

RUOTECLASSICHE

GARE CLASSICHE COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI • LE ASTE AMERICANE MONTEREY CAR WEEK

ruoteclassiche.it

FORMULA 1
TULIPANI E MOTORI
GLI OLANDESI
NELLE CORSE



LE AUTO DEL MESE

BMW 501 V8
FIAT 124 SPORT SPIDER
ALFA GIULIETTA SS PROTOTIPO
AUTOBIANCHI PRIMULA COUPÉ S

TEST A TEST

ALFA SPIDER 2.0 • LOTUS ELAN • MAZDA MX-5

SPECIALE FRANCO SCAGLIONE
ALFA ROMEO
IL CAPOLAVORO

33
STRADALE



CARROZZERIA BRANDOLI
FERRARI D'AUTORE
OGGI RESTAURA LE AUTO
DEL CAVALLINO RAMPANTE
CHE COSTRUIVA 50 ANNI FA



WINTER
EDITION



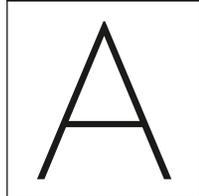
MILANO
AUTOCLASSICA
Classic Car Show

25/26/27 Novembre 2016

Fiera Milano Rho

www.milanoautoclassica.com

Un evento organizzato da: EMAC / info@milanoautoclassica.com



La più bella della storia

La domanda “qual è l’auto più bella di sempre?” non sarei certo il solo, né tantomeno il primo, a rispondere indicando il meraviglioso oggetto rosso del Museo Alfa Romeo Storico a cui questo mese dedichiamo la copertina (ancora grazie allo staff di Aresè che si è prodigato per noi in una bollente giornata di luglio!). Al cospetto di quell’auto provo sempre un sentimento di grande eccitazione, pelle d’oca anzi, direi. In procinto di compiere 50 anni di vita, la 33 Stradale è senza dubbio uno dei più grandi capolavori del maestro Francesco Scaglione, al secolo “Franco”, dei tempi di Bertone.

Un’auto in grado di concentrare su di sé una carica seduttiva elevatissima, oltre a vantare prestazioni da supercar e disporre di un côté tecnico d’avanguardia. Basti citare il due litri V8 di alluminio e magnesio da 230 CV, progettato da Busso e sviluppato da Chiti, con lubrificazione a carter secco, 16 candele, doppio albero a camme in testa e iniezione Spica. O la carrozzeria in Peraluman H35, che consentiva di contenere il peso in appena 700 kg (54 kg la cellula centrale del telaio) e prestazioni da brivido: 260 km/h la velocità di punta. Forse ne sono state costruite 18 e oggi sono un pugno quelle ancora in circolazione (sette, si dice). Tut-

to questo per consacrare ancora di più l’oggetto al mito. In questo mese in cui celebriamo i 100 anni dalla nascita di Scaglione abbiamo voluto rendergli onore ripercorrendo la sua storia e quella di questa splendida auto, pubblicando anche alcuni documenti inediti scritti di pugno dal maestro sulla genesi della fuoriserie, che qualche tribolazione gli ha creato... Per ricordare la vita e le gesta del primo “design star” della storia abbiamo fatto di più, siamo andati a casa della figlia Giovanna per farci raccontare gli ultimi giorni dell’uomo Scaglione e rivisitiamo altri suoi capolavori attraverso alcuni dei bozzetti che saranno pubblicati sul volume “Il paradigma Scaglione” di imminente uscita, edito dall’Asi e a cura del professor Massimo Grandi, direttore del laboratorio di Car Design dell’università di Firenze. Abbiamo poi chiesto al collezionista Lopresto di raccontarci la Giulietta Speciale prototipo, fresca vincitrice alla Monterey Car Week.

Insomma, abbiamo ritenuto doveroso puntare un po’ di luce della ribalta sulla figura dimenticata di questo grande talento italiano, dotato di intuito e genialità di primissimo piano. Come scrisse Nuccio Bertone: “Era molto estroso, specializzato in vetture fantastiche e straordinarie. Sono fiero delle auto fatte insieme”.

