tamburo, se ben registrati, non creano problemi, dato che le andature sono sempre "da struscio".

PREZZI DA CAPOGIRO

L'evoluzione tecnica della Jolly seguì quella della Nuova 500 fino alla versione D. Ghia realizzò anche una serie più economica, a partire dal 1960, caratterizzata dai paraurti normali, dall'assenza dei tubi per il tendalino e dai sedili in plastica con rivestimento in finto vimini. Oggi una 500 Jolly vale una vera fortuna, specie se appartenente alle primissime serie. Stabilire una quotazione non è facile: siamo comunque su valori attorno agli 80-90.000 euro (in America un esemplare restaurato nel 2015 ha spuntato all'asta una valutazione di 120.000 dollari). Il fatto che il primo proprietario sia stato un vip è abbastanza ininfluente, perché, come detto, tutte le Jolly erano acquistate da personaggi del jet set. Chi ne possiede oggi una ha la certezza di suscitare per strada più attenzione di una fuoriserie Ferrari. E, fermi al semaforo, la solita assillante domanda: "Scusi, per caso la vende?". R

Tutti pazzi per le "spiaggine"

Il fenomeno delle trasformate e scoperte su meccanica delle utilitarie Fiat nasce nella seconda metà degli anni Cinquanta e tramonta vent'anni più tardi. Ecco una dozzina di esercizi memorabili

Testo di **Marco di Pietro**

600 JOLLY GHIA
Presentata, insieme alla derivata dalla Nuova 500, al Salone di Torino del 1957, la 600 Jolly è definita da Ghia una "vettura per il golf, la caccia e la vita balneare". Il prezzo di vendita era di 760.000 lire (140.000 lire in più rispetto alla versione su base 500).

600 MULTIPLA JOLLY GHIA
Anche la Multipla ha subito la trasformazione in "spiaggina". Ideale per il servizio taxi, era abbastanza diffusa sia a Capri sia a Ischia.

600 MULTIPLA EDEN ROC PININ FARINA
Esemplare unico realizzato per l'avvocato Gianni Agnelli, che la utilizzava in Costa Azzurra. Presentata al Salone di Parigi del 1956, aveva uno stile "nautico".

600 MULTIPLA SPIAGGETTA VIGNALE
Realizzata su disegno di Michelotti nel 1957, è un esemplare unico che poteva essere dotato anche di copertura rigida. La meccanica è quella Fiat di serie.

500 GIARDINIERA JOLLY GHIA

Anche la Giardiniera ha avuto la sua versione Jolly. Un esemplare restaurato è stato venduto all'asta di Bonhams a Scottsdale per 25.000 dollari nel 2015: meno di un terzo delle aggiudicazioni medie attuali della Jolly derivata dalla berlina.

600 JUNGLA SAVIO

Una delle "spiaggine" più diffuse e longeve (circa 3200 esemplari prodotti dal 1965 al 1974, di cui 300 dotati di "primino") fu realizzata dalla carrozzeria Savio. Alcuni esemplari furono dati in dotazione a Enel, Guardia Forestale e Carabinieri.

127 SCOUT FISSORE

Rimasta in produzione con la Fiat 127 prima e seconda serie, è stata costruita in diverse centinaia di unità. È una semi-fuoristrada a trazione anteriore con capote in tela, che poteva essere dotata a richiesta di un hardtop apposito.

127 MIDI-MAXI MORETTI

La Midi-Maxi poteva essere acquistata in tre versioni: scoperta, con tetto in tela oppure con hardtop. Tutte e tre erano però dotate di rollbar di sicurezza. Anche la Midi-Maxi segue l'evoluzione stilistica della Fiat 127 di serie.

500 E 126 SCOIATTOLO CAP

Vera e propria fuoristrada, anche a 4 ruote motrici. Nello stabilimento ex Caproni di Riva del Garda (TN) ne furono costruiti circa 100 esemplari a due ruote motrici e altrettanti 4x4. Dal 1977 con meccanica Fiat 126.

127 HOLIDAY FRANCIS LOMBARDI

"Spiaggina" con rollbar presentata al Salone di Torino del 1972 e prodotta in piccola serie. Parte posteriore in vetroresina. Capote in tessuto impermeabile e pannelli laterali disponibili a richiesta.

500 E 126 MINI-MAXI MORETTI

Sorella minore della Midi-Maxi, era derivata prima dalla 500 e in seguito dalla 126. Moretti fu l'ultimo carrozziere ad abbandonare la produzione delle "spiaggine": negli anni Ottanta realizzò infatti anche la Panda Rock.

126 JUNGLA SAVIO

Dopo aver sperimentato anche la meccanica dell'Autobianchi A112, Savio mise in produzione l'erede della 600 Jungla su meccanica della 126. Ma non riscosse lo stesso successo della capostipite. L'epoca d'oro era ormai tramontata...

MANO ITALIANA PER LA CABRIOLET

DIVERTIMENTO GARANTITO

Trent'anni fa, all'apice del successo della piccola francese, debuttò una versione scoperta su meccanica 1.6 GTI. Nonostante il peso superiore, prestazioni e carattere restano da sportivetta. La capote, a movimento elettrico, è di ottima qualità e con un'eccellente tenuta ad aria e acqua. La firma Pininfarina è il tocco chic. Comprarla oggi è un affare

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Wolfango**

L'ivrea bianca con sedili in pelle grigio scuro; tutto sommato la più sobria tra quelle offerte per la Peugeot 205 CTI model year '92, l'annata alla quale appartiene questo esemplare, sebbene sia stato costruito nel 1991. Ma c'è poco da fare: gli aggressivi cerchi in lega da 14 pollici, un bel diametro in quegli anni per una vettura della sua classe, i codolini sui passaruota e soprattutto il filetto rosso, che corre sui parauerti e sui paracolpi laterali, testimoniano la connotazione spiccatamente sportiva della vettura. Per non parlare poi della moquette rosso scarlatto, che ricopre integralmente il pavimento dell'abitacolo e con la quale fanno pendant i filetti e gli inserti, anch'essi rossi, sui pannelli porta. E il volante? Piccolo naturalmente, con la corona rivestita in pelle e, al centro, a caratteri cubitali, la sigla "CTI". Elementi estetici condivisi, a meno del logo sul volante, con la coeva versione chiusa GTI 1.6; che all'epoca, solo a vederli, facevano salire l'adrenalina agli sportivi, ma che già facevano storcere un po' il naso a chi non amava troppo farsi notare. Il fatto è che la Peugeot 205 CTI, che oltretutto è una cabriolet, non era e non è una macchina per chi vuol passare inosservato. Oggi anzi la sua personalità spicca ancora di più, per la soddisfazione di chi possiede un esemplare come questo: in uno stato di conservazione invidiabile e con una meccanica che non sembra essere stata sfruttata. Dal 2015 la vettura appartiene alla Peugeot Automobili Italia ed è una delle stori-

Studiata a quattro mani insieme con la Pininfarina, la trasformazione in cabriolet della 205 è riuscita sia sul piano tecnico sia su quello estetico

Ultima serie
Il model year '92, al quale appartiene questo esemplare, è l'ultimo per quanto riguarda la 205 CTI col motore di 1,6 litri, che riprende l'estetica della 205 GTI 1.6. Dalla fine del 1992, la CTI fu equipaggiata con un 1900 catalizzato da 105 CV DIN. Oltre al Blanc Béta di questa vettura, la gamma colori del model year '92 prevedeva il Rouge Ecarlate, il Bleu Atlantide Métallisé e il Gris Graphite Métallisé.

La spiccata connotazione sportiva, anche nell'allestimento dell'abitacolo, corrisponde a prestazioni realmente notevoli

che che questa filiale annovera nel parco stampa, mettendole a disposizione per raduni ed eventi vari. Prima era appartenuta a un'Officina Autorizzata Peugeot e quindi a un appassionato del marchio del Leone, rimanendo sempre in provincia di Ravenna, dov'era stata immatricolata da nuova.

Messa alla prova, la 205 CTI non smentisce il suo carattere sportivo ma, al primo approccio, va sicuramente apprezzata per la sua capote in PVC a doppio strato, ben progettata e realizzata dalla Pininfarina, che nel suo stabilimento di Grugliasco allestiva le vetture che poi erano completate con le parti meccaniche nello stabilimento Peugeot di Mulhouse. L'azionamento elettroidraulico, introdotto nel 1990 sulla serie speciale 205 Cabriolet Roland Garros e nello stesso anno adottato anche sulla 205 CTI, invoglia ad aprirla con maggior frequenza, godendosi il più possibile la vettura scoperta. Basta sganciare i fermi sulla cornice del parabrezza, dare contatto, pigiare un interruttore sulla console e il mantice sale e si ripiega in una manciata di secondi; una gran comodità, che all'epoca poche cabriolet europee offrivano di serie, alla quale si aggiunge quella degli alzacristalli anteriori elettrici, anch'essi di serie. Attenzione però: la manovra della capote può essere fatta solo a motore spento; all'epoca, per ragioni di sicurezza, doveva essere così, come doveva esserci per forza un rollbar fisso, sebbene rovinasse l'estetica. L'assetto di guida, non così ribassato come ci si potrebbe aspettare, è perfetto e pure comodo, grazie anche ai sedili anatomici "alla francese" ovvero piuttosto soffici in confronto ai tedeschi Re-

Pelle optional
Questo esemplare mostra il rivestimento integrale in pelle dei sedili, un optional normalmente riservato alla 205 GTI 1.9 e offerto sulla CTI solo col model year '92. Si noti la moquette rosso scarlatto (sotto), che è ancora quella originale.

LA FIRMA ITALIANA

UNA LUNGA TRADIZIONE

La collaborazione tra Peugeot e Pinin Farina, iniziata nel 1951 e concretizzatasi nel 1955 con la presentazione della berlina 403, dà i suoi primi frutti, per quanto riguarda le cabriolet, proprio con la versione scoperta di quest'ultima. Lanciata nel 1957, la 403 Cabriolet, secondo i canoni dell'epoca, si presenta come una berlina privata del tetto e con due porte al posto di quattro. Dagli anni 60 i canoni stilistici cambiano e l'aspetto delle cabriolet tende a differenziarsi maggiormente da quello delle berline dalle quali esse sono derivate. Ottimi esempi di questa tendenza sono le cabriolet 404 e 504, che tra l'altro hanno una corrispondente versione coupé, e la 306. Tutte queste vetture sono caratterizzate da una capote realizzata con la massima cura possibile all'epoca, in grado di garantire una tenuta adeguata, utilizzando prima la classica tela e successivamente il PVC. Grazie alla qualità notevole, non sono poche le Peugeot cabriolet storiche a montare ancora la capote d'origine.

403 - 1957
Molto simile alla berlina, diverrà famosa come l'auto guidata dal tenente Colombo nella nota serie televisiva americana iniziata nel 1968.

404 - 1961
Lanciata un anno dopo la berlina, è realizzata sullo stesso pianale e quindi ha passo identico, ma un aspetto più sportivo.

504 - 1969
Ancora più spiccata la differenza rispetto alla berlina, anche perché il pianale presenta un passo accorciato di 19 cm. La produzione continuerà fino al 1983.

306 - 1993
Segue di alcuni mesi la presentazione della berlina (avvenuta nel gennaio 1993). La produzione continua fino al 2002, con circa 78.000 esemplari.

Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

LA 205 CABRIOLET COMPIE TRENT'ANNI

CT 1986

Versione d'accesso
Alla base della gamma, la CT monta un motore di 1360 cm³ da 80 CV DIN o, per alcuni mercati, anche uno di 1124 cm³ da 50 CV. L'allestimento è sobrio, con rivestimenti interni di qualità. Vale €5000.

CTI 1986

Derivata granturismo
Al lancio viene offerta anche la versione derivata dalla GTI 1.6, che monta lo stesso motore ad asse a camme in testa di 1580 cm³, con potenza di 115 CV DIN. La gamma colori e il tessuto di rivestimento dei sedili però sono differenti. €8000.

CJ 1988

Dedicata ai giovani
La sigla, che sta per "Carte Jeune", identifica questa versione come pensata per la clientela giovane. Essa rimpiazza la CT, adottando gli stessi motori, e sarà prodotta quasi esclusivamente di colore bianco. €5000.

ROLAND GARROS 1990

Con la capote bianca
La livrea verde metallizzato è quella dell'omonima serie speciale della berlina, nata nel 1989. Ma è resa ancora più esclusiva dalla capote bianca, in pendant con la pelle dei sedili. Il motore è il 1360 cm³ da 75 CV DIN. €6000 circa.

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, trasversale - 4 cilindri in linea Alesaggio 83 mm - Corsa 73 mm Cilindrata 1580 cm³ Rapporto di compressione 9,8:1 Potenza 115 CV DIN a 6250 giri/min Coppia 13,3 kgm DIN a 4000 giri/min Distribuzione a valvole in testa parallele, asse a camme in testa, cinghia dentata Iniezione elettronica Bosch L-Jetronic Lubrificazione forzata, 5 litri Raffreddamento ad acqua, 6,6 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 29 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio a 5 marce sincronizzate Leva di comando centrale Cerchi in lega 5,5J x 14 Pneumatici 185/60 HR14.
Corpo vettura	Cabriolet 2 porte, 4 posti Scocca portante in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, montanti MacPherson Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci longitudinali tirati, barre di torsione trasversali Ammortizzatori idraulici telescopici Barre stabilizzatrici ant. e post. Freni ant. a dischi autoventilanti, post. a tamburo, con servocomando Sterzo a cremagliera, con servocomando Serbatoio carburante 50 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2420 mm Carreggiate ant. 1390 mm - post. 1330 mm Lungh. 3705 mm - Largh. 1570 mm Altezza 1355 mm Peso a vuoto 935 kg.
Prestazioni	Velocità 190 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 9,7 secondi.

Poco ingombrante
Ben studiata, la capote ripiegata presenta un ingombro in altezza ridotto, che non penalizza troppo la visibilità posteriore e nemmeno la capacità del vano bagagli. Si noti il coperchio del bagagliaio specifico della cabriolet, che è tenuto aperto da un solo pistoncino pneumatico, uno dei ricambi oggi introvabili.

caro dell'epoca. Questa vettura, al posto del più diffuso rivestimento di serie in tessuto Quartet noir-rouge, vanta quello optional in pelle Cuir Ouragan, che per la CTI era offerto solo sul model year '92; una rarità dunque; opportuna, trattandosi di una cabriolet. A capote aperta, se si ha l'accortezza di tenere i finestrini alzati, la guida della 205 CTI non è quasi per nulla penalizzata dalla presenza di vortici d'aria. A capote chiusa, grazie al buon lavoro di Pininfarina, mostra quasi lo stesso confort della 205 GTI e quando piove a dirotto, provare per credere, nessun problema, perché la tenuta all'acqua è praticamente perfetta. In sostanza, il

fatto di essere alla guida di una cabriolet è rivelato solo da qualche leggero scricchiolio della scocca sullo sconnesso, che certo non deve spaventare.

INIEZIONE BRUSCA

Con tutti i comandi al posto giusto, un gran motore, lo stesso potente 1600 della contemporanea GTI, corposo sin dai regimi più bassi e generoso nell'allungo che pare non avere fine, la guida della 205 CTI, chiusa o aperta che sia, è solo un piacere.

L'accelerazione non è fulminea, ma si rivela comunque appagante, grazie anche al bel sound baritonale allo scarico che l'accompagna, e permette di togliersi parecchie soddisfazioni, oltre che di disimpegnarsi in qualsiasi situazione. Su questa vettura l'iniezione è a punto, tuttavia non può vantare la fluidità degli impianti più recenti; il "cut-off" in rilascio è brusco e nelle marce basse può provocare fastidiosi "seghettamenti" del motore, mentre nelle manovre può causare imbarazzanti spegnimenti. Il cambio ha innesti morbidi e precisi e lo sterzo, che su questa vettura è servoassistito ma rimane piuttosto diretto, consente sempre di mettere le ruote dove si è stabilito. Grazie a un assetto decisamente riuscito, già con le tarature di serie, il comportamento della 205 CTI risulta nel complesso stabile, sicuro e neutro, se proprio non si esagera con repentini tiri e rilasci in curva; i limiti della tenuta sono comunque elevati, anche su fondo sconnesso, sterrato o bagnato. Un limite, piuttosto, va attribuito all'impianto frenante, dotato di un servocomando che negli anni 80 poteva essere considerato efficace, ma che, col metro di oggi, può allarmare per lo sforzo notevole richiesto al pedale nelle frenate di emergenza; ciò per contro favorisce la modulabilità del comando e scongiura quasi del tutto le sbandate, con buona pace dei fautori dell'ABS a tutti costi, che ovviamente qui non c'è. R

DUEMILATRECENTO CHILOMETRI IN SEI GIORNI

IN OLANDA AL GRAN COMPLETO

Il raduno annuale dei club europei del Leone ha avuto come meta il più grande parco nazionale dei Paesi Bassi. Presenti 116 storiche, giunte da 11 Paesi. 10 quelle arrivate dall'Italia, con un lungo raid andata e ritorno attraverso la Svizzera, la Germania, i Paesi Bassi, il Belgio e la Francia.

Testo e foto di **Maurizio Schifano**

PERCORSO

MILANO	SCHALLSTADT (D)	BONN (D)	**OOSTERBEEK (NL)**	NANCY (F)	MILANO
KM 0	KM 390	KM 880	KM 1080-1260	KM 1720	KM 2300

Che colpo d'occhio!
Presente tutta la produzione dagli anni 20 in poi; in primo piano una 403 B5 (Giardinetta). A fianco, da sinistra, la 401 Roadster carrozzata nel 1935 da Henri Crouzier per la soubrette Mistinguett, la VLV elettrica del 1941 e una berlina 202 del 1938.

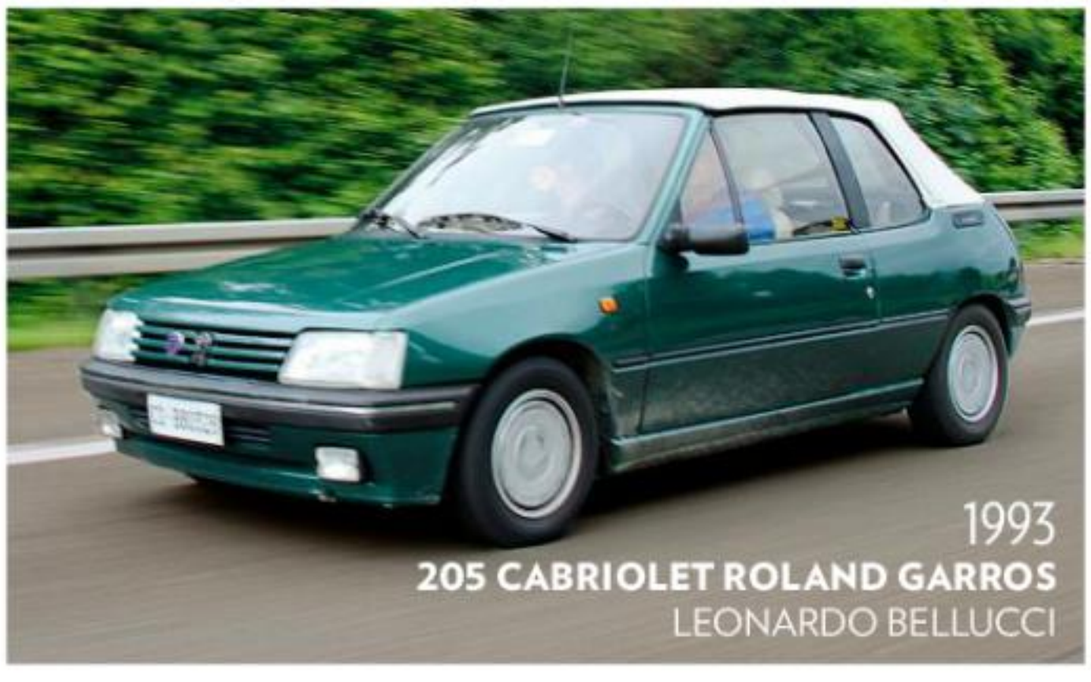
1971
304 CABRIOLET
GIAMPIERO TURATI

1973
504 CABRIOLET
WALTER BERTOLASO

Sempre di grande interesse le località scelte per il raduno annuale dei club federati nell'Aventure Peugeot. E talvolta pure sorprendenti, come quella dove quest'anno, dal 17 al 19 giugno, si è svolta la ventiquattresima edizione: Oosterbeek, nel cuore del parco nazionale del Veluwe, una zona di fitte foreste, pascoli e campi di asparagi, situata nella parte Ovest dei Paesi Bassi. Nel Veluwe tra l'altro si trovano il palazzo seicentesco di Het Loo, residenza estiva della famiglia reale, con i suoi giardini da sogno, e l'imponente edificio in stile Déco di Radio Kootwijk, la stazione fondata nel 1923 per comunicare con le Indie Orientali olandesi, smantellata nel 1998 e ora in attesa di una nuova destinazione. Sabato 18, giornata clou del raduno, la residenza di Het Loo è stata meta di un'approfondita visita, mentre nell'immensa ex "sala macchine" di Radio Kootwijk si è tenuta la cena di gala. Sono state 116 le Peugeot storiche arrivate da 11 Paesi: la più vecchia, una 172 Quadrilette Torpedo del 1924; le più giovani, le varie 205, quasi tutte CTI e Cabriolet Roland Garros, riunite per festeggiare degnamente i trent'anni dal lancio della versione scoperta; le più numerose, le 504, la maggior parte delle quali Cabriolet e Coupé. Ben rappresentata comunque tutta la produzione

1973
504 CABRIOLET
ANDREA BUSSANDRI

dagli anni 30 agli anni 70, con varie 201, 402, 203, 403, 404 e 304; stranamente con un unico esemplare di 403 Cabriolet, un modello che in altre edizioni era presente in almeno 5 o 6 unità. Il Club Storico Peugeot Italia ha partecipato con le dieci vetture storiche illustrate in queste pagine, precedute dalla nuovissima 508 modello 2016, guidata da un infaticabile Fabrizio Taiana, segretario del club, e dalla moglie Maria Chiara Girola. Nel viaggio da Milano, sede di Peugeot Automobili Italia, a Oosterbeek, iniziato alle 13.00 di mercoledì 15 e terminato alle 11.00 circa di venerdì 17, l'allegra ma disciplinatissima carovana ha attraversato la Svizzera e la Germania, con tappe a Schallstadt, un magnifico borgo della Foresta Nera nel Baden Württemberg, e a Bonn, ex capitale della Repubblica Federale Tedesca, intercalate da una visita al fantastico Auto+Technik Museum di Sinsheim, dove automobili, aerei e mezzi militari storici sono esposti in ambientazioni straordina-


1993
205 CABRIOLET ROLAND GARROS
LEONARDO BELLUCCI

1996
106 RALLYE
PARCO STAMPA

Tutte cabriolet, meno due
Coraggiosa, da parte del club italiano, la scelta di partecipare a un viaggio così lungo e impegnativo con vetture per la maggior parte cabriolet. Una scelta che, dato il maltempo iniziale, si stava rivelando azzardata, ma che alla fine è stata premiata.

205 CTI 1991

SOLO PER NOI

La vettura assegnataci, che assieme alla 106 Rallye affidata al giornalista Michele Ciuffreda e all'operatore Valerio Polici fa parte del parco stampa di Peugeot Automobili Italia, è la stessa protagonista del servizio a pagina 52. La generosità del motore e l'ottima tenuta di strada l'hanno resa piacevole e sicura anche nelle condizioni di guida più critiche. Nei lunghi tratti sotto una pioggia battente la capote ha tenuto alla perfezione. Un solo guasto: il mancato funzionamento delle luci di stop, l'ultimo giorno di viaggio.

D'obbligo festeggiarla
Ben tre le 205 cabriolet del Club Storico Peugeot Italia, scelte per festeggiare, anche in questo raduno, la versione che nel 2016 compie trent'anni.

riamente realistiche, con tanto di manichini in abiti e uniformi d'epoca. Il maltempo, con pioggia battente per lunghi tratti, ha messo a dura prova auto ed equipaggi, con qualche infiltrazione d'acqua dalle capote più datate, ma grazie alle condizioni in generale ottime delle vetture, con un solo guasto serio: noie all'alimentazione della 504 Cabriolet di Walter Bertolaso, brillantemente risolte dall'esperto Andrea Bussandri, titolare dell'omonima officina di Fiorenzuola d'Arda (PC). Il viaggio di ritorno ha offerto una piacevole variante: il passaggio in Belgio, con la visita al December 44 Museum, dedicato alla famosa Battaglia delle Ardenne, e in Francia, con tappa a Nancy, capoluogo della Lorena, dove proprio domenica 19, in una frizzante serata di luna piena, si festeggiavano con uno spettacolo, Sons et Lumières, i 250 anni dall'annessione del regno di Lorena a quello di Francia. Ultima sorpresa di un raid impegnativo ma davvero interessante, conclusosi con la tappa del lunedì, in una giornata finalmente di sole che, tra Francia e Svizzera, ha permesso spesso e volentieri di viaggiare a capote aperta. R

Quel ramo...
Le strade del Lago di Como fanno da sfondo alla Ferrari 166 MM, telaio #0064M. Alla guida l'attuale proprietario, Clive Beecham; alla sua sinistra, Marcel Massini, autorevole storico della Ferrari.

IL CAVALLINO PROIBITO

IL PRIMO AMORE DELL'AVVOCATO

Al giovane rampollo della famiglia Agnelli non piacevano troppo le regole: quando Valletta gli ordinò di non farsi vedere al volante di vetture che non fossero Fiat, l'allora trentenne Gianni acquistò la sportiva più ambita, commissionando l'allestimento alla carrozzeria di Anderloni. Ne uscì una splendida barchetta bicolore. Oggi di un collezionista inglese

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

L'Italia del 1950 vive un momento di grande fermento. In mezzo alle macerie lasciate dalla guerra e in un quadro economico drammatico, uomini di grande talento e animati da un'incrollabile volontà si impegnano per far ripartire il Paese. Tra loro ci sono Enzo Ferrari, impegnato a imporre il suo nome nell'Olimpo dell'automobilismo sportivo, Carlo Felice Bianchi Anderloni, che dopo l'improvvisa morte del padre Felice nel giugno del 1948 si trova al timone della prestigiosa carrozzeria Touring, e il trentenne Giovanni "Gianni" Agnelli, a quel tempo rampollo di una delle famiglie più influenti d'Italia, che vive una giovinezza spensierata sotto la "tutela" di Vittorio Valletta. Nel 1950 il cammino di questi tre protagonisti si incrocia grazie a una vettura d'eccezione, la Ferrari 166 MM barchetta Touring telaio #0064M, che lascia Maranello l'8 agosto di quell'anno, venduta alla Lombardi & Koelliker di Milano per 2.950.000 Lire.

La 166, mossa da un motore V12 di due litri, è una delle sportive più desiderate del momento. Era stata presentata al Salone di Torino del 1948 in versione coupé e spider, entrambe allestite dalla Touring. Proprio in quella occasione Giovanni Canestrini, osservando quella carrozzeria scoperta dalla ➔

Anche se Anderloni non era inizialmente d'accordo, Agnelli non volle sentir ragioni: la barchetta doveva essere bicolore verde e blu

linea elegante ed essenziale, pronunciò la celebre esclamazione: "Ma questa non è una macchina, è una barchetta". Nacque così una tipologia di sportiva destinata a far sognare generazioni di appassionati. La 166 MM era subito entrata nel mito vincendo nel 1949 la Mille Miglia con Clemente Biondetti-Enrico Salani e la 24 Ore di Le Mans con Luigi Chinetti-Lord Selsdon. Ferrari aveva già manifestato il suo apprezzamento per l'operato della Touring anni addietro, in una lettera inviata il 13 aprile 1938 a nome dell'Alfa Corse, nella quale ringraziava la carrozzeria milanese per avere allestito le Alfa Romeo classificatesi ai primi tre posti della Mille Miglia di quell'anno. La stima tra Bianchi Anderloni ed Enzo Ferrari si era rafforzata ulteriormente quando quest'ultimo, lasciata alla fine del 1939 la Casa del Portello per fondare l'Auto Avio Costruzioni, aveva affidato proprio alla Touring il compito di allestire la 815, piccola spider da competizione mossa da un motore 8 cilindri in linea di 1496 cm^3.

Ma torniamo alla nostra "0064M": nell'agosto del 1950 entra in scena Gianni Agnelli, non ancora "l'Avvocato" per eccellenza, che acquista la 166, scegliendo per quel fantastico autotelaio la carrozzeria barchetta di Touring (numero 3454, penultima delle 25 costruite).

Commissionata in gran segreto
Per acquistare la sua prima Ferrari, Agnelli dovette aggirare il diktat di Valletta, che lo voleva solo su automobili Fiat. La livrea bicolore fu voluta dallo stesso Avvocato.

Il giovane Gianni sa esattamente quello che vuole, ma non ha ancora la forza di contrariare in modo plateale Valletta, il quale gli ha vietato nel modo più assoluto di farsi vedere in giro al volante di una qualsiasi vettura non prodotta dalla Fiat. Ma si sa, i divieti spesso si trasformano in un esplicito invito alla trasgressione e d'altronde una Ferrari è una tentazione irresistibile. Per evitare di essere riconosciuto o scoperto, quando si reca alla Touring per seguire lo stato dei lavori Agnelli si accerta che nessuno lo sappia, parcheggia la sua macchina ben lontana dall'atelier di via Ludovico di Breme (sede della Touring) e fa in modo di seminare eventuali "accompagnatori" incaricati da Valletta di vegliare sulla sua incolumità. Se l'allestimento della carrozzeria e la definizione dei particolari (compresi gli inediti gruppi ottici posteriori dalla singolare forma a goccia) non sono oggetto di particolari discussioni, numerose ore sono spese per scegliere la livrea. Racconta Giovanni Bianchi Anderloni come suo padre Carlo Felice in un primo momento non fosse per nulla convinto della scelta cromatica bicolore, blu scuro nella parte superiore e verde scuro in quella inferiore, perché sicuro che le linee della 166 ne sarebbero uscite mortificate. Dopo numerosi e infruttuosi tentativi per far cambiare idea al committente, alla fine cedette, ammettendo però subito dopo aver terminato la vettura che Agnelli aveva visto giusto. Nel 1952 la 166 MM viene acquistata dal visconte belga Gery d'Hendercourt tramite un commerciante di Bologna; il nuovo

Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - V12 di 60° Alesaggio 60 mm - Corsa 58,8 mm Cilindrata 1995 cm³ Rapporto di compressione 10:1 Potenza 140 CV a 6600 giri/min. 2 valvole per cilindro Distribuzione a valvole in testa, due alberi a camme in testa (uno per bancata) azionati da catena 3 carburatori Weber 32 DCF (in origine singolo carburatore Weber 36 DCF) Lubrificazione a carter umido Raffreddamento a liquido Impianto elettrico 12 Volt.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 5 marce Frizione monodisco a secco Pneumatici 5,50 x 15 Cerchi Borrani a raggi RW 4 x 15.
Corpo vettura	Barchetta 2 posti Telaio in tubi a sezione ellittica, in acciaio legato, con longheroni longitudinali e tre traverse Sospensioni ant. a parallelogramma deformabile e balestra semiellittica trasversale Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche Ammortizzatori Houdaille Freni a tamburo a comando idraulico Sterzo a vite senza fine e settore Serbatoio carburante 90 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2200 mm Carreggiata ant./post.: 1250/1200 mm Lungh. 3550 mm - Largh. 1500 mm Altezza 1350 mm (parabrezza incluso) Peso a vuoto 650 kg.
Prestazioni	Velocità 220 km/h.

Fanali specifici
L'ultimo restauro presso la Touring di Milano si è dovuto concentrare sul frontale, probabilmente riparato in modo non conforme all'originale dopo un incidente occorso in gara. Da notare le luci posteriori a goccia, caratteristica unica di questo esemplare.

proprietario affida la Rossa al Garage Francorchamps SA di Bruxelles, importatore Ferrari per i Paesi Bassi, dove vengono montati tre carburatori in luogo del singolo Weber d'origine, in vista dell'impiego agonistico. Il 17 maggio del 1953 conquista il primo posto assoluto a Spa con Olivier Gendebien. Negli anni successivi i passaggi di mano sono frequenti (la 166 viene anche riverniciata in azzurro): fino al 1967 la concessionaria belga vende e riacquista la 166 MM per ben sei volte, successivamente il titolare Jacques Swaters decide di tenerla come sua vettura personale. Tra il 1980 e il 1987 la vettura è sottoposta a un restauro che la riporta alla configurazione originale, anche di colore; nel 1989 disputa la Mille Miglia prima di essere esposta nel 1990 in occasione di "L'idea Ferrari" a Forte Belvedere (FI).

Nel 2010 Swaters viene a mancare: la 166

passa alla figlia Florence, alla quale il padre ha però lasciato chiare disposizioni: se un giorno avesse deciso di venderla, avrebbe dovuto cederla al collezionista inglese Clive Beecham.

Nel maggio 2012 la "0064M" viene quindi acquistata da Beecham; dopo alcuni lavori svolti presso la rinata carrozzeria Touring, suggellati dalla certificazione Ferrari, la 166 partecipa al Concorso di Eleganza Villa d'Este 2015, dove vince la Coppa d'Oro e sfila con Lapo Elkann, venuto a vedere la macchina del nonno. Una storia perfetta, quindi, tranne che per un dettaglio che tiene sveglio la notte Beecham: forse per il veto di Valletta o solo per caso, non esiste una foto conosciuta di Gianni Agnelli accanto alla "0064M". Neppure scattata nel 1990, quando Agnelli e la 166 si sono rivisti nel corso della sopracitata manifestazione a Forte Belvedere. R

PICCOLE, AGILI E PEPATE

IL MINIMO AL MASSIMO

Frutto di un periodo incredibile, quello delle Sport realizzate dagli artigiani tra la fine degli anni Trenta e gli inizi dei Cinquanta, le barchette da gara su base Topolino adottano scelte tecnologiche semplici ma performanti, che ancora oggi stupiscono e divertono

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

No, non passano certo inosservate, questo è sicuro. Piccole, grintose, sportive tout court, figlie di una stagione irripetibile, quella delle barchette artigianali da corsa. Le auto derivate dalla Fiat 500 (la mitica Topolino) dalla fine degli anni Trenta fino agli inizi degli anni Cinquanta per la categoria Sport sono oggi la testimonianza di come potevano nascere vere e proprie opere d'arte magari in un angusto garage, con pochi attrezzi a disposizione ma tanta fantasia. Partendo dal telaio della "Topo", vistosamente alleggerito al limite della sicurezza, con meccanica super potenziata con soluzioni mutuate da quelle adottate sui bolidi di Nuvolari e Varzi, questa nidiata di barchette ha tenuto a battesimo molti costruttori, alcuni dei quali diventati famosi negli anni a seguire con modelli più potenti e performanti. E pure tanti piloti, che si sono fatti le ossa guidando queste "enfant terrible" a rotta di collo su e giù per la Mille Miglia e in tante altre corse italiane.

ELOGIO DELL'ARTIGIANATO

In vigore dal 1937 al 1965, la categoria riservata alle vetture Sport venne creata dal Reale Automobile Club Italiano con un regolamento specifico che, tra l'altro, vietava l'uso del compressore e imponeva l'obbligo di utilizzare autotelai derivati da quelli di normale produzione, rispettando comunque le caratteristiche tecniche fondamentali dichiarate dalle Case costruttrici. Massima libertà invece per la carrozzeria, che poteva addirittura essere sostituita con un'altra, comunque conforme alle norme dell'allegato C del Codice Sportivo Internazionale vetture Sport, declinato in quattro classi di cilindrata. La più piccola, quella fino a 750 cm^3, si è concretizzata in numerose creazioni, spesso "one off", che non venivano prodotte dalle stesse Case, ma montavano il motore o il telaio di costruttori diversi, rivisti dai preparatori. Che, in tutti i casi, equivale a dire artigiani, ma non certo in senso dispregiativo, anzi. Nelle prossime pagine abbiamo selezionato sei esemplari costruiti dal 1937 al 1952. Oggi hanno un valore storico immenso: da qualsiasi prospettiva le si voglia guardare, sfoggiano tale e tanta tecnologia che riescono a stupire ancora per modernità e semplicità costruttiva. R

Una bella famiglia
Da sinistra, in senso orario: la Giaur 750 Sport (1950) di Uberto Pietra; la Fiat 500 B Sport (1949) di Mario Neri; la Moretti 750 Sport (1947) di Davide Fanton; la Fiat 750 Sport Ortolani (1949) di Giuseppe Fasciolo; la Siata 636 Gran Sport (1937) di Fausto Bardelli e, al centro, la Fiat 500 Sport Vendrame (1952) di Ezio Sala.

1937 Siata 636 Gran Sport

Corre alla Mille Miglia nel 1938 con Sorcinelli-Sandrolini. Monta la famosa super testata in alluminio a valvole in testa, con cilindrata maggiorata a 636 cm³

La Siata ballò solo un paio di stagioni, tra il 1937 e il 1938, e poi in forma minore nel '40. Le prime Topolino da corsa vivono un periodo strano. All'inizio per le nubi della guerra, poi, terminato il conflitto, per l'evoluzione rapidissima della tecnica applicata all'auto. Tuttavia, grazie alla vittoria di Piero Dusio e Ciro Besadonna, primi sul traguardo nel '37, pochi mesi dopo il lancio della Fiat 500 rivista dalla Siata, l'azienda torinese lasciò comunque un segno importante nelle corse e alla Mille Miglia. Una vittoria arrivata grazie a una "supertesta" (per citare la pubblicità di allora) in alluminio, con le valvole non più laterali come nella 500 di serie. Cilindrata portata a 636 cm³, un carburatore Weber 28, la piccola spider superava i 110 km/h nonostante la carrozzeria ancora in acciaio (dal '38 ci pensò Zagato a farla in alluminio, per la vettura affidata a Spotorno che si aggiudicò la classe alla Freccia Rossa). Alla stessa edizione partecipò anche questo esemplare. Il 3 aprile si presentò al via con l'equipaggio composto da Roberto Sorcinelli e Alfonso Sandrolini. L'auto sfoggiava una curiosa decorazione: il nome del pilota (Sorcinelli) sulle fiancate, insieme a un topolino. Alle 2 e 2 minuti il generale Augusto Tarabini salutò la sua partenza: il momento, immortalato dai fotografi, venne pubblicato su "Auto Italiana". Queste immagini, insieme ad alcuni fotogrammi di un notiziario dell'Istituto Luce, consentono di attestare l'originalità della carrozzeria. La gara non fu fortunata: dopo essere transitata a Bologna e Firenze, abbandonò la corsa prima del controllo di Livorno, vittima di un brutto incidente. Venne ripristinata ma non tornò più alle corse. Passò per le mani di un paio di collezionisti, prima di essere acquistata dall'attuale proprietario. Nel 1937 una pubblicità descrive la Siata come "Il sogno dello sportivo" e ne riassume le principali qualità: "Velocità oltre 110 km/h, ripresa fulminea, entusiasmante maneggevolezza". "Promesse che però non mantiene fino in fondo, - spiega Fausto Bardelli, il proprietario - ma poco importa. Resta per me un giocattolo bello e divertente". R

Stretti stretti...
La Siata venne fondata a Torino nel 1926 da Giorgio Ambrosini. L'abitacolo della 636, abbastanza angusto, impone una posizione di guida rannicchiata. Appena dietro si nota l'incavo destinato a ospitare il mantice della capote, che dal 1938 in poi non sarà più obbligatoria per le Sport.

1000 MIGLIA
5
Ciao Tiziano
201205 MI

1947 Moretti 750 Sport

Il telaio alleggerito della Topolino viene accoppiato a un motore creato appositamente dal costruttore reggiano, con freni anteriori derivati da quelli della Fiat 1100 B

La Moretti 750 Sport ha un po' di cuore emiliano. Perché il costruttore, Giovanni Moretti, era di Reggio Emilia. Per seguire la sua vocazione vendette la bicicletta (unico bene in suo possesso), ancora giovanissimo, e si trasferì a Torino. Iniziò a costruire auto sul finire degli anni Quaranta, prima con una minicar bicilindrica (la Cita) e poi con una più prestazionale 4 cilindri di 600 cm³, vettura di una certa eleganza che si collocava nel segmento di mercato lasciato libero tra la Fiat 500 C e la 1100. La stessa che, maggiorata a 750 cm³, partecipò nel 1952 al rally transafricano Algeri-Le Cap, una specie di Parigi-Dakar ante litteram. Dopo 17mila km le due Moretti iscritte risultarono prima e seconda di classe. Ma della bontà del progetto alla Moretti si erano ben convinti già dagli esordi. E così, prima dell'arrivo dei motori bialbero e dei telai tubolari, a Torino realizzarono una barchetta che sfruttava il telaio della Topolino abbinato alla meccanica Moretti. A partire dal motore con testata in alluminio, distribuzione monoalbero in testa e albero a 3 supporti. Grazie a un generoso carburatore Weber da 32 erogava circa 30 CV. Anche il cambio a 4 marce e il differenziale erano realizzati da Moretti. I freni anteriori, invece, erano derivati da quelli della 1100 B. Configurazione del tutto simile a quella che la coppia Avalle-Avalle portò in gara alla Mille Miglia. Questo esemplare così realizzato vanta una sinuosa carrozzeria in allumino dove si ritrovano le suggestioni stilistiche dell'epoca, a partire dalle citazioni delle barchette realizzate da Fontana a Padova. Partecipa sicuramente a qualche gara minore. E cambia (come è tipico delle auto da corsa) di continuo proprietario. Passando in rassegna l'estratto cronologico è registrata a Pavia, Piacenza, Milano, Varese e infine Ravenna. Una decina d'anni fa l'acquista Davide Fanton: "È eccezionale, straordinaria per elasticità e robustezza. Non mi ha mai dato problemi nonostante l'abbia utilizzata in gare impegnative, come tante edizioni delle Mitiche Sport a Bassano". Gara certo selettiva, ma poca cosa per chi potrebbe affrontare la "Dakar"... R

Tutto fatto in casa
Al centro del mozzo ruota, la "M" di Moretti. Il motore, con distribuzione in testa, eroga circa 30 CV. Anche il cambio e il differenziale furono realizzati dal costruttore di origine reggiana.

1949 Fiat 750 Sport Ortolani

Si deve al poliedrico carrozziere marchigiano questa filante realizzazione in alluminio che monta il 4 cilindri Giannini con cambio modificato per correre

Fernando Ortolani era un eclettico carrozziere di Pesaro. Negli anni 50 allestì numerose vetture portate in gara dai piloti della sua città e dintorni. Utilizzò prevalentemente i telai Fiat, derivati dalla 1100 e dalla 500. Nel 1951, per essere competitivo con le sue vetture, arrivò a costruire un telaio tubolare, in realtà senza troppa fortuna. Inoltre collaborò attivamente (fornendo le scocche) con Aldo Faccioli, titolare di un'officina meccanica a Sasso Marconi, specialista in motori e, anche lui, costruttore di piccole Sport (oltre che di monoposto di Formula Junior) piuttosto competitive: le Osfa (acronimo di Officina Specializzata Faccioli Aldo). Non è un dato trascurabile per questo esemplare, soprattutto se si guardano le fotografie dell'auto di Faccioli con cui Panzacchi prima e Cecchini poi disputarono cinque Mille Miglia e che appare assai simile, nella forma, all'esemplare del nostro servizio.

Più incerto (ma comunque coerente con la storia di Ortolani) è il motore. Perché il costruttore pesarese passava con una certa disinvoltura dai propulsori derivati dalle Fiat a quelli provenienti dalle Lancia. In particolare approfondì le possibilità di elaborazione dell'unità motrice della Lancia Ardea, ridotta a 750 cm^3 per poter rientrare nel limite di categoria. Una soluzione controcorrente, ma che garantiva indubbi vantaggi sul piano dell'affidabilità. Un destino che, almeno per una parte della sua vita agonistica, sembra aver accompagnato anche questo esemplare, che quando venne ritrovato da Giuseppe Fasciolo, il proprietario attuale, presentava un frontale insolito (realizzato in epoca successiva) con il musetto sporgente a foggia di scudo, molto simile a quello della Lancia D24. Da ciò si può supporre che in passato fosse stato dotato proprio di un motore di derivazione Ardea, prima di essere equipaggiato con il propulsore che monta ancora oggi. Gli assi della Ortolani (pur se piloti privati) erano Vittorio Ceccoli e il già citato pesarese Giorgio Cecchini. Quasi certamente uno dei due utilizzò proprio questa vettura. Acquistata dall'attuale proprietario nel 1992, ha subito un parziale restauro per essere riportata nelle condizioni di origine. Sono stati ripristinati la scoc-

ca in alluminio e il telaio modificato e alleggerito all'epoca per l'utilizzo nelle competizioni. Per quanto riguarda la meccanica il dato più importante è proprio l'impiego del propulsore Giannini G1 che si caratterizza per il terzo supporto. Completano la preparazione della Ortolani i freni derivati dalla Fiat 1100 e i rapporti al cambio specifici per questo motore. "La mia Ortolani - dice Fasciolo - rappresenta il compromesso ideale tra guidabilità e potenza. E poi ha un fascino tutto speciale. È bellissima e di facile gestione. Non riuscirei a immaginare una vettura più divertente". R

Tornata originale
Nella sua prima vita questa Ortolani aveva avuto un frontale con scudetto tipo Lancia D24. Sottoposta a un restauro parziale che l'ha riportata alla sua foggia originale, adotta una carrozzeria in alluminio e monta il motore G1 costruito dai fratelli Giannini di Roma.