David Giudici
@davgiud



facebook.com/RuoteclassicheIT



instagram.com/ruoteclassiche/



twitter.com/ruoteclassiche/



DA NON PERDERE

68 ANNIVERSARI MUSA ISPIRATRICE

Per i cinquant’anni della Fiat 124 Spider, uno dei capolavori stilistici di Tom Tjaarda, abbiamo provato sulla nostra pista di Vairano (PV) uno splendido esemplare appartenente a FCA Heritage.

82 TEST A TEST FILOSOFIE INCROCIATE

Tre icone a confronto: Alfa Romeo Spider 2.0, ultima evoluzione dell’indimenticata Duetto, Lotus Elan, l’unica a trazione anteriore, Mazda MX-5. Scuole diverse, ma tutte divertenti da guidare.

98 LA STORIA TULIPANI A TUTTA BIRRA

Il 15 maggio l’olandese Max Verstappen è diventato il più giovane pilota a vincere un G.P. di Formula 1. Ripercorriamo le vicende sportive dei Paesi Bassi.

IL MONDO DI RUOTECLASSICHE

A SETTEMBRE CON LE “MADE IN ITALY” E A OTTOBRE CON “AFFARI & MERCATO”



IN EDICOLA QUESTO MESE

Le 50 vetture italiane imperdibili, da guidare almeno una volta nella vita: Abarth, Alfa Romeo, Autobianchi, De Tomaso, Ferrari, Fiat, Innocenti, Lamborghini, Lancia e Maserati.



A OTTOBRE LETENDENZE

Gli effetti della Brexit, la querelle sul bollo per le ultraventennali, le vetture che diventeranno storiche nel 2017, i 30 modelli su cui puntare: ecco alcuni dei temi affrontati.



DIGITAL EDITION

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

A AUTOMOBILI

REGINE DEL PASSATO

36 BMW 501 V8 1958

IMPRESSIONI

42 BMW 501 V8 1958

SPECIALE FRANCO SCAGLIONE

44 Alfa Romeo 33 Stradale 1967

62 Alfa Romeo Giulietta SS prototipo 1957

ANNIVERSARI

68 Fiat 124 Sport Spider 1966-85

REPLICHE

76 Autobianchi Primula Coupé S Rally di Montecarlo '69

TEST A TEST

82 Alfa Romeo Spider 2.0 1992 - Lotus Elan 1991 - Mazda MX-5 1991

CLASSICHE DOMANI

162 Jeep Grand Cherokee SRT



68

S STORIA E COSTUME

SPECIALE FRANCO SCAGLIONE

52 Le opere

58 Il ricordo della figlia

SPECIALISTI

92 Carrozzeria Brandoli

LA STORIA

98 L'Olanda e la F.1

GARECLASSICHE

106 Coppa d'Oro delle Dolomiti



52

M MERCATO

VENDITE ALL'ASTA

114 Monterey Car Week

IL POLSO DEL MERCATO

118 Fiat 128 per tutti i gusti

QUOTAZIONI

120 Dieci gradi di valore

143 I prezzi dei veicoli industriali e commerciali

144 I prezzi delle auto americane

VENDO&COMPRO

146 Un ponte fra domanda e offerta

98



R RUBRICHE

3 Editoriale La più bella della storia

6 Flashback Ludovico Scarfiotti

10 Fatti e persone

Auto e Moto d'Epoca a Padova, Trofeo Milano, Gran Premio Nuvolari, Exhibition Vespa al Museo Nuvolari

27 Ci vediamo al club

30 Posta

110 Appuntamenti con le storiche



EDITORIALE DOMUS S.p.A.

PRESIDENTE

Giovanna Mazzocchi Bordone

AMMINISTRATORE DELEGATO
Sofia Bordone

BRAND MANAGER
Anna Amodeo

INTERNATIONAL DIRECTOR
Sofia Bordone

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

UFFICIO STAMPA
Elisabetta Proscocimi
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:
Autopop, Domus, Due Ruote, Meridiani, Meridiani Montagne, Quattroruote, Top Gear, Tuttotrasporti, X Off Road.

DIREZIONE PUBBLICITÀ

Massimo Bergia Zina

RESPONSABILE DI TESTATA

Marco Niero

Segreteria Pubblicità

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

AGENTI PER L'ITALIA

Piemonte-Valle D'Aosta: DueA Communication Sas, via S. Francesco d'Assisi, 22 - 10121 Torino, tel. 011 3997851, fax 011 3997714.
Liguria: Comunicare di Alessandro Monti, Via M. Polo, 10/6 - 16136 Genova, monticomunicare@libero.it, tel. 010 218783.
Veneto, Friuli V. G. e Trentino Alto Adige: Studio 71 sas di Zapparoli Andrea & C., via G. Dalla Bona, 4a 37138 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004
Emilia Romagna: Massimo Verni Pubblicità, via San Pier Tommaso, 18/3 (int. 4) 40139 Bologna, tel. 051 544145 fax 051 7456932.
Toscana, Marche e Umbria: 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, CartaSi, Diners, Visa)
Assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA
Versamento sul c/c postale n. 55953202 intestato a Editoriale Domus - Servizio: Abbonamenti, via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI).

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472383
subscriptions@edidomus.it
Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,00
Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00;
2) Africa/North & South America/Asia € 135,00;
3) Oceania € 157,00.

Payment method:
By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
Nank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT261.03069.33034.10000002749, Swift Code BCITITMM.

Periodico mensile
Settembre 2016

DIRETTORE RESPONSABILE
David Giudici

ART DIRECTOR
Stefano Tosi

REDAZIONE
Fulvio Zucco (caporedattore)
Gaetano Derosa (vice caporedattore)
Fabrizio Greggio (capeservizio)
Dario Tonani

IMPAGINAZIONE
Paolo Pedrozzi, Giusy Mammola

SEGRETERIA DI REDAZIONE
Roberta Ermolli, Maria Teresa Tricarico

HANNO COLLABORATO
Pino Allievi, Alessandro Barteletti,
Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci,
Luca Grandini, Corrado Lopresto,
Paolo Mazzetti, Gilberto Milano,
Emanuele Sanfront, Maurizio Schifano,
Tiberio Timperi, Alessio Viola, Marco Visani

FOTOGRAFIE
Archivio Maurizio Tabucchi,
Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche,
Federico Bajetti, Alessandro Barteletti,
Alessandro Bianchi, Roberto Brancolini,
Paolo Carlini, Getty Images, Laudoracing,
René Photo Collection, Maurizio Schifano,
Scuderia del Portello, Massimiliano Serra,
Wolfgang
Copertina: Alessandro Barteletti

DISEGNI
Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche,

In questo numero la pubblicità non supera il 45%
Titolare del trattamento dei dati personali
raccolti nelle banche dati di uso redazionale
è Editoriale Domus SpA.
Gli interessati potranno esercitare i diritti
previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di
protezione dei dati personali scrivendo a:
responsabledati@edidomus.it.

UFFICIO VENDITE ITALIA

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

Un numero: € 5,50. - Fascicoli arretrati: € 7,90.

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

FOREIGN SALES DEPT.

sales@edidomus.it
tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472590
Payment method:
By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
Bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43,
20084 Corsico (MI), IBAN IT261.03069.33034,
10000002749, 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: responsabledati@edidomus.it.

PER L'ITALIA

Distribuzione SO.DI.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A., Via
Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 660301
telex 02 6603020.

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 Pioletello (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.