1949 Fiat 500 B Sport

Realizzata a Modena prendendo spunto dalla ben più nota Giannini di Maggiorello Maggiorelli, monta il 4 cilindri di 620 cm³ in posizione arretrata e tocca i 120 all'ora

Gino De Sanctis in una notte copiò la Lotus; la Arrows di Formula 1, in anni a noi più vicini, era identica alla Shadow. Ma già negli anni Cinquanta, più o meno velatamente, ci si lasciava ispirare dalle vetture vincenti. Come nel caso della 500 B Sport di Mario Neri, collezionista di Reggio Emilia, che ricorda moltissimo la famosa Giannini di Maggiorello Maggiorelli. Quella del pilota fiorentino è una delle Sport su base Topolino più importanti del secondo dopoguerra e ha partecipato a tre Mille Miglia. Quella di Neri, invece, è una vettura artigianale, da sempre rimasta in quella terra dei motori che è la Bassa emiliana. Questo esemplare nasce, nel '49, come Fiat 500 B Trasformabile. Poco dopo un artigiano modenese la trasforma in barchetta. Segue, nella sua realizzazione, lo stile dell'epoca: carrozzeria a siluro, in alluminio su un traliccio in tubi, e parafanghi di tipo motociclistico. Il costruttore, rimasto anonimo, non rinuncia tuttavia a qualche modifica sul telaio della 500 B. In particolare lavora per alleggerirlo, senza incidere sulla rigidità; soprattutto viene arretrato il motore, spostando il radiatore dell'acqua in avanti così da migliorare la distribuzione dei pesi, portandoli verso il baricentro della vettura a tutto vantaggio della guidabilità e del raffreddamento. Con la stessa attenzione si interviene anche sul serbatoio, che trova spazio nel bagagliaio posteriore. Quella della nostra 500 B non è una carriera troppo lunga. A metà degli anni Cinquanta è già finita e lo si capisce dai parafanghi, che i regolamenti impongono poi essere corpo unico con il resto della carrozzeria. Una fortuna che ne ha permesso una buona conservazione. Interventi erano stati fatti anche sul motore, per avere qualche CV in più. All'esterno, ancora oggi si può vede-

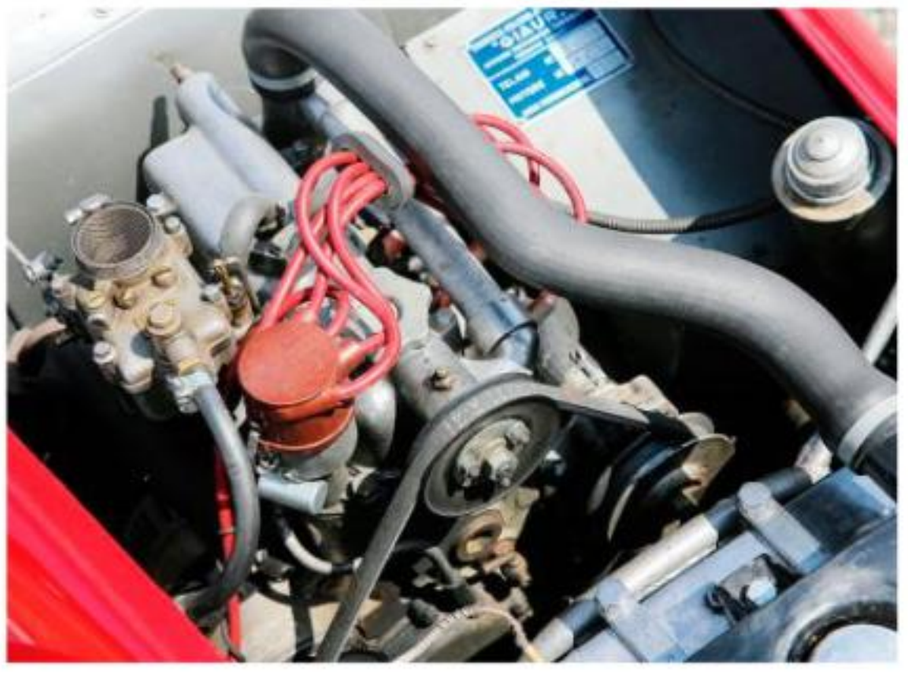
Che contagiri!
Sulla B Sport di Mario Neri il volante resta quello della Topolino di serie, mentre viene adottata una bella strumentazione Jaeger con contagiri tarato a 6000. Caratteristici i due sedili leggermente sfalsati ma non troppo avvolgenti.

re il bel collettore della Weber con due carburatori e i classici "funghetti" in alluminio. Ma, soprattutto (e anche questo trasmette l'ammirazione per la Giannini) viene ricavato un terzo supporto, con un albero motore speciale. Viene aumentata la cilindrata fino a 620 cm^3, con valvole maggiorate e pistoni a cielo bombato. Così, complice la leggerezza, questo piccolo siluro arriva a 120 km/h. Dalla metà degli anni Cinquanta la vettura scompare, nascosta in un garage e usata solo per qualche breve passeggiata. Almeno fino al 1994, quando viene acquistata dall'attuale proprietario che la sottopone a un radicale restauro. R

1950 Giaur 750 Sport

In mano a Maria Teresa De Filippis ottenne risultati brillanti grazie al telaio tubolare e al Giannini G1 con 3 supporti di banco

Maria Teresa De Filippis, napoletana verace, la Topolino ce l'aveva nel cuore. Fu l'auto del suo debutto, una sfida con amici "maschietti" alla Salerno-Cava dei Tirreni nel 1948, a soli 24 anni. Vittoria di classe e sfottò a non finire. Due anni dopo, il passaggio a un'auto da corsa. Non una qualsiasi, ma un gioiello fatto su misura. In quel periodo Berardo Taraschi era un punto di riferimento nel campo delle "sette e mezzo", perché le auto che costruiva le portava in gara di persona, collaudando e sperimentando tutte le sue modifiche a partire dal telaio, quello a longheroni della 500 che, per ridurre l'altezza da terra, aveva il ponte posteriore montato con le semibalestre rovesciate e che si appoggiava al telaio stesso, invece di essere sospeso. Il piccolo bolide, che montava un bicilindrico boxer BMW R75 di 750 cm³ recuperato dai campi di residuati bellici, fece il suo esordio al Circuito di Piacenza nel 1947 e venne battezzato Urania, su suggerimento del marchese Diego de Sterlich, dall'omonimo osservatorio astronomico di Teramo, città natale di Taraschi. Successivamente il costruttore mise a punto un nuovo telaio tubolare, prendendo spunto da quello della Gilco e, grazie a un accordo proprio coi fratelli Attilio e Domenico Giannini di Roma, riuscì a equipaggiarlo col brillantissimo G1 750 a tre supporti, con albero a gomiti nitrurato e basamento in ghisa, derivato dal motore Fiat Topolino. Il risultato fu uno svelto siluro ben bilanciato e potente, chiamato Giaur (Giannini-Urania), "firmato" Meccanica Taraschi. La De Filippis lo scelse per poter ben figurare nelle gare: suo dunque il telaio BT 06, ultimato il 29 giugno 1950, accoppiato al motore G1-089, con certificato di origine datato 8 luglio 1950. Il tempo di un veloce rodaggio, poi il "pilotino" (soprannome della De Filippis) sperimentò l'ottimo potenziale della sua Giaur al Circuito di Modena il 10 agosto 1950, utilizzandola poi anche nelle due stagioni successive, con buoni risultati nella propria categoria. R

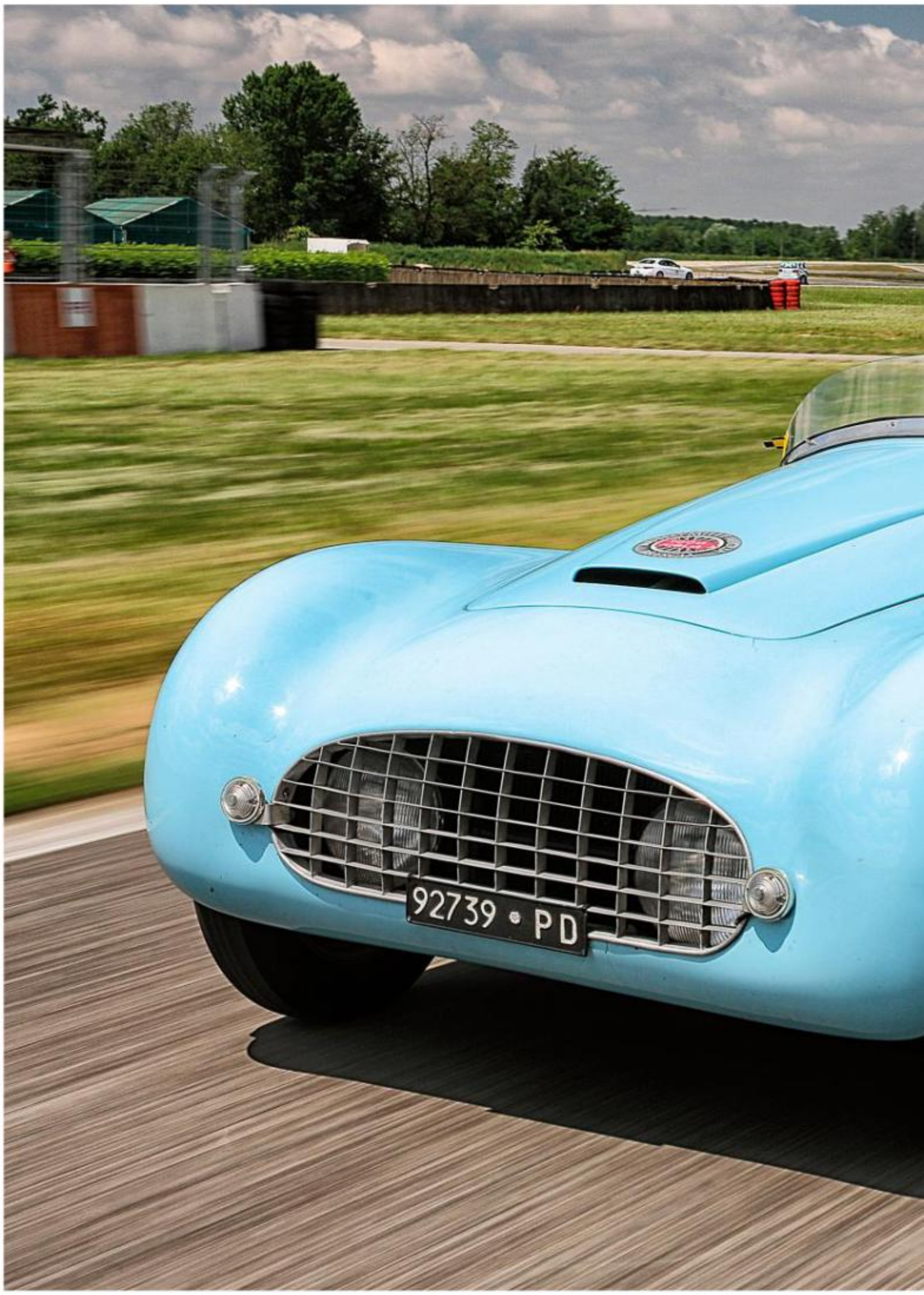


Corona in sughero per Maria
In alto: Maria Teresa De Filippis ripresa appena prima del via del Circuito di Modena del 1950 con la Giaur telaio BT 06 che compare in queste pagine, ora di proprietà di Uberto Pietra. Da notare la minuscola plancia dove campeggia il gigantesco contagiri e il volante con corona in sughero.

1952 Fiat 500 Sport Vendrame

Un piccolo capolavoro del "Siòr" Tullio, apprezzato carrozziere di Mareno di Piave (Treviso). Monta la testa Marino, che consente di ottenere ben 37 CV

La storia di questa barchetta inizia in maniera tragica. Ma per fortuna, come in tutte le favole, finisce col lieto fine. Siamo negli anni Trenta e Francesco Giacomini vuole trasformare la sua 500 A in una barchetta da corsa e per questo la porta da Tullio Vendrame, un bravo artigiano di Mareno di Piave (Treviso). Poi qualcosa va storto e il proprietario della vettura muore suicida. Arriva la guerra e anche le corse si fermano. Nel 1949 l'auto trova un nuovo proprietario, Egidio Motti di San Polo di Piave, sempre nel Trevigiano, che fa ultimare il lavoro di trasformazione a Vendrame nel 1952. Il motore adotta la testa Marino, caratterizzata dalle valvole non più laterali e da un maggior rapporto di compressione. Questa testata venne costruita in piccola serie da Marino Brandoli nella sua officina torinese. Un'ottimistica stima la accreditava addirittura di 37 CV. La Sport Vendrame del servizio venne impiegata in alcune gare come la Coppa d'Oro delle Dolomiti del 1953. Il motore preparato spinge molto forte, la carrozzeria (elegante con le sue forme morbide e con i parafanghi che si abbassano e si stringono all'altezza dell'abitacolo secondo uno stile proprio di tutte le Vendrame) è leggera e aerodinamica e aiuta a spingersi a prestazioni notevoli. Non è un caso che lo stesso carrozziere, prima di dedicarsi alle automobili, fosse stato impiegato alla Macchi, la famosa industria aeronautica, e lì avesse imparato i segreti nella lavorazione dell'alluminio e le tecniche per unire rigidità e leggerezza. Per migliorare il comportamento in corsa sulla Vendrame venivano montati i freni della Fiat 1100 "Musone" accoppiati a cerchioni Fergat tipici dell'epoca. Questa vettura disputa soltanto corse nel Veneto, manifestazioni quindi di interesse regionale. Poi il suo proprietario si trasferisce in Venezuela. L'auto riappare a Padova all'inizio degli anni Sessanta (la trascrizione al Pra con la targa attuale è del 1962). Lì è rimasta fino a quando l'ha ritrovata qualche anno fa Ezio Sala, bravo regolarista bresciano, che l'ha riportata alla Mille Miglia. R



Sulle Dolomiti
Egidio Motti posa sorridente alla partenza della Coppa d'Oro delle Dolomiti del 1953 con la sua Vendrame. La barchetta successivamente verrà dotata di una mascherina che andrà a nascondere parzialmente i gruppi ottici anteriori.

Gelato in vetrina
La trasformazione della carrozzeria belga D'Ieteren Freres S.A. prevede una vetratura scorrevole sul lato destro. I cestelli refrigerati per il gelato si trovano invece verso la coda.

NEGOZIO ITINERANTE

I SAPORI DI UNA VOLTA

Non tanto quelli dei prodotti in vendita, piuttosto quelli della guida di un furgone come questo, arricchiti dalla livrea tipicamente anni 60, mentre ci si sposta senza fretta da un paese all'altro. Roberto, il proprietario, non ha saputo resistervi

Testo di **Fulvio Zucco** - foto di **Alessandro Barteletti**

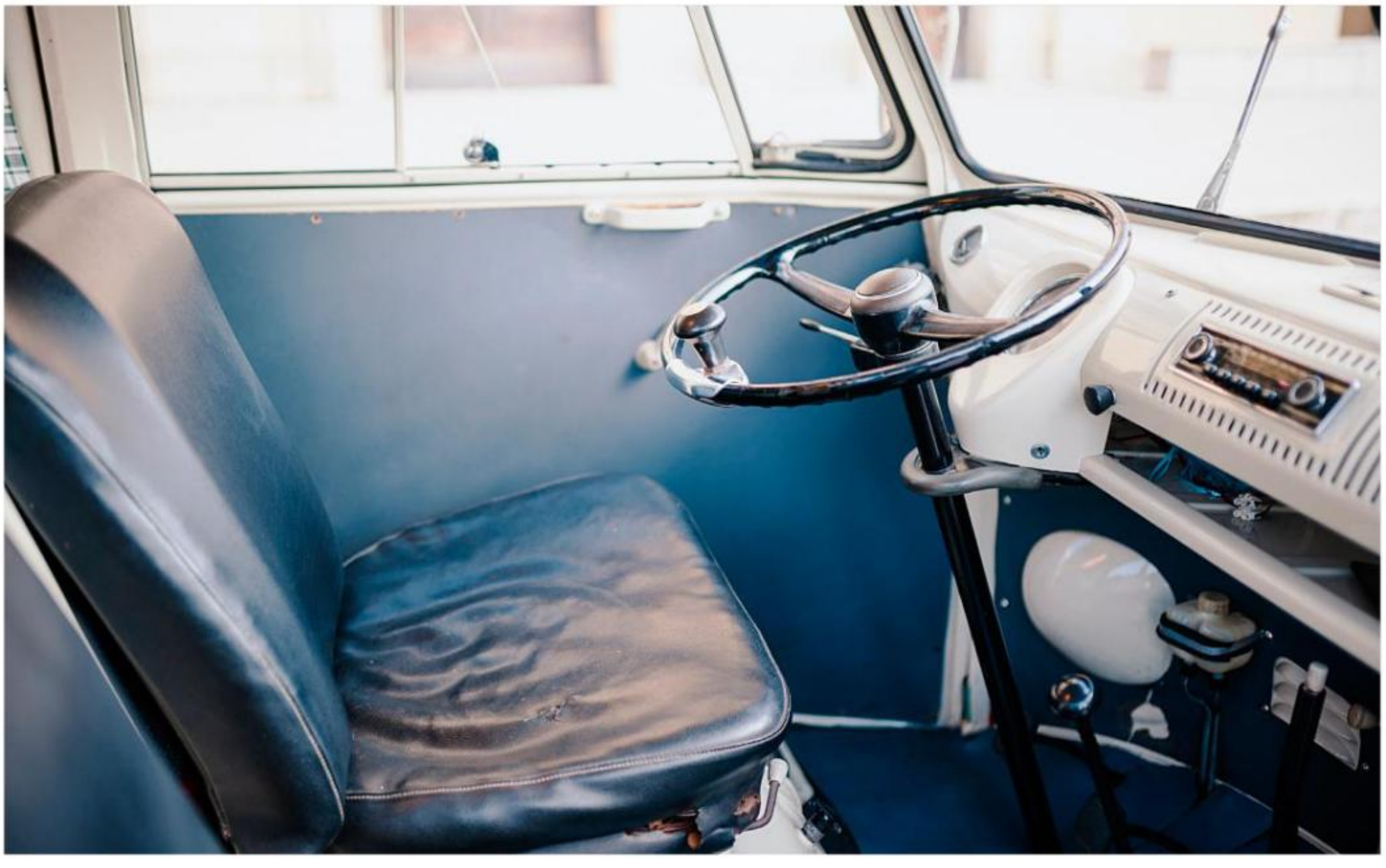
Identità certa
A destra, spicca il grande marchio VW sul muso; sotto, si nota il pomello fissato alla corona del volante per agevolare le manovre; quest'ultimo è decisamente orizzontale.

Roberto Rosi è un gelataio anomalo. Un po' perché la sua reale attività si sviluppa in tutt'altro settore, e veste i panni del commerciante ambulante solo nei weekend e in occasione di fiere, eventi e mostre di settore. Un po' perché, anche quando vende gelati, lo fa in maniera differente dai suoi colleghi, porgendo coni e coppe attraverso la vetrata laterale di un furgone Volkswagen del 1967.

Ma non si tratta di uno dei tanti food truck oggi così di moda, realizzati adattando a vecchi furgoni le attrezzature e gli impianti attuali indispensabili per svolgere l'attività commerciale prevista. Quelli sono moderni autonegozi, che si servono delle simpatiche forme dei vecchi VW Typ 2, Ford Transit, Renault Estafette, Citroën HY e altri ancora essenzialmente per richiamare l'attenzione del pubblico. Questa gelateria ambulante, invece, è tutta originale, così concepita e realizzata in Belgio fin dal suo primo giorno di vita. Roberto ha scoperto il suo furgone nel 2011 a un raduno di marca a Empoli, vicino a casa, e quando ha saputo che era in vendita si è subito immaginato dietro il bancone. Portarsi a casa il Creme Glacée D'Ieteren non è stato facile però, anche perché il restauratore che l'aveva importato in Italia sapeva che ne erano stati prodotti solo una quindicina in tutto, ragion per cui non aveva pretese moderate.

Roberto ha coinvolto nell'impresa il nipote Gianluca Guerrucci, anche lui appassionatissimo, e il "Gelatofrullallà" ha iniziato ad attirare frotte di clienti in giro per l'Italia, intenditori e semplici curiosi indistintamente. Quanto ti è costato? - gli abbiamo chiesto. "Caro" è stata la lapidaria risposta...

Enrico Buonamici di Prato, l'autore del profondo restauro durato 18 mesi, condotto con l'obiettivo di conservare quanto più possibile l'originalità del mezzo, aveva rilevato il



Infaticabile boxer
A lato, evidente l'ingombro in altezza di questo allestimento; sotto a sinistra, la trombetta per avvisare i clienti dell'arrivo della gelateria mobile; più in basso, il 4 cilindri boxer di 1493 cm^3 e 53 CV SAE: non esattamente parsimonioso, ma indistruttibile.

Typ 2 dal gelataio belga che ne era stato proprietario per la maggior parte del tempo, e in quel momento il contachilometri segnava poco più di 68.000. Oggi è arrivato a 90.000, per cui non si può dire che questo Typ 2 stia troppo spesso fermo. Roberto e il nipote Gianluca hanno provveduto a rivedere la meccanica, soprattutto motore, trasmissione e sterzo, in vista dell'impiego itinerante.

Com'è l'affidabilità in generale? "Diciamo che ogni tanto qualche acciacco legato all'età può saltar fuori - commenta Roberto - ma finora tutti episodi facilmente risolvibili, tranne una recente magagna al cambio che ci ha costretti a cercare un gruppo sostitutivo; non è stata proprio una passeggiata e alla fine abbiamo dovuto montarne uno con i rapporti leggermente più corti".

SUCCESSO A TUTTO CAMPO

La maggior soddisfazione della "premiata ditta Gelatofrullallà" deriva dall'ammirazione che il mezzo, verniciato nelle tinte originali VW Perlweiss (bianco) e Turkisblau (turchese), suscita presso chi è abbastanza "grande" da ricordarsi il tempo in cui le strade erano piene di Typ 2 simili a questo, ma soprattutto in chi i furgoni, pulmini e pickup Volkswagen li ha visti al massimo in qualche vecchia fotografia. Come Miriam, 14 anni, la "cliente" ritratta nel nostro servizio, che ha subito trovato irresistibile il Typ 2 Creme Glacée. Alla pari di tutti i ragazzini che passavano per caso e che chiedevano a Roberto quanto si sarebbe fermato in piazza e se sarebbe ritornato altre volte.

"Spesso ci salutano e ci suonano il clacson dalle altre auto mentre siamo in viaggio - fa Roberto - e una volta addirittura il macchinista di una locomotiva, sulla ferrovia parallela alla strada, ci ha fischiato!". Dei quindici esemplari circa nati in Belgio con questo particolare allestimento, sicuramente il "nostro" è l'unico esistente in Italia, e comunque ripetute ricerche online hanno rivelato l'esistenza di appena un altro Creme Glacée D'Ieteren funzionante, avvistato nell'Europa dell'Est.

Chiediamo come si comporta su strada questo mezzo alto, stretto e inevitabilmente pesante: "L'efficienza durante gli spostamenti non è il suo punto forte, ma ci si fa l'abitudine; d'altronde un po' tutti i furgoni della sua epoca avevano caratteristiche analoghe. La velocità di crociera è ridotta, non si può andare molto oltre gli 80 km/h, visto che il limite massimo è di 95-100. Bisogna affrontare i trasferimenti con pazienza e calcolare le percorrenze con un metro al quale non siamo più avvezzi. I freni sono dignitosi, ma il giudizio è legato proprio alla bassa velocità che si può raggiungere. Altrettanto si può dire per la tenuta di strada: difficile mettersi in difficoltà a 60-70 all'ora, ma se andasse più forte... Lo sterzo invece non merita clemenza per le basse prestazioni: è pesante e basta; in manovra, d'estate, si suda.

Per finire, il consumo: anche questa voce è negativa a prescindere, perché non si va oltre i 7-7,5 km per litro di benzina, che è meglio sia la costosa 100 ottani. Ma a noi va bene così, pur con i suoi difetti dovuti alla concezione tecnica superata". D'altra parte, volete mettere la soddisfazione di essere stati invitati recentemente al congresso mondiale dei wedding planners in qualità di oggetto del desiderio? R

Originalità doc
Tutto è perfettamente coerente ed efficiente: gli arredi interni, il compressore per il banco frigorifero, i cestelli per il gelato, il lavello di servizio, i cilindri per contenere i coni... oltre ovviamente alle parti meccaniche, mentre la carrozzeria è stata profondamente restaurata in Italia, a Prato, alcuni anni fa. Volete sapere dove trovare Roberto e il suo VW? Seguitelo su *gelatofrullalla.com* o sulla sua pagina Facebook.

MISCELA CORRETTA

Caratterizzato da un diffusore regolabile, questo tipo di carburatore mantiene, nel modo più semplice, un rapporto aria-benzina pressoché costante. La versione più nota è quella sviluppata negli anni 20 dall'inglese SU. Degne d'attenzione anche quelle realizzate in Giappone negli anni 60 e 70

Testo di **Maurizio Schifano**

Un must sulle inglesi D'obbligo sulle storiche britanniche i carburatori a depressione SU, qui visibili sul 6 cilindri in linea dell'Aston Martin DB5.

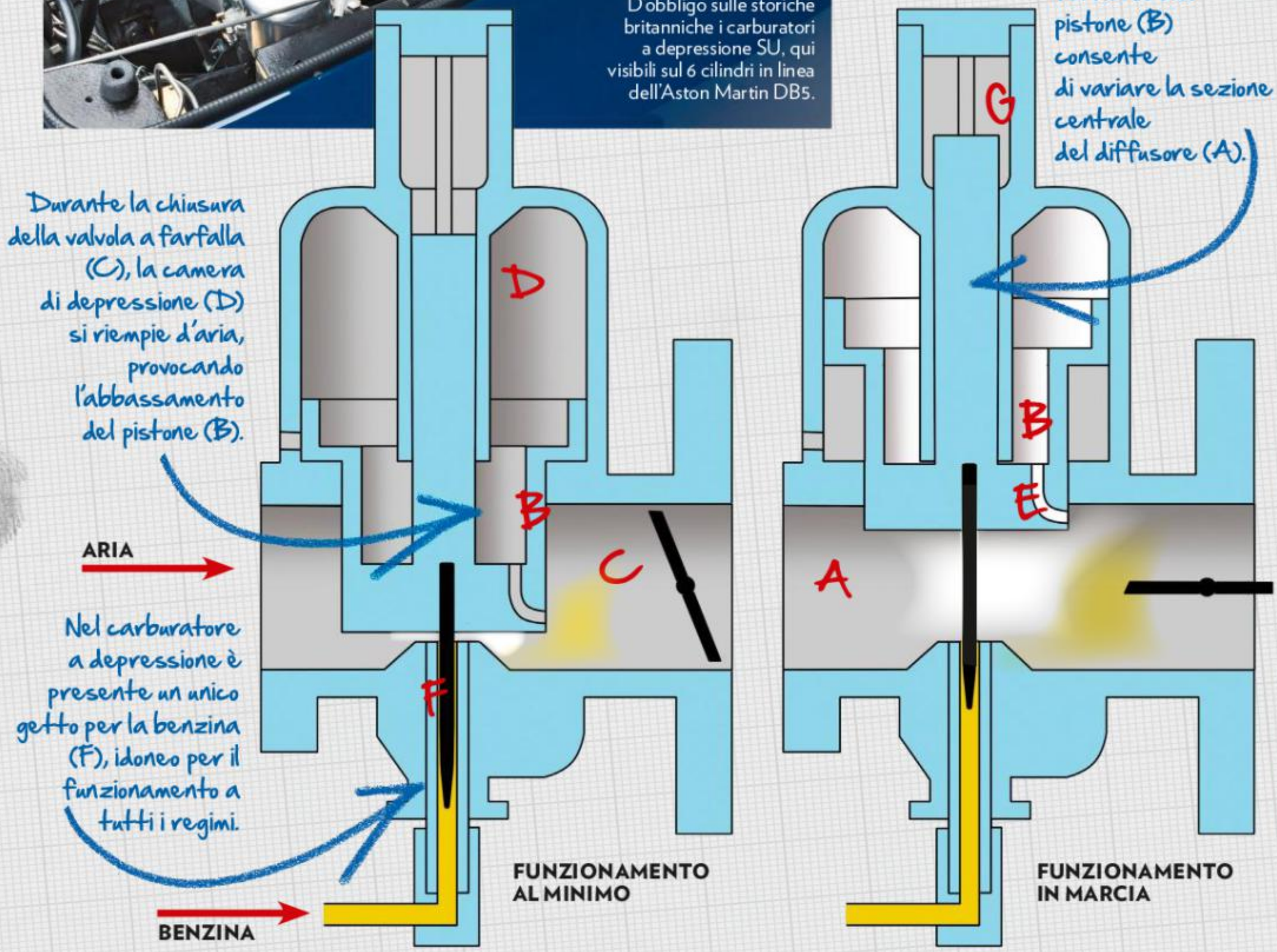


ILLUSTRAZIONE DI STEFANO TARTAROTTI

In un carburatore il condotto tra l'aspirazione e l'immissione dove si forma la miscela aria-benzina, detto diffusore, è sempre conformato a tubo di Venturi. Con una sezione prima decrescente e poi crescente, tale conformazione crea una strozzatura del diffusore in corrispondenza del getto dal quale arriva la benzina; in questo modo il flusso dell'aria viene accelerato, favorendo la formazione di una miscela più omogenea. Nei carburatori di tipo più comune la conformazione del diffusore è fissa; ciò, nei casi di repentine aperture e chiusure della valvola a farfalla, non garantisce sempre il mantenimento della dosatura della miscela (rapporto stechiometrico) che, per un funzionamento ottimale del motore, dovrebbe essere pressoché costante a tutti i regimi o comunque avere delle variazioni molto limitate.

Una soluzione relativamente semplice a tale problema, che non richiede la presenza di circuiti ausiliari, con "getti del minimo", "fori di progressione", "pompette di ripresa" o altro, è fornita dal carburatore a depressione, nel quale il diffusore ha invece una conformazione variabile. Ciò, come suggerisce la denominazione stessa, è possibile in virtù della depressione creata dall'apertura della valvola a farfalla. Il tipo più noto di carburatore a depressione utilizzato in campo automobilistico è quello brevettato nel 1906 dall'inglese Herbert Skinner (1872-1931), fondatore nel 1910 della SU (Skinner Union) Company Ltd. Nel carburatore SU, che assunse la sua configurazione definitiva (disegni nella pagina a fianco) negli anni 20, la conformazione del diffusore (A) varia grazie allo spostamento verticale di un pistone (B). Quando la valvola a farfalla (C) è chiusa (disegno a sinistra), la pressione nel diffusore e quindi anche nella camera di depressione (D), che comunica col diffusore attraverso il condotto (E), è massima; il pistone perciò rimane abbassato e la sezione centrale del diffusore è ridotta. Viceversa, quando la valvola a farfalla viene aperta (disegno a destra), la depressione creata nel diffusore si estende anche alla camera di depressione; ciò provoca il sollevamento del pistone e quindi l'aumento della sezione centrale del diffusore. In tal modo la velocità dell'aria nel diffusore e sul getto della benzina (F) rimane pressoché costante e perciò anche il rapporto stechiometrico aria-benzina rimane praticamente invariato. Per rendere più graduali gli spostamenti del pistone, sulla testa del carburatore si trova uno smorzatore idraulico (G), la cui azione è coadiuvata da una molla di richiamo; variando la viscosità dell'olio contenuto nello smorzatore si può modificarne la risposta e quindi alterare anche il rapporto stechiometrico della miscela: un olio più denso arricchisce la miscela in fase di accelerazione; viceversa un olio più fluido la impoverisce. Costruttivamente semplice e dal funzionamento progressivo, il carburatore a depressione SU fu adottato dalla stragrande maggioranza delle vetture storiche britanniche e oggi è ancora molto apprezzato per la sua affidabilità. R

PRO...

- Semplicità costruttiva e quindi robustezza e affidabilità notevoli.
- Velocità di flusso nel diffusore e rapporto aria-benzina pressoché costanti.
- Notevole facilità di regolazione.

...E CONTRO

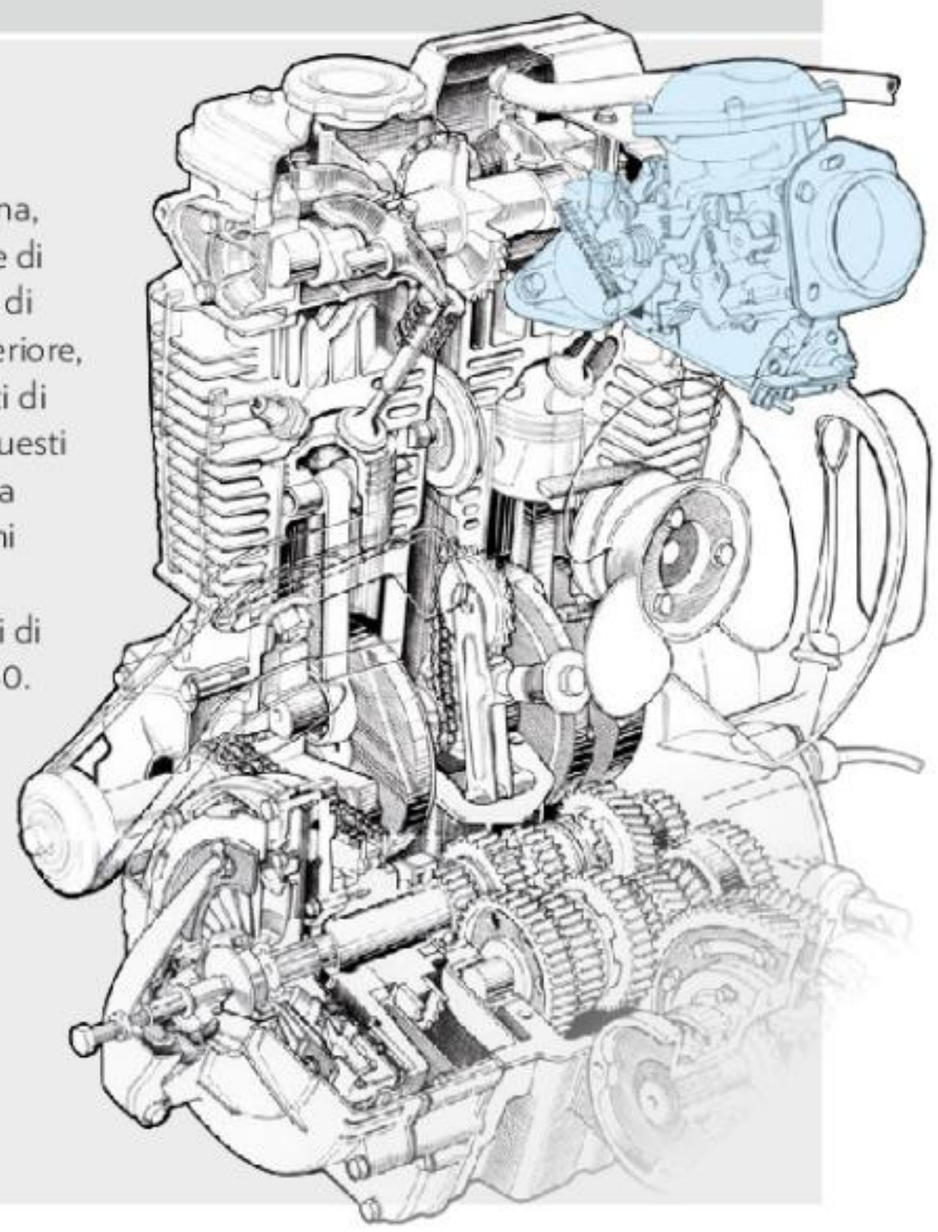
- Concezione un po' antiquata.
- Ridotte possibilità di regolazione e quindi versatilità un po' limitata.
- Risposta progressiva in accelerazione e quindi scarsa attitudine alle applicazioni su motori da competizione.

L'EVOLUZIONE

L'ALTERNATIVA DELLA MEMBRANA

Negli anni 60 aziende produttrici di carburatori per moto, come la tedesca Bing e soprattutto le giapponesi Keihin e Mikuni, studiarono carburatori a depressione più evoluti. L'intento era quello di ottenere un funzionamento ancora più graduale, riducendo l'attrito del pistone sul corpo del carburatore, che causava inevitabili inerzie. A tale scopo fu adottato un pistone con una corona in gomma, che fungeva da membrana, per consentire gli spostamenti verticali all'interno della camera di depressione. La membrana, a tenuta stagna, aveva inoltre la funzione di separare la parte superiore della camera di depressione, sotto vuoto, dalla parte inferiore, dove poteva entrare e uscire l'aria. Dotati di getti ausiliari per il minimo e la ripresa, questi tipi di carburatori erano più complessi ma più efficienti rispetto agli SU e tra gli anni 60 e 70 furono adottati anche su alcune vetture Honda, equipaggiate con motori di derivazione motociclistica, come la N 360.

Motore da moto
Il bicilindrico di 354 cm³ con 27 CV DIN della Honda N 360 (1967-72) adottava un carburatore a depressione Keihin; derivava da quello della moto CB 360, che però montava due carburatori dello stesso tipo.



NUOVI SCENARI D'OLTREMANICA

BREXIT, E ADESSO?

La vittoria dei "no" all'Unione Europea, votata dal 51,9% degli inglesi, non ha provocato solo la svalutazione della sterlina e il blocco delle contrattazioni dei fondi immobiliari d'Oltremanica, ma ha già avuto qualche ripercussione pure sul mercato delle auto da collezione. Ecco in dieci punti che cosa potrebbe accadere in futuro

Testo di **Gilberto Milano** e **Luca Pezzoni**

La prima conseguenza si è notata mentre era in corso l'asta di Bonhams al Festival of Speed di Goodwood: quasi in contemporanea con l'annuncio ufficiale della vittoria del "Leave" al referendum inglese, il pubblico presente ha smesso di acquistare auto (si veda a pag. 130).

Altro segnale a Le Mans, il 9 luglio: la Casa d'aste Artcurial ha addossato alla defezione degli acquirenti d'Oltremanica il non entusiasmante esito dell'incanto. Sarà ancora troppo presto per valutare concretamente le conseguenze della Brexit sul comparto delle auto storiche, che vede circa 3 milioni di possessori in Europa, di cui uno nel solo UK, ma questi due fatti sono comunque la conferma che dopo il 23 giugno, data del referendum inglese, anche nel mondo delle vetture classiche qualche equilibrio si è rotto.

È solo la risposta istintiva a un esito referendario che ha colto tutti di sorpresa, ma destinata a ridimensionarsi nei prossimi mesi, oppure è l'inizio di un effetto a catena che porterà scompiglio nel mercato delle storiche? Si tratta pur sempre di un comparto che in Europa, compreso l'indotto, vale la bella cifra di 18 miliardi di euro circa, con il Regno Unito che da solo conta per circa 5 miliardi. Non pochi.

Premettendo che è impossibile pronunciare ancora ipotesi realistiche, visto che nessuna decisione politica concreta è ancora stata presa, abbiamo provato a sondare il "mood", l'aria che tira presso alcuni operatori del settore. Ecco in dieci punti le loro considerazioni. R

LE 10 "DRITTE" DEGLI ESPERTI

CAMBIO EURO-STERLINA

"Chi acquista oggi nel Regno Unito gode di uno sconto immediato del 10% per effetto della svalutazione della Sterlina. Però non serve andare in Inghilterra a cercare qualsiasi auto: conviene solo se si è interessati alle grandi classiche inglesi. Soprattutto perché queste vetture tendono a essere state tenute molto bene" (Simon Kidston, esperto internazionale di auto da collezione e autore dell'indice di mercato *K500.com*).

VANTAGGI PER I CONTINENTALI

"Per un italiano oggi è tutto più conveniente. Storicamente però le auto in Inghilterra sono sempre costate di più. C'è poi da tener conto della guida a destra" (Patrick Burke fondatore e managing director della "The hero events", una piattaforma di servizi e viaggi-incentivo legata alle storiche, con oltre 10.000 soci).

LISTINI VARIABILI

"Per i commercianti inglesi di parti di ricambio probabilmente cambierà poco: già oggi i loro prezzi sono espressi in euro e in dollari e adeguati al cambio del giorno" (Marco Gallorini, titolare della GMA, specializzata in ricambi per Jaguar e auto inglesi in generale).

CALO DEI PREZZI?

Non è la Brexit la ragione dell'attuale rallentamento del mercato. I prezzi sono già più bassi da un po' di tempo. L'ultimo quarto del 2014 può essere considerato come il picco del mercato. Poi, pian piano, per la maggior parte delle auto il mercato è sceso. Quello attuale è un mercato che favorisce i compratori, chi ha contanti in tasca è in una posizione così forte come non accadeva da almeno cinque anni" (Simon Kidston).

FOTOLIA

EFFETTI PSICOLOGICI

"L'Inghilterra è il Paese natale del collezionismo di auto storiche. È un popolo di appassionati, di compratori più che di venditori. Difficile che ora commercianti e collezionisti si mettano a svendere i propri gioielli" (Simon Kidston). "Se gli inglesi si sentiranno 'meno ricchi' temo che ci saranno impatti negativi anche sulle attività dei club e dei servizi legati alle storiche. Gli inglesi sono dei grandi appassionati, ma non necessariamente tutti dei ricchi finanzieri...". (Patrick Burke).

BUROCRAZIA

Tra tasse, dazi doganali e una maggiore burocrazia, i costi di import-export finiranno per aumentare. Questo potrebbe anche portare a un aumento dei prezzi delle auto storiche nel Regno Unito.

BENI RIFUGIO

"Nel complesso, anche se ci sono alcune incognite, gli investimenti nelle auto classiche resteranno una valida alternativa alla volatilità del mercato finanziario" (Filippo Pignatti Morano titolare di "The Classic Car Fund", un fondo dedicato alle auto storiche).

GIUSTIZIA FISCALE

"Acquistare in un Paese non europeo teoricamente dovrebbe comportare vantaggi ai professionisti. La burocrazia dovrebbe mettere i bastoni tra le ruote ai 'neristi', agli 'hobbisti-scambisti', che comprano in nero nel Regno Unito a nome della zia e vendono a prezzi stracciati in Italia. Presto dovranno produrre anche loro dei documenti, diventando più visibili ai controlli della Finanza" (Marco Gallorini, titolare GMA).

EFFETTI COLLATERALI

"In futuro la fuga di collezionisti e commercianti inglesi dal mercato italiano potrebbe creare qualche difficoltà, ma se si possiedono vetture speciali, ben conservate o restaurate, non ci saranno problemi a venderle. Un vero collezionista sarà disposto a pagare anche di più pur di averle" (Dario Belloli, amministratore delegato Silvauto).

ASTE

"Il primo effetto nelle aste sarà che i collezionisti inglesi saranno in gran parte assenti. Lo abbiamo già notato da Artcurial. Prevedo che anche a Pebble Beach la loro assenza si farà notare. La Brexit darà una spinta al mercato inglese, ma a breve; a più lungo termine tenderà a frenarlo" (Simon Kidston).