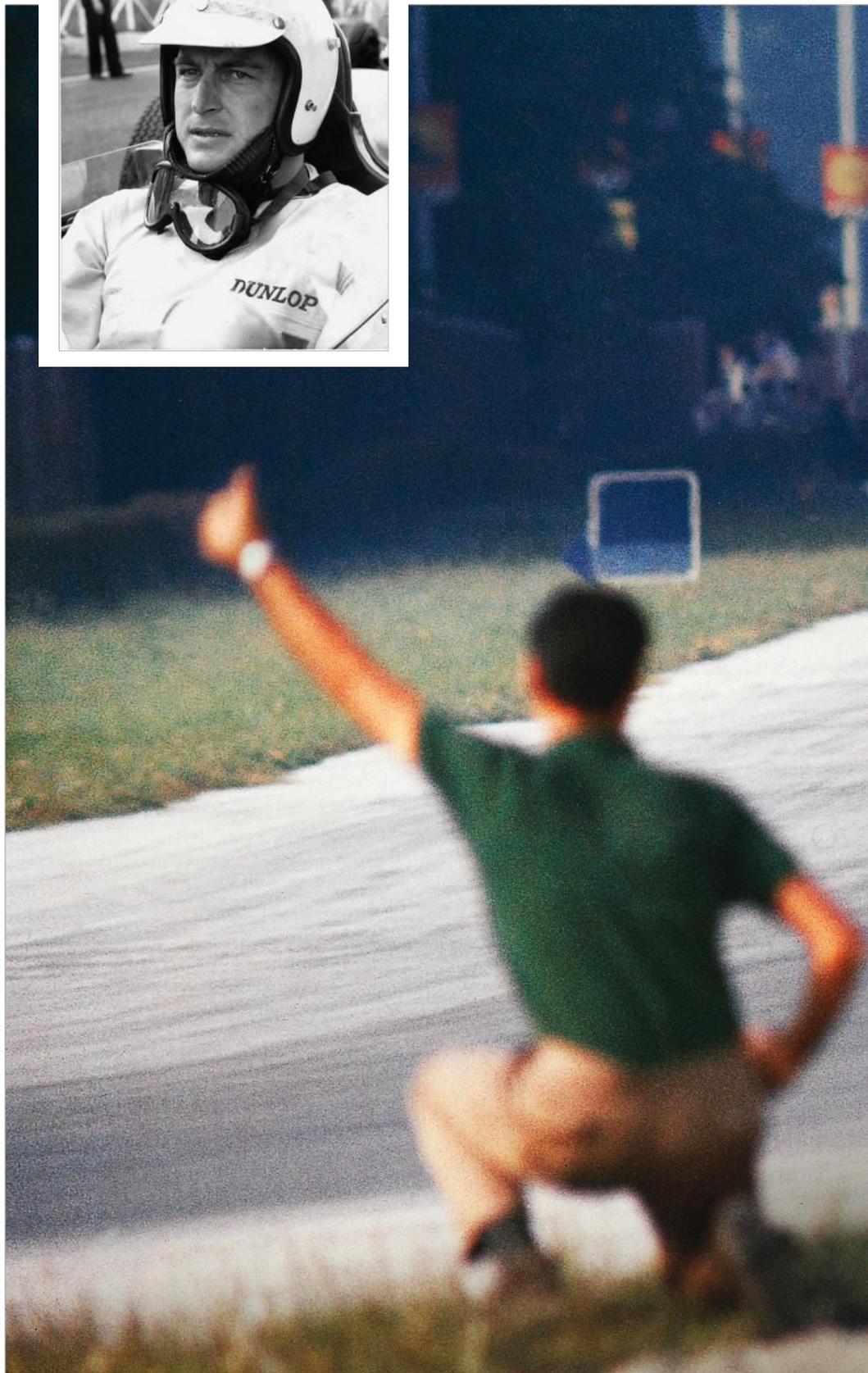
USP Associato all'U.S.P.I.
(Unione Stampa
Periodica Italiana)



Davvero Gianni Agnelli scrisse una lettera a Enzo Ferrari esternandogli i timori sui rischi eccessivi che suo cugino Ludovico Scarfiotti affrontava nelle corse? E fu quel mes-

saggio a far decidere a Ferrari di non affidare più le sue F.1 al pilota marchigiano? Il dubbio non è mai stato chiarito e lo stesso Agnelli, anni dopo, quando gli venne rivolta la domanda, fu evasivo. Resta il fatto che Scarfiotti è morto guidando una Porsche 910 nelle prove della salita tedesca del Rossfeld, nel giugno del 1968, a 35 anni. Era fresco di contratto ma sognava che la Ferrari lo richiamasse, per affidargli stabilmente una F.1 e dargli la chance di puntare al Mondiale. Un chiodo fisso dopo il trionfo nel G.P. d'Italia del 1966 con la Ferrari 312, ultimo dei nostri piloti a riuscirci. Mezzo secolo fa. Poi tante delusioni nel rapporto col Grande Vecchio, il quale da un lato ammirava "Lulù" (così era noto nei box) con le potenti Sport Prototipo che aveva condotto alla vittoria a Le Mans, Sebring, Targa Florio, Nürburgring, Monza, Spa, ma dall'altro era scettico sulle sue qualità con le monoposto. "Non ha uno stile da Formula 1", si lasciò sfuggire nell'estate del 1967 con un confidente. Che riferì subito a Scarfiotti spingendolo ad accordarsi con la Porsche per le gare in salita e di durata e con la Cooper per la F.1.

Uomo brillante, colto, intelligente, Ludovico Scarfiotti era nipote del primo presidente della Fiat e figlio di Luigi, industriale di successo, proprietario di un grande cementificio a Porto Recanati, impegno che lo aveva costretto, con la famiglia, a trasferirsi da Torino in una lussuosa dimora nelle Marche. Era stato il papà, terzo assoluto nella Mille Miglia del 1932, a trasmettere a "Lulù" la passione per le auto. Prime corse e prime vittorie di classe con Topolino e Fiat 1100 TV, poi i titoli italiani GT con la Fiat 8V Zagato, quindi il passaggio alle Osca e alla Ferrari della "Sant'Ambroeus", trampolino verso le Ferrari ufficiali nel 1963, con immediati successi a Sebring e a Le Mans. Furono quelle affermazioni a togliergli la patina di privilegiato che alternava belle donne del jet-set alle piste. In realtà, Scarfiotti era un pilota serio, che non ebbe difficoltà a passare dal motore anteriore a quello posteriore. Si esaltava man mano che le potenze crescevano, univa rischio a misura. Bandini, venuto dal nulla, lo soffriva e lo ammirava, ricambiato. Una bella persona, cordiale, che ha avuto l'apice della carriera quel giorno a Monza. Poi solo voglie di riscatto, negare, con un Cavallino sulla tuta. **R**



Col Cavallino nel cuore

*Ferrari lo considerava bravissimo con i Prototipi, non altrettanto con le F.1.
Eppure a Monza, 50 anni fa, trionfò. Non bastò a convincere il Drake*



L'ultima volta
"Lulù" Scarfiotti al Gran Premio
d'Italia a Monza il 4 settembre 1966,
con la Ferrari 312. Dopo quella sua
vittoria, nessun altro italiano riuscirà
più a vincere il G.P. di casa.

QUATTORUOTE PRESENTA

LEGGENDARIE

DIE
CAST
1:43
MODELS

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



10 IMPERDIBILI MODELLI E CON OGNI USCITA UN ESCLUSIVO VOLUME **QUATTORUOTE** DEDICATO AL MITO MASERATI

- 27/08 MASERATI QUATTROPORTE GTS + Vol. 1 **UN SECOLO DI STORIA**
- 10/09 MASERATI GRANTURISMO MC STRADALE + Vol. 2 **DECENNI DI SUCCESSI**
- 24/09 MASERATI A6GCS/53 - 1953 + Vol. 3 **CAMPIONE DI FORMULA UNO**
- 08/10 MASERATI GRANCABRIO SPORT + Vol. 4 **LE GRAN TURISMO**
- 22/10 MASERATI QUATTROPORTE I + Vol. 5 **I FAVOLOSI ANNI '60**
- 05/11 MASERATI GHIBLI + Vol. 6 **LA CRISI E IL RILANCIO**
- 19/11 MASERATI A6GCS BERLINETTA PININFARINA - 1954 + Vol. 7 **L'EPOPEA DELLA BITURBO**
- 03/12 MASERATI GRANSport TROFEO LIGHT + Vol. 8 **IL NUOVO CORSO**
- 17/12 MASERATI INDY COUPÉ + Vol. 9 **ALL'APICE DEL SUCCESSO**
- 31/12 MASERATI BITURBO - 1982 + Vol. 10 **PERSONAGGI E INTERPRETI**

*Numero uscite previste 10. Prezzo prima uscita € 9,99. Prezzo seconda uscita € 12,99. Prezzo della terza uscita € 15,99 (salvo variazioni delle aliquote fiscali).
Prezzo Quattoruote escluso. 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.