I CONTROLLI SI FANNO SULLA CARTA

ATTENTI AL CARICO

Una recente modifica alla normartiva stabilisce che i limiti di traino vadano considerati con riferimento alla "massa massima" autorizzata e indicata sul libretto di motrice e rimorchio. Il rimedio? Avere la giusta patente. Ecco come fare i conti per non rischiare pesanti sanzioni

Testo di **Fabrizio Greggio**

Quasi in sordina, dal 26 ottobre 2015 in Italia sono cambiate le regole per il traino dei TATS, misterioso acronimo che indica semplicemente i rimorchi per il trasporto di attrezzature turistiche e sportive. Ovvero quelli più utilizzati da appassionati e collezionisti per caricare una vettura storica e raggiungere in tranquillità anche le manifestazioni più lontane, senza patemi per eventuali panne o usure precoci. Fino ad allora i limiti di guida e traino con la patente di categoria B erano specificati dalla circolare 4494 del 25 maggio 1994. In essa veniva ribadito che tale licenza di guida consentiva di condurre "autoveicoli di massa complessiva non superiore a 3,5 t e il cui numero di posti a sedere, escluso il conducente, non è superiore a 8, anche se trainanti un rimorchio leggero (massa complessiva a pieno carico 750 kg, *ndr*) ovvero un rimorchio (superiore ai 750 kg, *ndr*) che non ecceda la massa a vuoto del veicolo trainante e non comporti una massa complessiva totale a pieno carico per i due veicoli superiore a 3,5 t". Inoltre, e questa è la parte che ha subito le modifiche più importanti dalla recente revisione, si evidenziava che essendo assegnate ai TATS in sede di omologazione due masse complessive (minima e massima), questi potevano essere abbinati a trattori aventi una massa rimorchiabile uguale o compresa fra i due valori anzidetti, fermo restando che il rimorchio non superasse la massa a vuoto del veicolo trainante (o la massa rimorchiabile di quest'ultimo nel caso fosse inferiore) e che ovviamente non venissero oltrepassati i 3500 kg totali. Veniva inoltre specificato che i controlli da parte degli organi competenti sull'osservanza di quanto indicato dovevano essere effettuati sulla bascula e non sommando le masse massime rilevate dalle carte di circolazione. Quanto prescritto dall'allora Ministero dei Trasporti consentiva quindi agli automobilisti una certa libertà d'azione vista la difficile contestazione di eventuali irregolarità.

Proprio per evitare tale discrezionalità oggi le verifiche vengono effettuate "sulla carta".

CRESCI PA 14

LUNGHEZZA (cm)	**508**
DIMENSIONI UTILI DI CARICO (cm)	**356X200**
*MASSA COMPLESSIVA (kg)	**1500-1300-1100-950**
PESO A VUOTO (kg)	**350**
PREZZO (€)	**2350 + IVA**

CRESCI PA 20

LUNGHEZZA (cm)	**566**
DIMENSIONI UTILI DI CARICO (cm)	**424X195**
*MASSA COMPLESSIVA (kg)	**2500-2200-2000-1700-1500**
PESO A VUOTO (kg)	**500**
PREZZO (€)	**3450 + IVA**

CRESCI PA 15C

LUNGHEZZA (cm)	**558**
DIMENSIONI UTILI DI CARICO (cm)	**400X202**
*MASSA COMPLESSIVA (kg)	**1500-1300-1100-950**
PESO A VUOTO (kg)	**480**
PREZZO (€)	**3150 + IVA**

CRESCI PAF 25L

LUNGHEZZA (cm)	**710**
DIMENSIONI UTILI DI CARICO (cm)	**545X210X168**
*MASSA COMPLESSIVA (kg)	**3000-2800-2500-2200**
PESO A VUOTO (kg)	**1180**
PREZZO (€)	**10.800 + IVA**

** I rimorchi possono essere omologati con una delle masse complessive indicate a seconda delle esigenze del cliente.*

Con la circolare 24640 del 26 ottobre 2015, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha specificato infatti che, alla luce dell'entrata in vigore della direttiva 2006/126/CE (gennaio 2013), i limiti di traino del rimorchio vadano considerati con riferimento esclusivo alla massa massima autorizzata e indicata sui libretti di circolazione, abrogando di conseguenza la più "permissiva" circolare 4494. Decisione sacrosanta e sottoscrivibile, che tuttavia non tiene in debito conto un dettaglio tutt'altro che secondario: il lievitare dei pesi delle auto moderne ha di fatto reso il confine dei 3500 kg forse troppo prudente o comunque non più al passo con i tempi. Prendiamo due esempi: una Hyundai Tucson, che a pieno carico ferma l'ago della bilancia a 2085 kg (trainabile 1600); e un'Audi A4 Allroad, che raggiunge i 2320 kg (trainabile 1900) e ha dunque margini ancora più risicati. Facendo due conti, con la coreana è ammesso un rimorchio di 1415 kg, mentre con la tedesca bastano appena 1180 kg per raggiungere le 3,5 tonnellate. Tenendo conto che la tara di un carrello a un solo asse si aggira mediamente attorno ai 400 kg (che diventano circa 500 per quelli a due assi), non rimane granché come carico utile. Certo, le storiche sono leggere (molte sono al di sotto della soglia dei 1000 kg) ma sgarrare è un attimo. Se con la Tucson la scelta è relativamente ampia, con la A4 Allroad occorre limitarsi a trasportare auto "peso piuma" da 600 kg. Per fortuna da gennaio 2013 esiste la patente B96, che consente di condurre complessi veicolari (motrice + rimorchio) fino a 4250 kg (attenzione: il peso del rimorchio a pieno carico non può superare quello trainabile della motrice). Per ottenere questa estensione della patente B non è necessario affrontare alcun esame teorico, state tranquilli, basta una semplice prova pratica della durata di 25 minuti, che prevede accelerazione e decelerazione, retromarcia, frenata, spazio di frenata e frenata-schivata, cambio di corsia, oscillazione di un rimorchio, sgancio del rimorchio dalla motrice e riaggancio alla stessa e infine parcheggio. Il costo, incluse alcune lezioni di guida, si aggira attorno ai 400 euro. La B96 a nostro avviso copre la maggioranza delle esigenze, ma per coloro che volessero usufruire di maggiore libertà, il suggerimento è quello di conseguire la patente BE, che innalza il temuto limite a 7000 kg, ma in questo caso occorre superare un esame teorico integrativo orale (non previsto per le patenti conseguite dopo il 1/12/2013) e una prova pratica più impegnativa. E i costi raddoppiano. La norma ha fatto dunque chiarezza, ma attenzione a non trasgredire: la guida di veicoli senza avere la patente idonea (nel nostro caso, complesso veicolare sopra i 3500 kg con la B, sopra i 4250 kg con la B96 e sopra i 7000 con la BE) prevede una sanzione da 5000 a 30.000 euro e il fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi. R

NESSUN "RIGORE" TEUTONICO

MENU VARIEGATO

Per la 17ª edizione del megaraduno di Stoccarda abbiamo guidato un VW "Bulli" della Bosch un po'... speciale. È stata una buona occasione anche per capire gli aspetti della passione per i veicoli d'epoca in terra tedesca, dove convivono tranquillamente ricostruzioni di fantasia e splendidi mezzi originali

Testo di **Gaetano Derosa** - foto di **Luciano Consolini**

Gruppo di famiglia
Il team Bosch per la 17ª edizione del "Boxberg Klassik": da sinistra, il Volkswagen "Bulli" del 1966, la Borgward Isabella del 1959 e la Volvo P 1800 del 1971. Il rocchetto simbolo dell'azienda tedesca campeggia sul frontale del "Bulli" al posto dello stemma VW.

Nato 17 anni fa solo per i dipendenti Bosch, ora il maxi raduno è aperto a tutti i collezionisti, siano essi grandi puristi o customizzatori

Paese che vai, usanze che trovi. A Böblingen, vicino a Stoccarda, per la 17ª edizione del Bosch Boxberg Klassik che si è tenuto il 24 e 25 giugno gli organizzatori della Casa del Rocchetto hanno accolto i partecipanti con brezel in abbondanza e una bella bionda spumeggiante (la birra, che avevate capito?) sin dalle 10 di mattina. Poi, a stomaco pieno, ultimate le consuete operazioni di punzonatura, ci si è immersi nella passione come la intendono i teutonici. Cioè a 360°, senza vie di mezzo, o bianco o nero, o tutto originale oppure customizzato da far rabbrividire perfino gli Hells Angels, per intenderci. Esempio illuminante: abbiamo visto una Volkswagen Maggiolino del 1964, quella dei coniugi Bernd e Susann Ziegenbein, in versione Beach Boys, celeste micalizzato con portapacchi e tavole da surf, motore 6 cilindri della Porsche 911 2.2 T e assetto Koni, parcheggiata di fianco a una Mercedes-Benz 280 SL del 1970, quella di Thomas Heinz, fresca di restauro integrale (per la modica cifra di 110mila euro...) presso la sezione Oldtimer della Casa, impeccabile e degna di menzione a Villa d'Este. Ma tant'è: questo megaraduno organizzato dalla sezione Automotive Tradition della Bosch diventa un'occasione importante per comprendere come si vive aldilà delle Alpi l'amore per le storiche. A cominciare dal luogo di partenza, il Motorworld di Böblingen, una super officina in grado di restaurare le auto d'epoca (lavorano bene, ma che prezzi...) e tagliandare Lamborghini e Bentley dei giorni nostri, il tutto secondo modalità "americane" (troppe cromature, l'originalità è un'idea piuttosto vaga...), oltre a dare la possibilità ai collezionisti di lasciare custodite e in bella mostra le proprie vetture per farle ammirare ai visitatori, proprio come fossero in un garage della Dinky Toys in scala 1:1.

Davvero tanti equipaggi
Alla fine della seconda tappa i concorrenti hanno potuto girare sulla famosa pista prove della Bosch a Boxberg, che vanta due lunghe curve sopraelevate. All'evento hanno preso parte 150 equipaggi provenienti da tutt'Europa

La struttura perimetrale, infatti, tutta in vetro con meccanismi ad ascensore, consente in qualsiasi momento di poter avere l'auto pronta all'uso anche se parcheggiata al terzo piano, tramite un semplice clic del telecomando in dotazione.

DOPPIA SOPRAELEVATA

All'evento hanno preso il via circa 150 mezzi degli ultimi 90 anni. Attraverso un itinerario suggestivo, su e giù nel Baden-Württemberg (immerso nei vigneti, un angolo di Germania simile alla campagna francese di Reims, dove nasce l'uva dello champagne), i partecipanti hanno raggiunto per la prima tappa Abstatt. La seconda si è conclusa come da tradizione sulla pista prove ad alta aderenza Bosch a Boxberg, con le famose sopraelevate. Per questo raduno abbiamo guidato il VW "Bulli" (1966) della Casa del Rocchetto, restaurato nei colori ufficiali degli anni 60, ma spinto da un 4 cilindri due litri versione T3 del 1980 con quasi 100 CV, grazie a speciali collettori e due carburatori doppio corpo, e dotato di freni a disco con servofreno. Guidarlo è stato molto divertente: scattante e sicuro in ogni situazione, imprendibile nei sorpassi. Unico difetto (originalità a parte...): il consumo simile a quello di un Cessna Aquila d'Oro... Danke schön, Bosch. R

RICAMBI DOC

TUTTO ONLINE

Riuscire a reperire i pezzi di ricambio con un semplice clic al computer? Ora è possibile, grazie alla sezione Automotive Tradition della Bosch, che offre un valido supporto per la fornitura di componenti originali per auto storiche. Questo grazie anche al vasto assortimento di oltre 60.000 pezzi provenienti dalle giacenze degli stabilimenti della Casa tedesca in tutto il mondo. Uno stoccaggio a lungo termine e la riproduzione di ricambi (alcuni ormai introvabili) agevolano la riparazione e la manutenzione dei veicoli che come primo impianto montano componentistica Bosch. In più i tecnici del Rocchetto stanno mettendo a punto la possibilità di realizzare un servizio riparazioni o riproduzioni secondo le specifiche originali. In Italia i pezzi possono essere acquistati presso i distributori ufficiali, localizzabili al sito *bosch.it/boschcarservice/pages/auto_storiche.asp*

UN RADUNO DI LEGGENDE A 40 ANNI DAL TERZO MONDIALE

SINDROME DI STENDHAL

Quarantatré Stratos tutte insieme in una sola volta non si erano mai viste. Per un weekend sono tornate nel Biellese, terra nella quale hanno cominciato la loro straordinaria carriera sportiva. Alla spettacolare reunion non sono mancati gli uomini che hanno contribuito a creare il mito di un'auto bellissima, unica e insuperabile. E si è aggiunta persino la "New" realizzata come one-off nel 2010 dalla Pininfarina

Testo e foto di **Alvise-Marco Seno**

L'auto del "Drago" Munari
Suggestiva foto di gruppo delle 43 Lancia Stratos (tutte rigorosamente originali) intervenute al meeting di Biella. In primo piano un esemplare davvero speciale: la macchina con cui l'equipaggio Munari-Maiga vinse il Rally di Montecarlo del 1977.

A memoria d'uomo, nella storia della Lancia Stratos non c'è mai stato un evento celebrativo così importante da imprimersi a fuoco nel ricordo degli appassionati di motori. Del resto la berlinetta torinese è assurta al rango di mito fin dagli esordi: DNA, meccanica, stile, sound del V6 Dino di 2,4 litri e un'indiscutibile superiorità in gara, per una decade intera l'hanno consacrata a sogno proibito degli appassionati oltre che bestia nera dei costruttori più agguerriti di auto da rally.

Di fronte a un'auto così importante nella storia delle corse e, soprattutto, delle vicende della Lancia mancava, perciò, un happening che fosse degno del suo nobile rango di mostro sacro. Lo Zenith El Primero World Stratos Meeting è dunque diventato il più spettacolare raduno mondiale di Stratos, in un luogo carico di significati simbolici: quarantatré esemplari (a cui si è aggiunto l'unico esistente - e approvato all'unanimità dai guru di questo modello - della New Stratos allestita da Pininfarina nel 2010) provenienti da Italia, Francia, Germania, Inghilterra e Stati Uniti si sono radunati nel territorio biellese per ricordare i quarant'anni dal suo terzo titolo nel campionato del mondo Rally. Ma non solo: per celebrare la macchina, gli uomini e le strade che l'hanno resa mitica e mistica.

Sono intervenute infatti anche le migliori energie che hanno contribuito al mito Stratos: Sandro "il Drago" Munari accompagnato dai suoi navigatori Silvio Maiga e Piero Sodano; Cesare Fiorio e Daniele Audetto, grandi menti del reparto sportivo Lancia; i piloti Amilcare Ballestrieri e Gianni Besozzi.

LA TERRA DOV'È CRESCIUTA

Biella è stato un luogo molto importante per la Lancia Stratos. Il sentimento motoristico popolare, da queste parti, è molto forte, tradizionalmente legato alla velocità su strada. E da queste terre il mito Stratos si è propagato: qui ha operato la Elaborazioni MFS di Claudio Maglioli, il suo più grande preparatore e sviluppatore dopo la Casa madre.

Qui, proprio nella sua officina, sono state preparate le Stratos del team Chardonnet, vetture dell'importatore ufficiale

STEFANO CERETTI

ELENA ACCOTTO

MARZIA POZZATO

Pezzi da novanta
Sopra, da sinistra: la n. 5, l'unica al mondo "autorizzata" a vestire la livrea Marlboro originale; la numero 3, la più vittoriosa tra tutte quelle prodotte; la n. 19, proveniente dallo Stato del Montana (Usa).

Eredità Stratos
A fianco, un esemplare in configurazione stradale. Sopra a destra, la New Stratos del 2010, allestita dalla Pininfarina "accorciando" una Ferrari F430. In basso, le Stratos in piazza del Duomo a Biella.

STEFANO CERETTI

Un'auto per la Maison
A destra, la Stratos dello Zenith El Primero Stratos Team impegnata nel campionato italiano Rally Auto Storiche. Con lei, da sinistra: Gabriele Bodo (organizzazione Rally della Lana), Erik Comas (pilota Zenith) e Aldo Magada (amministratore delegato di Zenith). A sinistra, una vettura in allestimento stradale.

CHRONOMASTER ZENITH IN EDIZIONE LIMITATA

SOLO PER 40 FORTUNATI

Zenith ha dedicato all'evento un'edizione speciale del cronografo sportivo El Primero Chronomaster. Il World Stratos Meeting Edition (solo 40 esemplari), si presenta con cassa in acciaio da 42 mm di diametro. Al suo interno pulsa il calibro El Primero 4061, meccanico a carica automatica. Si tratta di un meccanismo ad alta frequenza, il cui bilanciere batte al ritmo impetuoso di 36.000 alternanze/ora per misurare tempi di 1/10 di secondo. Sul quadrante, argentato, prendono posto i contatori del cronografo: minuti crono alle ore 3 e ore crono alle ore 6 nel piccolo contatore completamente occupato dal logo ufficiale del raduno. A ore 11 il movimento si scopre parzialmente lasciando vedere alcune parti del meccanismo. È completato da un cinturino in alligatore nero impunturato di rosso con tripla fibbia deployante e si accompagna con un modello in scala della Stratos, conservato in un astuccio laccato bianco e ornato dalla bandiera italiana. Prezzo: 9300 euro.

Lancia in Francia. E su queste strade i prototipi della Stratos hanno percorso chilometri e affinato le loro caratteristiche in vista della configurazione dell'auto definitiva per i rally internazionali.

L'organizzazione, guidata da NS Events, ha scelto con cura le vetture, arrivando a completare un parterre di esemplari - tra vetture stradali, Gruppo 4 e Gruppo 5 - rigorosamente originali: tra questi, alcuni pezzi di valore storico-collezionistico enorme. Come la numero 1, vincitrice del Rally di Montecarlo 1977 con Munari-Maiga; la numero 3, contraddistinta invece dai colori della Chardonnet, inequivocabilmente riconosciuta come la Stratos più vittoriosa di tutta la produzione; la numero 5, infine, l'unica al mondo rimasta che possa fregiarsi della livrea ufficiale Marlboro.

CAVALLI LIBERI PER 200 KM

Sugli oltre duecento chilometri del raduno (una ventina dei quali cronometrati), lo Zenith El Primero World Stratos Meeting ha condiviso alcune parti del percorso del concomitante Rally della Lana, appuntamento del campionato italiano Rally Auto Storiche. In corsa per il titolo, peraltro, c'è l'ex pilota di Formula 1 Erik Comas, al volante della Lancia Stratos dello Zenith El Primero Stratos Team.

Sui tratti chiusi le quarantaquattro Stratos hanno potuto sciogliere le briglie e rievocare momenti gloriosi di quel passato in cui valli, borghi e ali di folla tremavano al passaggio di una di loro. R

IL RICORDO DI SANDRO MUNARI

ELENA ACCOTTO

"ALLA FINE ENZO FERRARI CI DIEDE I MOTORI"

"Nel 1972 avevamo la Fulvia HF, ma ormai era un'auto obsoleta e poco competitiva: poca potenza, motore anteriore... L'ingegner Pierugo Gobbato, direttore generale della Lancia - e con lui tutti noi piloti e sviluppatori - eravamo d'accordo di rompere con il passato e, dopo anni, finalmente, di dotarci di una vettura con trazione posteriore. Avevamo bisogno del motore giusto allo scopo. Gobbato conosceva bene Enzo Ferrari, per il quale aveva già lavorato in passato: gli chiese la possibilità di utilizzare il suo motore 6 cilindri a V. Il commendatore, tuttavia, rifiutò per non creare "conflitti" con le sue vetture Dino. Ma circa un paio di settimane dopo quella richiesta, Gobbato ricevette una telefonata direttamente da Maranello. Era il "Drake" in persona, che fece questa proposta: "Caro Gobbato, se mi presta Munari per la Targa Florio, le vendo i miei motori!".

DEDICATO ALL'ESTREMO ORIENTE

ASPETTANDO IL SESSANTESIMO

Per la 33ª edizione del suo megaraduno, il Fiat 500 Club Italia ha dispiegato un arcobaleno di ben 860 vetture, un centinaio delle quali provenienti da oltre confine. E il Giappone ospite d'onore? Arrivato in aereo, con una delegazione di appassionati... L'anno prossimo sarà festa ancor più grande in vista dell'importante anniversario tondo

Testo e foto di **Massimo Delbò**

LA KERMESSE IN CIFRE

Giorni di manifestazione *(da giovedì a domenica)*	4
Auto presenti *(di cui un centinaio provenienti dall'estero)*	860
Persone partecipanti	2000
Paesi rappresentati	14
Vetture arrivate da più lontano	Inghilterra e Portogallo

Trentatré anni di raduni, con una presenza media superiore alle 500 vetture, vorranno pur dire qualcosa. Per questa edizione, al "Meeting Internazionale" del Fiat 500 Club Italia, dal 1° al 3 luglio, si sono presentate a Garlenda (SV) 860 macchine. Un assembramento di "Cinquini" e derivate capace di dare i brividi anche al pubblico più tiepido verso le vetture d'epoca. La 500, va detto, è un caso a parte, per certi versi unico: non è solo un'automobile, è un simbolo, una memoria dell'Italia che fu. Guidarla in autostrada fino a Garlenda, sede del club e del raduno, conferma che ancora oggi è una macchina amata da tutti. In quasi 300 chilometri di autostrada, trafficata per i viaggi delle vacanze, nessuno ha avuto da protestare quando si è trovato "bloccato" nei passaggi a corsia unica, dietro di noi. Mentre arrancavamo in salita cercando di mantenere i 70, guardavamo nello specchietto timorosi, ma vedevamo volti divertiti e accondiscendenti circa il fatto che noi, più di così, proprio non potevamo fare.

SENZA CLASSI NÉ DISTINZIONI

I proprietari di 500 viaggiano tutti su strada: nei raduni siamo ormai abituati al fatto che il parcheggio dedicato ai carrelli occupi più spazio di quello riservato alle auto. Per i "Cinquini" invece i carrelli sono merce rara, per non dire quasi inesistente. Il contingente inglese (sei vetture) e il ben più nutrito gruppo francese si sono sciroppati lunghe sessioni di guida pur di essere puntuali. Proprio dalla Francia, una vetturetta è arrivata con la "quinta ruota" montata. Si tratta di una sorta di "carrellino monoruota", che poggia a terra grazie a un solo pneumatico; comunissima in Francia negli anni 50 e 60, nacque per aumentare le capacità di trasporto delle "piccole" d'Oltralpe, come la 4 CV o la Dauphine. Praticissima, sfrutta ogni millimetro e la parte piana superiore si trasforma in un tavolo da picnic, con tanto di gambe.

Ben 22 le auto arrivate dalla Sicilia. Tra loro, la più artistica di tutte: una F dipinta come un caratteristico carretto siciliano da Roberto Caputo, un artista di Barrafranca (EN). Ogni dettaglio della macchina ➔

Niente Europa siamo inglesi
Fresca di Brexit, la delegazione inglese (a lato) è stata la compagine più numerosa. Sotto, la "spiaggina" targata Costa Azzurra e una Giardiniera (in primo piano).

è stato reinterpretato utilizzando i colori tipici della terra sicula, usati per raffigurare scene mitologiche, in stile Valle dei Templi.

La famiglia Giannini, proprio quella resa famosa dalle elaborazioni su base 500, è invece arrivata a bordo della sua auto direttamente da Roma. Sempre più numerose, e sempre meglio restaurate, le 500 Giardiniera, a ulteriore riprova di come questo mezzo, nato per soddisfare esigenze di lavoro, si stia evolvendo in piacevolissimo pezzo di modernariato automobilistico, ormai considerato per importanza storica quasi equivalente alla sorella "normale". È importante notare come al "Meeting" di Garlenda non ci siano classi o suddivisioni di sorta: tutte le 500 (e derivate), che siano conservate, restaurate o pesantemente "personalizzate", hanno

FESTEGGIATI I CINQUANT'ANNI DELLA FERVES

PROFESSIONE RANGER

Nel 2016 la 500 Ranger della Ferves, Ferrari Veicoli Speciali, ha celebrato i suoi primi cinquant'anni. L'azienda torinese ha presentato, infatti, la sua piccola fuoristrada nel 1966, basando il progetto sulla meccanica della 500 F. Nel 1968 l'ha poi esteso con l'apprezzata versione 4x4. Realizzata per soddisfare esigenze di lavoro in fuoristrada, la Ranger è stata prodotta in circa 600 esemplari fino al 1970. Le sopravvissute sono pochissime. Da un lato l'intenso impiego, spesso in condizioni gravose, ha rapidamente logorato meccanica e telaio, che non erano nati per uno sfruttamento tanto intensivo; dall'altro la tipologia media dei proprietari di questo tipo di mezzi, che tendeva a trascurare manutenzione e riparazioni, ha reso la Ranger un veicolo decisamente raro. Bastava ascoltare le storie dei cinque esemplari presenti al raduno per capire il perché del basso indice di sopravvivenza: la prima attività di ognuno di loro, dal trasporto di legna nei boschi al lavoro per un ristorante che l'usava per spostare le derrate alimentari, è stata tutt'altro che riposante. Il modello è difficilissimo da restaurare per la quasi totale mancanza di pezzi di ricambio specifici. Si stima che in giro per il mondo ne siano rimaste non più di qualche decina (se ne conoscono due persino negli Stati Uniti).

Livree improbabili
Sotto, un esemplare minuziosamente dipinto come un carretto siciliano. Indovinate la sua provenienza! Qui a fianco, l'ispiratrice di tanto ardire può essere solo una tovaglia...

la medesima dignità e lo stesso identico trattamento. Per il partecipante o anche solo per lo spettatore l'effetto è bellissimo, anche se una disposizione nel parcheggio un po' più "ordinata", secondo le varie tipologie, avrebbe giovato per farsi un'idea immediata di cosa era presente e in quale forma.

È stato lo stesso Enrico Bo, responsabile tecnico del sodalizio e grande esperto di "Cinquini", a far notare come tre 500 L di tre anni diversi, parcheggiate per puro caso una di fianco all'altra, si presentassero con altrettante diverse tonalità di bianco. Nessuna era di per sé di colore "sbagliato"; semplicemente, pur mantenendo lo stesso codice cromatico (n. 233) per più anni, Fiat ha cambiato fornitore durante la produzione, così che le sfumature di bianco risultano visibilmente differenti. Tra le più ammirate una "spiaggina" conservata nel suo aspetto sbiadito dal sole e, per questo, forse ancora più bella di quelle restaurate alla perfezione. Oggi, con targa francese, continua a scorrazzare in Costa Azzurra, sfoggiando ancora l'adesivo del porto di Punta Ala.

Ogni anno il raduno celebra una nazione diversa; quest'anno è toccato al Giappone. La grande distanza ha impedito alle vetture che si sono trasferite nella terra del Sol Levante di unirsi al raduno, ma alcuni equipaggi sono comunque arrivati e hanno partecipato a bordo di auto prestate in loco dai soci dei diversi club italiani.

In compenso, erano numerosi gli esemplari che esibivano decorazioni a tema, con manga (i famosi fumetti), caratteri dell'alfabeto giapponese e bandiera del Sol Levante (in programma c'era anche una mostra dedicata all'arte del Paese nipponico).

L'arrivederci è all'anno prossimo, quando, proprio il 4 luglio, la piccola icona Fiat compirà sessant'anni. R

Scampagnata al mare
Una Scoiattolo, realizzata su base Fiat 500 prima e 126 poi. Sotto, la carovana in sosta (finti giapponesi compresi) a Laigueglia, nel Savonese. In basso a sinistra, un bel campionario cromatico di 500 "inglesi".

NON SOLO BELLE AUTOMOBILI

PROFUMO DI COLONIA

Partito otto anni fa con l'appoggio della Volkswagen, l'appuntamento tedesco mixa sapientemente il tradizionale concorso d'eleganza con un rally lungo strade collinari. Una formula che può contare anche su un hotel di gran lusso e uno chef stellato

Testo di **Gilberto Milano** - foto di **Alberto Dedé**

Il castello dei sogni
La giuria del concorso alle prese con una rara Porsche 356 Cabriolet Gläser del 1952, uno dei 237 esemplari costruiti dal carrozziere di Dresda. In alto, una delle poche Opel Diplomat A Coupé prodotte, appena 347. Sullo sfondo, la maestosa architettura dello Schloss Bensberg Hotel.

In origine avrebbe dovuto essere una residenza di caccia. Un "casino", come si usava tra i potenti del '700, con una splendida vista sulla città di Colonia. La struttura fu poi ospedale militare, farmacia, scuola militare, caserma e ateneo. Nel 1997 fu acquistata dal gruppo alberghiero Althoff Hotels e trasformata in uno degli hotel a 5 stelle più rinomati del mondo. Poteva una struttura simile rimanere estranea al fascino dei concorsi di eleganza per auto storiche? La risposta è scontata: no. L'idea d'inserirla in questo circuito del lusso venne nel 2008 proprio a Thomas H. Althoff, proprietario dell'albergo e appassionato di auto storiche (stravede per le Fiat) che ricevette subito l'appoggio della Volkswagen. C'era però un ulteriore quesito al quale dare risposta: è sufficiente un albergo lussuoso per lanciare un concorso di eleganza di prestigio? Se lo Schloss Bensberg avesse una vista mozzafiato sul Lago di Como come quella di Villa d'Este o sull'Oceano Pacifico come il campo da golf di Pebble Beach, per non parlare del castello di Chantilly a Parigi, metà dell'opera sarebbe stata compiuta.

I PREMI? SOLO SE C'È UNANIMITÀ

Anche la campagna e le colline di Colonia sono gradevoli e riposanti, ma il confronto con i più prestigiosi concorsi di eleganza del mondo restava impari. Thomas Althoff non si è tuttavia dato per vinto e con arguzia è riuscito a combinare il lusso del castello di Bensberg con la passione per l'auto. "Tutti i grandi eventi hanno in comune l'amore per l'automobile ma allo stesso tempo sono differenti, hanno un carattere unico" dice. "Qui non vogliamo copia-

re gli altri, cerchiamo solo un nostro stile. Al concorso d'eleganza della domenica abbiamo così aggiunto una prova di regolarità che si svolge il sabato. In questo modo i concorrenti possono soddisfare il desiderio di guidare per 200 km sulle belle strade poco trafficate delle nostre colline e il giorno dopo dare sfogo al loro orgoglio di proprietari di veri gioielli, mostrandoli in un concorso di eleganza comunque di prestigio". Althoff ha fatto di più: ha preso tutti anche per la gola, consentendo ai partecipanti di apprezzare più volte nell'arco dei tre giorni i piatti del cuoco Joachim Wissler, il cui ristorante all'interno dell'albergo è considerato il miglior tre stelle Michelin di Germania. Una ricetta golosa che in otto anni (la prima edizione è del 2009) ha fatto emergere lo Schloss Bensberg Classics come uno dei due più esclusivi appuntamenti di settore in Germania e tra gli emergenti nel mondo.

Quanto alle auto in concorso, il numero delle partecipanti, come a Villa d'Este, è condizionato dallo spazio disponibile nel piazzale dell'albergo. "Abbiamo deciso di accettare al massimo 40-45 auto. Ma non solo per i limiti di spazio evidenti; per noi è importante anche poter valutare le vetture dedicando loro il giusto tempo" dice Jürgen Lewandowski, giornalista e scrittore di auto, membro della giuria del concorso (è anche stato per otto anni nella giuria di Villa d'Este). "Ogni macchina ha la sua storia, la sua bellezza e se sono troppe il tempo del giudizio si restringe a due o tre minuti ognuna. Trovo tutto ciò poco serio, anche se capita pure nei migliori concorsi".

Quest'anno le auto ammesse sono state 44, suddivise in otto classi differenti alle quali sono state aggiunte altre otto categorie speciali (trovate tutti i risultati sul sito *schlossbensberg-classics.com*). La selezione risente un po' della cultura automobilistica locale, ma le ambizioni sono alte. "Sì, qui si vedono modelli che in altri concorsi verrebbero considerati comuni, ma la nostra filosofia è di accontentare anche le richieste del pubblico. E se il pubblico ci chiede di vedere auto che hanno rappresentato i sogni di chi era giovane nei vari decenni, cerchiamo di accontentarlo. La Mercedes 190 SL, per esempio, sessant'anni fa in Germania era una macchina ambita. Stesso discorso per la Fiat 2300 S Coupé, che da voi è normale vedere in tante manifestazioni, ma che da noi conta solo una ventina di esemplari" dice ancora Lewandowski. "Parallelamente abbiamo auto che hanno un valore più importante e che inseriamo in diverse categorie specifiche, nicchie accuratamente definite. Per esempio, quest'anno oltre ai 90 anni della Touring e ai 100 delle cabriolet BMW abbiamo celebrato, tra gli altri, il lusso e lo sport anteguerra, le coupé anni 60, le sportive anni 70 e le auto europee con motori americani".

Molto "tedesco" anche il criterio di giudizio delle vetture, che porta poi all'elezione dei

Italiani e italiane
A sinistra, la Ferrari 340 America Berlinetta Touring del 1951, "Best of Show" della giuria. Qui sopra, la Aston Martin DB 2/4 MK II del 1955 di Armando Fumarelli, unico italiano in concorso. A lato, due Maggiolino Cabriolet del team Volkswagen Classic. In alto, una Iso Grifo A3/C stradale del 1965.

Premiati e contenti
Sopra, la Delahaye 135 M del 1938 (a sinistra), vincitrice del premio per l'auto meglio conservata. Dal 1945 è rimasta inutilizzata in un garage austriaco. Al suo fianco, una Rolls-Royce Wraith Erdmann & Rossi del 1939, prima di classe e vettura meglio restaurata. A sinistra, la passerella del concorso.

vincitori. Prima di votare, i 12 giudici (tra loro Andrea Zagato, Jacky Ickx e Sandra Button, presidente del concorso di Pebble Beach) devono aver visto tutte le auto in concorso. E per arrivare al giudizio finale devono essere d'accordo all'unanimità su ogni auto premiata. Operazione complicatissima. Quest'anno il titolo di "Best of Show" della giuria è andato a una bellissima Ferrari 340 America Berlinetta Touring del 1951, il primo dei due soli esemplari assemblati, esposto al Salone dell'Automobile di Torino nello stesso anno. Il pubblico ha votato invece per una BMW 507 del 1957. Un'auto, appunto, dei loro sogni. R

SECONDA DI CLASSE ALL'ARRIVO

BRAVA GIULIA

Quattordicimila chilometri da un capo all'altro del mondo, da percorrere in 35 giorni. Al via si presentano in 123, con auto potentissime, pronte per affrontare l'inferno. Sette gli equipaggi italiani, due dei quali con i colori di Ruoteclassiche. Ecco com'è andata

Testo di **Roberto Chiodi** - foto di **Gerard Brown**

"La fine di un viaggio è solo l'inizio di un altro". Il prossimo però non sarà per noi una quarta partecipazione alla Pechino-Parigi. Rispetto alle edizioni precedenti è diventato un rally durissimo, per il fisico e soprattutto per le automobili, sottoposte a stress continui, rotture, incidenti. La gara ha preso una deriva di forsennata competitività, ci sono state prove speciali su sentieri sterrati che i migliori hanno corso a medie superiori ai 110 orari.

Nelle categoria anteguerra i primi in classifica hanno trasformato le loro macchine in hot rod, snaturando completamente l'impianto originario: hanno motori di potenza esagerata, basti dire che in autostrada queste macchine degli anni 30 marciavano tranquillamente, sotto la pioggia, a 130 all'ora. Sempre scoperte.

Si è andato perdendo lo spirito dell'avventura pionieristica per trasformarlo nella gara per automobili più dura che si possa oggi disputare sul pianeta. Sempre se vogliamo considerare parte del nostro pianeta (sotto il profilo puramente stradale) un Paese come la Mongolia... È qui che si è vissuta la parte più massacrante e, purtroppo, anche quella più affascinante. Un Paese straordinario, scorci di una bellezza che ti imbarazza e commuove. E tu che stai lì a massacrare la macchina, a dannarti sulle pietraie, i greti dei torrenti o la sabbia per "stare nei tempi", rispettare una tabella di marcia che ti consente se tutto va bene di rimediare - a sera e alla meno peggio - alle inevitabili rotture. L'assistenza ufficiale si preoccupa solo dei guasti più gravi e, per quan-

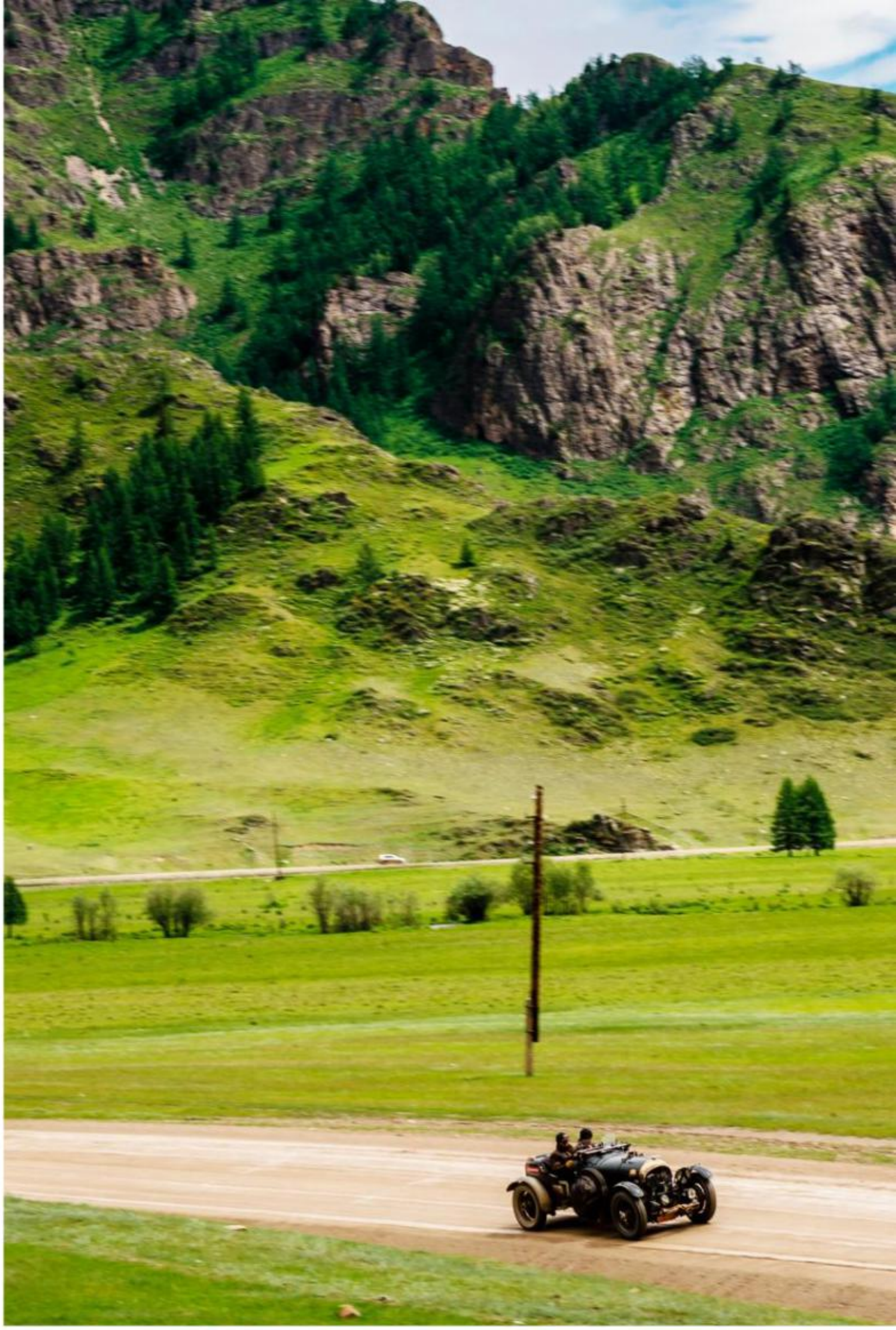
Piste infernali
La Porsche 356 A (1956) degli americani Connor-Kirkpatrick, in un passaggio molto spettacolare tra Ulaan Baator e Bulgan. In alto, le due Giulia della Scuderia del Portello, a contatto visivo, in prossimità del campo di Erenhot.

I NUMERI DELL'EDIZIONE 2016

Partenza da Pechino:	**12 giugno**
Arrivo a Parigi:	**17 luglio**
Chilometri:	**13.700**
Paesi attraversati:	**11**
Equipaggi al via (di cui 7 italiani):	**123**
Giorni di riposo:	**4**
Tappa italiana (San Martino di Castrozza)	**14 luglio**

Acqua e polvere
A sinistra, in primo piano, la Porsche 356 C (1964) dei liberiani Habib-Samaha. Sotto, gli australiani Hickman-Gross, tra Ulaan Baator e Bulgan, in Mongolia.

Il primo campo base
A destra, la Bentley (1928) dei tedeschi Rothenberger-Schmidt, tra Altaj e Aya (Repubblica Autonoma della Russia). In basso, da sinistra, una La France Tourer Speedster (1917) nel fango e il campo allestito per il primo giorno di riposo, a Ulaan Bataar, capitale della Mongolia.



to ci riguarda, c'è sempre stato qualcuno con guai maggiori dei nostri. Una sola volta siamo riusciti a farci fare una saldatura e abbiamo dovuto aspettare cinque ore.

L'esperienza e, in un certo senso, l'assoluta ignoranza in fatto di meccanica ci hanno consigliato prudenza e cautela. Piccoli errori di percorso o momentanea distrazione durante interminabili tappe nel nulla, li abbiamo puntualmente pagati con il distacco dei montanti degli ammortizzatori dalla carrozzeria, la perdita del tampone che ne regola la fine corsa e la rottura dei perni di fissaggio. Ci siamo insabbiati durante una prova speciale, ma siamo riusciti a concluderla in tempo e a conservare così il massimo traguardo per noi raggiungibile, la "medaglia d'oro": riconoscimento che premia chi rispetta tutti i controlli orari e disputa tutti i test entro il tempo massimo consentito. Facile a dirsi, ma basta un imprevisto che ti attarda, un inconveniente banale e sei fuori. Dei 57 equipaggi Classic solo 18 ci sono riusciti...

Poi ci sono le classifiche in base ai tempi ottenuti nelle Speciali: tot minuti, tot penalità. Quindi, tirare al massimo. Ma serve mestiere, giudizio e abilità. Chi esagera, la paga. Hanno vinto sicuramente i più bravi, piloti in gamba con macchine collaudatissime e potenti. La Datsun 240 Z nelle classiche, le Chrysler roadster nelle anteguerra. Infine, le classifiche di classe. Noi con

Finalmente uno stop
Qui sopra, al campo base di Erenhot, nel deserto del Gobi. In basso, a sinistra, l'Alfa Romeo Giulia (1973) dei nostri protagonisti, i coniugi Chiodi-Degli Esposti. In basso, a destra, gli svizzeri Dubs-Huber, su Rockne Six (1932) a Ulaan Bataar.

Spazi sconfinati, piste polverose, pietraie, guadi, foreste... Impossibile annoiarsi alla guida, nonostante i turni massacranti al volante

la nostra Alfa Romeo Giulia della Scuderia del Portello (1290 cm³) ci siamo classificati secondi tra le vetture costruite fino al '66 e fino a 2000 di cilindrata. E, particolare che ci ha inorgoglito non poco, siamo risultati i primi fra i sette equipaggi italiani. Abbiamo battuto tutte le Porsche, solo due delle dieci Mercedes partecipanti sono finite davanti a noi, identico risultato con le dieci Volvo.

LA MONGOLIA? IL NOSTRO INFERNO

Riannodare il filo dei ricordi, scrivendone a premiazione avvenuta, significa alterare la realtà che non è mai quella che si è vissuta, ma quella che si rammenta ("e come la si rammenta per raccontarla", aggiungeva uno che la sapeva lunga, Gabriel Garcia Marquez). Questo per dire che sofferenze patite e dispiaceri cominciano ad affievolirsi, lasciando più spazio alle emozioni positive che abbiamo vissuto. L'attraversamento della Mongolia è stato un inferno, auto sconquassate, rotture ripetute e inevitabili per tutti perché le prove speciali sono sta-

La natura "muscolare" del raid non è solo nello spirito degli equipaggi, ma nella potenza esasperata dei motori...

Tutto di corsa
Qui a fianco, Robillard-Katuscakova, su Chevrolet coupé, impegnati in un cambio gomme. Nella foto grande, gli svizzeri Dillier-Dillier su Chrysler 70 Roadster (1930). In basso, la Bentley 4,5 Litre Le Mans (1927) di Rollinger-Hangesch, tra Aya e Novosibirsk (Distretto Federale Siberiano).

te spesso letali per i telai, la meccanica e tutto quello che buche apocalittiche, vibrazioni, guadi e pietraie possono comportare per macchine di almeno quarant'anni di età. Però, solo a sentire pronunciarla, la parola "Mongolia", tutti noi andiamo in estasi. Il cielo a portata di mano, fiumi e torrenti di giovanile irruenza, la contemplazione del deserto, la sensazione che stai osservando la Terra il giorno dopo la creazione... Insomma, un feeling indimenticabile e sognante.

La gara praticamente si è decisa lì. Le Datsun sono state inizialmente sopravanzate dalla Giulia di Schön-Tonetti e a Ulaan Bataar tutti erano sbalorditi da questo exploit. L'auto ha avuto poi noie elettriche e meccaniche che hanno indotto l'equipaggio a farla riparare a dovere per poterla ripresentare competitiva alla Coppa Europa, classifica che riguardava solo i risultati conseguiti dalla Polonia a Parigi. La vittoria è stata mancata per appena tre secondi ed è stata appannaggio di una potentissima Mercedes 450 SL. Gli undici giorni in Russia li ricorderemo soprattutto per le frenetiche riparazioni a Novosibirsk e a Kazan, durante le soste che ognuno sperava di dedicare al riposo o al turismo.

Ci ha sorpreso la Bielorussia, la sua terra ordinata, la gente cordiale. E le cicogne appena siamo entrati in Polonia. Ma si può dire che le sorprese maggiori del tragitto europeo le abbiamo avute in Italia. A Moggio Udinese la carovana del rally è stata colpita da un nubifragio di violenza inusitata, un uragano di pioggia sferzante e grandine, con un vento che piegava gli alberi e faceva addirittura traballare le macchine ferme. Poi, l'arrivo a San Martino di Castrozza è stato particolarmente festoso, con la cittadina tutta predisposta per l'accoglienza. Sarà difficile anche dimenticare l'asprezza delle dieci Speciali lungo i più famosi passi dolomitici, prove che sono servite a limare le classifiche e a distruggere alcune auto che erano tenute su alla meno peggio. E - per gente che veniva da settimane di zuppe, cavoli e montone - ritrovarsi il giorno dopo a pranzo sul Lago di Molveno con un buffet prelibato, bollicine a volontà e la simpatia contagiosa della famiglia Bettega è stata un'occasione che ha indotto alcuni equipaggi francesi e australiani a trasmettere a noi (solo perché italiani) i complimenti per il fascino del luogo e l'ospitalità ricevuta.

Le ultime tappe le abbiamo vissute con il patema di non farcela. Prima abbiamo rischiato di compromettere la classifica sbagliando completamente una banale "provetta" che prevedeva in un autodromo da "guida sicura" alcuni passaggi obbligatori (siamo finiti al traguardo in senso contrario, cinque minuti di penalità); e dopo, stavamo per pregiudicare l'intera Pechi-

Né in cielo né in terra
A destra, Rollinger-Hengesch, su Bentley 4,5 Litre Le Mans (1927). Sotto, la Morgan Plus 4 (1960) dei norvegesi Schage-Brathen, durante uno spettacolare guado sul Chjargas Lake. In basso, la Chevrolet coupé (1939) degli americani Peckham-Peckham a Nizhny Novgorod.

no-Parigi per non avere avvitato bene il tappo dell'olio, che è saltato via inondando il vano motore e dando la sensazione terrificante che fosse tutto scoppiato. Se è andata bene lo dobbiamo a una massiccia dose di fortuna senza la quale, in gare del genere, è consigliabile starsene a casa.

ITALIANI TUTTI BRAVI

E veniamo agli altri sei equipaggi italiani. Mattia Nocera e Giacomo Foglia con la loro Chrysler 75 Tourer sono stati semplicemente eroici, riuscendo a portare fino a Parigi una vettura che li ha martellati di sventure quotidiane. E sono pure finiti sul podio di categoria. Angelo Cavalli e Gianni Gentile hanno gareggiato con una BMW 518 che, nelle ultime tappe, faceva accorrere la brigata antiterrorismo perché lo scappamento aveva il rumore di un'esplosione da tre megatoni. Bravissimi anche loro a superare ogni tipo di rottura e inconvenienti. Per rimettere in riga le sospensioni sono arrivati persino a tagliare i molloni... In tema di guasti, nessuno può reggere il confronto con Francesco e Alessandro Guasti ("nomen omen", direbbe il saccente). Dopo un inizio scoppiettante che li vedeva quattordicesimi assoluti, a Ulaan Bataar hanno avuto bisogno di far venire dall'Italia un pezzo di ricambio. Sono riusciti ad averlo in 36 ore, con l'aiuto prezioso della nostra ambasciata a Pechino. Poi un guaio dopo l'altro, compresa un'uscita di strada che stava per com-

PAOLO MAZZETTI

Unica tappa nel Bel Paese
Nei dintorni di San Martino di Castrozza (TN) si è abbattuto un violentissimo nubifragio; quando il cielo si è calmato, gli equipaggi sono stati accolti dall'entusiasmo dei tanti curiosi convenuti in Trentino per l'unica tappa italiana del raid. Sotto, l'arrivo trionfale di Chiodi-Degli Esposti a Parigi, il 17 luglio.

RITA DEGLI ESPOSTI

IL SEGRETO STA NEL COMPAGNO DI VIAGGIO

COME PREPARARE UN'AUTO VINCENTE

Pensate di preparare un'auto per vincere la prossima Pechino-Parigi, giugno 2019? Abbandonate subito l'idea, non ci riuscireste mai al primo tentativo. Avete bisogno di provare dal vivo quali sono le difficoltà, gli imprevisti, le sofferenze. E allora, quali consigli volendo partecipare? Il primo, e più importante, è trovare il compagno giusto. Serve una persona con cui poter litigare ogni giorno e non portare rancore; dividere la stanza d'hotel, la tenda, i bagagli, i panini del pranzo in corsa. Qualcuno con cui non avere mai retropensieri, che sappia dire le cose in faccia e stare ad ascoltarti e stimarti e perdonare. Insomma, una moglie. Poi viene l'auto. Fatela leggera il più possibile perché già solo le cose obbligatorie finiranno per appesantirla molto. Dovrà essere comoda e rinforzata negli attacchi del motore, delle sospensioni, del radiatore. Lasciatela il più originale possibile, ogni diavoleria in più sarà soggetta a rottura. Infine, siate scaltri e rivolgetevi alle aziende inglesi che preparano le auto per questi rally e i cui meccanici poi fanno parte dell'assistenza ufficiale. I loro clienti, in gara, diciamo pure che non li abbandonano mai...

RITA DEGLI ESPOSTI

promettere il bersaglio finale: portare comunque la Giulia in place Vendôme. Giancarlo Puddu e Lorenzo Castellini sono riusciti anche loro a centrare il bersaglio massimo ipotizzabile: la "medaglia d'oro". La loro Giulia si è classificata 19ª e 7ª di classe. Schön-Tonetti, risolti gli inconvenienti elettrici e meccanici che purtroppo ne hanno pregiudicato la gara, si sono visti sfuggire la Coppa Europa per pochi secondi.

Infine, l'ultima Giulia, quella di Marco Cajani e Alessandro Morteo. Il presidente della Scuderia del Portello Alfa Romeo ha conseguito in pieno gli obiettivi che si era dato: dimostrare che le due vetture del sodalizio sarebbero state in grado di concludere il rally più massacrante che si possa oggi disputare con un'auto storica. La scuderia ha piazzato una propria vettura nel Gotha della classifica finale, prima di tutte le altre italiane. Ed entrambe, nell'ultima fase, sono finite sul podio della categoria. Adesso fan bella mostra di sé sugli Champs Élysées! R

550 BOLIDI IN BATTAGLIA A LA SARTHE

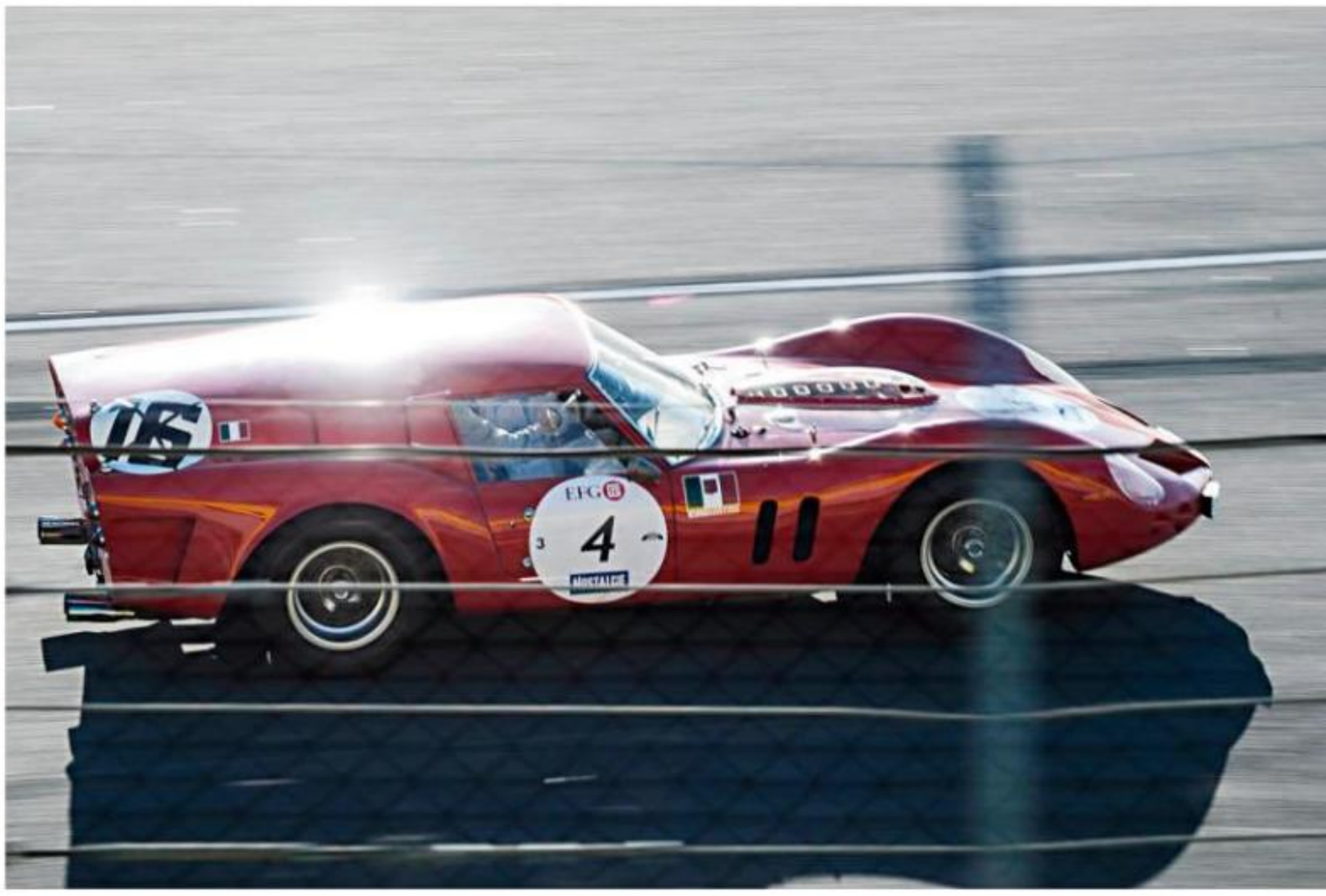
L'ALTRA "24 ORE"

Oltre mille piloti e gentleman driver si sono dati appuntamento sul mitico circuito francese, tre settimane dopo la gara moderna, per rimettere in pista, notte compresa, le auto che hanno corso qui tra il 1923 e il '93

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

Mezzo secolo dall'impresa
Massiccia la presenza di Ford GT 40 alla Le Mans Classic, per commemorare i cinquant'anni dalla storica vittoria di Amon-McLaren. In questa foto un esemplare del 1969 in gara in Classe 6 con Vandromme e Belmondo, quest'ultimo figlio del noto attore francese.

Pezzi unici in gara
A lato, parata di auto della Classe 4 (1962-1965) sotto il ponte Dunlop. Al centro, la Ferrari 250 "Breadvan". In basso, la BMW 3.0 CSL Classe 6 (1972-79) e, accanto, l'Alfa Romeo 6C 2300B MM Touring del 1938, una delle più ammirate tra le anteguerra.



C'è un momento preciso, nel passaggio tra giorno e crepuscolo, in cui la luce gioca effetti ingannevoli. Soprattutto al volante, dietro una visiera o un parabrezza, la messa a fuoco degli oggetti si fa più ardua e non tutti gli occhi si adattano con la stessa velocità. In linguaggio tecnico, si passa dalla visione fotopica a quella mesopica: i miopi sono in svantaggio, soprattutto se non hanno fatto il pieno di mirtillo o di vitamina A. Sul circuito Bugatti o de La Sarthe, a tutti noto perché qui dal 1923 si disputa una delle gare più belle del mondo della durata di 24 ore, notte compresa, i piloti conoscono bene il problema. In realtà, non sono i soli, perché c'è un plotone di collezionisti orgogliosi, appassionati, fatto di uomini impavidi, che ogni due anni calca l'asfalto di quel meraviglioso tracciato, oggi di 13,629 km, per dare vita alla Le Mans Classic. Un appuntamento imperdibile per chi ama le automobili classiche, giunto alla ottava edizione e contraddistinto da epiche battaglie tra i cordoli e da un contorno di festa d'altri tempi.

Quest'anno in pista si sono date appuntamento oltre 550 auto, che hanno disputato le edizioni passate della mitica gara di durata (dal 1923 al 1993) e che, divise in 7 classi, se le sono suonate tra i cordoli senza esclusione di colpi. Il problema della "luce crepuscolare" e dell'oscurità è stato messo in conto per chi ha disputato le corse in serata e in notturna, perché anche alla "Classic" si prosegue fino alle ore piccole il venerdì e il sabato e a rotazione tocca un po' a tutti correre al buio. A impressionare di più, specie la notte, sono i prototipi del Gruppo C (1982-1993), novità di quest'anno, capaci di superare i 300 all'ora sul rettilineo di Mulsanne, anche quando serve una vista da lince per azzeccare le staccate. Per la cronaca le Spice SE89C e SE90C di Piguet e de Doncker hanno avuto la meglio sulla Porsche 962 di Drelan-Scott, terzo sul podio. Ma in tutte le gare della "Classic" è il frastuono degli scarichi, che squarcia tenebre o giorno, a ipnotizzare il pubblico che riassapora i brividi delle corse di una volta. Massiccia la presenza di Ford GT 40 nella Classe 5 (1966-1971), in forze per celebrare il 60° della storica vittoria di Amon-McLaren, ma in ognuna delle altre categorie erano racchiusi pezzi unici o straordinari. Come le meravigliose Alfa Romeo 8C Monza o 6C 2300 B MM Touring (tra le 64 anteguerra in pista) o ancora la celebre Ferrari 250 "Breadvan", trasformata da Bizzarrini per battere le 250 GTO (Classe 3, 1957-1961). O ancora, le numerosissime Porsche 906, 908, 910 e 917 (Classe 6, 1972-1981): vederle percorrere in pieno il rettilineo di Mul-

Che stress per gli occhi Le differenti condizioni di luce nell'arco delle lunghe ore di gara mettono in crisi anche i piloti navigati. Accorsi in massa anche per questa edizione, come Pescarolo, Larrousse, Hélary, Mass o il nostro Emanuele Pirro, in tuta Audi, che si cala nell'abitacolo dell'Alfa 33/3.

RM 11-02 LE MANS CLASSIC

CHRONO DA CORSA

Sin dalla prima edizione Richard Mille è stato partner e pilota della Le Mans Classic. Quest'anno non si è calato in abitacolo per correre, ma la Maison orologiaia con il suo nome ha reso ancora omaggio all'evento con un prezioso segnatempo realizzato in 150 pezzi. L'RM 11-02 Le Mans Classic è un cronografo flyback 24 ore automatico in titanio grado 5, con rotore a geometria regolabile, calendario annuale e secondo fuso. I colori della storica corsa sono riportati su lunetta, fondello in ceramica bianca e sul quadrante.

sanne era da pelle d'oca. Mentre la notte si fa piccola, nei paddock e al village si balla e si beve birra o champagne a fiumi.

Al rispuntare del sole, il rumore torna a riecheggiare negli stand pieni di gente che osserva le auto esposte, compra cimeli, oggetti di automobilia e libri. L'intera cittadina di Le Mans è coinvolta e tutti tirano fuori dal box la propria storica lucidata ad hoc per il pellegrinaggio a La Sarthe. Quest'anno in 123mila hanno varcato i cancelli, oltre 8500 le auto storiche dei club presenti. Uno spettacolo niente male. R

Conta anche l'abito Nulla è lasciato al caso alla Le Mans Classic, nemmeno l'abito: a sinistra, ecco quello preferito dall'organizzazione. In basso, una BMW M1 Procar (Classe 6) ai box per il cambio guida notturno e una fase della gara "Little Big Mans", riservata ai piccoli tra i 6 e i 10 anni, in pista con modelli in scala.

49 EQUIPAGGI AL VIA, PIÙ 20 FERRARI FUORI CLASSIFICA

DOLOMITI A QUOTA 99

Tante sono state le prove cronometrate lungo i 430 chilometri di passi, tornanti e saliscendi: la rievocazione numero 31 della gara conquistata al suo debutto da Piero Taruffi si è confermata molto selettiva. Vincono Mozzi-Biacca, fuori Moceri e Canè

Testo di **Daniele Bonetti**

Tre giorni di gara: più di 430 chilometri, il pensiero rivolto alle imprese che piloti leggendari come Piero Taruffi e Olivier Gendebien, rispettivamente primo e ultimo vincitore della Stella Alpina di velocità, firmarono sui passi dolomitici sfidando spazi di frenata spesso solo teorici e limiti di guida legati alla calcolata incoscienza.

L'edizione rievocativa numero 31 è andata in archivio segnando una svolta importante voluta dagli organizzatori della Scuderia Trentina Storica: via l'egida Asi e spazio alla Csai (oggi Aci Sport), per salvaguardare il fattore competitivo e non rischiare di perdere il nutrito numero di driver da sempre affezionati a una delle gare più belle del panorama estivo italiano.

Quest'anno al via si sono presentate 49 vetture, tra le quali alcune di grande prestigio, come l'Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport condotta da Antonio Pasquale e Camillo Tonello o la barchetta Fiat-BMW Furia di Giovanni Repetto e Antonio Florian, capace di abbinare il telaio di una Fiat 1100 a un motore BMW 6 cilindri dando vita a un esemplare decisamente "sopra le righe"; oltre a loro, venti Ferrari moderne che non hanno mancato di far battere il cuore per Maranello sul Giau, sul Pordoi, sul Fedaia come sul Sella, sublimando due eccellenze assolute italiane: le Dolomiti da una parte, il Cavallino rampante dall'altra. Con partenza e arrivo da Trento, la Stella Alpina ha concluso la prima tappa a Bolzano (salvo poi effettuare un trasferimento a Corvara), mentre il secondo giorno di gara ha visto gli equipaggi disimpegnarsi sul Passo Falzarego, sul Passo Giau, attraversare Cortina prima di arrampicarsi nuovamente verso Forcella Cibiana e "conquistare" Pordoi, Fedaia e Campolongo, ultimo transito prima di chiudere la seconda tappa. Il terzo giorno, quello meno impegnativo, ha visto le auto scalare il Gardena e il Sella prima di buttarsi giù per la Val di Fassa, sfiorare Cavalese e concludere a Baselga di Pinè (salvo il trasferimento a Trento per le premiazioni): una delle edizioni più riuscite della corsa trentina.

Salvaguardando l'idea che la Stella Alpina debba rimanere una gara di regolarità piuttosto selettiva, gli organizzatori non hanno lesinato sforzi: 99 prove cronometrate in tre giorni, 3 prove di media (che però generavano una classifica a parte) e un'infinità di salite, discese, curve e tornanti che hanno messo alle strette non solo gli equipaggi al via, ma anche i mezzi meccanici sottoposti a sforzi notevoli per lasciarsi alle spalle ogni valico dolomitico, costretti a lavorare spesso a oltre duemila metri di quota, mettendo in crisi cambio, freni e carburazione.

Il successo finale è andato a Giordano Mozzi e Stefania Biacca su Triumph TR2 del 1955, che si sono ritrovati al comando a una mancia-

LA GARA IN CIFRE

Giorni di gara	3
Percorso	430 chilometri
Prove speciali cronometrate	99
Prove di media	3
Equipaggi partenti	49
di cui 4 stranieri	

Tante inglesine
I vincitori Mozzi - Biacca, su Triumph TR2 (1955); sotto, Moceri-Bonetti, su Fiat 508 C (1939). Nell'altra pagina, dall'alto: Ronzoni-Ronzoni, Porsche 911 T (1970); Canè-Galliani, Chrysler 72 (1927); Pasquale-Tonello, Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport (1946). Più a sinistra, Cirolini-Lunelli, MG B (1964).

ta di prove dalla fine dopo la rottura del motore della Fiat 508 C del 1939 di Giovanni Moceri e Daniele Bonetti, in testa alla gara sin dalle prime prove. Sul secondo gradino del podio ha concluso il duo Antonino D'Antinone e Amalia De Biase (Scuderia Loro Piana Classic), a bordo di una Porsche 911 del 1969. Terzo posto per la Lancia Fulvia di Tiziano Baldissera ed Edoardo Covaz: tra i ritiri eccellenti, va registrato anche quello di Giuliano Canè e Lucia Galliani, fermi dopo pochi chilometri dal via sulla Chrysler 72 del 1927, l'auto più anziana della corsa. Tra le scuderie, il successo è andato alla Loro Piana Classic che ha preceduto di una manciata di punti il Club Orobico e il Classic Team Eberhard. La classifica "in rosa" ha invece visto il successo annunciato dell'equipaggio composto da Himara Bottini e Rosemary Boscardin, su una Triumph TR3. R

TROFEO AVVOCATO GIOVANNI AGNELLI

SALITA BATTICUORE

250 storiche e 42 curve in poco meno di 10 chilometri e mezzo: adrenalina pura! Noi eravamo alla parata "Experience" con un'auto da sogno - l'Alfa Romeo 1750 GTAm - mentre la cronoscalata era valida per i campionati europeo e italiano della Montagna

Testo di **Andrea Stassano** - foto di **Dario Pellizzoni**

Il commissario indica con la mano i secondi al via: cinque, quattro, tre… Un istante: ma chi ce lo fa fare di correre la Cesana-Sestriere con un'Alfa 1750 in versione GTAm? Passione, amicizia (l'auto è di Alessandro Morteo e l'ha seguita la Scuderia del Portello) e un po' di follia, visto il valore della vettura in gioco.

...Due, uno, via! La GTAm schizza via, prima-seconda-terza, come uno sparo sull'asfalto. Incredibile l'urlo dello scarico libero. Bisogna capire al volo qualcosa dell'auto e del tracciato, bello e selettivo. Ma siamo già al primo tornante: doppietta, seconda, facile col gas vicino al freno. Il muso punta all'interno e il retrotreno "apre" poco. Troppo abbottonati. Si riapre fino ai 6500 giri e il muro del pubblico applaude: la prima volta non si scorda mai.

La gente qui è calda, ti segue e incita. Fredde sono invece le gomme Yokohama 205/60 R13, poco intagliate. L'Alfa, un esemplare allestito come GTAm da un privato nel '71 per le gare in salita, con lo "slittone" Autodelta, ha un assetto "inchiodato": l'ha voluta così il proprietario. E aggredisce il misto stretto con ferocia, mentre il retrotreno va gestito. I rapporti sono lunghi, da pista, chissà con quelli da salita… Per le reazioni, la GTAm è da manici veri.

LA GARA IN CIFRE

Chilometri del percorso:	**10,4**
Tempo di percorrenza (medio):	**6 minuti**
Velocità di punta raggiunta:	**220 km/h**
Dislivello:	**680 metri**
Auto in corsa (di cui straniere):	**144 (8)**

Dalla parata alla sfida col cronometro
Nell'altra pagina, l'Alfa Romeo 1750 tipo GTAm con cui abbiamo affrontato la 6ª Cesana-Sestriere "Experience", Memorial Gino Macaluso, a cura dell'AC Torino. Sopra, la Giulia GTA 1300 Junior di Mario Cajani, Scuderia del Portello. In basso, da destra: le Sport (4° Raggruppamento), che hanno battuto il record del tracciato (4'30"06, Stefano Di Fulvio, Osella PA 9 /90); chi scrive, prima del via; la Giulietta Sprint Veloce pilotata da Alfredo Altavilla (Coo di FCA); con la GTAm, dopo l'arrivo.

Confidenza? Un tabù. Lei sente molto gli avvallamenti, l'asfalto irregolare. Va tenuta salda, ma prende lo stomaco. Bisogna fare attenzione con la seconda, per il resto il cambio è rapido, preciso, con una bella frizione. Alle chicane di Champlas du Col, in frenata l'Alfa si alleggerisce e poi si vola, oltre i 3500 giri. La progressione è favolosa, e a 7000 si scatenano 190 CV.

Nella parte alta del percorso il campo è più lungo, ma in 4ª e 5ª la guardia deve restare alta. Al salto l'attenzione è d'obbligo, poi ecco spuntare una Lancia 037 Rally stradale. Ci accodiamo. E l'arrivo insieme, al traguardo di Sestriere, è l'altro grande regalo della giornata. R

R APPUNTAMENTI

RADUNI, CONCORSI E GARE DI REGOLARITÀ

AGOSTO

5 - 7 WEEKEND CON LE VECCHIE SIGNORE A CEVA (CN)
Evento turistico senza prove Asi. Circolo Langhe Automoto Storiche di Ceresole d'Alba. clamsalba.it

6 - 7 LE VALLI DELLA CULTURA (SA)
Evento turistico Asi senza prove. Auto Revival Club. Tel. 0974 67041 - 334 7088996, autorevivalclub.it

25 - 28 SIBILLINI E DINTORNI (MC)
Evento turistico Asi con prove. Scuderia Marche Club Motori Storici. Tel. 333 3154879, scuderiamarche.it

27 LUGANO CLASSIC (CH)
Raduno turistico. Promocar Classic. promocarautomobili.ch

27 TROFEO NOCI MOTOR CLASSIC (CR)
Regolarità classica Aci/Csai. Noci Motor Classic. nocimotorclassic.com

27 - 28 DOLOMITI IRA CLASSIC (BZ)
Regolarità formula Asi. Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, veteran.it

27 - 28 DALLA MAJELLA AL MARE (PE)
Regolarità Asi con strumentazione libera. Pescara Corse Veteran Car. Tel. 085 72805

27 - 28 TROFEO ROLANDO D'AMORE (AV)
Regolarità classica valida per il Campionato Italiano Aci/Csai. Scuderia Auto Storiche Green Racing Club Avellino. greenracingclub.it

27 - 28 GRAND PRIX SHOW IN NOTTURNA (VR)
Evento turistico Asi con prove. Organizzato dal Veteran Car Club Enrico Bernardi. vccebern

27 - 28 COPPA MARCHESE DEL GRILLO (VT)
Evento turistico Asi senza prove. Assoc. Stor. Culturale Piero Taruffi Automoto. Tel. 0761 780811, museotaruffi.it500clubitalia.it/meeting-fiat-500

27 - 28 TROFEO FRANCO SCAGLIONE (CZ)
Evento turistico Asi senza prove. Carrozze Automoto Ep. Calabria e Simpatizzanti. Tel. 0984 462658 - 368 558268, camecs.it

28 TRA COLLINE E VALLATE (AV)
Evento turistico senza prove Asi. Club Veicoli Storici Irpino. clubveicolistorici.com

28 BOBBIO-PENICE (PC)
Evento rievocativo con prove. Club Piacentino Auto Moto Epoca. Tel. 0523 248930, cpae.it

SETTEMBRE

3-4 COPPA CITTÀ DI TONEZZA (VI)
Regolarità turistica Aci-Csai. Rally Club Team. rallyclubisola.it

3 - 4 MARE D'AMARE IN AUTO D'EPOCA (LE)
Evento turistico Asi con prove organizzato da Sitam di Porto Cesareo. Tel. 0832 925314, scuderiailtacco.it

3 - 4 LA BIANCHINA VA A PROSECCO - VALDOBBIADENE (TV)
Raduno del Bianchina Club. Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì 17-19), bianchina.org

4 50 MIGLIA DELLE COLLINE PISANE (PI)
Regolarità turistica Aci/Csai. Scuderia Automobilistica Kinzica. scuderiakinzica.it

4 RIEVOCAZIONE STORICA DELLA 200 MIGLIA DI CREMONA
Regolarità formula Asi. Club Amatori Veicoli Epoca Cremona. Tel. 0372 530463.

4 RADUNO CITTÀ DI CASSINO (FR)
Evento tematico Asi senza prove. Cassino Classic Car. Tel. 360 755815.

4 CHANTILLY ART & ELEGANCE (FRANCIA)
Importante concorso d'eleganza firmato Richard Mille. chantillyartsetelegance.com

5 - 10 CLASSIC TOUR (FC)
Evento turistico Asi con prove. Collectors Historic Carclub di Cesena. Tel. 333 2823746, chccesena.it

9 REVIVAL RALLYE SAN MARTINO DI CASTROZZA (TN)
Regolarità Classica e Sport Aci/Csai. San Martino Corse. rallysanmartino.com

9 - 11 LEI AL VOLANTE - RADUNO DANNUNZIANO (PE)
Evento turistico Asi con prove. Jaguar Drivers Club. jaguardrivers.it

9 - 11 GOODWOOD REVIVAL MEETING (INGHILTERRA)
Imperdibile evento motoristico sul celebre circuito inglese. goodwood.com/grrc/event-coverage/goodwood-revival

9 - 11 RIEVOCAZIONE STORICA AUTOGIRO DELLA PROVINCIA DI RAGUSA
Regolarità Asi con strumentazione classica. Veteran Car Club Ibleo. Tel. 0932 651317 - 0932 255356 - 3890843238, vccibleo.it

21 AGOSTO PEBBLE BEACH CONCOURS D'ELEGANCE

In California, tra Monterey, Carmel e Laguna Seca, a cavallo di Ferragosto si svolgono le più importanti manifestazioni per auto d'epoca degli Stati Uniti. Da non perdere il Pebble Beach Concours d'Elegance, il più famoso concorso d'eleganza del mondo, organizzato dall'Automotive Fine Arts Society *(pebblebeachconcours.net)*.

9 -11 SETTEMBRE RIEVOCAZIONE STORICA

SULLA STRADA DEL PROSECCO

Grande Evento turistico-sportivo, riservato ad auto d'epoca di gran prestigio. Rievoca l'anniversario della nascita della più antica via del vino d'Italia, la Strada del Prosecco, avvenuta proprio cinquant'anni orsono, il 10 settembre del 1966. Il tour tra le colline trevigiane di Conegliano e Valdobbiadene, già candidate a diventare patrimonio Unesco, porterà a conoscere l'enogastronomia locale. La partenza è prevista da Valdobbiadene proseguendo con un itinerario tra vigneti e borghi storici per concludersi nella città di Conegliano. Ruote del Passato. Tel. 0434 573083, *coneglianovaldobbiadene.it/pagina/centomiglia-presentazione*

9 - 11 SETTEMBRE MOSTRA-SCAMBIO DI IMOLA (BO)

A CACCIA DI AFFARI IN PISTA

Lungo la pista e nei paddock dell'Autodromo Dino e Enzo Ferrari va in scena la celeberrima mostra-scambio, nata nel 1977 e da molti anni considerata uno tra i più importanti e tradizionali appuntamenti per tutti gli appassionati dello scambio di auto, moto, bici, accessori e ricambi d'epoca. *www.mostrascambioimola.it*.

15-18 SETTEMBRE G.P. NUVOLARI

EDIZIONE NUMERO 25

Quest'anno sarà celebrata la 25ª edizione della gara organizzata da Mantova Corse, in collaborazione col Museo Tazio Nuvolari e l'Automobile Club Mantova, con la formula della manifestazione internazionale di regolarità riservata alle auto storiche, secondo le normative Fia-Fiva-Csai. L'edizione 2016 ripropone la formula dei "due mari", con una prima tappa da Mantova, attraverso gli Appennini, fino alla Versilia, sul Mar Tirreno; la seconda tappa dal Tirreno, passando per le bellezze di Toscana, Umbria e Marche e arrivo a Rimini, sul Mare Adriatico; la terza tappa, da Rimini, attraverso le città dell'Emilia Romagna, con arrivo a Mantova, città natale di Tazio Nuvolari. *www.gpnuvolari.it*

10 RUOTA D'ORO STORICA (CN)
Regolarità Asi con strumentazione libera. Scuderia Veltro. Tel. 338 6262815, scuderiaveltro.it

10 TROFEO MARCO MAGELLI (MO-MN-RE)
Regolarità Asi con strumentazione libera. Associazione Mantovana Tazio Nuvolari. Tel. 0376 648205, amams.org

10 100 MIGLIA SULLA STRADA DEL PROSECCO (TV)
Regolarità Asi con strumentazione classica. Ruote del Passato. Tel. 0434 573083, ruotedelpassato.org

10 - 11 CITTÀ DI LUMEZZANE AUTO STORICHE (BS)
Regolarità Storica Aci/Csai, campionato italiano. Lumeventi. Tel. 390 30826523. cittadilumezzane.it

10 - 11 CIRCUITO DI CONEGLIANO (TV)
Regolarità formula Asi. Club Serenissima Storico Auto Moto. Tel. 0438 35617, clubserenissimastorico.com

10 - 11 VECCHIO PIEMONTE
Evento turistico Asi senza prove. Veteran Car Club Torino. Tel. 011 538990, veterancarclubtorino.org

11 TOUR ISONTINO CLASSIC (GO)
Evento tematico Asi con prove. Club Gorizia Automoto Storiche. Tel. 328 4158630. gasclub.org

15 - 17 HISTORIC REGULARITY SPORT (LI)
Regolarità Sport. Automobile Club Livorno. segreteria@acilivorno.it

15 - 18 GRAN PREMIO NUVOLARI (MN)
Grande Evento Aci/Csai. Scuderia Mantova Corse. www.gpnuvolari.it

15 - 19 GRAND TOUR DELLE CALABRIE (CS)
Evento turistico Asi senza prove. Scuderia Brutia Historic Cars. Tel. 333 9254420, scuderiabrutia.it

16 - 18 COPPA DELL'UMBRIA
Regolarità Asi con strumentazione libera. Afas Foligno. Tel. 0742 670716.

16 - 18 CONCORSO D'ELEGANZA DI TAORMINA (ME)
Concorso d'eleganza Asi. Automotoclub del Minotauro. Tel. 0942 557726, automotoclubdelminotauro.it

16 - 18 GALLURA ON THE ROAD
Evento turistico Asi senza prove. Associazione Automoto Epoca Sardegna. Tel. 070 283181, aaesardegna.org

17 - 18 ELBA GRAFFITI (LI)
Regolarità classica Aci/Csai. Aci Livorno Sport. rallygraffiti.net

17 - 18 MONTAGNE D'ARGENTO (TN)
Regolarità Asi con strumentazione libera. Scuderia Trentina Storica. Tel. 0461 090515, scuderiatrentinastorica.it

17 - 18 HISTORIC NORD-EST (PN)
Regolarità classica Aci/Csai. Scuderia PN Corse. scuderiapncorse.it

17 - 18 RIEVOCAZIONE SAN GIUSTINO - BOCCA TRABARIA (PG)
Evento turistico Asi con prove. Automotostoriche Altotevere. Tel. 075 8550593, amsaltotevere.it

18 IN FRIULI CON LO ZAGATO CAR CLUB
Raduno di marca Asi. Zagato Car Club. Tel. 346 7494400. zagatocarclub

22 - 25 FESTEGGIAMENTI 50° ANNIVERSARIO ASI (TO)
Evento turistico senza prove. Automotoclub Storico Italiano. asifed.it

23 RADUNO NOTTURNO (MI)
Raduno totalmente gratuito al Rho Center (MI), dalle 20 alle 24. Team Pian Piano Arriviamo. pianpianoarriviamo.altervista.org

23 - 25 SULLE RIVE DELL'ALTO IONIO (TA)
Evento turistico Asi senza prove. Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici "I Delfini". Tel. 328 6853540, cjvasidelfini.it

24 NOTTURNA CITTÀ DI TRAPANI
Regolarità formula Asi. Club F. Sartarelli. Tel. 0923 548508, cametp.it

24 - 24 TROFEO AIDO M. GIOVANELLI (BS)
Regolarità classica Aci/Csai. Aido Gardone V.T. trofeoaido.org

24 - 25 RIEVOCAZIONE STORICA PONTEDECIMO GIOVI (GE)
Regolarità Asi con strumentazione libera. Veteran Car Club Ligure. Tel. 345 2120980,vcligure.com , 500clubitalia.it/meeting-fiat-500

24 - 25 TROFEO COPPA LUIGI FAGIOLI RADUNO TRA I COLLI MARCHIGIANI (AN)
Evento turistico Asi con prove. Autoclub Luigi Fagioli. luigifagioli.com

24 - 25 COPPA ROMAGNA (FC-RA)
Evento turistico Asi senza prove. Hermitage Veteran Engine. Tel. 393 9065003 – 0543 458931, hermitage.fc.it

24 - 25 SPORT CITTÀ DI MODENA (MO)
Regolarità Sport Aci/Csai. Prosevent Srl. prosevent.com

25 TROFEO SORELLE RAMONDA (PV)
Regolarità formula Asi. Veteran Car Club Carducci. Tel. 0383 804123, veterancar.it

RADUNI, CONCORSI E GARE DI REGOLARITÀ

25 CIRCUITO DI MILANO
Rievocazione storica, in forma di gara di regolarità a cura dell'AC Milano. milano.aci.it

25 CIRCUITO DEI TRE LAGHI (VT)
Regolarità formula Asi. Veteran Car Club Viterbo. Tel. 330 309919, vccviterbo.com

25 VALSASSINA STORICO (LC)
Regolarità formula Asi. Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca Milano. cavem.it

25 MEMORIAL GIANNI GATTO (RC)
Evento turistico Asi senza prove. Associazione Reggina Mezzi Storici F. De Virgilio. Tel. 0965 592489.

25 ALLA RISCOPERTA DEI NORMANNI (PA)
Evento tematico Asi con prove. Circolo Auto Moto Epoca Vincenzo Florio. Tel. 091 6256946-338 - 338 5945017, circoloflorio.it

25 - 29 RAID DELL'ETNA (PA)
Regolarità turistica Aci/Csai. Scuderia del Mediterraneo. raidetna.it

30 - 2/10 LEGGENDARIA CONTEA DI GORIZIA
Regolarità Superclassica e turistica Aci/Csai. Automobile Club Gorizia. acgorizia@integra.aci.it

30 - 2/10 LA TOSCANA E LE SU' GENTI
Evento turistico Asi senza prove. Ruote Classiche Club Prato. Tel. 0574 582221.

30 - 2/10 RADUNO NAZIONALE FIAT 1400 - 1900 (SI)
Raduno di modello. Automotoclub Ruote Antiche. Tel. 0577 596363 - 338 6034464, arasiena.it

OTTOBRE

1 TROFEO MILANO
Evento turistico Asi con prove. Club Milanese Auto Moto Epoca. Tel. 02 76000120, cmae.it

1 MEMORIAL MORANDI (MN)
Regolarità Asi con strumentazione libera. Club Auto Moto Storiche Castiglionese. Tel. 0376 631381, camsc.it

1 GRAN PREMIO DI MODENA
Regolarità classica Aci/Csai. Prosevent Srl. prosevent.com

1 - 2 CAMPAGNE E CASCINE - COPPA 3T (CR)
Regolarità storica Aci/Csai, campionato italiano. Scuderia 3T Cremona. scuderia3t.it

1 - 2 LA GRANDE CORSA (TO)
Regolarità Sport Aci/Csai. Veglio 4X4, veglio4x4.it

1 - 2 RIEVOCAZIONE CORSA IN SALITA BOLOGNA - LOIANO
Evento turistico Asi con prove. Team San Luca. Tel. 051 976561 - 335 389857 – 330 775789, teamsanluca.it

1 - 2 RADUNO RELAX (RM)
Evento turistico Asi con prove. Auto Moto Storiche Officine Romane. Tel. 06 30316961 - astorclubroma.it

25 - 29 SETTEMBRE RAID DELL'ETNA

IL GUSTO DELLA SICILIA

Un tour per scoprire panorami incastonati fra tre mari e provare l'emozione di una corsa di regolarità, oltre a visite nei centri storici e raffinata gastronomia: anche quest'anno la Scuderia del Mediterraneo propone uno degli appuntamenti più intriganti per il motorismo storico italiano, un misto accattivante tra turismo di alto livello e manifestazione sportiva. Per gli equipaggi provenienti dal Nord è previsto il trasferimento via mare con partenza da Genova. *raidetna.it*

24 - 25 SETTEMBRE TROFEO AIDO

REGOLARITÀ COL CUORE D'ORO

Il Trofeo Aido è conosciuto per essere stata la prima manifestazione per auto d'epoca nata allo scopo di sostenere gli ideali della donazione degli organi, per iniziativa del gruppo Aido di Gardone Val Trompia. Il programma prevede le verifiche sabato 24 settembre; la domenica, dopo la partenza da Gardone Val Trompia, il programma prevede un tour tra le montagne bresciane, pranzo in Franciacorta e passaggio sul Lago d'Iseo. All'arrivo a Sarezzo, come da irrinunciabile tradizione, ci sarà lo squisito spiedo servito alle premiazioni. *trofeoaido.org*

SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

AGOSTO

21 MOSTRA-SCAMBIO S. POLO D'ENZA (RE)
Mostra-scambio bimensile per auto, moto, cicli e ricambi nel parcheggio sotterraneo del supermercato Conad. Tel. 338 8216385.

SETTEMBRE

3 - 4 CASTELFRANCO EMILIA (MO)
Con "Notte della Vespa" a Bosco Albergati. Motori d'Epoca Modena. Tel. 329 8632271.

10 - 11 IMOLA (BO)
Lungo la pista e nei paddock dell'Autodromo Dino e Enzo Ferrari. mostrascambioimola.it

11 SETTIMO TORINESE (TO)
Auto e moto classiche e d'epoca.
Tel. 339 3588113 info@clubantichepassioni.it

17 - 18 BERGAMO
Auto e moto d'epoca e pezzi custom, presso Aereoclub Bergamo, Orio al Serio, con gara di accelerazione per Vespa e scooter. bgexpo.it

17 - 18 PIACENZA AUTO &MOTO
Alla Fiera di Piacenza, mostra-mercato per auto e moto d'epoca, biciclette, ricambi, modellismo. expofiere.net

24 - 25 MOTOR GALLERY (MO)
A Modena Fiere, mostra-mercato di auto e moto d'epoca italiane di alta qualità. motorgallery.it

24 - 25 CAORLE (VE)
Auto, moto e automobilia. Epoca Car. epocacar.com/mostre.htm

29 SANTHIÀ (VC)
Auto e moto classiche e d'epoca in piazza Aldo Moro. alpimotoclub.com

OTTOBRE

1 - 2 COSE DEL PASSATO (BS)
Al Centro Fiera del Garda di Montichiari. centrofiera.it

1 - 2 MERCANTE IN AUTO (PR)
Sezione di Mercante in Fiera, alla Fiera di Parma. http://mercanteinfiera.it/mercanteinauto/

1 - 2 VILLAFRANCA (VR)
Mostra-scambio. Veteran Club Enrico Bernardi. vccebernardi.it/raduniemanifestazioni.html

1 - 2 SASSUOLO (MO)
Mostra-mercato organizzata dall'Auto Moto club Sassuolo. www.ames-sassuolo.it ames.sassuolo@gmail.com - 348 7810514.

1 - 2 RIMINI
Auto, moto e cicli. Tel. 347 1844267, mostrascambiorimini@gmail.com

8 - 9 IL MEGLIO DI MILLENNIUM (RM)
Nell'ippodromo di Capannelle, sulla via Appia: auto, moto, ricambi, accessori, oggettistica militare d'epoca.
Tel. 338 7229553 - millenniumotori.it

8 - 9 TREVISO
Auto, moto e cicli, presso BHR Treviso Hotel a Quinto di Treviso. Tel. 335 6610134.