MASERATI

LA COLLEZIONE UFFICIALE DELLA CASA DEL TRIDENTE

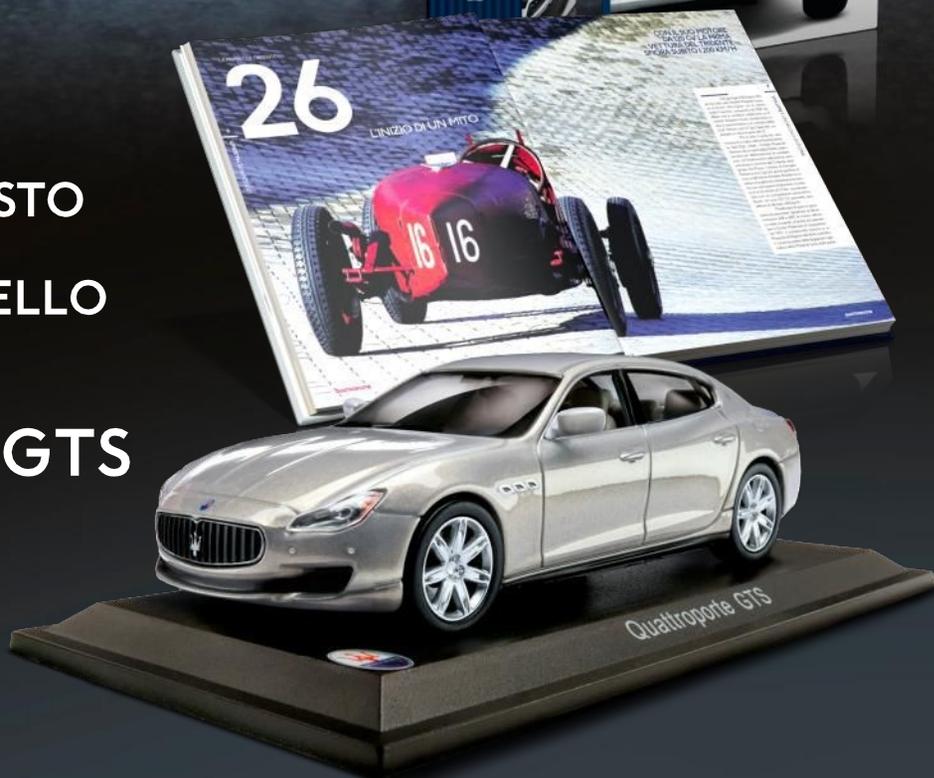
Preziosi volumi con contenuti esclusivi firmati **QUATTORRUOTE**

per riscoprire 100 anni di tecnologia, innovazione e performance del mito Maserati.