8 - 9 GONZAGA (MN)
Auto, moto, cicli e trattori d'epoca. Organizzata dal Moto Club Carpi (MO) e ospitata dalla Fiera Millenaria di Gonzaga. fieramillenaria.it

8 - 9 OTTOBRE COPPA FRANCO MAZZOTTI

UN GIORNO IN PIÙ

La gara di regolarità organizzata dal Club Mille Miglia, in memoria dell'indiscusso leader dei fondatori della Mille Miglia, Franco Mazzotti, cambia programma, allungando di un giorno: l'ottava edizione sarà disputata tra Brescia, il Lago di Garda - con pernottamento a Sirmione - e la Franciacorta, con arrivo alla casa natia di Franco Mazzotti. Da non perdere le prove sulle piste dell'aeroporto militare di Ghedi e il pranzo sotto le ali dei Tornado del 6° Stormo. *dubmillemiglia.eu*

20 - 23 OTTOBRE AUTO E MOTO D'EPOCA

LA FIERA DI PADOVA CHIAMA

Quello del 2016 sarà il trentatreesimo appuntamento con il più celebre Salone italiano di auto e moto d´epoca. Tra gli stand delle maggiori Case automobilistiche, quelli dei club di tutta Italia, centinaia di venditori di vetture classiche - professionisti o privati - migliaia di oggetti di automobilia, cimeli e modellini, ricambi di tutte le marche, è pressoché impossibile non trovare ciò che si cerca. *autoemotodepoca.com*

GARE DI VELOCITÀ

SETTEMBRE

4 PERONI RACE WEEKEND 4 - MUGELLO (FI)
Campionato Italiano Aci/Csai velocità in circuito. gruppoperonirace.it

9 - 10 HISTORIQUE RALLYE SAN MARTINO DI CASTROZZA (TN)
Rally storico organizzato da San Martino Corse. rallysanmartino.com

15 - 17 RALLY ELBA STORICO (LI)
Rally storico valido per il campionato italiano ed europeo organizzato da Automobile Club Livorno. rallyelbastorico.net

17 - 18 SALITA STORICA MONTE ERICE (TP)
Cronoscalata organizzata da Automobile Club Trapani. trapani.aci.it

25 PERONI RACE WEEKEND 5 - SALTZBURGRING (A)
Campionato Italiano Aci/Csai velocità in circuito. gruppoperonirace.it

23 - 24 RALLY STORICO CITTÀ DI BASSANO (VI)
Rally storico organizzato da Bassano Rally Racing. bassanorally.it

23 - 25 COPPA DEL CHIANTI CLASSICO (SI)
Cronoscalata Csai, valida per i campionati europeo e italiano, organizzata da Chianti Cup Racing. chianticup.it
500clubitalia.it/meeting-fiat-500

23 - 25 COPPA NISSENA (CL)
Cronoscalata organizzata da Automobile Club Caltanissetta. caltanissetta.aci.it

24 - 25 HISTORIC CITTÀ DI MODENA (MO)
Rally storico organizzato da Prosevent. rallycittadimodena.it

OTTOBRE

1 - 2 CIVIDALE-CASTELMONTE (UD)
Cronoscalata organizzata da Red White Cividale. scuderiaredwhite.com.

8 - 9 ALFA REVIVAL CUP 4 - IMOLA (BO)
Velocità in pista per tutte le Alfa Romeo costruite dal 1947 al 1981. GPS Classic. alfarevivalcup.it

8 - 9 PEDAVENA-CROCE D'AUNE (BL)
Cronoscalata organizzata da Amici Pedavena Croce D'aune. pedavenacrocedaune.org

9 PERONI RACE WEEKEND - IMOLA (BO)
Campionato Italiano Aci/Csai velocità in circuito. gruppoperonirace.it

13 - 16 RALLY DUE VALLI HISTORIC (VR)
Rally storico valido per il campionato italiano organizzato da Automobile Club Verona. verona.aci.it

14 - 16 CRONOSCALATA GIARRE-MONTESALICE-MILO (CT)
Cronoscalata Csai organizzata da Automobile Club Acireale. acireale.aci.it

14 - 16
CAMUCIA-CORTONA (AR)
Cronoscalata valida per il campionato italiano. Circolo Autostoriche Paolo Piantini. gareclassiche.it/camucia

PRIMI EFFETTI DELLA BREXIT

AVANTI ADAGIO

Gli incanti di Le Mans e Goodwood sono stati una cartina tornasole di come il settore delle auto da collezione abbia accusato il colpo all'indomani della vittoria dei "Leave" nel referendum inglese. Sul circuito britannico, alla comunicazione dei risultati, il banditore non è più riuscito ad aggiudicare un lotto

Testo di **Gilberto Milano**

A due settimane dall'esito del referendum inglese si cominciano a delineare gli effetti dell'uscita del Regno Unito dall'Europa: a Le Mans, primo grande appuntamento dopo la Brexit, l'assenza dei collezionisti e dei commercianti inglesi ha condizionato pesantemente l'esito dell'asta di Artcurial. Aggiungendo crisi alla crisi.

Dopo il pessimo risultato di Bonhams a Goodwood nel giorno dell'esito del referendum inglese (vedi a pag. 90) un primo concreto effetto della Brexit lo si è registrato a Le Mans.

Qui i responsabili di Artcurial hanno dichiarato apertamente che il poco entusiasmante risultato dell'asta (69 vetture vendute su 115; il 60% del totale) è dovuto principalmente all'assenza totale dei commercianti e dei collezionisti d'Oltremanica. "Non c'era un inglese tra i presenti" conferma Simon Kidston, autorevole operatore del settore. "Nessuna vettura è andata in Inghilterra nonostante il 65% delle auto aggiudicate abbia preso la via dell'estero". Ora la cartina tornasole passa alle aste di Pebble Beach. Se il fenomeno si ripeterà, gli effetti della Brexit sul mercato potrebbero essere anche più gravi.

È chiaro quindi che in un momento delicato per il mercato la decisione inglese ha comunque portato ulteriore incertezza nel settore. Anche a Le Mans, come a Goodwood, il pezzo da novanta della seduta non è stato aggiudicato. Lo scettro di regina dell'asta è andato così a una splendida Porsche 935 ex ufficiale del 1977. R

1

2 LANCIA FLAMINIA 3C GTL, **1965**
Stima d'asta € **60.000 - 80.000**
Venduta a € **89.400**
Artcurial, Le Mans, 9 luglio
Esterno bianco e interno in cuoio rosso per un'icona dello stile italiano. La coupé GTL era una 2+2 costruita in soli 468 esemplari. 3C indicava la versione più sportiva a tre carburatori. Per lei, un prezzo record.

3 PORSCHE 911 CARRERA 2.7 RS, **1973**
Stima d'asta € **420.000 - 580.000**
Venduta a € **476.800**
Artcurial, Le Mans, 9 luglio
Una delle Porsche più desiderate, utilizzabile sia per le gare storiche sia su strada; in ottime condizioni di originalità, con il tetto apribile elettricamente. Quotazioni in calo rispetto al passato.

1 FERRARI 250 GT SWB, **1961 Stima d'asta** su richiesta
Invenduta
Artcurial, Le Mans, 9 luglio
L'ultima 250 GT SWB è stata battuta lo scorso ottobre in Gran Bretagna a 10 milioni di euro. Qui anche 8,5 sarebbero bastati. Si è fermata a 7,6. Per 47 anni di un solo proprietario, non era più in livrea azzurra e non era certificata Ferrari Classiche.

CALENDARIO ASTE

AGOSTO

6 COYS - **SCHLOSS DYCK (D)**
A Jüchen. coys.co.uk/coys-auctions

19 - 20 RM AUCTIONS & SOTHEBY'S **MONTEREY (USA)**
In occasione del Pebble Beach Concours d'Elegance. rmsothebys.com

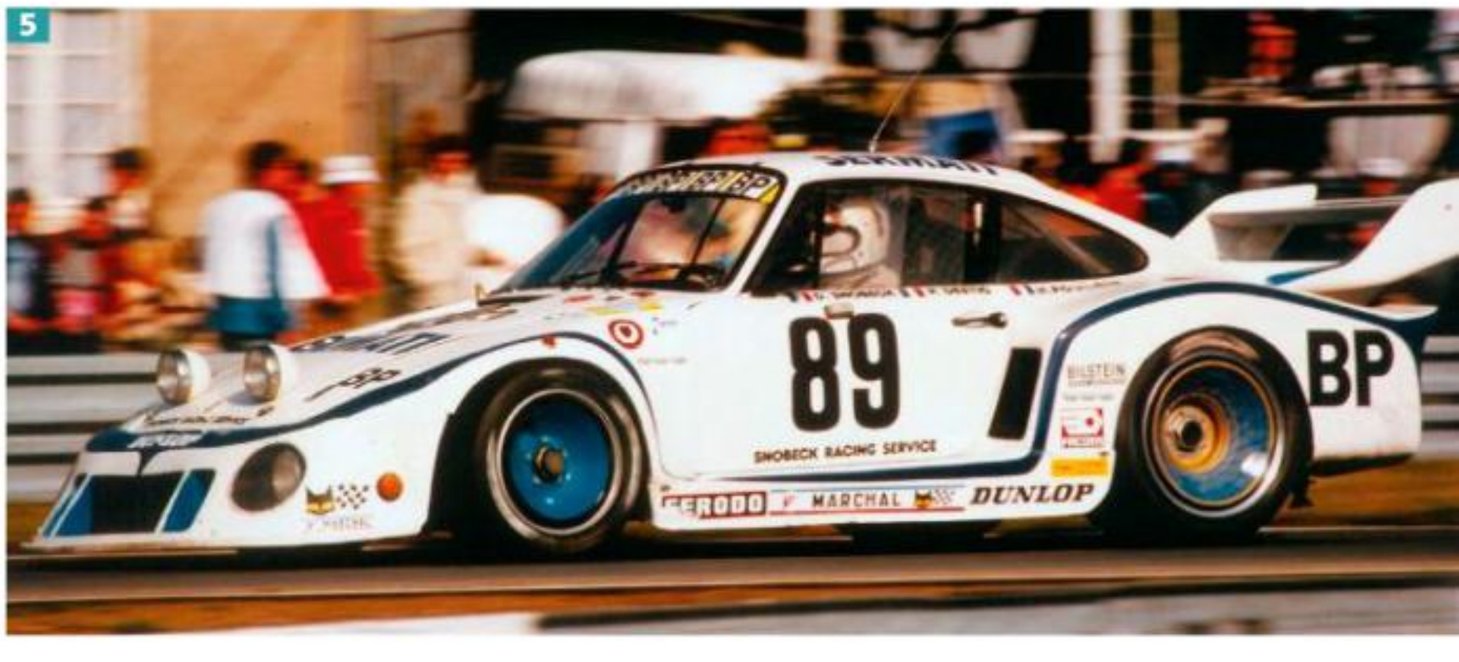
19 BONHAMS - **QUAIL LODGE AUCTION (USA)**
Nella settimana californiana tradizionalmente dedicata ai motori storici, a Carmel, a pochi km da Pebble Beach. bonhams.com/departments/MOT-CAR/

20 - 21 GOODING & COMPANY **PEBBLE BEACH AUCTIONS (USA)**
In occasione del Pebble Beach Concours d'Elegance, nella contea di Monterey, in California. goodingco.com

20 HISTORIC AT BROOKLANDS **(GB)**
Al Brooklands Motor Museum a Weybridge, nel Surrey, a Sud-Ovest di Londra. historics.co.uk

4 MASERATI 3500 GT, **1963**
Stima d'asta € **240.000 - 280.000**
Venduta a € **268.200**
Artcurial, Le Mans, 9 luglio
In condizioni impeccabili dopo un restauro completo effettuato nel 2015 e certificata da Maserati Classiche, conferma una ripresa delle quotazioni di questo modello dopo i cali d'inizio anno.

5 PORSCHE 935 EX UFFICIALE, **1977**
Stima d'asta € **1.100.000 - 1.500.000**
Venduta a € **1.301.600**
Artcurial, Le Mans, 9 luglio
Tre partecipazioni alla 24 Ore di Le Mans, solo 13 esemplari costruiti, eccezionale stato di conservazione. Una Porsche da comprare (potendo) a occhi chiusi. Come ha fatto un collezionista Usa.



6

6 BMW 327 CABRIOLET, **1940**
Stima d'asta € 120.000 - 160.000
Venduta a € 184.760
Artcurial, Le Mans, 9 luglio
Restaurata completamente nel 1999 e oggi con una patina che per qualcuno ne aumenta il fascino, è stata presentata in asta "senza riserva". Decisione azzeccata: il valore finale ha superato la stima massima.

7 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE, **1960**
Stima d'asta € 80.000 - 120.000
Venduta a € 115.624
Artcurial, Le Mans, 9 luglio
È la versione della Giulietta con il motore più potente (90 CV, dal 1959) e più piacevole da guidare. Oltre che rara da trovare in vendita dal momento che è stata prodotta in meno di 3000 unità. Ottimo risultato d'asta.

8

7

8 BENTLEY CONTINENTAL S3 CABRIOLET, **1963**
Stima d'asta € 150.000 - 200.000
Venduta a € 202.640
Artcurial, Le Mans, 9 luglio
Acquistata la prima volta da L'Oréal di Parigi, ha la guida a sinistra e una veste nera con interno in pelle rossa originale. La condizione da concorso e la rarità del modello in Francia hanno portato la quotazione a superare la stima.

9

10

9 MERCEDES-BENZ 220 S CABRIOLET, **1959**
Stima d'asta € 60.000 - 80.000
Venduta a € 101.320
Artcurial, Le Mans, 9 luglio
Un altro pezzo in vendita "senza riserva" che supera addirittura la stima massima. Evidentemente questa soluzione stimola la competizione in sala. Solo 56.820 km percorsi e un recente restauro a regola d'arte i suoi punti di forza.

10 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER (CON HARDTOP), **1961**
Stima d'asta € 700.000 - 1.100.000
Venduta a € 953.600
Artcurial, Le Mans, 9 luglio
La seconda 300 SL Roadster equipaggiata di freni a disco: il motore, però, non è quello originale, e nemmeno l'interno. Nel 2014 era stata acquistata sempre a Le Mans a 1.115.600 euro: oggi passa di mano per 162.000 euro in meno. Non pochi..

11

11 BUGATTI TYPE 57 VENTOUX, **1937**
Stima d'asta € 250.000 - 350.000
Venduta a € 524.840
Artcurial, Le Mans, 9 luglio
Soltanto 30 esemplari costruiti, inoltre questo è stato posseduto dalla famiglia Peugeot. Ben conservato, ha scatenato un'accesa competizione in sala. È stata battuta al 50% in più della stima massima.

A PICCO LA PRIMA ASTA INGLESE

Occasione più tempestiva per verificare le conseguenze della Brexit sul collezionismo di auto storiche non avrebbe potuto esserci: si tratta dell'asta che Bonhams ha tenuto al Festival of Speed il giorno dopo il referendum inglese, con le borse in picchiata e la sterlina ai minimi storici. Iniziata alle 14 del 24 giugno con una successione di vendite incoraggianti, l'asta di Goodwood è precipitata nel caos a mano a mano che i commercianti e i collezionisti presenti hanno iniziato a prendere coscienza di quanto avvenuto. Dal lotto 246 in poi (circa a metà asta) le vendite si sono praticamente interrotte (solo 15 le vetture aggiudicate delle 43 rimanenti) per un esito finale disastroso, visti i precedenti. Lo dicono i numeri: a parità di lotti in catalogo rispetto al 2015 (88), il fatturato 2016 è stato di 6,6 milioni di sterline contro i 17,1 del 2015. Ben 39 le vetture invendute (solo 16 nel 2015) per una percentuale di venduto del 56%, contro l'82% dello scorso anno (fonte: Indice k500).

1 ASTON MARTIN DB **1949**
Stima d'asta € 780.000 - 1.200.000
Venduta a € 796.663
Bonhams, Goodwood F.O.S., 24 giugno
Un pezzo rarissimo da trovare in vendita: un'Aston Martin DB ex works che ha corso alla 24 Ore di Le Mans e alla 24 Ore di Spa nel 1949. L'unica sopravvissuta fra quelle, rimasta dal 1965 di un unico proprietario.

1

2 FERRARI 275 GTB, **1966**
Stima d'asta € 1.900.000 - 2.200.000
Invenduta
Bonhams, Goodwood F.O.S., 24 giugno
Doveva essere il pezzo forte della seduta, ma anche se con meno di 40.000 km percorsi non ha scaldato i cuori dei presenti ed è tornata da dove è partita. Era la 43ª delle 48 costruite con guida a destra.

2

JAGUAR XJ-S V12 HE LYNX, **1987**
3 ma d'asta € 91.000 - 120.000
Venduta a € 98.987
Bonhams, Goodwood F.O.S., 24 giugno
Doveva rappresentare il massimo del lusso secondo le intenzioni di Paolo Gucci, che ne avrebbe costruita una serie limitata di 20 esemplari. Questa è invece l'unica realizzata. Interno modificato, in linea con il marchio.

3

4 BMW 3.0 CSL, **1972**
Stima d'asta € 130.000 - 190.000
Venduta a € 120.000
Bonhams, Goodwood F.O.S., 24 giugno
Dopo la crescita impetuosa del 2015 è arrivato il tempo del ridimensionamento anche per le quotazioni di questa bella coupé bavarese. La guida a destra ha limitato inoltre l'interesse ai soli collezionisti UK.

4

6 ALPINA-BMW Z8 ROADSTER, **2003**
Stima d'asta € 290.000 - 370.000
Venduta a € 297.559
Bonhams, Goodwood F.O.S., 24 giugno
Unico proprietario e solo 15.000 km percorsi per uno dei pezzi più attraenti della produzione bavarese. Ha superato di poco la stima minima, ma è il prezzo più alto ottenuto fino a oggi da questo modello in un'asta.

6

5 MASERATI 3500 GT, **1960**
Stima d'asta € 250.000 - 310.000
Venduta a € 284.116
Bonhams, Goodwood F.O.S., 24 giugno
Il più brillante risultato dell'anno per uno dei migliori modelli usciti dalla fabbrica di Modena. Solo 12 costruite con guida a destra. Questo esemplare è stato sottoposto a un restauro minuzioso del costo di 140.000 euro.

5

CABRIOLET PER TUTTI

Tra i 5 e i 7mila euro di "scoperto"

Le cabriolet hanno un andamento di mercato particolare: nel breve periodo subiscono una svalutazione accentuata, poi rimangono stabilizzate su valori medio-bassi e infine, quando superano i 20 anni, iniziano a riprendere quota. Nel lungo periodo, le scoperte a 4 posti tornano a essere tra le regine del mercato.

Chi ha un budget limitato, attorno ai 5000 euro, scegliendo con attenzione può concludere un ottimo affare, specie se concentra la sua ricerca su modelli costruiti tra gli anni Ottanta e l'inizio di questo millennio. Ruoteclassiche ha selezionato per i suoi lettori una dozzina di proposte che, con una spesa compresa tra i 1500 euro e i 7000, possono riservare, in un futuro non lontanissimo, parecchie soddisfazioni per il portafoglio.

Partiamo dall'auto di maggiore prestigio: la Mercedes CLK della prima serie, prodotta tra il 1998 e il 2002. Un esemplare perfetto vale al massimo 7000 euro, ma con cifre già inferiori alla metà è possibile acquistarne una in di-

LE SCELTE MENO SCONTATE

AUDI CABRIO
€ 4000

Prodotta tra il 1991 e il 2000, è da cercare nelle versioni con motore di 2,3 litri, discretamente potenti.

CITROËN C3 PLURIEL
€ 3000

Se si vuole viaggiare completamente scoperti, i montanti ad arco vanno lasciati a casa. Produzione 2002-2005.

FORD ESCORT C. III-IV SERIE
€ 2000

Veniva costruita dalla Karmann. Puntate sulla versione sportiva XR3; da noi è rarissima: meglio rivolgersi all'estero.

MINI ONE CABRIO
€ 4000

Diventerà senz'altro un classico da collezione. Per spendere poco, scegliete una One o una One De luxe.

OPEL ASTRA CABRIO
€ 2000

Veniva assemblata da Bertone e garantisce viaggi comodi a 4 adulti. Robusta e longeva; ricambi economici.

PEUGEOT 206 CC
€ 5000

Primo esempio di coupé-cabriolet di grande serie. Anche per questo sarà un ottimo investimento.

RENAULT MÉGANE CABRIO
€ 2000

Derivata dalla coupé Coach, non fa strillare di gioia, però costa poco ed è rara. Da scegliere la 2.0 a benzina.

VW GOLF III CABRIOLET
€ 3000

Visto lo status della prima generzione, puntare su una successiva terza serie, oggi a prezzi ridicoli, è lungimirante.

Motori a piacere
Sopra, lanciata nel 1998, la prima generazione della CLK Cabriolet montava motori quattro cilindri, V6 e V8, con potenze da 136 a 347 CV (CLK 55). Nel 2003 fu rinnovata.

screto stato. Le più diffuse in Italia sono le 200 Kompressor, le 200 aspirate e le 230 K (queste ultime soprattutto di importazione parallela). Più difficile trovare una 320 a sei cilindri, mentre le 430 V8 sono una sorta di araba fenice (e costano un bel po' di più). Meglio concentrarsi su una 200 K, il miglior compromesso tra prezzo e prestazioni. Prima di procedere all'acquisto, verificate con attenzione stato e funzionamento della capote elettro-idraulica: se presenta problemi, rinunciate all'affare, perché la revisione dell'impianto e la sostituzione del rivestimento della capote possono anche superare il valore dell'intera vettura.

Se il vostro budget è di poco inferiore ai 5000 euro, potete comunque puntare su un'alternativa di prestigio: le BMW Serie 3 cabriolet (E36, dal 1993 al 2000), oppure su una Saab 900 cabrio seconda serie (1994-1997) o la ristilizzata 9-3 (1998-2002). Per tutte, il budget è attorno ai 4000-5000 euro per un esemplare in eccellente stato di forma. Chi punta invece al risparmio, si può accontentare di un'auto con qualche pecca (in questo caso possono bastare 2000 euro), ma attenzione alla capote e allo stato di conservazione dell'interno. L'ideale sarebbe reperire un esemplare che ha percorso poca strada, con capote ben conservata e abitacolo immacolato, ma con qualche lieve danno di carrozzeria (per esempio rigature, graffi sui paraurti e fiancate): una riparazione di discreta qualità può costare intorno ai 1000 euro.

Le alternative meno impegnative anche come motorizzazioni? Si potrebbe puntare su una Fiat Ritmo Cabrio Bertone, magari nella rara versione 100 S della seconda serie, con motore 1600 bialbero. Un paio di migliaia di euro sono sicuramente sufficienti. Ma attenzione: occorre fare presto, perché tra breve anche le Ritmo prenderanno il volo. Ulteriori opportunità? Le trovate negli otto esempi della pagina a fianco.

Marco Di Pietro

UNA NUOVA CASA PER LE BMW STORICHE

RITORNO ALLE ORIGINI

BMW Classic ha cambiato sede da metà luglio e nei nuovi spazi (oltre 13.000 metri quadrati) ha potuto finalmente riunire l'archivio storico, la collezione e il servizio di customer service. La nuova sede nel distretto di Milbertshofen a Monaco costituirà il punto di riferimento per gli appassionati dei marchi del gruppo BMW (oltre alla marca bavarese, Mini e Rolls-Royce), non soltanto per la ricerca di informazioni o per l'acquisto di ricambi (il magazzino dispone di oltre 50.000 referenze), ma anche per i centri ufficiali di restauro. L'area in cui ora si trova BMW Classic ha anche un importante valore simbolico per il brand di Monaco, perché proprio 100 anni fa, quando nacque la BMW, qui aveva sede una delle prime fabbriche, in un edificio che è stato appena sottoposto a un restauro conservativo.

EVENTI

Ecco gli appuntamenti da non perdere quest'estate e al termine delle ferie d'agosto.

MOSTRE-SCAMBIO: IL CLOU A IMOLA

L'unica fiera di una certa importanza ad agosto sarà quella che si terrà a San Polo d'Enza (RE) il 21: si svolgerà nel parcheggio del supermercato Conad. Per informazioni, contattare il tel. 338 8216385. Sempre nella zona della "terra dei motori" il 3 e 4 settembre si svolgerà la manifestazione "Notte con la Vespa", che comprende anche un mercatino (info al 329 8632271). Il weekend seguente (10-11 settembre), l'appuntamento più importante dell'anno per chi intende acquistare ricambi: la fiera di Imola, che si terrà, come di consueto, lungo la pista e i paddock dell'Autodromo Enzo e Dino Ferrari (*mostrascambioimola.it*). Durante il fine settimana seguente, quello tra il 17 e il 18 di settembre, ci saranno due appuntamenti: la mostra-scambio di Bergamo, presso l'Aeroclub di Orio al Serio (*bgexpo.it*), e Piacenza Auto & Moto (*expofiere.net*). Anche il weekend successivo (24-25 settembre), due saranno le manifestazioni fieristiche principali: Motor Gallery a Modena Fiere (*motorgallery.it*) e la mostra-scambio internazionale di Caorle (VE), organizzata da Epocacar (*epocacar.com/mostre.htm*).

ASTE D'AGOSTO IN USA (E A SETTEMBRE IN EUROPA)

La grande stagione estiva delle vendite all'incanto inizierà a metà agosto con le sedute di RM-Sotheby's al Portola Hotel & Spa di Monterey (California, USA), dove verranno esitate, tra le altre, la Jaguar D Type numero di telaio XKD501, vincitrice a Le Mans nel 1956 (fu la prima D Type venduta dalla Casa a una squadra corse privata, la Ecurie Ecosse) e una delle sei Ferrari 268 SP costruite nel 1962, anch'essa utilizzata in gara sul circuito de La Sarthe (*rmsothebys.com*). In contemporanea, il 19 agosto, si terrà la vendita all'asta di Bonhams a Carmel, Quail Lodge, sempre in California. Questa Casa d'aste ha un programma intenso in Europa a settembre: in Francia, al castello di Chantilly vicino a Parigi il 3 settembre e lo stesso giorno a Beaulieu nel Regno Unito, in occasione della più importante mostra-scambio inglese. Il 10 settembre, sul circuito di Goodwood, si terrà un'altra importante seduta in occasione delle giornate di gara del Goodwood Revival Meeting (*bonhams.com/department/MOT-CAR/*).

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 2006, 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	↓	●	↑
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
ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	30,0	60,0	90,0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	45,0	90,0	130,0
ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	23,0	45,0	65,0
ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	25,0	50,0	75,0
ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	33,0	65,0	100,0
COBRA 260	4261	1962-63	200,0	400,0	600,0
COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	350,0	700,0	1.050,0
COBRA 427	6997	1964-68	300,0	600,0	900,0
COBRA MK IV	4942	1983-97	60,0	120,0	180,0
COBRA 212 SIC V8/MK IV CRS	3506-4942	1999-00	60,0	120,0	180,0
428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989	1967-73	20,0	40,0	60,0
3000 ME	2994	1979-84	8,0	15,0	22,0
SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-05	60,0	120,0	180,0
COBRA V8 427	6997	2004-06	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	6,0	12,0	18,0
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
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
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

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
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	300,0	**600,0**	900,0
GIULIA TZ2	1570	1964-65	700,0	**1.400,0**	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	25,0	**50,0**	75,0
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	14,0	**28,0**	40,0
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	12,0	**25,0**	37,0
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	15,0	**30,0**	40,0
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	30,0	**60,0**	80,0
ALFASUD (TUTTI I MODELLI)	1186-1490	1972-84	1,5	**3,0**	4,5
ALFASUD TI	1186-1490	1973-84	2,5	**5,0**	7,5
ALFASUD TI Q.V.	1490	1982-84	3,0	**6,0**	8,0
ALFASUD GIARDINETTA	1186	1975-77	2,0	**4,0**	6,0
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 LIAMERICA	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
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	9,0	**18,0**	25,0
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 I.E. SPORT W. 4X4	1351	1992-94	0,8	**1,5**	2,3
NUOVA 33 1.7 I.E. SPORT W. 4X4	1712	1990-94	0,8	**1,5**	2,5
NUOVA 33 1.7 I.E. PERMANENT 4/Q4	1712	1991-94	1,0	**2,0**	3,0
NUOVA 33 1.7 I.E. PERM. 4 S.W./Q4 S.W.	1712	1991-94	1,3	**2,5**	3,5
NUOVA 33 1.7 I.E. 16V Q.V.	1712	1990-94	1,0	**2,0**	3,0
NUOVA 33 1.7 I.E. 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	25,0	**45,0**	65,0
RZ	2959	1992-94	30,0	**50,0**	75,0
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
145 1.3/1.6	1351-1596	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
145 1.7 16V	1712	1994-96	0,8	**1,5**	2,3
145 QUADRIFOGLIO 2.0 T. SPARK	1970	1995-01	1,3	**2,5**	3,5
145 1.9 TD	1929	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
146 1.3/1.6	1351-1596	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
146 1.7 16V	1712	1994-96	0,8	**1,5**	2,3
146 T 2.0 T.SPARK	1970	1995-99	1,0	**2,0**	3,0
146 1.9 TD	1929	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
156 GTA	3179	2001-05	5,0	**10,0**	15,0
156 GTA SELESPEED	3179	2001-05	5,5	**11,0**	16,0
156 GTA SPORTWAGON	3179	2001-05	5,0	**10,0**	15,0
156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179	2001-05	5,5	**11,0**	16,0
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	2003-06	1,5	**3,0**	4,5
166 II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-06	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	2003-06	1,5	**3,0**	4,5
GT 3.2 V6 24V	3179	2003-06	2,3	**4,5**	6,5
BRERA 2.2 JTS	2198	2005-06	2,0	**4,0**	6,0
BRERA 3.2 V6	3195	2005-06	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	2003-06	0,7	**1,5**	2,2
156 2.5 V6 24V (II SERIE)	2492	2003-06	0,7	**1,5**	2,2
156 1.9 JTD CROSSWAGON	1910	2004-06	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	2003-06	1,0	**2,0**	3,0
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492	2003-06	1,0	**2,0**	3,0
159 3.2 V6	3195	2005-06	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	2000-06	3,5	**7,0**	10,0
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	2004-06	4,0	**8,0**	12,0
ROADSTERS	3346	2003-06	5,0	**10,0**	15,0
B5 4.4 V8 BERLINA/TOURING	4398	2005-06	3,5	**7,0**	11,0

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
A310 1600	1647	1971-76	9,0	**18,0**	27,0
A310 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
A610 TURBO	2975	1991-95	8,0	**16,0**	24,0

ALVIS GRAN BRETAGNA

ABERLINA	2993	1950-54	12,5	**25,0**	35,0

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
1A DROP HEAD	2993	1950-54	17,5	**35,0**	50,0
1B DROP HEAD	2993	1951-52	17,5	**35,0**	50,0
1C BERLINA	2993	1954-58	15,0	**30,0**	45,0
1C DROP HEAD	2993	1954-56	20,0	**40,0**	60,0
1D BERLINA	2993	1958-63	15,0	**30,0**	45,0
1D DROP HEAD	2993	1958-63	20,0	**40,0**	60,0
1E BERLINA	2993	1963-65	15,0	**30,0**	45,0
1E DROP HEAD	2993	1963-65	20,0	**40,0**	60,0
1F BERLINA	2993	1965-67	15,0	**30,0**	45,0
1F DROP HEAD	2993	1965-67	20,0	**40,0**	60,0

AMPHICAR GERMANIA

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

ANSALDO ITALIA

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

ARMSTRONG SIDDELEY GRAN BRETAGNA

30	4960	1919-32	17,5	**35,0**	50,0
18/18 MK II	2318-2872	1921-27	15,0	**30,0**	45,0
4/14/4/14 MK II	1852	1923-29	10,0	**20,0**	30,0
15	1900-1928	1927-30	10,0	**20,0**	30,0
20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	12,5	**25,0**	35,0
12	1236-1434	1928-31	9,0	**18,0**	27,0
NEW 20	3190	1932	12,5	**25,0**	35,0
SPECIAL	4960	1932-39	20,0	**40,0**	60,0
17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	10,0	**20,0**	30,0
12/14	1666	1936-37	9,0	**18,0**	27,0
20/25	3670	1937	12,5	**25,0**	35,0
16 SIX	1990	1939	10,0	**20,0**	30,0
20	2783	1939	12,5	**25,0**	35,0
16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	7,5	**15,0**	20,0
16 HURRICANE	1991	1945-49	10,0	**20,0**	30,0
18 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	50,0	**100,0**	150,0
1000 GT SPIDER	1032	1963-67	70,0	**120,0**	170,0

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	2004-06	22,5	**45,0**	67,5
DB9	5935	2004-06	15,0	**30,0**	45,0
DB9 VOLANTE	5935	2004-06	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 1.6 V IV SERIE	1984	1990	0,5	**1,0**	1,5
80 D/TD IV SERIE	1588-1896	1986-90	0,5	**1,0**	1,5
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	0,5	**1,0**	1,5
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	0,5	**1,0**	1,5
100/100 S/100 LS	1760	1968-71	1,3	**2,5**	3,8
100 COUPÉS	1871	1970-73	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 5D II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	0,5	**1,0**	1,5
100/100 QUATTRO III SERIE	1781-2309	1982-90	0,5	**1,0**	1,5
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	0,8	**1,5**	2,3
100 D/TD/TDI III SERIE	1986-2461	1982-90	0,5	**1,0**	1,5
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	0,8	**1,5**	2,3
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	1,0	**2,0**	3,0
100 AVANT D/TD/TDI	1986-2461	1983-91	0,5	**1,0**	1,5
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2309	1990-94	0,5	**1,0**	1,5
100 2.5 TDI IV SERIE	2461	1991-94	0,5	**1,0**	1,5
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-94	0,8	**1,5**	2,3
100 AVANT TDI II S.	2461	1991-94	0,5	**1,0**	1,5
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	0,8	**1,5**	2,3
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	1,0	**2,0**	3,0
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	1,0	**2,0**	3,0
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,0	**2,0**	3,0
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,3	**2,5**	3,8
COUPÉ (COUPÉ GT	1781-2226	1981-87	1,5	**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/2.4/3.0/3.2	1781-3123	2002-06	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 2.0/2.5 V6/3.0 V6 TD	1968-2967	2002-06	1,8	**3,5**	5,0
A6 1.8/2.0	1781-1984	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
A6 1.9 TDI/2.5 TDI	1896-2461	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
A6 1.8/2.0 AVANT	1781-1984	1994-96	0,7	**1,5**	2,2
A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-96	0,5	**1,0**	1,5
A6 2.8 V6 30V (II SERIE)	2771	1997-01	0,7	**1,5**	2,2
A6 1.9 TDI/2.5 TDI AVANT	1896-2461	1994-96	0,7	**1,5**	2,2
A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 30V AVANT	2771	1994-98	1,0	**2,0**	3,0
A6 2.8 V6 30V AVANT (II S.)	2771	1998-01	1,3	**2,5**	3,8
A6 4.2 V8 (II SERIE)	4172	1998-02	1,5	**3,0**	4,5
S6 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	1,3	**2,5**	4,0
S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	1,5	**3,0**	4,5
S6 4.2 V8 (II SERIE)	4172	1999-03	1,5	**3,0**	4,5
S6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-03	1,8	**3,5**	5,0
RS6 4.2 V8 QUATTRO (II S.)	4172-41720	2002-04	2,5	**5,0**	7,5
RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT (II S.)	4172	2002-04	3,0	**6,0**	9,0
A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1994-98	1,3	**2,5**	3,5
A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	1,8	**3,5**	5,3
A8 3.7/4.2 V8/QUATTRO	3697-4172	1994-98	1,5	**3,0**	4,5
A8 3.7/4.2 V8 40V/QUATTRO	3697-4172	1998-02	2,0	**4,0**	6,0
A8 6.0 W12 48V QUATTRO	5998	1999-02	2,5	**5,0**	7,5
A8 V8 3.7/4.2 QUATTRO (II S.)	3697-4172	2002-06	2,5	**4,5**	6,5
A8 3.0 V6 (II S.)	2976	2003-06	1,5	**3,5**	4,5
A8 4.0 TDI QUATTRO (II S.)	3936	2003-06	2,0	**4,0**	5,5
A8 6.0 W12 48V (II S.)	5998	2002-06	2,5	**5,0**	7,5
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	2005-06	3,0	**6,0**	9,0
A8 3.0 TDI QUATTRO (II S.)	2967	2003-06	1,5	**3,0**	4,5
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	2003-06	2,3	**4,5**	6,5
TT	1781	1998-06	2,0	**4,5**	6,5
TT QUATTRO	1781	1998-06	2,5	**5,0**	7,5
TT 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-06	3,0	**6,5**	9,0
TT ROADSTER	1781	1999-06	3,0	**5,5**	8,5
TT ROADSTER QUATTRO	1781	1999-06	3,5	**6,0**	9,0
ALLROAD 2.7/3.2 V6 30V	2671-3123	2000-06	1,5	**3,0**	4,5
ALLROAD 4.2 V8 40V	4163	2002-06	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	2004-06	1,5	**3,0**	4,5
A4 3.2 V6 24V AVANT (III S.)	3123	2004-06	1,5	**3,5**	5,0
S4 4.2 V8 40V (III SERIE)	4163	2004-06	2,0	**4,0**	6,0
S4 4.2 V8 40V AVANT (III S.)	4163	2004-06	2,0	**4,0**	6,0
S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (III S.)	4163	2004-06	4,0	**7,5**	11,0
RS4 4.2 V8 FSI (III SERIE)	4163	2005-06	3,5	**7,0**	11,0
A6 3.2 V6 FSI (III SERIE)	3123	2004-06	1,5	**3,0**	4,5
A6 4.2 V8 40V (III S.)	4163	2004-06	2,0	**4,0**	6,0
A6 3.2 V6 FSI AVANT (III S.)	3123	2004-06	1,5	**3,5**	5,0
A6 4.2 V8 40V AVANT (III S.)	4163	2004-06	2,0	**4,0**	6,0
Q7 4.2 FSI	4163	2005-06	2,0	**4,0**	6,0
Q7 3.0 TDI QUATTRO	2967	2005-06	2,5	**5,0**	7,5

AUSTIN GRAN BRETAGNA

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

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
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
ATTO/ATTO 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 III 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
FX4 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 HLE/MAYFAIR/CITY	998	1981-90	1,5	**3,0**	4,5
LEYLAND MINI MOKE (P)	998	1980-90	4,0	**8,0**	12,0
CAGIVA MINI MOKE (I)	998	1991-93	4,0	**8,0**	12,0
MINI CLUBMAN	998	1971-75	1,5	**3,0**	4,5
MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	1,8	**3,5**	5,0
MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098	1974-82	1,8	**3,5**	5,0
METRO 1.0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	0,5	**1,0**	1,5
METRO 1.3/1.3 S/1.3 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	0,5	**1,0**	1,5
METRO 1.3 SPORTI/GS/GTA	1275	1988-90	1,0	**2,0**	3,0
METRO MG	1275	1981-90	1,0	**2,0**	3,0
METRO VANDEN PLAS	1275	1981-87	1,0	**2,0**	3,0
METRO MG TURBO	1275	1983-90	1,3	**2,5**	3,8
MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275-1598	1983-91	0,5	**1,0**	1,5
MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	0,8	**1,5**	2,3
MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	0,8	**1,5**	2,3
MONTEGO/MONTEGO ESTATE	1275-1994	1984-91	0,5	**1,0**	1,5
MONTEGO/MONTEGO ESTATE 2.0 DL/DSL	1994	1988-91	0,5	**1,0**	1,5
MONTEGO MG	1994	1984-90	0,8	**1,5**	2,3
MONTEGO MG TURBO	1994	1985-90	0,8	**1,5**	2,3

AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA

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

AUTO UNION/DKW GERMANIA

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

AUTOBIANCHI ITALIA

BIANCHINA TRASFORM/SPECIAL	479-499	1957-62	5,5	**11,0**	16,5
BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	2,5	**5,0**	7,5
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	2,8	**5,5**	8,0
BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	7,0	**14,0**	21,0
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	2,3	**4,5**	7,0
GIARDINIERA	499	1967-77	2,3	**4,5**	7,0
STELLINA	767-792	1963-68	4,0	**8,0**	12,0
PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	1,3	**2,5**	4,0
PRIMULA 65 C	1197	1968-70	1,0	**2,0**	3,0
PRIMULA COUPÉ 1.2	1221	1965-68	1,8	**3,5**	5,0
PRIMULA 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 LE/LE LX/SELECTRONIC	999-1108	1987-95	0,5	**1,0**	1,5
Y10 1.3 LE/GT LE	1297-1301	1987-95	1,0	**2,0**	3,0
Y10 JUNIOR/IGLOO	999	1995	0,5	**1,0**	1,5

BANTAM STATI UNITI

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

BENTLEY GRAN BRETAGNA

4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	125,0	**250,0**	375,0
6 1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	175,0	**350,0**	520,0
8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	250,0	**500,0**	750,0
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	37,5	**75,0**	110,0
4 1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	42,5	**85,0**	125,0
MK VI	4257	1946-51	17,5	**35,0**	50,0
MK VI	4566	1951-52	15,0	**30,0**	45,0
R TYPE	4566	1952-55	20,0	**40,0**	60,0
R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	100,0	**200,0**	300,0
S1	4887	1955-59	19,0	**38,0**	57,0
S1 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 (SETTA)	245-298	1955-62	10,0	**20,0**	30,0
600	582	1957-59	6,0	**12,0**	18,0
700 BERLINA	697	1960-61	2,5	**5,0**	7,5
700 LS BERLINA	697	1962-65	2,5	**5,0**	7,5
700 COUPÉ	697	1959-64	3,5	**7,0**	11,0
700 LS COUPÉ	697	1964-65	3,5	**7,0**	11,0
700 COUPÉ SPORT	697	1960-64	4,5	**9,0**	13,5
700 CABRIOLET	697	1959-63	5,0	**10,0**	15,0
1500	1499	1961-64	2,0	**4,0**	6,0
1600	1606	1964-66	2,0	**4,0**	6,0
1800	1775	1963-68	2,5	**5,0**	7,5
1800 TI	1775	1964-66	3,0	**6,0**	9,0
1800 TI/SA	1775	1964-65	10,0	**20,0**	30,0
2000	1990	1966-72	2,5	**5,0**	7,5
2000 TI/TI LUX	1990	1966-70	3,0	**6,0**	9,0
2000 C COUPÉ	1990	1965-69	5,0	**10,0**	15,0
2000 CS COUPÉ	1990	1965-69	6,0	**12,0**	18,0
1600/1602/1802 (SERIE 02)	1573-1766	1966-75	2,5	**5,0**	7,5
1600 TI (SERIE 02)	1575	1967-68	4,5	**9,0**	13,5
1600 CABRIOLET (SERIE 02)	1575	1967-71	6,0	**12,0**	18,0
2002 (SERIE 02)	1990	1968-76	4,0	**8,0**	12,0
2002 CABRIOLET (SERIE 02) (CON ROLLBAR)	1990	1971-75	6,0	**12,0**	18,0
2002 TI (SERIE 02)	1990	1968-71	5,0	**10,0**	15,0
2002 TII (SERIE 02)	1990	1971-75	7,0	**14,0**	20,0
1502 (SERIE 02)	1575	1975-77	2,0	**4,0**	6,0
2002 TURBO (SERIE 02)	1990	1973-74	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
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
516/518 (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

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
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)	2516	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 TD/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
M635 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/IL/HL (E32)	4988	1986-94	2,5	**5,0**	7,5
730I V8/740I V8 (E38)	2997-3982	1994-95	1,5	**3,0**	4,5
728I (E38)	2793	1996-01	1,3	**2,5**	3,5
730I/735I/740I V8 32V (E38)	3498-4398	1996-01	1,8	**3,5**	5,0
750I/IL (E38)	5379	1994-01	2,0	**4,0**	6,0
M5 (E39)	4941	1998-02	2,5	**5,0**	7,5
M1	3430	1979-81	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	2793-2979	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/320 CI 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 (E 65)	2993-4423	2001-05	2,0	**4,0**	6,0
530 I (E 60)	2979	2003-05	2,5	**5,0**	7,5
545I (E60)	4398	2004-05	3,0	**6,0**	9,0
530 I TOURING (E 60)	2979	2004-05	3,0	**6,0**	9,0
545I TOURING (E60)	4398	2004-05	3,5	**7,0**	10,0
M5 V10 (E60)	4999	2004-05	5,0	**10,0**	15,0
650 CI	2979	2004-05	4,0	**8,0**	12,0
645 CI	4398	2003-05	4,5	**9,0**	13,5
650 CI CABRIOLET	2979	2004-05	5,0	**10,0**	15,0
645 CI CABRIOLET	4398	2004-05	5,5	**11,0**	16,5
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 (E90)	2497-2996	2005	2,5	**5,0**	7,5
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»	12763	1926-33	4.000,0	**8.000,0**	12.000,0
TYPE 43/43A GRAND SPORT	2261	1927-31	150,0	**300,0**	450,0
TYPE 44	2992	1927-30	125,0	**250,0**	375,0
TYPE 46/46S	5360	1929-36	225,0	**450,0**	650,0
TYPE 47 GRAND SPORT	2986	1929-30	150,0	**300,0**	450,0
TYPE 49	3257	1930-34	125,0	**250,0**	375,0
TYPE 50	4972	1930-34	300,0	**600,0**	900,0
TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	750,0	**1.500,0**	2.250,0
TYPE 57 GALIBIER	3257	1933-39	175,0	**350,0**	500,0
TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	225,0	**450,0**	650,0
TYPE 57 S TELVIO	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