IN EDICOLA DAL 27 AGOSTO
PRIMO VOLUME + MODELLO
MASERATI
QUATTROPORTE GTS

A SOLI €9,99*



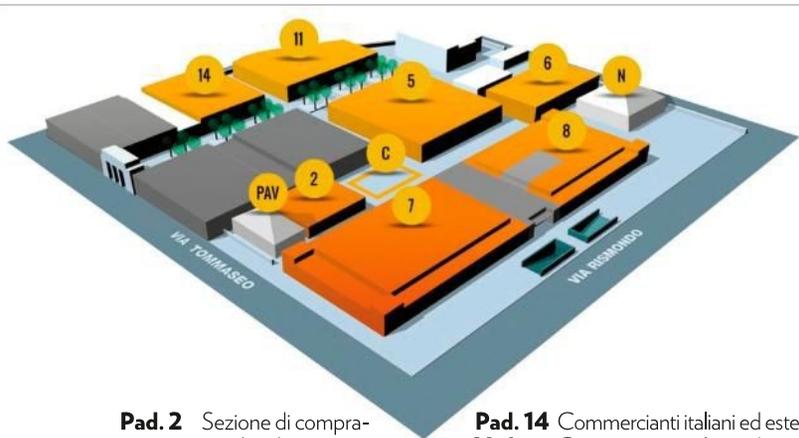
AUTO E MOTO D'EPOCA 2016

Dica trentatré

Torna dal 20 al 23 ottobre l'evento patavino, tra i più importanti al mondo

Tutto pronto, o quasi, per la prossima edizione di Auto e Moto d'Epoca, la mostra-scambio più importante d'Italia e tra le più frequentate d'Europa. Gli anni passano, siamo ormai a quota 33, ma la manifestazione sembra non risentire dello scorrere del tempo. Tanto che lo spazio della Fiera di Padova fa ormai fatica a contenere i sempre più numerosi stand di commercianti, ricambisti, club di marca, Case automobilistiche ed espositori vari. Dopo il record dello scorso anno che ha visto la presenza di 300 commercianti con più di 4000 auto storiche in vendita (il 25% in più del 2014), anche l'edizione 2016 sembra voler rispettare la "tradizione". Sono in crescita infatti gli espositori provenienti da tutta Europa. E crescono di conseguenza gli spazi per poterli ospitare. Lo scorso anno era stata aggiunta una nuova tensostruttura coperta di 3000 metri quadrati destinata ai commercianti di auto (Area N), mentre quest'anno ne sarà inaugurata un'altra, sempre coperta, per ospitare i modelli che verranno messi all'asta dalla Galleria Pananti (Area S). La Casa d'aste fiorentina metterà all'incanto una quarantina di supercar, tra le quali una delle due Ferrari 308 Carma FF (Facetti-Finotto) del 1981 esistenti, oltre a numerosa automobili. Sedici le Case automobilistiche che hanno già dato la loro adesione alla manifestazione e tra queste la Maserati, che porterà in anteprima per l'Italia la nuova suv Levante. La Peugeot celebrerà il trentennale della 205 Cabriolet mentre





- Pad. 2** Sezione di compra-vendita di privati
- Pad. 5** Commercianti italiani ed esteri
- Pad. 6** Commercianti italiani ed esteri
- Pad. 7** Ricambi
- Pad. 8** Ricambi
- Pad. 11** Commercianti italiani ed esteri

- Pad. 14** Commercianti italiani ed esteri
- Viali** Commercianti italiani ed esteri
- Area N** Commercianti italiani ed esteri
- Area C** Sezione di compra-vendita di privati
- Pavillon** Asta di auto storiche



Una festa per gli occhi

Alcune immagini dell'edizione 2015 di Auto e Moto d'Epoca, con gli stand delle Case ufficiali (nelle foto quelli di BMW e Citroën) e di un commerciante di supercar. Qui sopra, la Ferrari 308 Carma FF (Facetti-Finotto) del 1981, uno dei 40 lotti di auto storiche che la Casa d'aste Pananti metterà all'incanto.

direttamente dal museo di Sochaux arriverà la 402 Eclipse del 1936, una delle prime cabriolet con tetto rigido ripiegabile della storia. Numerosi anche i club storici partecipanti, ognuno dei quali sarà presente con una selezione delle proprie vetture più interessanti. Tra questi, il Veteran Car Club di Padova allestirà una mostra dedicata alle vetture anteguerra europee; il Circolo Veneto Auto e Moto Storiche esporrà alcune barchette da corsa; il Registro Internazionale Touring Superleggera porterà alcune sue importanti vetture, mentre sei club Lancia celebreranno i 110 anni di storia della Casa torinese. Ampio spazio anche per le due ruote d'epoca, che quest'anno raggiungeranno il numero record di 400 presenze. E numerose anche le iniziative del "Fuori Salone", previste nelle strade e nelle piazze cittadine. Appuntamento quindi dal 20 al 23 ottobre alla Fiera di Padova, dalle 9.00 alle 19.00 (il giovedì dalle 9.00 alle 18.00). Per ogni altra eventuale informazione: autoemotodepoca.com