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

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
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
7 A TRACTION AVANT	1303	1934	7,5	**15,0**	22,0
7 B TRACTION AVANT	1529	1934	7,5	**15,0**	22,0
7 S TRACTION AVANT	1911	1934	7,5	**15,0**	22,0
7 C TRACTION AVANT	1628	1934-39	7,0	**14,0**	21,0
7 CE 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
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 MILLE SPISTES	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 IV6/V6 24V	2946-2975	1989-00	0,5	**1,0**	1,5
XM 3.0 IV6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	0,8	**1,5**	2,3
XM 2.0/2.0 INJECTION/2.0 TURBO CT	1998	1989-96	0,5	**1,0**	1,5
XM D12/TURBO D12/2.5 TD	2088-2446	1989-96	0,5	**1,0**	1,5
XM 2.0i/2.0 TURBO CT BREAK	1998	1991-96	0,5	**1,0**	1,5
XM D12/TURBO D12/2.5 TD BREAK	2088-2446	1991-96	0,5	**1,0**	1,5
SAXO (TUTTI I MODELLI)	954-1587	1996	0,5	**1,0**	1,5
SAXO 1.6 VTS/II SERIE	1587	1996-02	0,8	**1,5**	2,3
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
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 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

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
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
D0	3003	1918-24	17,5	**35,0**	50,0
DE/DI/DIS 11 CV	2116-2120	1922-28	17,5	**35,0**	50,0
GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	27,5	**55,0**	80,0
DM/DMS/DMN 17 CV	3180	1926-30	22,5	**45,0**	70,0
DR	2170	1927-30	17,5	**35,0**	50,0
D6/DS	2517-3045	1931-33	25,0	**50,0**	75,0
D6-11/D6-11S	2000	1932-34	20,0	**40,0**	60,0
D6-65	2678	1934-35	27,5	**55,0**	80,0
D6-60/D6-80	2449-3226	1935-37	30,0	**60,0**	90,0
D6-70	2729	1936-37	32,5	**65,0**	100,0
D6-75	2800-2984	1938-40	37,5	**75,0**	110,0
D8/D8S	4060	1929-33	60,0	**120,0**	180,0
D8-15/D8-15S	2660	1933-39	45,0	**90,0**	135,0
D8-85/D8-105	3570	1934-35	60,0	**120,0**	180,0
D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	125,0	**250,0**	375,0
D4	1480	1933-34	15,0	**30,0**	45,0
DI-12	2151	1935-38	17,5	**35,0**	50,0
DI-50	2370	1938-39	20,0	**40,0**	60,0
3 L	2984	1946-54	25,0	**50,0**	75,0
SPORT OLYMPIC	2984	1946-54	30,0	**60,0**	90,0

DELAHAYE FRANCIA

TYPE 82	4410	1919-24	25,0	**50,0**	75,0
TYPE 84/84 N	2940	1919-24	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 87	1843	1921-26	15,0	**30,0**	45,0
TYPE 92	2513	1924-28	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 94	2940	1923-26	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 97	1847	1923-26	15,0	**30,0**	45,0
TYPE 102 M SPORT	2750	1928-31	20,0	**40,0**	60,0
TYPE 107/107 M	1785	1926-29	15,0	**30,0**	45,0
TYPE 108/108 N	2460	1928-33	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 109	1496	1929-31	7,5	**15,0**	22,0
TYPE 110	2178	1930-31	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 112	2872	1927-29	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 122/123	1800	1932-33	10,0	**20,0**	30,0
TYPE 124	2102	1931-34	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 126	2860	1931-34	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	10,0	**20,0**	30,0
TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 134 G	2371	1938-46	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	55,0	**110,0**	165,0
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	60,0	**120,0**	180,0
TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557	1935-37	100,0	**200,0**	300,0
TYPE 135 M/MS/M COMPETITION	3557	1938-52	75,0	**150,0**	225,0
TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORT S.-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 GT L	2953	1963-64	300,0	**600,0**	900,0
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 (VII 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
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

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
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	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
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

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
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
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

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
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. II 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 100 S	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
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

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
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 SELESPEED	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 i/2.0 TURBO	1995	1994-96	0,8	1,5	2,3
ULYSSE 1.9 TD	1905	1994-96	0,5	1,0	1,5
ULYSSE 2.9 24V (II SERIE)	2946-2949	2002-05	1,2	2,5	3,7
MAREA (TUTTI I MODELLI)	1369-1998	1996	0,5	1,0	1,5
MAREA TD (TUTTI I MODELLI)	1910-2387	1996	0,5	1,0	1,5
MAREA WEEKEND (TUTTI I MOD.)	1369-1998	1996	0,7	1,5	2,2
MAREA WEEKEND TD (TUTTI I MOD.)	1910-2387	1996	0,7	1,5	2,2

FORD FRANCIA

T "BORD ELAISE"	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 472 A	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 DE COUVRABLE	2158	1952-54	2,8	5,5	8,0
VENDOME (F39E)	3923	1953-54	2,8	5,5	8,0
ABEILLE	2158	1952-54	2,3	4,5	7,0
COMETE	2158-2351	1951-53	3,3	6,5	10,0
MONTE-CARLO	3923	1953-54	4,0	8,0	12,0

FORD GERMANIA

KÖLN	921	1933-36	3,5	7,0	10,0
RHEINLAND	3285	1934-36	10,0	20,0	30,0
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	12,5	25,0	38,0
EIFEL	1172	1935-39	3,0	6,0	9,0
EIFEL CABRIOLET	1172	1936-39	4,0	8,0	12,0
EIFEL ROADSTER	1172	1936-39	4,5	9,0	13,5
V8	2225-3620	1935-41	12,5	25,0	38,0
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	17,5	35,0	50,0
TAUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1939-52	2,5	5,0	7,5
TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	3,3	6,5	10,0
TAUNUS 12M G13 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	2,3	4,5	7,0
TAUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-59	2,8	5,5	8,0
TAUNUS 12M (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	2,8	5,5	8,0
TAUNUS 15M G4B (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 15M G4B CABRIOLET	1498	1955-58	2,3	4,5	7,0
TAUNUS 17M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	2,0	4,0	6,0
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	3,0	6,0	9,0
TAUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.)	1498-1758	1960-64	2,0	4,0	6,0
TAUNUS 17M P3 TURNIER	1498-1758	1960-64	2,0	4,0	6,0
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	2,8	5,5	8,0
TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	2,5	5,0	7,5
TAUNUS 17M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 17M P5 TURNIER	1498-1699	1964-67	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 20M P5 TURNIER	1998	1964-67	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1966-70	1,3	2,5	4,0
TAUNUS 15M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	1,3	2,5	4,0
17M P7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	1,5	3,0	4,5
17M P7A TURNIER	1498-1998	1967-68	1,5	3,0	4,5
20M P7A (TUTTI I MOD.)	1998-2293	1967-68	1,5	3,0	4,5
20M P7A TURNIER	1998	1967-68	1,5	3,0	4,5
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	2,3	4,5	6,0
OSI 20M/TS COUPÉ	1998-2293	1967-68	3,5	7,0	11,0
17M P7B (TUTTI I MOD.)	1498-2293	1968-71	1,5	3,0	4,5
17M P7B TURNIER	1498-2293	1968-71	1,5	3,0	4,5
17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	2,3	4,5	7,0
20M P7B (TUTTI I MOD.)	1998-2550	1968-71	1,5	3,0	4,5
20M P7B TURNIER	1998-2550	1968-71	1,5	3,0	4,5
26M P7B (TUTTI I MOD.)	2550	1969-71	1,8	3,5	5,0
TAUNUS BERLINA I/II/III SERIE	1293-1993	1971-82	0,8	1,5	2,3
TAUNUS S.W. I/II/III SERIE	1297-1993	1971-82	0,8	1,5	2,3
ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	0,8	1,5	2,3
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	7,5	15,0	22,0
ESCORT RS 1600	1601	1971-75	10,0	20,0	30,0
ESCORT RS 1800	1835	1975-77	9,0	18,0	27,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
ESCORT RS 2000	1993	1973-77	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)	1593-2294	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 I MOD.)	2498	1986-94	0,5	1,0	1,5
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2935	1991-94	0,5	1,0	1,5
SCORPIO TD SW	2498	1991-94	0,5	1,0	1,5
SCORPIO 2.8I/2.9I 4X4	2792-2935	1986-94	0,5	1,0	1,5
SCORPIO 2.9I 24V/4X4	2935	1991-94	0,8	1,5	2,3
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW	2935	1992-94	0,8	1,5	2,3
SCORPIO 2.0/2.0 16V (II S.)	1998	1994-96	0,5	1,0	1,5
SCORPIO 2.0/2.0 16V SW (II S.)	1998	1994-96	0,5	1,0	1,5
SCORPIO TD (II S.)	2500	1994-96	0,5	1,0	1,5
SCORPIO TD SW (II S.)	2500	1994-96	0,5	1,0	1,5
SCORPIO 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

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
GALAXY 2.8 V6/II SERIE	2792	1995-05	1,3	2,5	3,5
PUMA	1388-1679	1997-01	0,8	1,5	2,3
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1999-01	0,8	1,5	2,3
MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-05	0,5	1,0	1,5
MONDEO 2.5 V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-05	0,8	1,5	2,3
MONDEO 3.0 V6 24V (II SERIE)	2967	2002-05	0,7	1,5	2,2
MONDEO 3.0 V6 24V SW (II SERIE)	2967	2002-05	1,0	2,0	3,0
MONDEO 3.0 V6 ST220 (II SERIE)	2967	2002-05	1,3	2,5	3,5
MONDEO 3.0 V6 ST220 SW (II S.)	2967	2002-05	1,5	3,0	4,5
SPORTKA	1597	2003-05	1,0	2,0	3,0
STREETKA	1597	2003-05	1,5	3,0	4,5
FOCUS ST 170/ST 170 SW (I S.)	1988	2002-04	1,5	3,0	4,5
FOCUS RS 215 (I S.)	1988	2002-04	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 (TUTT II MOD.)	1198-1500	1962-66	1,3	2,5	4,0
CORTINA MK2 (TUTT 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 2.2 TD	2663	1992-96	1,5	3,0	4,5
EXPLORER	3958	1990-94	2,0	4,0	6,0
EXPLORER	3958-4942	1995-05	2,5	5,0	7,5
THUNDERBIRD	3950	2001-05	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

GAZ RUSSIA

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

GIANNINI ITALIA

750 TV	797	1962-64	7,5	15,0	22,5
850 GT/900 GT	848-901	1963-64	8,5	17,0	25,5
500 GT	586	1963-65	7,0	14,0	21,0
500 TV/TV S	498	1963-65	8,0	16,0	24,0
500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	7,5	15,0	22,5
500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	7,5	15,0	22,5
590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	10,0	20,0	27,0
590 CORSA REPLICA	652	1993	4,0	8,0	12,0
650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	4,5	9,0	13,5
1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	2,8	5,5	8,0
850/950/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-71	5,0	10,0	15,0
850/950/1000 COUPÉ	843-980	1965-72	7,0	14,0	21,0
850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	7,5	15,0	22,5
850/950 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	843-930	1964-68	5,0	10,0	15,0
850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	9,0	18,0	27,0
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	2,0	4,0	6,0
128 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	2,0	4,0	6,0
X 1/9 SPECIAL	1290	1973-78	4,0	8,0	12,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
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 TURBODIESEL	1714	1982-85	0,5	1,0	1,5
REGATA TURBODIESEL	1714	1984-85	0,5	1,0	1,5
UNO TURBO	903	1984-85	1,5	3,0	4,5

GINETTA GRAN BRETAGNA

G2	1172	1958-60	7,5	15,0	22,5
G3	997	1961	7,5	15,0	22,5
G4	997	1960-69	7,5	15,0	22,5
G15	875-998	1967-74	5,0	10,0	15,0
G21	1599-2954	1970-79	6,0	12,0	18,0
G32	1597	1982-88	4,0	8,0	12,0
G32	1597	1988-91	5,0	10,0	15,0
G32 CONVERTIBLE	1597	1990-91	6,0	12,0	18,0
G34/G27	1986-4498	1990-97	7,5	15,0	22,5
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/T 1204/T 1304	992-1290	1962-67	1,8	3,5	5,0
1700/T 1700 TS	1682	1964-67	2,5	5,0	7,5
1300/T 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 S.ALOON	1592-1725	1963-67	2,3	4,5	7,0
MINX PHASE III 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
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

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

HONDA GIAPPONE

S600	606	1965-66	5,0	10,0	15,0
S800	791	1966-70	6,0	12,0	18,0
N360/N400/N600	354-599	1969-74	1,8	3,5	5,0
CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	0,5	1,0	1,5
CIVIC CRX	1590	1984-91	1,8	3,5	5,0
CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1991-95	0,5	1,0	1,5
CRX	1493-1595	1992-99	2,0	4,0	6,0
CITY/JAZZ	1238-1296	1986-95	0,5	1,0	1,5
PRELUDE 2.0I/2.0I-16 4WS	1958	1987-90	1,0	2,0	3,0
PRELUDE 2.0 16V/2.2I 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/I I/III/IV/V	2651-2965	1958-67	3,5	7,0	10,0
IMPERIAL MK II/III/IV	4086-4139	1949-54	8,0	16,0	24,0
HAWK MK I/II	1944	1945-48	5,0	10,0	15,0
HAWK MK III/IV/V/VI/VI A	1944-2267	1948-57	3,5	7,0	10,0
HAWK SERIES I/I A/II/III/IV/IV A	2267	1957-67	2,8	5,5	8,0
NEW IMPERIAL	2965	1964-67	4,0	8,0	12,0
SCEPTRE	1592	1963-65	2,5	5,0	7,5
SCEPTRE MK II	1725	1965-67	2,3	4,5	7,0
SCEPTRE MK III	1725	1967-76	1,5	3,0	4,5
15.96	2815	1919-28	6,5	13,0	20,0
10.5	1593	1919-23	5,0	10,0	15,0
10.8	1743	1921	5,0	10,0	15,0
11.4	1743	1922-25	6,0	12,0	18,0
8/18	985	1922-25	4,5	9,0	13,5
9/20	1056	1925-28	4,5	9,0	13,5
12/25	1795	1925-27	6,0	12,0	18,0
14/40	2050	1927-29	6,5	13,0	20,0
20/55	3075	1927-28	12,5	25,0	37,0
20/65	3075	1929-30	12,5	25,0	37,0
9/28	1056	1929-30	5,0	10,0	15,0
6/50	2110	1929	6,0	12,0	18,0
16/50	2110	1928-32	9,0	18,0	27,0
16/60	2276	1932-35	9,0	18,0	27,0
12 HP	1669	1933-37	5,5	11,0	16,5
18 HP	2731	1935-37	8,0	16,0	24,0
16 HP	2576	1937-39	7,5	15,0	22,5
25/70 SNIPE	3498	1930-35	12,5	25,0	37,5

HUMMER STATI UNITI

H2	5967	2003-05	5,0	10,0	15,0
H3	3464	2004-05	6,0	12,0	18,0

HYUNDAI COREA DEL SUD

PONY I SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1975-82	0,4	0,8	1,2
PONY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1982-90	0,3	0,5	0,8
PONY III SERIE (TUTTI II MOD.)	1299-1468	1990-94	0,3	0,5	0,8
PONY COUPÉ	1468	1980-82	0,4	0,8	1,2
SCOUPE	1468-1495	1990-95	0,4	0,8	1,2
COUPÉ (I/II SERIE)	1600-1975	1996-01	0,5	1,0	1,5
LANTRA (TUTTI I MOD.)	1468-1836	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
1100 SPIDER	1098	1963-68	3,5	7,0	10,0
1100 C COUPÉ	1098	1967-69	3,0	6,0	9,0
IM5/IM5S	1098	1963-70	2,0	4,0	6,0
J4/J4S/I5	1098	1964-73	1,5	3,0	4,5
MINI MINOR 33.1 CV DIN	848	1965-67	2,7	5,5	8,0
MINI MINOR 37 CV DIN	848	1967-68	2,5	5,0	7,5
MINI MINOR MK2	848	1968-70	2,2	4,5	7,0
MINI MINOR MK3	848	1970-72	2,0	4,0	6,0
MINI COOPER	998	1966-68	6,0	12,0	18,0
MINI COOPER MK2	998	1968-70	5,5	11,0	16,0
MINI COOPER MK3	998	1970-72	5,0	10,0	14,0
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	3,2	6,5	9,5
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	3,0	6,0	9,0
MINI T MK2 METALLICA	848	1968-70	2,2	4,5	6,5
MINI T MK3 LEGNO	848	1970-72	2,7	5,5	8,0
MINI T MK3 METALLICA	848	1970-72	2,2	4,5	6,5
MINI 1000/1001 EXPORT	998	1972-75	2,0	4,0	6,0
MINI COOPER 1300 EXPORT	1275	1972-76	4,5	9,0	13,5
MINI MATIC 1000	998	1972-74	2,2	4,5	6,0
MINI T 1000	998	1972-74	2,2	4,5	6,5
REGENT	1275-1485	1974-76	0,5	1,0	1,5
MINI 90/120 (TUTTI I MOD.)	998-1275	1974-82	0,8	1,5	2,3
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	1,8	3,5	5,0
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	1,5	3,0	4,5
3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	993	1982-87	0,5	1,0	1,5
35 DIESEL/MINIDIESEL	993	1983-87	0,4	0,8	1,2
650	617	1984-90	0,5	1,0	1,5
990	993	1986-90	0,5	1,0	1,5
990 DIESEL	993	1987-90	0,4	0,8	1,2
550	548	1988-90	0,5	1,0	1,5
SMALL 500	659	1991-92	0,5	1,0	1,5
SMALL 990	993	1991-92	0,5	1,0	1,5
ELBA 1.5 3 P/5 P.	1498	1992-96	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
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

QUOTAZIONI

JAGUAR GRAN BRETAGNA

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
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
XKSS	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. III SERIE	5345	1979-88	3,5	**7,0**	10,0
SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	3,5	**7,0**	10,0
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1983-86	4,0	**8,0**	12,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	1,8	**3,5**	5,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2,0	**4,0**	6,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	2,3	**4,5**	7,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2,5	**5,0**	7,5
XJ6 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	2,8	**5,5**	8,0
SOVEREIGN 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	3,3	**6,5**	10,0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	3,5	**7,0**	10,0
XJ-R (XJ40)	3980	1990-94	3,8	**7,5**	11,0
XJ6 3.2/4.0/SOVEREIGN (X300)	3239-3980	1994-97	2,5	**5,0**	7,5
XJ12 6.0 (X300)	5993	1994-97	3,5	**7,0**	10,0
XJ-R (X300)	3980	1994-97	3,5	**7,0**	10,0
XJ8 3.2/4.0 (X308)	3253-3996	1997-02	3,5	**7,0**	10,0
XJR SUPERCHARGED (X308)	3996	1997-02	3,0	**6,0**	9,0
XJR 100 SUPERCHARGED (X308)	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
XJRS	5993	1990-93	12,0	**24,0**	36,0
XJ-SC	5345	1983-87	8,0	**16,0**	24,0
XJS CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	12,0	**24,0**	36,0
XJ 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 (X350)	2967	2002-05	4,0	**8,0**	12,0
XJ8 3.5 V8 (X350)	3555	2002-05	4,5	**9,0**	13,5
XJ8 4.2 V8 (X350)	4196	2002-05	5,0	**10,0**	15,0
XJ8 4.2 V8 S/C (X350)	4196	2002-04	6,0	**12,0**	18,0
XJ8 4.2 V8 SUPERS/C (X350)	4196	2003-04	7,0	**14,0**	21,0
XJR V8 (X350)	4196	2004-05	7,0	**14,0**	21,0

JEEP STATI UNITI

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
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

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
PW	3860-4274	1946-52	11,5	**23,0**	35,0
INTERCEPTOR COUPÉ/CONV.	3993	1949-58	15,0	**30,0**	45,0
541/541 R/541 S	3993-5354	1953-63	20,0	**40,0**	60,0
C-V8	5916-6276	1962-66	17,5	**35,0**	50,0
INTERCEPTOR I/II/III SERIE	6276-7212	1966-76	19,0	**38,0**	62,0
FF I/II/III SERIE	6276-7212	1967-72	22,5	**45,0**	65,0
INTERCEPTOR III S. CONVERTIBLE	7212	1974-76	20,0	**40,0**	60,0
INTERCEPTOR SP	7212	1971-72	18,0	**36,0**	54,0
INTERCEPTOR S4	5898	1987-91	19,0	**38,0**	57,0
JENSEN-HEALEY	1973	1972-76	7,5	**15,0**	22,0
GT	1973	1975-76	6,0	**12,0**	18,0
S-V8	4601	1998-02	10,0	**20,0**	30,0
C-V8 COUPÉ	4601	2000-02	10,0	**20,0**	30,0

JOWETT GRAN BRETAGNA

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
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

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
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

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
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

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
MP SPIDER	1584	1974-90	4,0	**8,0**	12,0

LAGONDA GRAN BRETAGNA

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
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

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
350 GT	3464	1964-67	200,0	**400,0**	600,0
400 GT	3929	1966-68	175,0	**350,0**	530,0
400 GT 2+2	3929	1966-68	150,0	**300,0**	450,0
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	60,0	**120,0**	180,0
ISLERO/ISLERO S	3929	1968-70	60,0	**120,0**	180,0
JARAMA/JARAMA S	3929	1970-76	50,0	**100,0**	150,0
P 250 S 2+2 URRACO	2462	1970-75	20,0	**40,0**	60,0
URRACO P200	1994	1974-79	16,0	**32,0**	48,0
URRACO P250	2462	1976-79	20,0	**40,0**	60,0
URRACO P300	2996	1974-79	22,5	**45,0**	65,0
SILHOUETTE	2996	1977-79	50,0	**100,0**	150,0
JALPA P350 GTS	3485	1983-88	22,5	**45,0**	65,0
COUNTACH LP400	3929	1973-78	150,0	**300,0**	450,0
COUNTACH LP400 S	3929	1978-82	125,0	**250,0**	380,0
COUNTACH LP5000 S	4754	1982-84	110,0	**220,0**	330,0
COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167	1985-89	120,0	**240,0**	360,0
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1989-90	90,0	**180,0**	270,0
LM 002	5167	1985-91	50,0	**100,0**	150,0
DIABLO/DIABLO SE/DIABLO VT	5707	1990-00	45,0	**85,0**	125,0
DIABLO SV/SVR/GT2	5707	1991-00	45,0	**90,0**	135,0
DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	50,0	**100,0**	150,0
DIABLO GT/GTR	5992	1999-01	60,0	**120,0**	180,0
DIABLO 6.0	5992	2000-01	45,0	**90,0**	135,0
DIABLO 6.0 SE	5992	2001	50,0	**100,0**	150,0
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

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
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	1205	1932-35	5,0	**10,0**	15,0
18	2504	1933-34	9,0	**18,0**	27,0
LIGHT 6	1378	1933-37	6,0	**12,0**	18,0
E 18	2390	1935	9,0	**18,0**	27,0
SPECIAL S-8	4625	1936-39	15,0	**30,0**	45,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
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	20,0	40,0	60,0
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	18,0	38,0	55,0
APRILIA 1500	1485	1945-49	16,0	35,0	50,0
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	12,0	25,0	37,0
AURELIA B15	1991	1952-53	14,0	25,0	38,0
AURELIA B21	1991	1951-52	13,0	27,0	40,0
AURELIA B22	1991	1952-53	13,0	27,0	40,0
AURELIA II SERIE B12	2266	1954-57	15,0	30,0	45,0
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	7,0	15,0	23,0
APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1957-59	10,0	18,0	27,0
APPIA II SERIE GTZ/GTE ZAGATO	1090	1957-59	35,0	70,0	100,0
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	7,0	15,0	23,0
APPIA III SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1959-63	10,0	18,0	27,0
APPIA III SERIE GTE/SPORT ZAGATO	1090	1959-62	35,0	70,0	100,0
FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	8,0	17,0	25,0
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458	1959-63	9,0	18,0	27,0
FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	16,0	33,0	50,0
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	25,0	50,0	75,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	45,0	90,0	135,0
FLAMINIA BERLINA 2.8	2775	1963-70	8,0	17,0	25,0
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8	2775	1963-67	10,0	20,0	30,0
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	17,0	35,0	53,0
FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	14,0	28,0	42,0
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	27,0	55,0	82,0
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	5,0	10,0	15,0
FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	9,0	18,0	27,0
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	6,0	12,0	18,0
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800	1965-68	6,5	13,0	19,0
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	10,0	20,0	30,0
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	11,0	22,0	33,0
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	16,5	33,0	50,0
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	17,0	35,0	53,0
FLAVIA II SERIE	1488	1967-70	2,5	5,0	7,5
FLAVIA II SERIE 1800	1800	1967-70	2,8	5,5	8,0
FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	2,8	5,5	8,0
FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	2,8	5,5	8,0
FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	3,0	6,0	9,0
FLAVIA COUPÉ 2000	1991	1969-71	4,5	9,0	13,5
FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	4,8	9,5	14,0
2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	2,0	4,0	6,0
2000 LE. BERLINA	1991	1972-75	2,5	5,0	7,5
2000 COUPÉ	1991	1971-74	5,0	10,0	15,0
2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	6,0	12,0	18,0
FULVIA BERLINA	1091	1963-64	2,0	4,0	6,0
FULVIA 2C	1091	1964-69	2,0	4,0	6,0
FULVIA GT	1216	1967	2,3	4,5	7,0
FULVIA GT	1231	1967-69	2,3	4,5	7,0
FULVIA GTE	1298	1968-69	2,5	5,0	7,5
FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298	1969-72	2,0	4,0	6,0
FULVIA COUPÉ	1216	1965-67	4,5	9,0	13,5
FULVIA COUPÉ	1231	1967-70	4,0	8,0	12,0
FULVIA COUPÉ HF	1216	1966-67	10,0	20,0	30,0
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298	1967-69	3,8	7,5	11,0
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	4,0	8,0	12,0
FULVIA COUPÉ 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	10,0	20,0	30,0
FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	11,0	23,0	34,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	10,0	20,0	30,0
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1298	1968-72	10,0	20,0	30,0
FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONA)	1584	1968-70	25,0	50,0	75,0
FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSSO	1584	1970-72	11,0	22,0	33,0
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	11,0	23,0	35,0
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 LE. 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 LE.	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 LE.	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 LE.	1585	1982-93	1,0	2,0	3,0
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	2,0	4,0	6,0
DELTA HF TURBO LE.	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 LE. 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 LE. COUPÉ II SERIE	2484	1980-84	3,3	6,5	10,0
037 RALLY	1995	1982-84	85,0	170,0	250,0
PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302-1585	1982-89	0,5	1,0	1,5
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1987-89	0,8	1,5	2,3
PRISMA DIESEL/TURBODIESEL	1929	1984-89	0,5	1,0	1,5
THEMA LE.	1995	1984-88	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 LE. 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 LE. 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 LE/LE. 16V II SERIE	1995	1988-92	1,0	2,0	3,0
THEMA 2.0 LE. 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 LE. 16V SW II SERIE	1995	1988-92	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 LE. 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 LE. 16V III SERIE	1995	1992-94	1,0	2,0	3,0
THEMA 2.0 LE. 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 LE. 16V SW III SERIE	1995	1992-94	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 LE. 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 III SERIE	2500	1992-94	1,3	2,5	3,5
DEDRA (TUTTI I MODELLI)	1581-1995	1989-96	0,5	1,0	1,5
DEDRA SW (TUTTI I MODELLI)	1581-1995	1994-96	0,7	1,5	2,2
DEDRA SW INTEGRALE	1995	1994-96	1,0	2,0	3,0
DEDRA TURBO DS	1929	1989-96	0,5	1,0	1,5
DEDRA SW TURBO DS	1929	1994-96	0,7	1,5	2,2
DEDRA 2.0 LE. TURBO HF	1995	1992-94	1,0	2,0	3,0
DEDRA 2.0 LE. 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	7,5	15,0	23,0
RANGE ROVER	3528	1976-85	5,5	11,0	17,0
RANGE ROVER 4P	3528	1981-88	3,5	7,0	11,0
RANGE ROVER TD	2395	1986-88	2,5	5,0	7,5
RANGE ROVER 4P	3947-4278	1989-96	4,0	8,0	12,0
RANGE ROVER TD	2495-2499	1989-94	2,5	5,0	7,5
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 (II 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

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
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 SPIDER	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 GT3 2.0	1994	1996-99	16,0	**32,0**	48,0
ESPRIT V8 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	18,5	**37,0**	55,0
ECLAT/EXCEL	1973-2174	1976-92	5,0	**10,0**	15,0
ELITE	1973-2174	1976-83	5,0	**10,0**	15,0
ELAN 1.6 I	1588	1989-92	5,0	**10,0**	15,0
ELAN 1.6 I TURBO/ELAN S2	1588	1989-95	6,5	**13,0**	20,0
ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-05	8,0	**16,0**	24,0
ELISE 111/111 S	1795	2002-05	9,0	**18,0**	27,0
ELISE 111 R	1795	2004-05	10,0	**20,0**	30,0
EXIGE	1795	2001-04	9,0	**18,0**	27,0
EXIGE II SERIE	1795	2004-05	10,0	**20,0**	30,0

LUAZ RUSSIA

VOLIN 969	1118-1196	1979-96	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
SEBRING 3500 GTI/S	3485	1963-69	50,0	**100,0**	150,0
SEBRING 3.7/4.0	3692-4014	1963-69	55,0	**110,0**	160,0
GHIBLI	4719	1968-73	100,0	**200,0**	300,0
GHIBLI SPYDER	4719	1969-73	150,0	**300,0**	450,0
GHIBLI SS	4930	1970-73	125,0	**250,0**	370,0
GHIBLI SS SPYDER	4930	1970-73	175,0	**350,0**	500,0
MEXICO 4.2	4136	1967-73	35,0	**70,0**	100,0
MEXICO 4.7	4719	1967-73	40,0	**80,0**	120,0
INDY 4.2	4136	1969-74	25,0	**50,0**	75,0
INDY 4.7	4719	1970-74	30,0	**60,0**	90,0
INDY 4.9	4930	1971-74	32,5	**65,0**	95,0
QUATTROPORTE 4.2/4.7	4136-4719	1963-70	20,0	**40,0**	60,0
BORA 4.7/4.9	4719-4930	1971-80	60,0	**120,0**	180,0
MERAK	2965	1973-75	17,5	**35,0**	50,0
MERAK SS	2965	1976-80	20,0	**40,0**	60,0
MERAK SS	2965	1980-83	21,0	**42,0**	65,0
MERAK GT 2000	1999	1978-83	12,5	**25,0**	35,0
KHAMSIN	4930	1973-83	50,0	**100,0**	150,0
QUATTROPORTE II	2965	1974-76	12,5	**25,0**	35,0
KYALAMI 4.2/4.9	4136-4930	1977-83	12,5	**25,0**	37,5
QUATTROPORTE III 4200	4136	1980-84	7,5	**15,0**	22,0
QUATTROPORTE III 4900	4930	1979-90	9,0	**18,0**	27,0
ROYALE	4930	1986-90	12,5	**25,0**	37,5
BITURBO	1996	1982-83	2,0	**4,0**	6,0
BITURBO	1996	1984-88	1,5	**3,0**	4,5
BITURBO I	1996	1986-88	2,5	**5,0**	7,5
222/222 E	1996-2790	1988-91	3,0	**6,0**	9,0
224 V	1996	1989-94	3,5	**7,0**	10,0
BITURBO S	1996	1984-87	3,5	**7,0**	10,0
BITURBO SI	1996	1987-88	4,0	**8,0**	12,0
BITURBO 420	1996	1985-86	1,8	**3,5**	5,0
BITURBO 420I	1996	1986-87	2,0	**4,0**	6,0
422	1996	1988-91	2,5	**5,0**	7,5
424 V	1996	1990-94	3,0	**6,0**	9,0
418 V	1996	1991-93	2,5	**5,0**	7,5
BITURBO 420 S	1996	1986	2,0	**4,0**	6,0
BITURBO 420 SI	1996	1987-88	2,5	**5,0**	7,5
BITURBO 425	2494	1984-87	2,0	**4,0**	6,0
BITURBO 430	2790	1988-90	3,0	**6,0**	9,0
4S0/4S0 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 24V	1996	1992-95	9,0	**18,0**	27,0
BITURBO SPYDER 2.8I/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 5	1108	1965-69	5,0	**10,0**	15,0
D JET 6	1255	1966-68	6,0	**12,0**	18,0
M 530/LX/SX	1699	1967-73	4,2	**8,5**	12,5
BAGHEERA	1294	1973-80	2,5	**5,0**	7,5
BAGHEERA S	1294-1442	1975-80	2,8	**5,5**	8,0
BAGHEERA X	1442	1978-80	3,3	**6,5**	10,0
RANCH (TUTTI I MODELLI)	1442	1977-84	1,5	**3,0**	4,5
MURENA 1600	1592	1980-84	1,8	**3,5**	5,0
MURENA 2200	2155	1980-84	2,3	**4,5**	6,5

MAYBACH GERMANIA

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

MAZDA GIAPPONE

RX2 (WANKEL 573X2)	1146	1971-73	1,5	**3,0**	4,5
RX7 COUPÉ (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	2,5	**5,0**	7,5
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	3,0	**6,0**	9,0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	4,0	**8,0**	12,0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1992-97	6,0	**12,0**	18,0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	7,0	**14,0**	21,0
RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	4,5	**9,0**	13,5
RX7 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	4,5	**9,0**	13,5
626 (TUTTI I MODELLI)	1587-2184	1984-86	0,5	**1,0**	1,5
626 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1597-2184	1987-92	0,5	**1,0**	1,5
323 TURBO 16V 4WD	1840	1990-94	1,0	**2,0**	3,0
MX-5 (MIATA)	1597-1839	1990-97	2,5	**5,0**	7,5
MX-5 (MIATA) II SERIE	1597-1991	1997-04	3,0	**6,0**	9,0
121	1324-1498	1990-96	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	3663	1929-34	17,5	**35,0**	55,0
NÜRBURG BERLINA	4622-4918	1928-39	22,5	**45,0**	70,0
770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	400,0	**800,0**	1.200,0
170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	15,0	**30,0**	45,0
170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	27,5	**55,0**	80,0
170 V BERLINA	1697	1936-44	11,5	**23,0**	35,0
290 LIMOUSINE	2867	1933-37	17,5	**35,0**	55,0
230 BERLINA	2229	1937-41	10,0	**20,0**	30,0
500 K CABRIOLET	5019	1934-36	750,0	**1.500,0**	2.250,0
540 K CABRIOLET	5401	1936-39	2.000,0	**4.000,0**	6.000,0
540 K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	3.000,0	**6.000,0**	9.000,0
170 V	1697	1947-53	10,0	**20,0**	30,0
170 D DIESEL	1767	1949-53	7,5	**15,0**	22,5
170 S/SV	1767	1949-55	9,0	**18,0**	27,0
170 DS DIESEL	1767	1949-53	6,5	**13,0**	20,0
180	1767-1897	1953-62	3,5	**7,0**	10,0
180 D/190 D	1767-1897	1953-61	3,0	**6,0**	9,0
190	1897	1955-61	3,5	**7,0**	10,0
190 C	1897	1961-65	3,0	**6,0**	9,0
190 D/200 D	1998	1961-68	2,3	**4,5**	6,5
200	1998	1965-68	2,5	**5,0**	7,5
220	2195	1951-55	6,5	**13,0**	20,0
220	2195	1959-65	4,5	**9,0**	13,5
219	2195	1956-59	5,0	**10,0**	15,0
220 S	2195	1956-59	7,0	**14,0**	21,0
220 S	2195	1959-65	4,8	**9,5**	14,0
220 S COUPÉ	2195	1956-59	22,5	**45,0**	70,0
220 S CABRIOLET	2195	1956-59	32,5	**65,0**	95,0
220 SE	2195	1959-65	5,0	**10,0**	15,0
220 SE COUPÉ	2195	1958-60	25,0	**50,0**	75,0
220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	35,0	**70,0**	105,0
300 A/B/C	2996	1951-57	25,0	**50,0**	75,0
300 D	2996	1957-62	17,5	**35,0**	55,0
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	50,0	**100,0**	150,0
300 S/SC COUPÉ	2996	1952-57	70,0	**140,0**	210,0
300 S/SC CABRIOLET	2996	1952-57	85,0	**170,0**	250,0
300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1954-56	450,0	**900,0**	1.400,0
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/S EL 3.5/300 SEL 3.5	3499	1970-72	5,0	**10,0**	15,0
300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	6,0	**12,0**	18,0
300 SE/SEL	2996	1965-67	6,0	**12,0**	18,0
300 SEL 6.3 BERLINA	6330	1968-72	12,5	**25,0**	35,0
300 SEL 4.5 AMERICA	4510	1969-71	9,0	**18,0**	27,0
220 SE/250 SE COUPÉ	2195-2496	1961-67	25,0	**50,0**	75,0
220 SE/250 SE CABRIOLET	2195-2496	1961-67	32,5	**65,0**	95,0
300 SE COUPÉ	2996	1962-65	27,5	**55,0**	80,0
300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	35,0	**70,0**	105,0
280 SE 3.5 COUPÉ	3499	1969-71	30,0	**60,0**	90,0
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	40,0	**80,0**	120,0
230 SL «PAGODA»	2306	1963-66	20,0	**40,0**	60,0
250 SL «PAGODA»	2496	1966-68	19,0	**38,0**	55,0
280 SL «PAGODA»	2778	1968-71	22,5	**45,0**	65,0
200/220 (W115)	1998-2197	1968-73	1,8	**3,5**	5,0
230-6/250 (W114)	2292-2496	1968-73	2,0	**4,0**	6,0
200 D/220 D (W115)	1988-2197	1968-76	1,0	**2,0**	3,0
220 D LANG (W115)	2197	1968-73	1,0	**2,0**	3,0
250 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	3,0	**6,0**	9,0
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299	1982-93	0,8	**1,5**	2,3
190 D/D 2.5/D 2.5 TURBO (W201)	1997-2497	1983-93	0,5	**1,0**	1,5
190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	2,8	**5,5**	8,0
190 E 2.5 16 (W201)	2498	1989-93	3,5	**7,0**	10,0
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2498	1990-91	12,5	**25,0**	35,0
190 E 2.6 (W201)	2599	1985-93	1,0	**2,0**	3,0
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496	1973-76	1,5	**3,0**	4,5
280/280 E (W114)	2746	1972-76	2,3	**4,5**	6,5
240 D/240 D 3.0 (W115)	2404-3005	1973-76	1,0	**2,0**	3,0
240 D LANG (W115)	2404	1973-76	1,0	**2,0**	3,0
280 C (W114)	2746	1972-77	3,3	**6,5**	10,0
280 CE (W114)	2746	1972-77	3,5	**7,0**	10,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
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 TE/250 TE/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
300 SD TURBODIESEL (W116)	2998	1977-80	1,0	2,0	3,0
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1979-82	0,8	1,5	2,3
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1983-86	1,0	2,0	3,0
380 SE/SEL (W126)	3839	1979-82	1,0	2,0	3,0
380 SE/SEL (W126)	3839	1983-86	1,3	2,5	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973	1979-82	1,0	2,0	3,0
500 SE/SEL (W126)	4973	1983-88	1,3	2,5	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973	1989-91	1,5	3,0	4,5
260 SE (W126)	2599	1986-90	1,0	2,0	3,0
300 SE/SEL (W126)	2962	1986-88	1,3	2,5	3,5
300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	1,5	3,0	4,5
420 SE/SEL (W126)	4196	1986-90	1,3	2,5	3,5
560 SE (W126)	5547	1988-90	2,0	4,0	6,0
560 SEL (W126)	5547	1986-88	1,8	3,5	6,0
560 SEL (W126)	5547	1989-91	2,3	4,5	7,0
300 SD/SDL TURBODIESEL (W126)	2998	1980-87	0,8	1,5	2,3
280/300/320 SE/SEL (W140)	2799-3199	1991-98	1,0	2,0	3,0
S 300 TD (W140)	2996	1997-98	1,0	2,0	3,0
300 SD TURBO/S 350 D TURBO (W140)	3449	1992-96	1,0	2,0	3,0
420 SE/SEL (W140)	4196	1991-98	1,5	3,0	4,5
500 SE/SEL (W140)	4973	1991-98	1,8	3,5	5,0
600 SE/SEL (W140)	5987	1991-98	2,5	5,0	7,5
380 SEC (W126)	3839	1981-86	4,0	8,0	12,0
420 SEC (W126)	4196	1986-92	4,5	9,0	13,5
500 SEC (W126)	4973	1981-87	5,0	10,0	15,0
500 SEC (W126)	4973	1988-92	5,0	10,0	15,0
560 SEC (W126)	5547	1985-87	6,0	12,0	18,0
560 SEC (W126)	5547	1988-92	6,0	12,0	18,0
420/500 S COUPÉ/CL (W140)	4196-4973	1992-98	1,5	3,0	4,5
600 S COUPÉ/CL (W140)	5987	1992-98	2,5	5,0	7,5
280 SL (R107)	2746	1974-75	7,5	15,0	22,5
280 SL (R107)	2746	1975-80	8,0	16,0	24,0
280 SL (R107)	2746	1980-85	8,5	17,0	25,0
280 SLC (C107)	2746	1974-81	5,5	11,0	16,5
300 SL (R107)	2962	1985-89	8,5	17,0	25,0
350 SL (R107)	3499	1971-75	11,0	22,0	33,0
350 SL (R107)	3499	1975-80	10,0	20,0	30,0
350 SLC (C107)	3499	1971-80	6,0	12,0	18,0
380 SL (R107)	3839	1980-85	11,0	22,0	33,0
380 SLC (C107)	3839	1980-81	5,5	11,0	16,5
420 SL (R107)	4196	1985-89	12,0	24,0	36,0
450 SL (R107)	4520	1973-75	12,0	24,0	36,0
450 SL (R107)	4520	1975-80	11,0	22,0	33,0
450 SLC (C107)	4520	1973-80	6,0	12,0	18,0
450 SLC 5.0 (C107)	4973-5025	1978-80	7,5	15,0	22,5
500 SLC (C107)	4973	1980-81	7,0	14,0	21,0
500 SL (R107)	4973	1980-85	12,0	24,0	36,0
500 SL (R107)	4973	1985-89	13,0	26,0	39,0
560 SL (R107)	5547	1985-89	14,0	28,0	42,0
SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	7,0	14,0	21,0
280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	6,0	12,0	18,0
300 SL-24/SL 300-24 (R129)	2960	1989-93	5,0	10,0	15,0
SL 320/SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	6,5	13,0	20,0
SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	7,5	15,0	22,5
500 SL (R129)	4973	1989-98	7,0	14,0	21,0
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	8,0	16,0	24,0
600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	8,5	17,0	25,0
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
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 (W210)	2155-2996	1995-96	1,0	2,0	3,0
E 200 T/230 T/280 T (W210)	1998-2799	1996	1,2	2,5	3,5
E 320 T (W 210)	3199	1996-97	1,5	3,0	4,5
E 280 TV6/E 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	2,0	4,0	6,0
E 320 T 4 MATIC (W210)	3199	1997-01	2,3	4,5	6,5
E 420 T (W210)	4196	1996-97	2,3	4,5	6,5
E 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 190/210	1897-2084	2000-04	1,0	2,0	3,0
A 190 L/210 L	1897-2084	2001-04	1,3	2,5	3,5
SL 350 (R230)	3724	2003-05	8,0	16,0	24,0
SL 500 (R230)	4966	2001-05	9,0	18,0	27,0
SL 600 (R230)	5513	2001-05	10,0	20,0	30,0
SL 55 AMG (R230)	5439	2001-05	10,0	20,0	30,0
SL 65 AMG (R230)	5980	2005	11,5	23,0	34,5
CLK 200 K/200 CGI (C209)	1796	2002-05	2,5	5,0	7,5
CLK 240 (C209)	2597	2002-05	3,0	6,0	9,0
CLK 320/350 (C209)	3199-3498	2002-05	3,5	7,0	10,0
CLK 500 (C209)	4966	2002-05	4,5	9,0	13,5
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-05	6,0	12,0	18,0
CLK 200 K/200 CGI CABRIOLET (C209)	1796	2003-05	3,0	6,0	9,0
CLK 240 CABRIOLET (C209)	2597	2003-05	3,5	7,0	10,0
CLK 320/350 CABRIOLET (C209)	3199-3498	2003-05	4,0	8,0	12,0
CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003-05	5,0	10,0	15,0
CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003-05	6,5	13,0	20,0
E 320/350 (W211)	3199-3498	2002-05	2,0	4,0	6,0
E 500 (W211)	4966	2002-05	3,5	7,0	10,0
E 55 K AMG (W211)	5439	2002-05	4,5	9,0	13,5
E 320/350 T (W211)	3199-3498	2003-05	2,5	5,0	7,5
E 500 T (W211)	4966	2003-05	4,0	8,0	12,0
E 55 K AMG T (W211)	5439	2003-05	5,0	10,0	15,0
C 230 K SPORTCOUPÉ	1796	2000-05	1,3	2,5	3,5
C 320/350 SPORTCOUPÉ	3199-3498	2000-05	1,8	3,5	5,0
C 32 AMG SPORTCOUPÉ	3199	2000-04	3,0	6,0	9,0
C 30 CDI SPORTCOUPÉ	2950	2000-04	1,3	2,5	3,5
SLK 200 K (II SERIE)	1796	2004-05	4,5	9,0	13,5
SLK 350 (II SERIE)	3498	2004-05	5,0	10,0	15,0
SLK 55 AMG (II SERIE)	5439	2004-05	6,0	12,0	18,0
CLS 350	3498	2004-05	4,0	8,0	12,0
CLS 500	4966	2004-05	5,0	10,0	15,0
CLS 55 AMG	5439	2004-05	7,0	14,0	21,0
A 200 TURBO (II S.)	2034	2004-05	1,8	3,5	5,0
SLR MC LAREN	5439	2004-05	125,0	250,0	350,0
B 200 TURBO	2034	2005	1,7	3,5	5,2
ML 350 (II SERIE)	3498	2005	3,0	6,0	9,0
ML 500 (II SERIE)	4966	2005	4,0	8,0	12,0
ML 280/320 CDI (II SERIE)	2987	2005	3,0	6,0	9,0
ML 63 AMG (II SERIE)	6208	2005	6,0	12,0	18,0
R 350	3498	2005	2,5	5,0	7,5
R 500	4966	2005	3,5	7,0	10,5
R 320 CDI	2987	2005	2,5	5,0	7,5

MG GRAN BRETAGNA

J1/J2/J3 MIDGET	746-847	1932-33	15,0	30,0	45,0
L1/L2 MAGNA	1087	1933-34	16,0	32,0	48,0

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
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/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/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 (AUS)	998	1966-69	5,0	**10,0**	15,0
1100	1098	1964-67	1,3	**2,5**	4,0
1100 MK2	1098	1967-74	1,3	**2,5**	4,0
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	1,5	**3,0**	4,5
1800	1798	1966-68	1,0	**2,0**	3,0
1800 MK2	1798	1968-74	1,0	**2,0**	3,0

MOSKVITCH RUSSIA

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

NISSAN GIAPPONE

DATSUN 240Z/Z6	2393	1969-75	7,5	**15,0**	22,5
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	6,0	**12,0**	18,0
DATSUN 280 ZX/ZX2+2	2753	1978-81	4,5	**9,0**	13,5
PATROL	2753-3956	1980-95	1,5	**3,0**	4,5
PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	1,5	**3,0**	4,5
SAFARI/PATROL GR	4169	1988-97	1,8	**3,5**	5,0
SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	2,3	**4,5**	6,5
SAFARI/PATROL GR	4479	1999-04	3,0	**6,0**	9,0
SAFARI/PATROL GR	4758	2005	3,0	**6,0**	9,0
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	1,8	**3,5**	5,0
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1997-99	2,3	**4,5**	6,5
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1999-05	3,0	**6,0**	9,0
200/240 SX	1809-2388	1989-95	1,0	**2,0**	3,0
300 ZX	2960	1990-97	4,0	**8,0**	12,0
350 Z	3498	2003-05	5,0	**10,0**	15,0
350 Z ROADSTER	3498	2004-05	6,0	**12,0**	18,0
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	1,3	**2,5**	3,5
TERRANO II	2389-2960	1992-02	1,5	**3,0**	4,5
TERRANO II TD	2664-2953	1992-05	1,5	**3,0**	4,5
PATHFINDER	3275-3498	1997-04	2,0	**4,0**	6,0
PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	2,0	**4,0**	6,0
MICRA	997-1275	1992-96	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 L/SIC	996	1963-73	2,3	**4,5**	6,5
TYP 110/1110 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 497 X2)	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 (OL 38)	1488	1938-40	3,5	**7,0**	10,0
OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	2,8	**5,5**	8,0
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	3,3	**6,5**	10,0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	2,0	**4,0**	6,0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	2,0	**4,0**	6,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	2,8	**5,5**	8,0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	2,0	**4,0**	6,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	2,8	**5,5**	8,0
1200	1196	1959-62	1,8	**3,5**	5,0
REKORD	1488-1680	1960-63	2,0	**4,0**	6,0
REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	2,8	**5,5**	8,0
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	1,8	**3,5**	5,0
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	1,5	**3,0**	4,5
REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	2,3	**4,5**	7,0
REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	1,3	**2,5**	4,0
REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	2,0	**4,0**	6,0
KADETT	1074	1936-37	4,0	**8,0**	12,0
KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	3,5	**7,0**	10,0
KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	1,8	**3,5**	5,0
KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	1,0	**2,0**	3,0
KADETT C (TUTTI I MOD.)	993-1196	1973-79	0,8	**1,5**	2,3
KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	5,0	**10,0**	15,0
KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1584	1979-84	0,5	**1,0**	1,5
KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	0,5	**1,0**	1,5
KADETT GTE	1796	1983-84	0,8	**1,5**	2,3

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
KADETT E (TUTTI I 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 (2500/2500/2800)	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 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1598-1998	1995-96	0,5	1,0	1,5
VECTRA I 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 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-93	0,8	1,5	2,3
OMEGA D/TD	2260	1986-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1986-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1990-92	12,5	25,0	38,0
OMEGA 2.0/2.0 16V/2.5 24V (II S.)	1998-2498	1994-96	0,5	1,0	1,5
OMEGA 2.0/2.0 16V/2.5 24V SW (II S.)	1998-2498	1994-96	0,5	1,0	1,5
OMEGA 3000 V6 24V MV6/SW. (II S.)	2962	1994-99	0,8	1,5	2,3
OMEGA 3.2 V6/SW (II S.)	3175	2000-02	0,8	1,5	2,3
OMEGA 2.5 TD/SW (II S.)	2497	1994-96	0,5	1,0	1,5
SENATOR	2490-2968	1977-88	0,8	1,5	2,3
SENATOR TURBODIESEL	2260	1985-87	0,5	1,0	1,5
SENATOR II SERIE	2490-2594	1987-93	0,8	1,5	2,3
SENATOR 3.0I/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 (II I.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	1850-3507	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 II MODELLI)	1122-1465	1929-37	8,0	16,0	24,0
301 (TUTTI II 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 LÉGÈRE	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 COUPÉ V6	2664	1975-83	6,0	12,0	18,0
504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	7,5	15,0	22,5
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	12,5	25,0	35,0
104 BERLINA	954-1219	1972-88	0,8	1,5	2,2
104 Z/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 II 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 II MOD.)	1124-1587	1996	0,5	1,0	1,5
106 D (TUTTI II 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
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/TURBOD.	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/TURBOD.	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 II MODELLI)	1796-2165	1979-92	0,5	1,0	1,5
505 D/TURBOD. (TUTTI II 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

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
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/II S.	2946	1996-03	0,8	**1,5**	2,2
406 2.9 V6 24V BREAK	2946	1996	1,0	**2,0**	3,0
406 COUPÉ 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/TURBOLOOK (964)	3600	1989-94	12,0	**24,0**	36,0
911 CARRERA 4/TARGA (964)	3600	1989-94	11,5	**23,0**	35,0
911 CARRERA 4 CABRIOLET (964)	3600	1989-94	13,0	**26,0**	39,0
911 CARRERA SPEEDSTER (964)	3600	1992-93	35,0	**70,0**	105,0
911 CARRERA RS (964)	3600-3746	1992-94	27,5	**55,0**	80,0
911 CARRERA (993)	3600-3746	1993-97	13,0	**26,0**	39,0
911 CARRERA 4 (993)	3600-3746	1994-98	13,0	**26,0**	39,0
911 CARRERA 4S "TURBOLOOK" (993)	3600-3746	1995-98	17,5	**35,0**	50,0
911 CARRERA TARGA (993)	3600-3746	1995-97	13,0	**26,0**	39,0
911 CARRERA CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-97	15,0	**30,0**	45,0
911 CARRERA 4 CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-98	15,0	**30,0**	45,0
911 GT2 (993)	3600	1995-98	35,0	**70,0**	105,0
911 TURBO 3000	2994	1975-77	32,5	**65,0**	100,0
911 TURBO 3300	3299	1977-79	30,0	**60,0**	90,0
911 TURBO 3300	3299	1980-86	30,0	**60,0**	90,0
911 TURBO 3300/TARGA	3299	1987-90	32,5	**65,0**	100,0
911 TURBO 3300 CABRIOLET	3299	1987-90	35,0	**70,0**	105,0
911 TURBO 3.3	3299	1990-92	25,0	**50,0**	75,0
911 TURBO 3.6	3600	1992-94	22,5	**45,0**	67,0
911 TURBO 3.6 (993)	3600	1995-98	19,0	**38,0**	57,0
912	1582	1965-68	10,0	**20,0**	30,0
912 TARGA	1582	1966-68	11,0	**22,0**	33,0
912 E 2000	1971	1975	12,0	**24,0**	36,0
924 4 MARCE	1984	1975-77	1,5	**3,0**	4,5
924 5 MARCE	1984	1977-85	1,8	**3,5**	5,0
924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-84	3,0	**6,0**	9,0
924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	10,0	**20,0**	30,0
924 S	2479	1985-88	2,5	**5,0**	7,5
944	2479	1982-87	2,0	**4,0**	6,0
944	2681	1988-89	2,5	**5,0**	7,5
944 S	2479	1986-87	2,5	**5,0**	7,5
944 S	2479	1988	3,0	**6,0**	9,0
944 S2	2990	1989-91	3,5	**7,0**	10,0
944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	6,0	**12,0**	18,0
944 TURBO	2479	1985-88	3,5	**7,0**	10,0
944 TURBO	2479	1989-91	4,0	**8,0**	12,0
944 TURBO S	2479	1987	5,0	**10,0**	15,0
944 TURBO S	2479	1988-89	5,0	**10,0**	15,0
968	2990	1991-94	4,0	**8,0**	12,0
968 CABRIOLET	2990	1991-94	7,0	**14,0**	21,0
968 TURBO S	2990	1992-94	6,0	**12,0**	18,0
928	4474	1977-82	3,5	**7,0**	10,0
928 S	4664	1979-86	4,5	**9,0**	13,5
928 S4	4957	1986-88	5,5	**11,0**	16,5
928 S4	4957	1988	6,0	**12,0**	18,0
928 S4 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 GTI	3164	1997-98	175,0	**350,0**	525,0
911 GT3 (996)	3600	1999-01	30,0	**60,0**	90,0
911 GT3 (996)	3600	2003-04	32,5	**65,0**	100,0
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-05	14,0	**28,0**	42,0
911 TURBO S 3.6 (996)	3600	2000-05	15,0	**30,0**	45,0
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-04	11,0	**22,0**	33,0
911 CARRERA 4 3.6 (996)	3596	2002-04	12,0	**24,0**	36,0
911 CARRERA 4S (996)	3596	2002-04	13,0	**26,0**	39,0
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002-04	12,5	**25,0**	37,0
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002-03	13,0	**26,0**	39,0
911 GT2 (996)	3600	1998-02	45,0	**90,0**	135,0
911 GT2 (996)	3600	2002-04	50,0	**100,0**	150,0
CAYENNE 3.2 V6	3189	2003-05	4,0	**8,0**	12,0
CAYENNE S 4.5 V8	4511	2003-05	5,0	**10,0**	15,0
CAYENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003-05	6,0	**12,0**	18,0
CARRERA GT	5733	2004-05	175,0	**350,0**	500,0
CAYMAN S	3386	2005	11,0	**22,0**	33,0
911 CARRERA (997)	3596	2005	15,0	**30,0**	45,0
911 CARRERA 4 (997)	3596	2005	16,0	**32,0**	48,0
911 CARRERA S (997)	3824	2005	17,0	**34,0**	51,0
911 CARRERA 4S (997)	3824	2005	18,0	**36,0**	54,0
911 CARRERA CABRIOLET (997)	3596	2005	16,5	**33,0**	49,5
911 CARRERA 4 CABRIOLET (997)	3596	2005	17,5	**35,0**	52,5
911 CARRERA S CABRIOLET (997)	3824	2005	18,5	**37,0**	55,5
911 CARRERA 4S CABRIOLET (997)	3824	2005	19,5	**39,0**	58,5

RAYTON FISSORE ITALIA

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

RELIANT GRAN BRETAGNA

REGAL I/II/III/IV/V/VI	747	1952-62	2,0	**4,0**	6,0
REGAL 3/25	598	1962-68	1,5	**3,0**	4,5
REGAL 3/30	701	1968-73	1,8	**3,5**	5,0
BUG (BOND)	701-748	1970-74	2,3	**4,5**	7,0
ROBIN/ROBIN MK II	748-848	1973-94	1,0	**2,0**	3,0
REBEL	598	1964-67	0,5	**1,0**	1,5
REBEL MK II	701-748	1967-73	0,5	**1,0**	1,5
REBEL MK II ESTATE	701-748	1967-72	0,5	**1,0**	1,5
SABRE 4	1703	1961-64	4,0	**8,0**	12,0
SABRE 4 CONVERTIBLE	1703	1962-64	5,0	**10,0**	15,0
SABRE 6	2553	1964-66	5,0	**10,0**	15,0
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 SSI/TI/SSTI/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
PRIM AQUATRE 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
CARAVELLE/CARAV.1100/CARAV. S	956-1108	1962-67	3,8	**7,5**	11,3
CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	1108	1963-67	4,0	**8,0**	12,0
8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	2,0	**4,0**	6,0
8 GORDINI	1108-1255	1965-70	7,5	**15,0**	22,5
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	1,0	**2,0**	3,0
3	603	1961-64	2,3	**4,5**	6,5
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	2,5	**5,0**	7,5
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1967-74	2,3	**4,5**	7,0
4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	1,8	**3,5**	5,0
4 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-94	1,5	**3,0**	4,5
5 (TUTTI I MODELLI)	845-1397	1972-84	0,8	**1,5**	2,3
5 ALPINE	1397	1976-82	2,5	**5,0**	7,5
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	3,0	**6,0**	9,0
5 TURBO	1397	1980-82	30,0	**60,0**	90,0
5 TURBO 2	1397	1983-85	25,0	**50,0**	75,0
5 RODEO	1108	1981-87	1,8	**3,5**	5,0
4 FROG	956	1987	3,0	**6,0**	9,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	●	↑
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
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 (III 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	1269	1972-77	2,5	5,0	7,5

RILEY GRAN BRETAGNA

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

ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA

SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	200,0	400,0	600,0
PHANTOM I	7695	1925-29	100,0	200,0	300,0
PHANTOM II	7668	1929-35	125,0	250,0	375,0
TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	50,0	100,0	150,0
20/25 BERLINA	3699	1929-36	40,0	80,0	120,0
PHANTOM III	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-T URBO	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-T URBO	6750	1996-98	27,5	55,0	80,0
SILVER SERAPH	5379	1998-02	17,5	35,0	50,0
PARK WARD	5379	2000-02	30,0	60,0	90,0
CORNICHE	6750	2000-02	42,5	85,0	125,0
PHANTOM	6749	2003-05	60,0	120,0	180,0
PHANTOM EXTENDED	6749	2005	75,0	150,0	225,0

ROVER GRAN BRETAGNA

14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	6,0	12,0	18,0
16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2147	1933-40	6,0	12,0	18,0
20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2565	1933-40	6,0	12,0	18,0
P5 60	1595	1948-49	3,5	7,0	10,0
P5 75	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)	2395	1982-86	0,5	1,0	1,5
820/825	1996-2494	1986-92	0,5	1,0	1,5
827 SI/SLI/STERLING/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 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

SAAB SVEZIA

92	764	1950-52	4,0	8,0	12,0
92B	764	1953-56	3,0	6,0	9,0
95	748	1956-57	2,5	5,0	7,5
95B	748	1958-60	2,3	4,5	6,5
95 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

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
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 (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
450 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 25/23 S - 20 HP TORP./BERL.	2724	1920-25	17,5	**35,0**	55,0
TIPO 245 - 40 HP TORP./BERL.	4426	1920-26	32,5	**65,0**	100,0

SSANGYONG COREA DEL SUD

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

STANDARD GRAN BRETAGNA

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

STEYR PUCH AUSTRIA

500 (TUTTI I MODELLI)	495	1958-72	6,0	**12,0**	18,0
650 (TUTTI I MODELLI)	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
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

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	

TALBOT LAGO FRANCIA

SPECIAL COUPÉ	3996	1936-39	65,0	130,0	200,0
SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	75,0	150,0	225,0
SS COUPÉ	3996	1937-39	75,0	150,0	225,0
SS CABRIOLET	3996	1937-39	90,0	180,0	270,0
T26 RECORD	4482	1946-55	20,0	40,0	60,0
T26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	27,5	55,0	85,0
T26 GS GRAND SPORT	4482	1953-55	30,0	60,0	90,0
T14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	20,0	40,0	60,0

TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA

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

TOYOTA GIAPPONE

FJ 40	3878	1960-70	3,5	7,0	10,0
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	2,5	5,0	7,5
FJ 55 SW	3878	1967-70	2,8	5,5	8,0
FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	2,3	4,5	6,5
FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	2,3	4,5	6,5
LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980	1983-86	2,5	5,0	7,5
HI-LUX	1968-2188	1979-82	1,0	2,0	3,0
BLIZZARD	2188-2446	1980-91	1,0	2,0	3,0
LAND CRUISER I SERIE	2977-4228	1979-85	2,0	4,0	6,0
LAND CRUISER II SERIE	2446-4164	1985-93	2,3	4,5	6,5
LAND CRUISER II	2446-4164	1985-96	2,0	4,0	6,0
LAND CRUISER 80/80 TD	4164-4477	1989-97	2,5	5,0	7,5
LAND CRUISER J9	2694-3378	1996-03	2,5	5,0	7,5
LAND CRUISER J9 TD	2982	1996-03	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER	2366-2958	1987-96	1,5	3,0	4,5
4 RUNNER TD	2446	1989-96	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER (II SERIE)	2694-3378	1996-03	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER TD (II SERIE)	2982	1996-03	2,5	5,0	7,5
RAV 4 3P./5 P/CABRIO	1998	1994-00	1,0	2,0	3,0
CELICA IV SERIE	1587-1998	1985-89	0,8	1,5	2,3
CELICA CABRIOLET IV SERIE	1998	1986-89	1,5	3,0	4,5
CELICA TURBO 4WD IV SERIE	1998	1986-89	1,8	3,5	5,0
CELICA 1.6/2.0/2.0 GT V SERIE	1587-1998	1989-93	0,8	1,5	2,3
CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1989-93	1,5	3,0	4,5
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V SERIE	1998	1989-93	2,5	5,0	7,5
MR2 I SERIE	1453-1587	1984-89	0,8	1,5	2,3
MR2 II SERIE	1998	1989-92	1,0	2,0	3,0
MR2 III SERIE	1998-2164	1992-99	1,5	3,0	4,5
MR2 IV SERIE	1794	1999-05	1,5	3,0	4,5
SUPRA 2.0 24V	1988	1988-91	0,8	1,5	2,3
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	1,0	2,0	3,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	1,5	3,0	4,5
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	2,0	4,0	6,0
LAND CRUISER 100/5.00	4477-4664	1998-05	3,0	6,0	9,0
LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1998-05	2,0	4,0	6,0
RAV 4 3P./5P. II SERIE	1794-1998	2000-05	1,5	3,0	4,5
RAV 4 3P./5P. TD II SERIE	1995	2002-05	1,3	2,5	3,5
CARINA E/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
TR4A IRS	2138	1965-67	14,0	28,0	42,0
TR5 P.I.	2498	1967-68	19,0	38,0	57,0
TR 250	2498	1967-68	13,5	27,0	40,0
TR6 P.I.	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 MKI	1147	1964-67	4,0	8,0	12,0
SPITFIRE MKII	1296	1967-70	4,5	9,0	11,5
SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	3,5	7,0	11,0
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	4,0	8,0	12,0
STAG	2997	1970-77	7,5	15,0	22,5
GT6 COUPÉ 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
23/60	4000	1922-26	10,0	20,0	30,0
30/98	4224	1922-26	15,0	30,0	45,0
25/70	3880	1926-28	15,0	30,0	45,0
20/60	2762-2916	1927-30	12,5	25,0	38,0
CADET	2048	1931-33	6,0	12,0	18,0
80	3317	1931-32	9,0	18,0	27,0
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 (EIPC)	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 VETRINI)	1131	1946-53	10,0	20,0	30,0
MAGGIOLINO (LUNOTTI 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
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

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
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 II 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 II MOD.)	1093-1457	1974-81	0,8	1,5	2,3
GOLF I SERIE (TUTTI II 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 GTDI 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 II MOD.)	1093-1781	1979-87	1,3	2,5	4,0
GOLF CABRIOLET (TUTTI II MOD.)	1595-1781	1987-93	1,3	2,5	4,0
GOLF II SERIE (TUTTI II 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 II 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 II 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 II 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 II 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 II 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 II 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 II 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 2.5 24V SW	2473	1995-96	1,2	2,5	3,7
960 TURBOD. DIESEL	2383	1990-94	0,8	1,5	2,3
960 TURBOD. DIESEL 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

QUOTAZIONI VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

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

Modello	cm³	Anni	Euro
ALFA ROMEO ITALIA			
430	5816	1939-50	10.000
800	8725	1940-50	13.000
450/455	6330	1950-59	8.000
900/950	8725	1950-58	12.000
MILLE	11050	1958-65	6.000
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	6.000
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	5.000
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	3.000
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	2.000
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	1.000
ASTRA ITALIA			
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000
BM25	15950-17174	1972-80	1.000
AUTOBIANCHI ITALIA			
VISCONTEO/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000
VISCONTEO/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.600
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500
BEDFORD GRAN BRETAGNA			
TM3300/4400	9308-12066	1975-80	1.500
CF	1598-2279	1969-80	2.000
CF DIESEL	1760-2523	1969-80	1.500
CF II SERIE	1759-2279	1980-84	1.500
CF II SERIE DIESEL	1998-2260	1980-84	1.500
CF 2	1979	1984-88	1.000
CF 2 DIESEL	2260	1984-88	1.000
BIANCHI ITALIA			
MILES/CIVIS	4939-4847	1934-52	8.000
VISCONTEO/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	3770-4156	1952-57	1.600
FILARETE	5319	1951-56	2.800
AUDAX	5319	1951-56	3.500
CITROËN FRANCIA			
H/HY	1628-1911	1948-81	5.000
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	4.000
FIAT ITALIA			
18 BL/BLR	5650	1914-21	10.000
15 TER	4398	1913-22	10.000
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200
621	2516	1930-35	8.000
621/621N	4580	1934-39	10.000
632N/633N	5540	1931-37	12.000
634N I/II SERIE	8310-8355	1931-39	15.000
626N	5750	1939-47	5.000
666N/N7	9365	1939-47	8.000
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000
640N	6032	1948-52	4.500
680N	10170	1948-52	7.000
615/615N	1395-1901	1951-61	2.000
615 N1	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
600 T/850 T	767-903	1962-76	2.000
900 T	903	1976-80	1.500
900 E	903	1980-85	1.000
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

SUV&CROSSOVERDAY

QUATTRORUOTE

24 SETTEMBRE 2016
PISTA DI VAIRANO DI VIDIGULFO (PV)

AREA TEST DRIVE

- Test di guida su pista handling
- Test drive su pista off-road
- Test di accelerazione con diverse alimentazioni
- Test dotazioni di bordo per la sicurezza attiva
- Test di carico
- Sfida al Park Assistant
- Prova dispositivi di bordo per la connettività e l'infotainment
- Lezioni teoriche in aula di guida offroad

PER SCOPRIRE DI PIÙ SULL'EVENTO E PER ISCRIVERTI

Ford Go Further

HONDA

JAGUAR

LAND ROVER

SCEGLI LA TUA STRADA

UN APPUNTAMENTO IMPERDIBILE PER DIVERTIRTI DA SOLO O CON TUTTA LA FAMIGLIA

Ritorna nella pista di Vairano l'imperdibile evento firmato Quattroruote e dedicato alle SUV e alle CROSSOVER. Un'occasione unica per provare, con i driver di Quattroruote, le ultime novità della categoria su pista e su tracciato off road. E in più tante attività pensate per coinvolgere tutta la famiglia; aree relax con street food; spazi dedicati per far divertire i bambini; lezioni teoriche di guida sicura off road.
Una giornata piena di attività originali e coinvolgenti. Vieni a guidare la tua prossima auto, iscriviti subito!

AREA FOOD E AREA FAMIGLIE

- Aree food and beverage con cibo di strada da gustare nelle zone relax
- Educational sul corretto trasporto in auto di cani e gatti
- Area bimbi con educational stradale su minicircuito a cura della Polizia Municipale Milano
- Area bimbi con minipista per gare con macchinine a pedali
- Test della vista gratuiti ad adulti e bambini, effettuati da ottici e medici oculisti, a cura di Commissione Difesa Vista

Commissione Difesa Vista

AI TEST DRIVE VAI SU SUVCROSSOVER.QUATTRORUOTE.IT

mazda SEAT Volkswagen VOLVO

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 CONVERTIBLE		1960-65	8,0	**16,0**	24,0
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	BIG BLOCK+20%	1961-74	6,0	**12,0**	18,0
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1961-66	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	22,5	**45,0**	65,0
CORVETTE	(C1) IN.+50%	1961-62	50,0	**100,0**	150,0
CORVAIR TURBO	CONV.+50%	1962-66	6,0	**12,0**	18,0
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	5,0	**10,0**	15,0
CORVETTE	(C2) IN./BIG BLOCK+50%	1963-67	60,0	**120,0**	180,0
CORVETTE CONV.	(C2) IN./BIG BLOCK+50%	1963-67	60,0	**120,0**	180,0
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	7,5	**15,0**	20,0
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	7,5	**15,0**	22,5
CHEVELLE CONVERTIBLE		1966-72	17,5	**35,0**	50,0
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	15,0	**30,0**	45,0
CHEVELLE SS CONVERTIBLE		1966-72	27,5	**55,0**	80,0
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1967-74	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	12,5	**25,0**	35,0
CAMARO COUPÉ	6 CIL.-30%	1967-73	7,5	**15,0**	20,0
CAMARO CONVERTIBLE	6 CIL.-30%	1967-69	15,0	**30,0**	40,0
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	35,0	**70,0**	105,0
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	30,0	**60,0**	90,0
CORVETTE COUPÉ	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	20,0	**40,0**	60,0
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	30,0	**60,0**	90,0
CHEVELLE SS 454	LS 6+50%	1970-72	25,0	**50,0**	75,0
CAMARO COUPÉ	6 CIL.-30%	1975-81	6,5	**13,0**	18,0
CORVETTE COUPÉ	(C3)	1975-82	10,0	**20,0**	30,0
CAMARO COUPÉ	4/6 CIL.-30%	1982-91	3,8	**7,5**	10,0
CORVETTE	(C4)	1983-84	5,0	**10,0**	15,0
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1985-91	7,5	**15,0**	20,0
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	12,5	**25,0**	35,0
CORVETTE ZR1		1991-95	17,5	**35,0**	50,0
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1992-96	8,8	**17,5**	25,0
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-96	12,5	**25,0**	35,0
CAMARO	6 CIL.-30%	1992-96	4,5	**8,5**	13,0
CAMARO CONVERTIBLE	6 CIL.-30%	1993-96	6,0	**12,0**	18,0
CORVETTE COUPÉ	(C5)	1997-03	10,0	**20,0**	30,0
CORVETTE CONV.	(C5)	1998-03	10,0	**20,0**	30,0
CORVETTE COUPÉ 50° ANNIV.	(C5)	2002-03	12,5	**25,0**	35,0
CORVETTE CONV. 50° ANNIV.	(C5)	2002-03	15,0	**30,0**	45,0
CHRYSLER					
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	7,5	**15,0**	20,0
CONVERTIBILE		1946-56	37,5	**75,0**	110,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBLE		1946-48	100,0	**200,0**	300,0
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	50,0	**100,0**	150,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBLE		1949	75,0	**150,0**	220,0
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	37,5	**75,0**	110,0
300 COUPÉ		1955-61	60,0	**120,0**	180,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15,0	**30,0**	45,0
COUPÉ		1957-61	17,5	**35,0**	50,0
CONVERTIBILE		1957-61	50,0	**100,0**	150,0
300 CONVERTIBLE		1957-61	115,0	**230,0**	345,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	5,0	**10,0**	15,0
COUPÉ		1962-74	7,5	**15,0**	20,0
CONVERTIBILE		1962-70	15,0	**30,0**	45,0
300 H/J/K/L		1962-65	17,5	**35,0**	50,0
300 H/K/L CONVERTIBLE		1962-65	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

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

HENRY J/ALLSTATE

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

HUDSON

BERLINA		1946-57	10,0	20,0	30,0
COUPÉ		1946-57	12,5	25,0	35,0
CONVERTIBILE		1946-57	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 CONVERTIBILE		1950	15,0	30,0	40,0
DARRIN CONVERTIBILE		1954	60,0	120,0	170,0

LINCOLN

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

MERCURY

BERLINA 4 PORTE		1946-51	10,0	20,0	30,0
BERLINA 2 PORTE/COUPÉ		1946-51	17,5	35,0	50,0
STATION WAGON		1946-48	40,0	80,0	120,0
CONVERTIBILE		1946-51	32,5	65,0	90,0
SPORTSMAN 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 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		1970-72	30,0	60,0	90,0
RALLYE 350		1970	17,5	35,0	50,0
TORONADO COUPÉ		1971-78	7,5	15,0	22,0
442 COUPÉ		1973-75	10,0	20,0	30,0
TORONADO COUPÉ		1979-85	5,0	10,0	15,0
TORONADO COUPÉ		1986-90	3,8	7,5	11,0

PACKARD

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

PLYMOUTH

BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	6,0	12,0	18,0
STATION WAGON		1946-49	35,0	70,0	100,0
CONVERTIBILE		1946-56	12,5	25,0	35,0
STATION WAGON		1950-56	7,5	15,0	22,5
FURY COUPÉ		1956	20,0	40,0	60,0
BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	7,5	15,0	22,0
STATION WAGON		1957-60	10,0	20,0	30,0
COUPÉ		1957-60	15,0	30,0	45,0
CONVERTIBILE		1957-60	37,5	75,0	110,0
FURY COUPÉ		1957-58	30,0	60,0	90,0
VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	2,5	5,0	7,5
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5,0	10,0	15,0
STATION WAGON		1961-74	5,0	10,0	15,0
CONVERTIBILE		1961-70	10,0	20,0	30,0
VALIANT CONVERTIBLE		1963-66	5,0	10,0	15,0
BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK+40%	1964-67	10,0	20,0	30,0
BARRACUDA CONVERTIBLE		1967-69	15,0	30,0	45,0
ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEMI+150%	1967-73	25,0	50,0	75,0
ROADRUNNER CONVERTIBLE		1969-70	30,0	60,0	90,0
SUPERBIRD	HEMI+80%	1970	100,0	200,0	300,0
BARRACUDA COUPÉ		1970-71	17,5	35,0	50,0
BARRACUDA CONVERTIBLE		1970-72	12,5	25,0	35,0
CUDA COUPÉ	440+50%/HEMI+150%	1970-71	30,0	60,0	90,0
CUDA CONVERTIBLE	440+50%	1970-71	50,0	100,0	150,0
BARRACUDA COUPÉ		1972-74	15,0	30,0	45,0
PROWLER		1996	15,0	30,0	45,0

PONTIAC

BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	6,0	12,0	18,0
CONVERTIBILE		1946-52	30,0	60,0	90,0
STATION WAGON		1946-52	30,0	60,0	90,0
COUPÉ		1949-52	10,0	20,0	30,0
BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	7,5	15,0	22,5
COUPÉ		1953-60	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE		1953-60	30,0	60,0	90,0
STATION WAGON		1953-60	10,0	20,0	30,0
SAFARI		1955-57	30,0	60,0	90,0
BONNEVILLE CONVERTIBLE	IN.+20%	1957-58	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 CONVERTIBILE		1964-67	37,5	75,0	110,0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4,0	8,0	12,0
LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	5,0	10,0	15,0
TEMPEST 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 193.*
- *Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza.*
- *Ogni scheda può contenere una sola inserzione per una sola vettura.*
- *È possibile utilizzare schede fotocopiate.*
- *Il quadratino in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.*

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

1750, 1968, rosso Bordeaux, prima serie, conservata in ottime condizioni, 7000 euro

3319654708

1750 GT VELOCE I SERIE, 1969, blu cosmo metallizzato AR333, prima vernice, interni in vera pelle, targhe e documenti originali, pochissimi chilometri, incredibile stato per l'uso davvero limitato, visibile a Caserta, 45.000 euro

3683392600

1750 GT VELOCE I SERIE, 1969, blu cosmo AR333, prima vernice, targhe originali, interni in vera pelle, pochi chilometri, gomme nuove, doppie chiavi, solo box, condizioni da museo, visibile a Caserta, 45.000 euro

3683392600

2000 BERLINA, 1974, Blu olandese, serie 105, prima vernice, texlalfa-panno intonso, cerchi Millerighe, vetri verdi, autobloccante, esente difetti, Asi, visibile a Caserta, 17.000 euro

3683392600

2000 SPIDER VELOCE, 1991, grigio metallizzato, già Asi, interno cammello; con aria condizionata, Air Bag, hardtop, visibile a Pesaro, 13.500 euro

3290620388

ALFA 75 1.8 TURBO, 1986, rosso, esemplare in condizioni perfette, con 140000 km percorsi. Salvatore, quotazione Ruoteclassiche

3393852292

ALFA 75 2.0 TWIN SPARK, 1989, grigio chiaro metallizzato, auto in ottime condizioni, motore perfetto, gomme nuove, cerchi Speedline-Alfa Romeo, CRS Asi, GPL, visibile a Genzano (RM), 7300 euro

3403937715

ALFA 75 2.0 TWIN SPARK, 1990, unico proprietario, Asi, documenti originali, visibile a Gaiarine (TV), 6800 euro

3409002208

ALFETTA GTV 2.0, 1984, grigio metallizzato, auto senza documenti per uso ricambi; senza il frontale, con vetri, cambio e differenziale, visibile a Mortara, 1500 euro

3334122837

■ **GIULIA GT 1300 JUNIOR**, 1969, grigio metallizzato, restauro conservativo, fondi nuovi, interno rosso, targa nera, documenti originali, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova. Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

GIULIA GT 1300 JUNIOR, 1970, bianco, in stato normale, interno nero ottimo, meccanica buonissima, carburatori con tromboncini, da provare, visibile a Brescia, 12.500 euro

3661991552

GIULIA GT JUNIOR 1.3, 1973, verde pino, auto molto bella, con meccanica eccellente, visibile a Brescia, 14.000 euro

3484796030

GIULIA GT JUNIOR 1.6, 1975, grigio metallizzato, vettura con motore e cambio elaborati, autobloccante, assetto Koni, carburatori Weber con tromboncini, visibile a Salerno. Tratt. ris.

3398069563

GIULIA NUOVA SUPER 1.6, 1974, azzurro Le Mans, la più nuova al mondo, definita "pazzesca" nel forum dedicato al modello. Solo box, condizioni assolutamente uniche, visibile a Caserta, 20.000 euro

3683392600

GIULIA SPIDER, 4963, rosso, completamente restaurata di motore, cambio, carrozzeria, capote e interni. Asi Targa Oro, targhe nere originali. No perditempo, no affaristi, visibile a Firenze, 62.000 euro

3358213702

■ **GIULIA SPRINT GT**, 1965, rosso, "scalino", motore 1600, cambio 5 marce, interno nero, restaurata anni fa, targa nera, documenti originali, ottima, www.old-cars.it, visibile a Mantova. Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

GIULIA SUPER, 1971, biancospino, modello "biscione", rarissima serie con pedaliera alta, prima vernice, pochi chilometri, stato di conservazione da museo, visibile a Caserta, 30.000 euro

3683392600

GIULIA SUPER, 1965, azzurro spazio, "Bollo Oro", scocca con solo ponte posteriore, completa di documenti e targhe originali e Ceritificato Fia-Csai per corse storiche. Già riverniciata. Possibilità di ripristino come vettura stradale o vettura da pista. Già appartenuta a pilota siciliano (targhe PA). Di sicura rivalutazione. Più altra Giulia 1.3 TI del 1967, visibile a Canelli (AT), 12.000 euro

3337423186

■ **GIULIETTA SPIDER III SERIE**, 1963, grigio antracite, vettura da restaurare, di provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

■ **GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE**, 1959, bianco, tipo 750F, interno rosso, targa nera, restauro totale 2008, ottima, Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova. Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

GIULIETTA SPRINT III SERIE, 1965, vettura da restaurare, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

GIULIETTA TI III SERIE, 1961, acqua di fonte, vettura in condizioni eccellenti, Asi, visibile a Brescia, 21.000 euro

3484796030

SPIDER 1.6, 1989, in buonissime condizioni, iscritta Asi, da provare, da veri intenditori + Alfetta GT 1600 in condizioni eccellenti, visibile a Brescia. Tratt. ris.

3661991552

SPIDER 1.6, 1991, nero, vettura in ottime condizioni, prezzo trattabile, visibile a Varese, 12.500 euro

0331866144

SPRINT BB/AUTOCAPITAL, 1981, blu, esemplare unico, perfetta, 20.000 km. Esamino anche permuta con Alfa Romeo Montreal di pari condizioni, visibile a Chiavari (GE), 60.000 euro

3346917204

AUDI

80 CD, 1985, antracite metallizzato, motore 1800, 197.000 km, quattro vetri elettrici, chiusura centralizzata, eventuale iscrizione Asi prevendita, 1800 euro

3931306900

AUSTIN

MINI CLUBMAN, 1982, bianco, auto conservata, di uso quotidiano, revisionata, iscritta Asi, interni perfetti. Prezzo trattabile, visibile a Torino, 4500 euro

3336361669

AUSTIN HEALEY

■ **3000 MK I BN7**, 1960, blu Healey, in restauro, lamierata e verniciata, motore rifatto. Mancano montaggio e interni, www.old-cars.it, visibile a Mantova. Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

AUTOBIANCHI

A112 JUNIOR, 1983, verdone, in buone condizioni, con documenti originali, 1800 euro

3297460041

BIANCHINA CABRIOLET, 1964, rosso, Auto Asi Targa Oro, motore originale 004 in rodaggio, più altro motore, cambio e ricambi vari, visibile a Milano, 23.000 euro

3392714745

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

0522600264

GIARDINIERA, 1969, rosso, auto iscritta Asi, targhe e documenti originali, in ottime condizioni, visibile a Milano, 5000 euro

3386165612

FLAMIGNI Raoul

GUARNIZIONI IN GOMMA
E PARTICOLARI PER ESTETICA E MECCANICA
Via M. del Pagano, 19 - 50142 FIRENZE
Tel. **055/7331768** Fax **055/7830577**
Tel. mobile: **336/677773**

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

WWW.EPOCACAR.COM NOVITÀ 2013 **NEGOZIO ON LINE**

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

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

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

TEL: 349/8085621 - 333/2825599

PER CARBURATORI AUTO STORICHE
CELL. 338-3146038

CUSCINETTI SPECIALI E RARI dal 1910

051 6259282 - deghen@libero.it

DKS AUTOMOTIVE
www.dksautomotive.com
Ricambi e Accessori per:
Renault R4 e Derivati
Citroen 2 CV - Dyane - Mehari
Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919

DAL 1945
M. A. R. A.®
di POLEDRO FABIO
SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA

CARROZZERIA E PARTI MOTORE

20154 MILANO
CORSO SEMPIONE, 82
TELEFONO (02) 331.17.47.r.a.
Fax (02) 331.93.13
sito web: www.mara.it
e-mail : mara@mara.it

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

PROTEGGI LE TUE PASSIONI

FIERA DI MODENA
MOTOR GALLERY
24-25 Settembre 2016
PAD. A STAND 101
Vieni a trovarci!

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 correlati 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 o della moto
- ampia gamma di colori
- personalizzabile con il proprio logo
- di facile utilizzo • 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 (ITALIA) • Tel +39 0332 261562 • Fax +39 0332 810656 • C.F./P.I.V.A. IT03482960121 • info@covercar.com - www.covercar.com

AUTOZODIACO

DUNE BUGGY JUMPER, 1971, rosso, meccanica Volkswagen Maggiolino, 64.000 km, revisionata in ogni sua parte, sedili rifatti; perfetta, visibile a Torino, 14.000 euro

3355475242

BMW

3.0 CSI, 1972, argento, iscritta Asi, in buone condizioni. Tratt. ris.

360372850

320I CABRIOLET (E30), 1988, Royalblau, interni in pelle, ruote in lega, vendo o scambio con Rover P6, visibile a in zona Casale Monferrato (AT), 5800 euro

3332052371

520 I (E34), 1990, grigio metallizzato, in ottimo stato di conservazione e ottimamente funzionante, con attestato di storicità Asi, 3000 euro

3387952430

M535 I, 1985, nero, motore 3500, interni in pelle Recaro, molto potente e veloce, pochi esemplari costruiti, visibile a Pescara, 7900 euro

3388889076

Z3, 1997, blu, interni in pelle beige, capote nuova, hardtop, sempre in box, ottime condizioni, visibile a Melegnano (MI), 5000 euro

029832564

BRISTOL

■ **401**, 1953, rosso Bordeaux, interno grigio, riverniciata, ottima, motore BMW M328 rifatto, guida a destra, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova. Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

CITROËN

AC 4 -IX, 1933, blu con parafanghi neri, priva di ruggine e bolli, completa di tutto, motore non bloccato, ferma in rimessa da molti anni, 7000 euro

3474076484

DAIMLER

V8 2.5 LITRE, 1967, Dark Silver Grey Metallic, carrozzeria gemella della Jaguar Mk2, motore Daimler V8, sedili in pelle rossa, iscritta Asi Classe F. A2, in perfetto stato, pochi chilometri, visibile a Roma, 23.000 euro

3356577178

FERRARI

(208) GTS TURBO INTERCOOLER, 1989, rosso, 45.000 km, privato vende, visibile a Torino, 80.000 euro

3358225557

FIAT

1100 L, 1942, nero, modello raro, 6 posti, restauro professionale ai massimi livelli, documentabile con oltre 100 foto, visibile a Gallarate (VA), 30.000 euro

3385691729

1100/103 D, 1958, bianco-azzurro mare, Asi, restaurata da vetrina. Vendo o scambio con Fiat 1500 L, anche da restaurare, visibile a Napoli, 6800 euro

3492957960

124 ABARTH RALLY, 1973, azzurro-nero, omologata Asi, ex Gruppo 3, restaurata stradale + Renault Super 5 GT Turbo del 1990, visibile a Livorno. Tratt. ris.

3479375856

124 ABARTH RALLY, 1973, azzurro-nero, vettura ex corsa, restaurata stradale, omologata Asi + Fiat 500 F primo tipo anno 1965 da restaurare. Vendo anche separatamente, visibile a Livorno. Tratt. ris.

3479375856

1500 C, 1965, bianco, conservata, 96.000 km, con documenti originali, visibile a Ancona, 3200 euro

3490740351

500 C, 1954, verde, motore rettificato e perfettamente funzionante, come il resto della meccanica, carrozzeria da rivedere. Disponibili numerosi ricambi: motore completo, carburatore, pompa benzina, collettori, ponte posteriore. Prezzo trattabile, visibile a Rosignano Monferrato (AL), 5800 euro

3382826353

500 C, 1953, amaranto, motore originale appena revisionato; libretto e targhe d'epoca, tendalino d'epoca, Asi, revisionata, visibile a Lodi, 13.000 euro

3493518152

500 D, 1962, bianco, stupenda, sanissima, restaurata circa 10 anni fa, con documentazione fotografica, e già sana prima. Motore originale, visibile a Ivrea (TO), 11.500 euro

3487459305

500 F MY CAR FRANCIS LOMBARDI, 1969, giallo, originale in ogni particolare, restauro conservativo di interni e carrozzeria, meccanica fantastica. Solo per veri intenditori, visibile a Taranto, 10.000 euro

3939097900

500 R, 1974, caffelatte, vettura conservata, 49.300 km, secondo proprietario dal 1975, gomme nuove, freni ok, tettuccio apribile nuova, motore 594 cm³. Vendo per mancato utilizzo, visibile a Pavia. Tratt. ris.

3388433849

500 ROADSTER, 1970, grigio metallizzato, esemplare unico, interni rosso-neri, omologata e revisionata, AdS e CRS Asi, 2 posti, pneumatici 175/60 13, visibile a Montichiari (BS), 20.000 euro

3356648387

■ **508 «BALILLA» (3M) BERLINA**, 1933, rosso Bordeaux, interni beige, motore rifatto, perfetta, targhe bianche VE, www.old-cars.it, visibile a Mantova. Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

508 «BALILLA» (3M) BERLINA, 1933, nero, motore 1100 da 12 CV revisionato a nuovo, Asi, perfette condizioni, visibile a Fontanella (BG), 29.000 euro

335220453

600, 1959, celeste-bianco, targhe in ferro Roma, meccanica in ordine, carrozzeria discreta, visibile a Verbania (VB), 3900 euro

330711439

600 D, 1963, bianco, motore 767 cm3, restaurata, revisione giugno 2017, Registro Fiat Italiano, perfetta, qualsiasi prova, visibile a Vercelli, 6500 euro

3384541972

DINO 2400 COUPÉ, 1970, ottima, Asi, amatore vende. Tratt. ris.

3932433623

PANDA 4X4, 1983, grigio chiaro, in buone condizioni, frizione nuova, esente bollo, visibile a Pavia, 2200 euro

3335878741

X1/9, 1973, rosso, restauro integrale, con riverniciatura nella tinta originale, motore in rodaggio, condizioni da vetrina, certificata Asi Targa Oro, visibile in Nord Italia, 11.000 euro

3703001136

FORD

ESCORT 1.3, 1981, celeste metallizzato, carrozzeria e meccanica ok, Asi, visibile a La Spezia, 1300 euro

3333538217

GIANNINI

126 GP, 1986, rosso amaranto, interni in panno grigio, Asi, 86.000 km originali, mai riverniciata, box, perfetta di motore, carrozzeria e interni, nemmeno un puntino di ruggine, veramente molto bella. Email: brunotarantino49@libero.it, visibile a Roma, 5900 euro

3478048817

500 TV, 1965, beige sabbia, auto completa, con documenti e targhe originali, meccanica e interni ok, carrozzeria da rifare, visibile a in provincia di Frosinone, 8000 euro

3396610216

HONDA

S 800, 1967, bianco, spider, omologata Asi n° 013190, visibile a Bergamo, 25.000 euro

035573507 oppure 3487021320

EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbidissima stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.

SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalorati. Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.

- *Prezzo Modico*
- *Facile utilizzo sia per moto che per auto*
- *Risultato garantito*
- *Ideale per preservare anche serbatoi nuovi*
- *Spedizioni rapide*

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com

WWW.AIRCOOLED.IT

AIRCOOLED

PORSCHE 356 ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

PER VARIE VETTURE D'EPOCA
pneumatici e fasce bianche da applicare

AIRCOOLED BY PLANK SRL
39042 BRESSANONE (BZ) - VIA JULIUS DURST 44
T 0472 200 606 - CELL. 335 215 386
PLANK@AIRCOOLED.IT

21ª MOSTRA SCAMBIO INTERNAZIONALE
CAORLE (VE)
24/25 settembre 2016

ESPOSIZIONE AUTO E MOTO STORICHE, CLUBS, RICAMBI, MODELLISMO, AUTOMOBILIA
spazi riservati solo su prenotazione
info: EPOCA CAR Tel/Fax 0421 311 659 - 347 58 83 200 www.epocacar.com

www.turatello.it
info@turatello.it
Tel. 049.9070126
Fax 049.9070323
RIMORCHI TURATELLO

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

LE NOSTRE MOSTRE SCAMBIO IL
IMOLA 9-11 SETTEMBRE
CAPANNELLE (Roma) 8-9 OTTOBRE
PADOVA 20-23 OTTOBRE
NOVEGRO 11-13 NOVEMBRE

PER FARE PUBBLICITÀ SU
RUOTECLASSICHE
• TELEFONA AL NUMERO: 02 82472560
• OPPURE MANDA UN E-MAIL A: pubblicità@edidomus.it

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

Milanogarage è uno spazio dedicato alle automobili ed alle motociclette d'epoca, si trova nel cuore di Milano in una location suggestiva e sicura.

Milanogarage offre qualsiasi tipo di servizio che possa rendere il possesso di un veicolo classico facile e godibile, dal rimessaggio alla cura, al trasporto.

Vieni a trovarci per conoscerci di persona, quando vuoi.

MILANOGARAGE

Scopri tutti i servizi su
MILANOGARAGE.COM

INNOCENTI

MINI COOPER MK3, 1971, blu-bianco, Asi Targa Oro, fendinebbia Carello, paracoppa, cerchi larghi, stereo. Molto bella, tre proprietari, visibile a Torino, 10.000 euro

3343922282

MINI COOPER MK3, 1970, argento-nero, iscritta Asi, Fiche Csai Regolarità, restauro completo, visibile a Caserta, 12.000 euro

3491993843

MINI MINOR MK3, 1970, blu-bianco, auto perfetta, da veri intenditori, iscritta Asi, quindi libera di circolare sempre, più ricambi vari. Prezzo trattabile, visibile a Milano, 8000 euro

3392714745

JAGUAR

■ **MK2 2.4 LITRE**, 1962, blu metallizzato, carrozzeria conservata, riverniciata, interni grigi rifatti, motore ok, guida a destra, www.old-cars.it, visibile a Mantova. Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

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

3498689674 o 0375790025

LANCIA

2000 BERLINA, 1973, beige, motore nuovo, 8000 km, 5000 euro

335283707

2000 COUPÉ, 1971, rosso York, vettura in perfette condizioni, 74.000 km, privato vende. Email: giosilma@yahoo.it, visibile a Alpignano, 12.000 euro

3357465753

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

3498689674 o 0375790025

APPIA III SERIE, 1965, grigio, Asi, componentistica e carrozzeria ottime, targhe nere, collaudata 2014, da vedere, visibile a Gorizia, 6000 euro

0481778623

APPIA III SERIE, 1962, bianco Saratoga, splendido conservato, solo con restauri conservativi, targhe e documenti originali, Asi, ricambi vari, visibile a Martellago (VE), 10.500 euro

3498147600

APPIA III SERIE CONVERTIBILE VIGNALE, 1959, avorio, meccanica e carrozzeria perfette, capote amaranto, Asi, visibile a Torino. Tratt. ris.

3349566842

ARDEA, 1950, smontata, carrozzeria sabbiata da lamierare, motore e cambio bloccati, più avantreno e ponte posteriore, visibile a Ferrara. Tratt. ris.

3498067705

FULVIA SPORT ZAGATO, 1968, blu Lancia, conservata, con radio e accessori Nardi. Prezzo trattabile, visibile a Treviso, quotazione Ruoteclassiche

3397079023

FULVIA COUPÉ MONTECARLO, 1974, rosso-nero, uniproprietario, 108.000 km, targhe nere, documenti originali, come nuova, nessun difetto. Valuto permuta, visibile a Teramo, 18.000 euro

3772275377

FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3, 1967, bianco Saratoga, interno in panno blu, conservata, unico proprietario, revisionata, scadenza revisione 02/2016, disponibilità qualsiasi prova, visibile a Milano. Tratt. ris.

3479674755

FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO, 1970, giallo, vecchio restauro, carrozzeria in peraluman ottima, Asi, targhe nere, collaudata, visibile a Genova, 22.500 euro

3490857513

FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO, 1966, restaurata in tutte le sue parti nel 2015, condizioni generali come nuova, visibile ad Arezzo, 39.000 euro

3391700501

INDY 4.7 AMERICA, 1972, carta da zucchero, vettura con interni in pelle nera, restaurata dalla A alla Z, tre proprietari, targhe bianche, visibile a Viterbo, 190.000 euro

3406890566

MISTRAL 4.0, 1967, grigio metallizzato, interni in pelle senape, Certificato Maserati Classic, matching numbers, Asi, ottime condizioni, visibile a Bologna, prezzo dopo visione

3389203466

WWW.PANANTI.COM

A S T A

CLASSIC CARS, MOTORCYCLES *and* AUTOMOBILIA

SABATO, 22 OTTOBRE 2016

c/o la mostra Auto e Moto d'Epoca che si terrà alla Fiera di Padova dal 20 al 23 ottobre 2016

Entries are invited

Contattaci entro il 15 settembre se vuoi partecipare con la tua auto o moto d'epoca alla prossima asta

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

CASA d'ASTE PANANTI
DAL 1968

SPECIALISTI IN RICAMBI JAGUAR

Ogni anno migliaia di clienti scelgono di servirsi da noi per acquistare tutte le componenti di **meccanica, carrozzeria e tappezzeria** per le loro auto storiche inglesi. La nostra pluridecennale **esperienza** con queste auto, insieme alla disponibilità in **pronta consegna** della maggior parte dei nostri articoli, ci permette di offrire al cliente un servizio unico in Italia.

www.gmajag.net

GMA

GMA s.a.s. di Gallorini Marco

Via Riviera, 39 - 27100 Pavia - tel. 0382 525429 / 0382 523630 - email: info@gmajag.net

MERCEDES

■ **190 E**, 1993, bianco, interni blu, motore 1.8, conservata, perfetta, 135.000 km, targa e documenti originali, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova. Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

■ **190 SL**, 1962, vettura da restaurare, di provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

200 CE SPORTLINE, 1993, blu, motore 16V, sedili in pelle, cambio automatico, 63.000 km originali, tagliandi Mercedes, visibile a Trento, 11.000 euro

3282728589

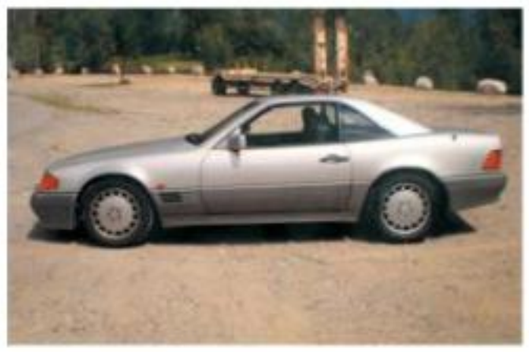
230 SL «PAGODA», 1967, vettura da restaurare, di provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

280 SL «PAGODA», 1968, avorio, auto in perfette condizioni, targa italiana di prima immatricolazione, collezionista vende. Tratt. ris.

3391469345

300 SL-24 (R129), 1989, argento, Asi Targa Oro, ottima, 85.000 km tagliandati Mercedes, mai pioggia, sempre box, visibile a Torino, 12.500 euro



3479475845

■ **560 SL (R107)**, 1986, bianco, interni blu, conservata, ottima, cambio automatico, cerchi in lega, targhe nuove, Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova. Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

SL 280-24 (R129), 1996, blu metallizzato, bellissima, con hardtop, due proprietari, service Mercedes, 127.000 km, visibile a Ancona, 9500 euro

3476302136

SL 320 (R129), 1999, argento metallizzato, splendido esemplare, con hardtop, carrozzeria come nuova, regolarmente mantenuta, due proprietari, visibile a Catanzaro, 13.500 euro

3457141862

MG

A, 1957, verde, accurato restauro, Asi Targa Oro, vendo o permuto con Triumph TR6, visibile a Modena. Tratt. ris.

3386215297

A, 1958, rosso, interni neri, stupenda e accessoriata. No perditempo, visibile a Genova, 30.000 euro

3355604632

A, 1958, rosso, motore 1500, con doppio cofano senza portapacchi, in condizioni pari al nuovo, accessoriata. Astenersi perditempo, visibile a Genova, 28.000 euro

3355604632

A 1600 ROADSTER, 1960, rosso, restauro totale con documentazione fotografica e fatture, nel pieno rispetto dei requisiti di originalità. Cerchi a raggi e hardtop, visibile a Milano, 38.500 euro

3387258514

■ **TA ROADSTER**, 1937, verde, restauro totale, perfetta, motore km 0, interni beige, capote nera, guida a destra, www.old-cars.it, visibile a Mantova. Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025

TF, 1954, Almond Green, motore in rodaggio, 3200 km, revisione 6/2016, Asi, visibile a Bergamo, 34.000 euro

3383168699

TF, 1954, Almond Green, motore nuovo, 2900 km, Asi, restauro completo con ricambi UK, revisione 6/2016, tagliando 4/2015, visibile a Bergamo, 35.000 euro

3383168699

NISSAN

DATSUN 280 ZX, 1982, argento-nero, supersportiva tipo T-top, con due tettuci asportabili, 4 posti, perfetta di motore e di carrozzeria, Asi, visibile a Salerno, 6500 euro

3485113854

NSU

RO 80, 1973, bluette, con documenti originali, iscritta Asi, conservata in modo eccezionale, revisionata e pronta da usare, visibile a Brescia, 9500 euro

3336512127

PORSCHE

356 B T5 SUPER, 1960, vettura da restaurare, di provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

356 C, 1964, verde, interni beige, targhe nere, Asi Targa Oro, visibile a Caserta, 55.000 euro

3491993843

911 CARRERA 3200, 1985, Coupé, certificata Asi, in splendide condizioni e accessoriata con aria condizionata, 55.000 euro

3471171945

911 CARRERA 3200, 1985, versione coupé, tenuta in garage, molto accessoriata e certificata, 58.000 euro

3471171945

Replacement parts and accessories for Porsche©

By DEI KÄFER SERVICE

www.deikaferservice.com
Tel. +39 0577 928356

356

356 B/C Rear Exhaust
92.311

911

911 Wheel Housing Skin
591043

591001
911 Front Fender

964

356 B T6/C Fuel Tank
571100-8

571071-0
571071-1
356 A Floor Pans

591100-0
911 Complete Chassis Floor

92.280S
964 Rear Sport Exhaust

92.200S
964 Sport Bypass Pipe

Dansk

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

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

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO

REPLICHE PER VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it

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

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

MUSSO GOMME

pneumatici per vetture e moto da collezione

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

SCONTI PER I NOSTRI 80 ANNI

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

MICHELIN

Firestone WAYMASTER

DUNLOP VINTAGE RACING

BFGoodrich EXCELSIOR

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

SPEDIZIONE IN TUTTA ITALIA

MOSTRASCAMBIO ~~PESARO~~ si trasferisce presso

Rimini Fiera

RiminiFiera

AUTOMOTOCICLO

45ª MOSTRA SCAMBIO

1-2 Ottobre 2016

ARRIVA IN FIERA CON IL TRENO
FERMATA: RIMINI FIERA
Arrivo
11407 PC-AN
11528 AN-PC
Partenza
2129 PC-AN
9822 AN-MI

ORARIO VISITATORI
Sabato 1 ottobre
dalle ore 9.00
alle ore 18:00

Domenica 2 ottobre
dalle ore 9:00
alle ore 16:30

COMPLETAMENTE AL CHIUSO, GRANDISSIMI PARCHEGGI GRATUITI

Per Informazioni: www.museomotociclo.it
Tel. e fax 0541 731096 Cell. 347 1844267
email: mostrascambiorimini@gmail.com

MOSTRA "SULLA MOTO DEL NONNO"
storia della motorizzazione a due e tre ruote

911 S 2.4, 1973, argento, in buone condizioni, interno nero, iscritta Asi, motore ottimo, visibile a Milano. Tratt. ris.

3394070270

■ **924 TURBO E 924**, 1983, grigio scuro metallizzato, una Turbo con motore bloccato e carrozzeria da rivedere, con documenti; due "aspirate" complete, ma una incidentata e l'altra da ricambi. Matteo, visibili a Canelli (AT), 4000 euro

0141823791
o 3356110313

935 STRADALE, grigio scuro, vettura su base 930 Turbo, con parti originali Kremer. Tratt. ris.

0143879078
o 3405887696

VARIE, 911 E 2.4 smontata e 914 1.7 conservata vendo privatamente. Tratt. ris.

0143879078
o 3405887696

RENAULT

CLIO SPORT 2.0 16V, 2004, blu, rarissima Fase II, numerata, perfetta, vendo o valuto permuta, visibile a Matera, 40.000 euro

3391134706

ROLLS ROYCE

■ **SILVER CLOUD**, 1960, grigio metallizzato-argento, vettura in perfette condizioni, pronta all'uso, targa GE, omologata Asi Targa Oro.. Tratt. ris.

3389369456

ROVER

■ **MINI COOPER 1.3 SPORTPACK**, 1998, British Racing Green, con tetto bianco, interni in pelle verde e radica, gomme e parafanghi larghi, Stupenda, visibile a Ancona, 12.000 euro

3476302136

TRIUMPH

■ **TR3**, 1956, vettura da restaurare, di provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

TR6 P.I., 1972, verde, interni in pelle beige, ruote a raggi, capote cover; perfetta di carrozzeria e motore, visibile a Milano, 28.000 euro

3358489121

VOLKSWAGEN

GOLF CABRIOLET 1600, 1985, grigio metallizzato, auto in ottime condizioni, capote e interni come nuovi, da 30 anni unico proprietario, visibile in Emilia, 2700 euro

3382000005

GOLF GTI 1600, 1982, grigio metallizzato, vettura in perfetto stato, allestita per gare storiche, visibile a Rassina (AR), 12.000 euro

3391700501

GOLF GTI 5 MARCE 1600, 1982, nero, tutta originale, restaurata, freni e gomme nuove, Asi, visibile a in Veneto, 12.500 euro

3467296850

VENDO MOTO

BIANCHI

AQUILOTTO, 1960, azzurro-rosso-nero, conservato in buono stato, fermo da 3 anni, con libretto originale a fogli, visibile a Cremona, 500 euro

3383391744

GILERA

150 SPORT, 1954, nero-rosso, totalmente ricondizionata, motore in rodaggio, targa e libretto in tela originali. Prezzo trattabile, visibile a Bareggio (MI), 4000 euro

3392714745

HONDA

450 NIGHT HAWK, 1987, blu metallizzato, bicilindrica, Asi Targa Oro, due proprietari, perfetta, revisionata, pochi chilometri, solo per amatori. Visibile su appuntamento, visibile a Verona, 3500 euro

3489029865

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

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

MILANO
AUTOCLASSICA
25/26/27 Novembre 2016
Fiera Milano Rho

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

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

N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE S.R.L.
di Pavan Nicola
VENDITA E RICAMBI
PER CITROËN 2CV
MEHARI e DYANE

Altre informazioni sul sito
www.citroen2cvservice.com
Saremo alla
MOSTRA SCAMBIO DI IMOLA
dal 9 al 11 Settembre
e alla
FIERA AUTO
D'EPOCA DI PADOVA
dal 20 al 23 Ottobre

Vienici a trovare!
N.P.M CITROEN 2CV SERVICE

• Spedizioni in tutta Italia
• Ampio magazzino ricambi
Via Valle Castagnaro 1343 - 37043 CASTAGNARO (VR)
Tel. 04421955082 - 347 5366196 - 347 9207720
www.citroen2cvservice.it - info@citroen2cvservice.it

Sei un privato
e vuoi vendere
la tua auto?
Possiedi un'auto d'epoca e vorresti esporla e venderla?
Milano AutoClassica ti offre la possibilità di riservare
un tuo spazio all'interno della manifestazione.
Per ricevere informazioni invia una mail a:
info@milanoautoclassica.com
Indicando alcuni dati quali:
NOME - COGNOME - CITTÀ - RECAPITO TELEFONICO - EMAIL
e i dati della/e tua/e vettura/e:
MARCA - MODELLO - ANNO DI PRODUZIONE
Segreteria organizzativa: EMAC / Tel +39 0572 70.152 / e-mail: info@milanoautoclassica.com
www.milanoautoclassica.com

CB 400 FOUR SUPER SPORT, 1975, rosso, in ottime condizioni, senza targa né documenti, visibile ad Ancona, 1250 euro

3490740351

INNOCENTI

LAMBRETTA 200 DL, 1970, ocra, bella, originale, mai riverniciata, con targa originale. Telefonare ore serali, visibile a Torino, 9000 euro

0117709976

■ **LAMBRETTA 200 TV**, 1960, grigio originale, in perfette condizioni, targa Milano, libretto originale. Vendo per inutilizzo. Tratt. ris.

3389369456

MOTO GUZZI

AIRONE, 1952, verde militare, versione militare, in ottimo stato, con documenti e targa in regola. Funzionante, da vero amatore, visibile a Grosseto. Tratt. ris.

3887350103

MV AGUSTA

125, anni 50-60, rosso-nero, tre moto complete, da restaurare, senza documenti, vendo o scambio con auto, visibili a Bari, 500 euro/cad.

3486509505

175 CS DISCO VOLANTE, 1954, rosso, con forcella Earles, restaurata pari al nuovo, targa originale, iscritta Asi e Registro Storico MV, visibile a Todi (PG), 15.000 euro

3334364545

PIAGGIO

■ **VESPA**, 125 del 1958 con targhe, più altra 50 cambio a 3 marce, più pompa benzina anni 50-60, più jukebox vari anni 60-80. Tratt. ris.

3389369456

VESPA 125, 1953, grigio sabbia, faro basso, come nuova, Asi Targa Oro, visibile a Siena, 6000 euro

0577929748

VESPA P 125 X (CON FRECCE), 1979, ben gommata, freni nuovi, ruota di scorta, portapacchi, parabrezza, 35.000 km, solo visura con targa, visibile a Genova, 1650 euro

3476323675

VENDO VARIE

PER PORSCHE 356 E 911 (1965-74)

■ 1965-1974, Tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso., 95 euro

3382967592

PER PORSCHE 356 E 912

■ Marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni

3382967592

ACCESSORI AUTO

Bauli per auto torpedo originali anni 30 e restaurati, di colore nero e di varie misure. Tratt. ris.

3406432652

ASSO

Pistoni per Fiat 124 Coupé e Spider, 1400 e 1600. Tratt. ris.

0396040009

ATLAS

Fasce bianche applicabili ai fianchi degli pneumatici, massima qualità. Prezzo set di 4 pezzi, 60 euro

3356507707

AUTOMOBILIA

Spilla distintivo per giacca Lambretta Club smaltata, originale anni 50, 28 euro

3881936066

COVERCAR

Telo copriauto di colore argento per Fiat 128 3P nuovo, con logo Fiat sul cofano. Tratt. ris.

3387952430

DOCUMENTAZIONE AUTO

Libretto uso e manutenzione Itala 61 del 1927, 100 pagine in italiano e 100 pagine in francese, 500 euro

330431411

Manuale d'officina di 200 pagine riprodotto. Prezzo compresa spedizione, 30 euro

3474983734

FIAM O STEBEL

Trombe bitonali anni 50 e 60, 6 o 12 Volts, visibili a Bologna, 50 euro

3336467893

NOLEGGIO ALFA ROMEO ALFA 75 1.6 DEL 1989

blu Lord, Per matrimoni, film e fiction televisive. Vettura in ottimo stato, con cerchi in lega, Asi Targa Oro. Tratt. ris.

3425702588

OLMO

1940, nero, bicicletta del 1940 da uomo, nera, con freni a bacchetta vendo o scambio con scooter d'epoca, visibile a Ancona, 350 euro

3490740351

OM

LUPETTO 25, Autocarro del 1965, cabina 3 posti, cambio a 5 marce, solo 180.000 km, completo, per ricambi. Telefonare per altre informazioni. Tratt. ris.

3281316234

OMP

Coppia di sedili corsa, neri, con omologazione scaduta, ma come nuovi. Usati solo per tre gare, visibili a Torino, 200 euro

3388395863

PER ALFA ROMEO

Libretti uso e manutenzione, cataloghi e manuali collezionista vende. Tratt. ris.

3397502634

PER ALFA ROMEO 2000 GTV

Fanali posteriori, carburatore Weber+tromboncini diametro 40, cupolino, parafanghetti, pedale freno, cambio, visibile a Salerno. Tratt. ris.

3398069563

PER ALFA ROMEO 2600 SPRINT E SPIDER

Motore, cambio, collettori, carburatori, albero di trasmissione, ponte posteriore, serbatoio benzina. Tratt. ris.

3355691282

PER ALFA ROMEO ALFETTA 1.8 E 1.6 SECONDA SERIE

Ricambi nuovi e usati, a modico prezzo. Email: alfa59_bm@libero.it. Tratt. ris.

3336983053

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SPIDER

■ Paraurti, fanali, griglie, minuteria varia, hardtop. Per Duetto, GT Bertone e Giulia berlina, parti di carrozzeria, meccanica, sedili, cruscotti, autobloccanti, strumenti vari, radiatori, sospensioni ant. e post.. Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER

■ Avantreno, ponte posteriore, trasmissione, gruppo riscaldamento, strumenti, porte, minuteria varia. Tratt. ris.

3389369456

Bergia Paolo
Officina specializzata Alfa Romeo
Restauro Auto d'Epoca
Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391
autodepocabergia@virgilio.it - www.alfabergia.com

TAPPEZZERIA CLASSICA By Olmi
SPECIALIZZATA IN INTERNI PER AUTO D'EPOCA
Interni Omologabili ASI
Via Bottaia di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicabyolmi.it
e-mail: classicabyolmi@alice.it

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

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

2CV Palace
2CV PALACE srl
Via Regina Margherita, 123
20050 MACHERIO (MI)
tel./fax 039/2458508
e-mail: 2cv.palace@live.it
Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate e tutte le utilitarie anni "60-70-80"

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

DELLA ROCCA
AUTOMOBILES

Asa 1000 Spider, 1966
Hard top
Tiratura limitata
meno di 20 esemplari

ASTA
27/09/2016

Via Della Rocca, 33 - Torino
tel. +39 011 888226 fax +39 011 836244
auto@dellarocca.net
www.dellarocca.net

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SS E SPIDER

■ Coppia vetri porta destra e sinistra nuovi. Disponibili anche alzavetro per Giulietta e Giulia Spider. Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA, GIULIA E GIULIA GT

Parte anteriore completa di passaruota, motori, cambi, radiatori e vari ricambi, visibile a Sibari (CS). Tratt. ris.

3382340826

PER ALFA ROMEO GIULIETTA, GIULIA SPIDER E GT

■ Vari motori 13-15, 102, 106, 530, 526, 548, parti meccaniche, cambio a leva lunga prima serie, carburatori. Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO MONTREAL

Strumentazione completa come nuova. Tratt. ris.

3337843998

PER ALFA ROMEO SPIDER ULTIMA SERIE

Hardtop in ottime condizioni di colore bianco, visibile a Firenze, 500 euro

3331972286

PER CITROËN DS E DS CABRIOLET

Ricambi nuovi e usati. Tratt. ris.

3355945776

PER FERRARI

330 GT 2+2, interno completo e cruscotto in legno privo di strumenti. 330 e 365 GT 2+2, scocca completa. Tratt. ris.

3358419894

PER FIAT 500 A 1936

Motore, cambio, fasce Fiat nuove, due cerchi "bordo tondo", marmitta inox corta, differenziale e radiatore, visibili a Roma, 3500 euro

3388432627

PER FIAT 500 D, F, L, R

Ricambi usati: motori, cambi, spinterogeni, carburatori, fanali, motorini d'avviamento e altro, visibili a Treviso. Tratt. ris.

3312294300

PER GILERA OTTO BULLONI

Cambio di velocità revisionato, visibile a Mantova. Tratt. ris.

0376819279

PER LANCIA ARDEA

Collettore di aspirazione speciale per due carburatori, 1100 euro

3334386446

Portiere sinistre, anteriore e posteriore, in buone condizioni, da restaurare, 250 euro

3290454819

PER LANCIA AURELIA B24 CONVERTIBILE

Paraurti anteriore ottimo, da cromare. Email: info@museobonfanti.veneto.it, visibile a Bassano del Grappa, 2500 euro

0424513690

PER LANCIA GAMMA COUPÉ 2000

Fanali, cerchi in lega, cruscotto. Per Beta Coupé fanali e paraurti. Tratt. ris.

049609005

PER MOTO GUZZI FALCONE SPORT 1951

Serbatoio maggiorato di 2 litri, rosso, già trattato internamente, visibile a Como, 300 euro

3335921288

PER PORSCHE 356 E 911

■ Telo copri-auto, tessuto di qualità, doppio strato, anti-graffio e umidità, 180 euro

3382967592

PER PORSCHE 911

■ Scarico in lega leggera, racing stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, sound Porsche.. Tratt. ris.

3382967592

PER SAAB TURBO BERLINA 1985

Fari anteriori, paraurti anteriore, turbina, collettore in ghisa, indicatori di direzione, console e altro, visibile a Udine. Tratt. ris.

0432853079

PER TRIUMPH TR4 1965

Motorino di avviamento, due dinamo, set dischi e pinze freno, cinghie, rubinetto riscaldamento, visibile a Nord Milano, 200 euro

3283109800

PER TUTTE LE MARCHE

1928-1983, bolli auto, moto e camion dal 1928 al 1983, copie da originali d'epoca. Email: s.badoni@virgilio.it, 10 euro

3881221569

PER VOLKSWAGEN E AUDI

Cerchi 7x15, interasse fori 112 mm. Email: forri@libero.it, 30 euro/cad

3495602681

PEUGEOT

Bicicletta da uomo anni 70, con cambio Sachs, conservata, visibile a Mantova, 100 euro

3355315434

RICAMBI VARI

Di meccanica, di varie marche collezionista vende. Tratt. ris.

040566075

Per Rover Mini, mascherina Black Jet, fari e fanalini; per Fiat 1100/103, lunotto; per Alfa Romeo Giulia GT, mascherine in zama. Tratt. ris.

3331561861

RIVISTA QUATTRORUOTE

Raccolta come nuova. Tratt. ris.

3485522132 oppure 035342252

SETTORE AUTO O RICAMBI AUTO A MILANO

Cerco lavoro, disponibilità immediata. Chiedere di Alex. Tratt. ris.

022046608

COMPRO AUTO

AUTO INGLESI

MODELLI VARI, anche replica, con targhe inglesi e di difficile immatricolazione in Italia. acquisto a basso prezzo. Tratt. ris.

3336934881

FERRARI

208 GTB TURBO, 1982-1986, rosso, in ottime condizioni generali, chilometri tagliandati e dimostrabili. Tratt. ris.

3402598364

208 GTB TURBO, 1982-88, rosso, in ottime condizioni generali, chilometri tagliandati e dimostrabili. Tratt. ris.

3402598364

FIAT

CAMPAGNOLA, Anni 50-60, colore indifferente, modello 6 posti, solo se perfetta, no alimentazione a gas, visibile a Italia. Tratt. ris.

0033611507411

DINO COUPÉ, 1967-68, giallo o rosso, con motore 2000, già restaurata, quotazione Ruotedassiche

3356567016

LANCIA

DELTA HF INTEGRALE EVO 2 CAT, 1993-94, blu Lord o rosso Monza, vettura in buone condizioni, visibile a Piemonte-Valle d'Aosta. Tratt. ris.

3347804325

MARCHE VARIE

Auto d'epoca importante, in parziale permuta a mio favore con appartamento 170 m² nei pressi di Firenze. Tratt. ris.

3389540573

MERCEDES

300 SD TURBODIESEL (W126), 1981-82-83, modello Usa, con carrozzeria della 500 SE. Tratt. ris.

3461003314

PORSCHE

356 E 911, 1960-2000, qualsiasi colore, soprattutto vetture incidentate o da restaurare totalmente. Pago in contanti, visibile a in Italia e all'estero. Tratt. ris.

3806877740

911 2000, 2.2 E 2.4, appassionati cercano, anche da restaurare o da ripristinare. Tratt. ris.

3425812498

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO CABRIOLET (TYP 15), 1961-63, colore indifferente, modelli 6 Volts anni 60 acquisto. Email: acuandre@libero.it, visibile a Parma, prezzo coerente

3388641668

COMPRO VARIE

MODELLISMO

Automodelli anni 60/90, Corgi Toys, Dinky Toys, BBR, Minichamps ecc. Kit, diecast, obsoleti, scala 1:43 e 1:18; cerco sempre collezioni. Pagamento in contanti. Email: enrico.sardini@gmail.com. Tratt. ris.

022367505

Automodelli anni 60-90, Corgi Toys, Dinky Toys, BBR, Minichamps ecc., obsoleti, diecast, kit, in scala 1:43 e 1:18. Cerco sempre collezioni. Email: enrico.sardini@gmail.com. Tratt. ris.

022367505

Automodelli solo in scala 1:18; vecchi Bburago anche non perfetti. Tratt. ris.

3356839606

Trenini, macchinine e giochi in latta Maerklin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi Toys, Schuco e altri. Tratt. ris.

3466800367

PER DAIMLER V8 2.5

Cerco motore e cambio. Tratt. ris.

3356961157

PER FERRARI

Libretti uso e manutenzione, brochure, cataloghi ricambi, foto r vario materiale cartaceo. Tratt. ris.

3283056562

Libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, foto, portadocumenti, brochure, fino agli anni 80. Tratt. ris.

3283056562

PER ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD III

Cerco manuale d'officina. Tratt. ris.

3921192130

PER VETTURE OSCA ZAGATO

Borchie con scritta Osca per cerchi ruota Amadori. Tratt. ris.

3395382578

RIVISTA QUATTRORUOTINE

Numeri vecchi e nuovi. Tratt. ris.

3348216800 o 3386698789

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

Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.

MASERATI MERAK 3.000 178CV, ***ASI*** IMM.1973, COLORE ROSSO, certificazione dati tecnici, pochi km, motore perfetto matching numbers, interni scuri pelle/tessuto veramente molto belli. **MERAK!**

ALFA ROMEO MONTREAL Imm. 1971 ***ASI TARGA ORO, COLORE ROSSO***SOLO 3PROPRIETARI, motore esuberante con iniezione SPICA che funziona benissimo, interni panno/pelle nera, cerchi originali, interni ottimi, da guidare ogni giorno **MONTREAL!**

ALFA ROMEO GIULIA BOLLINO ORO,*TOTALMENTE RESTAURATA*** IMM.1967, COLORE VERDE, DA VEDERE, mathing numbers, interni tessuto tabacco. **BOLLINO ORO!**

ALFA ROMEO GIULIA 4MARCE 1.300, IMM.08/1966 ***ASI***, VERDE, avviamento a sinistra, interni in pelle marrone, libretto a pagine, volante 3 razze bachelite, bloccasterzo, cruscotto preciso, sedili perfetti, cromature ok, targhe nere. **GIULIA 4 MARCE!**

AFA ROMEO GIULIA 1.300 TI COLORE BLU - Pelle Biscotto, 01/1968, libretto a pagine, radio dell'epoca, carrozzeria impeccabile e motore matching numbers, 85cv, volante 3 razze bachelite, inserti in legno nel cruscotto favolosi, targhe nere. **GIULIA TI!**

PORSCHE 911 2.700 "S" TARGA 175cv, ***ASI*** Rosso Peru', Immat.1974, TAGLIANDO PORSCHE LUGLIO 2016 con FRIZIONE Nuova, targhe nere, ITALIANA, interni favolosi, tetto asportabile, cerchi senza difetti, cruscotto impeccabile, matching numbers. **ITALIAN CAR!**

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!**

MERCEDES 220 SE B COUPE', *ASI* 10/1963, COLORE BIANCO, interni in pelle rossa cartier in uno stato impeccabile, i sedili hanno un imbottitura piena e molto confortevole, cerchi da 13", cruscotto e pulsanti senza difetti. **MERCEDES!**

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!**

FERRARI 348 SPYDER, IMM.1993 GIALLO FER 102, ***ASI TARGA ORO*** POCHISSIMI ESEMPLARI PRODOTTI, volante a 3 razze, borsa in cuoio, pochi chilometri, capote e copri capote ottima, cinghia e tagliando 2015 circa 1.000 km fa. **BOOK SERVICE FERRARI!**

PORSCHE 912 1.6, ***ASI TARGA ORO*** 01/1968, GRIGIO METALLIZZATO, interni in pelle nera e tessuto, uso e manutenzione, autoradio grundig, cerchi originali, inserti originali in legno come da acquisto auto nel concessionario, staccabatteria, rostri cromati. **912!**

ALFA ROMEO CODA TRONCA 2.000cc 130cv, Imm. 1981, Bronzo metallizzato/interni in pelle beige, capote beige…CHE STILE ! Frangivento, cerchi millerighe, praticamente una favola. Cromature appariscenti. **ITALIANA!**

VW 9posti 1.6, DIESEL***Solo 1 PROPRIETARIO*** BOOK SERVICE VW COMPLETO, CINGHIA e Tagliando APPENA EFFETTUATO, interni in skai marrone impeccabile, carrozzeria ottima, INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI. **9 POSTI!**

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!**

FERRARI F355 SPIDER, CAMBIO MANUALE ***GIALLO***, borsa in cuoio, book service completo, telo copri capote,interni in pelle nera, cerchi perfetti. **UNA DELLE POCHE SPIDER!**

PORSCHE 996 CARRERA, CABRIO TIPTRONIC BOOK SERVICE TUTTO TIMBRATO, Imm.1999, pochi km, ULTIMO TAGLIANDO Porsche 2016, 6cd, fari xeno, capote e interni blu. **996 CABRIOLET!**

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!**

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!**

FERRARI F355 BERLINETTA, 08/1995, ROSSA, INTERNI NERI, pochi km, TAGLIANDO CON CINGHIA MAGGIO 2016, CAMBIO MANUALE, fatture lavori eseguiti, targhe originali. **LA PIU' RICERCATA!**

FERRARI 550 MARANELLO, COLORE ROSSO, 02/1997, 485hp, CINGHIA E TAGLIANDO FERRARI APRILE 2016, cambio manuale, borsa in cuoio con attrezzi originale, uso e manutenzione, ruota di scorta, interni in pelle chiara. **MARANELLO!**

ALFA ROMEO GT 1300 JUNIOR, ***ASI TARGA ORO*** Imm.1972, ROSSA, LIBRETTO DEI TAGLIANDI, uso e manutenzione, DEPLIANT AUTO ORIGINALE, guida ai servizi Alfa, interni in pelle nera impeccabili, cruscotto ottimo, RADIO VOXTON, pannelli porta senza difetti, solo 3 proprietari, targhe nere, matching numbers. **TARGA ORO!**

ALFA ROMEO GT 1300 UNIFICATO, ***ASI*** Imm.1975, argento metallizzato, interni in pelle nera impeccabili, volante a calice in legno, cruscotto ottimo, guidabilità eccezionale, pannelli porta senza difetti, solo 3 proprietari, targhe nere, appoggiatesta regolabili, matching numbers. **UNIFICATO!**

ALFA ROMEO GT 1300 SCALINO, Imm.1970, ROSSA, libretto a pagine, SOLO 3 proprietari, targhe nere, matching numbers, interni neri. **SCALINO!**

ALFA ROMEO GT 1300 UNIFICATO, COLORE PRUGNA *SOLO 2 PROPRIETARI*, libretto a pagine, targhe nere, carrozzeria FAVOLOSA, matching numbers, interni tessuto/pelle beige. (IN ARRIVO GT 2.000 ROSSO e BIANCO targato MI). **UNIFICATO!**

LAND ROVER DEFENDER ***NO LIMITS* SOLO 100 ESEMPLARI PRODOTTI, UNICO PROPRIETARIO, CABRIO, 31.000KM, INTROVABILE, gancio traino, 2.5 TDI 113cv, BOOK SERVICE, IMM.1999. **100 ESEMPLARI!**

ACQUISTIAMO CON PAGAMENTO IMMEDIATO AUTO D'EPOCA E INTERE COLLEZIONI, PASSAGGIO IMMEDIATO

Aperti dal Lunedì al Venerdì, Sabato su appuntamento.

QUATTRORUOTE

IL TUO TAGLIANDO IN UN CLICK

CON QTAGLIANDO CALCOLI GRATIS IL PREVENTIVO DEL TAGLIANDO DELLA TUA AUTO IN POCHI SEMPLICI PASSI

- VAI SU QUATTRORUOTE.IT/QTAGLIANDO
- INSERISCI LA TUA TARGA
- INSERISCI I CHILOMETRI PERCORSI
- OTTIENI GRATIS IL TUO PREVENTIVO

QTagliando è il nuovo strumento online pensato da **Quattroruote** che ti aiuta a **risparmiare in modo gratuito** e immediato! Come fare? È semplice, basta inserire la **targa** e i **chilometri** percorsi per scoprire gli interventi necessari a effettuare il tagliando della tua auto. Otterrai il costo di riferimento basato sui dati ufficiali delle Case auto e le offerte dedicate che i nostri partner hanno pensato per te!

VAI SU QUATTRORUOTE.IT/QTAGLIANDO

I nostri partner

GROUPAUTO PUNTOPRO AUTOSERVICE
METTE A PUNTO LA TUA AUTO

a posto RHIAG
La tua auto come nuova

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

MODALITÀ DI PAGAMENTO

TOTALE IMPORTO INSERZIONE
EURO

☐ Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.P.A.
Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.P.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)

☐ Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito: ☐ American Express ☐ BankAmericard ☐ Visa - Carta 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 2006**, 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.

Giaguaro integrale
La trazione sulle quattro ruote a controllo elettronico garantisce sempre una motricità eccellente. Specifico della versione SVR l'alettone posteriore.

Jaguar F Type SVR

Marchio nobile, linea coinvolgente, prestazioni al top. Se non è una instant classic lei...

Vi piace la F Type. Non si fa fatica a condividere i vostri gusti, però la versione da 340 CV forse è un po' sotto tono per quelle forme, che strizzano l'occhio a un mito quale l'inossidabile E Type del 1961. C'è la S da 380 CV, ma voi siete incontentabili... La R ha un V8 di 5 litri al posto del V6 di tre e balza a 550 CV, per 300 km/h di punta. Dite che ci vorrebbe qualcosa di ancor più esclusivo ed esplosivo, e che i 143.000 euro del listino non sono un problema? Jaguar ha pensato anche a voi e per questa nicchia di appassionati privilegiati arriva la SVR, che guadagna altri 25 CV e 22 km/h. Si può poi personalizzarla ulteriormente nell'estetica e negli equipaggiamenti, sia tecnici sia legati al lusso e all'appagamento personale. Il sound dello scarico al titanio è sportivo senza perdere l'aplomb, l'assetto è educato o reattivo a scelta del pilota e la trazione è notevolissima. I freni carboceramici sono persino esagerati per l'uso su strada e il cambio ha sempre il rapporto giusto per quello che si sta facendo. Se provate a stuzzicarlo, questo britannico "gattone" può anche farvi illudere che siete diventati veri piloti, tanto è capace di stare sempre e comunque in strada, indifferente alle manovre che un guidatore normale inevitabilmente sbaglia. L'interno è ricco di materiali di pregio ed elegante, per nulla angusto. Sì, si scende proprio soddisfatti dalla SVR. Niente difetti, allora? Beh, uno c'è: dubitiamo che il consumo medio sia davvero di 11,3 litri per 100 km...

Fulvio Zucco

Look davvero sobrio
Chi si aspettasse una finitura racing del V8 sappia che invece è il trionfo della discrezione. Elegante e sportivo l'abitacolo. Le bocchette centrali fuoriescono all'accensione dell'auto.

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale 8 cilindri a V Cilindrata 5000 cm^3 Potenza 575 CV a 6500 giri/min Coppia 700 Nm a 3500 giri/min.
Trasmissione	Trazione integrale Cambio automatico Quickshift a 8 rapporti.
Dimensioni e peso	Lungh. 4475 mm - Largh. 1923 mm Altezza 1311 mm Peso in ordine di marcia 1705 kg.
Prestazioni	Velocità 322 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 3,7 secondi Consumo medio 11,3 l/100 km.

Ad-One.it

WINTER EDITION

MILANO AUTOCLASSICA

Classic Car Show

25/26/27 Novembre 2016

Fiera Milano Rho

www.milanoautoclassica.com

Un evento organizzato da: EMAC / info@milanoautoclassica.com

VOLVO V90
NATURALMENTE DIVERSA

MADE BY SWEDEN

UN'ANTEPRIMA MONDIALE PER LA NUOVA VOLVO V90.

Pensare alle auto in modo diverso. È quello che facciamo dal 1927, costruendo auto più sicure, più semplici da guidare con un impatto ambientale sempre più basso. Oggi nasce Volvo V90, una Volvo completamente nuova, nella quale abbiamo dato massima espressione di tecnologia, design e sicurezza, per offrire un'esperienza di guida unica e indimenticabile. Con la Nuova Volvo V90 entriamo in una nuova era. Senza dimenticarci da dove veniamo.

Guarda il film EPILOGUE con Zlatan Ibrahimović su volvocars.it e scopri di più su Volvo V90

Volvo V90. Valori massimi nel ciclo combinato: consumo 7,4 l/100km. Emissioni CO_2 169 g/km.