Gilberto Milano

↓ BOLLO PER LE ULTRAVENTENNALI

RENZI NON MOLLA



Il governo non intende fare marcia indietro sulla questione dell'esenzione dal pagamento del bollo per i veicoli tra i venti e i trent'anni: la Presidenza del Consiglio dei Ministri (Renzi in persona) ha ricorso presso la Corte Costituzionale contro le leggi regionali di Basilicata e Umbria. E dal Palazzo della Consulta di Roma è giunta una sentenza che rimette tutto in discussione, accogliendo la tesi del governo, che sostiene un vizio di forma, e dichiarando illegittime le leggi delle due Regioni, giudicate come scappatoie fiscali che lederebbero l'esclusiva competenza legislativa dello Stato in materia di tributi erariali. In sostanza, la corte ha sancito la validità della legge n. 190/2014, quella che privava di qualsivoglia esenzione i veicoli "di interesse storico o collezionistico" con più di venti anni e meno di trenta, ribadendo che i benefici sono di esclusiva competenza delle sole "auto d'epoca", cioè quelle con oltre trent'anni. Ora i proprietari di quei veicoli dovranno pagare la tassa: non è chiaro però se la sentenza sia retroattiva, cioè se dovranno essere pagati anche i bolli relativi agli anni passati dall'entrata in vigore della Legge di Stabilità del 2015. Quello che però risulta ancora meno evidente - in un pasticciaccio tipicamente italiano, già stigmatizzato da Ruoteclassiche - è cosa accadrà nelle altre Regioni. Gli scenari plausibili sono due: il primo è che, a seguito del provvedimento della Corte Costituzionale, tutte le Regioni debbano abolire ogni tipo di esenzione, con il risultato che gli appassionati di tutta Italia si troverebbero nella medesima condizione, cioè quella di pagare il bollo fino al compimento del trentesimo anno di età del veicolo. Il secondo invece, che fino a ulteriori pronunciamenti parrebbe il più sostenibile sotto gli aspetti giuridici, implicherebbe che la sentenza riguardi esclusivamente le Regioni Basilicata e Umbria, mentre per le altre Regioni nulla cambierebbe: insomma, la solita Italia con cittadini di serie A e di serie B. L'assessore all'Economia, Crescita e Semplificazione della Regione Lombardia, Massimo Garavaglia, ha ricordato però che la legge lombarda fu approvata dal governo e che, pertanto, resterà in vigore.

Paolo Mazzetti



↓ REGOLARITÀ GALEOTTA

ASI E ACI SI PARLANO

Prove tecniche di distensione tra Asi e Aci. Con una nota da Torino, l'Automoto Club Storico Italiano fa sapere che: "Il presidente dell'Asi Roberto Loi e il presidente dell'Aci Angelo Sticchi Damiani si sono incontrati di recente a Roma per cercare di superare le incomprensioni in merito alle manifestazioni di regolarità". Il comunicato sottolinea il tono assai cordiale dell'incontro, spiegando che i massimi esponenti dei due sodalizi hanno deciso di dare vita a un gruppo di lavoro paritetico, composto da tre rappresentanti ciascuno, con l'obiettivo di trovare una soluzione di reciproca soddisfazione e nel rispetto dei reciproci regolamenti. Al momento, però, si sanno soltanto i nomi dei tre "saggi" schierati dall'Asi: il vicepresidente Pietro Piacquadio, il consigliere federale Alberto Scuro e il presidente della Commissione Manifestazioni Auto, Maurizio Speziali. L'Aci, al momento di andare in stampa, non ha ancora comunicato la composizione della sua delegazione.



P.M.



TROFEO MILANO

Passeggiata meneghina

Scatterà sabato 1° ottobre a partire dalle 8 di mattina, dal galoppatoio di San Siro, tempio internazionale dell'ippica, la decima edizione del Trofeo Milano, organizzata dal Club Milanese Auto Moto d'Epoca (Cmae). L'evento, suggestiva "passeggiata" di 120 chilometri nella campagna lombarda, intervallata da prove a cronometro e di abilità, giochi e caccia al tesoro fotografica, è aperta a ottanta vetture e a una quarantina di moto storiche costruite fino al 1970. Dopo il ritrovo nella splendida struttura architettonica costruita negli anni 20 la carovana partirà alla volta di Vigevano, dove i veicoli saranno presentati da un esperto, in piazza Ducale, per poi rimanere esposti al pubblico nel parco del Castello Sforzesco della cittadina lombarda. Attorno alle 15 gli equipaggi si metteranno sulla via del ritorno per raggiungere il Castello Sforzesco di Milano; al centro della Piazza d'Armi auto e moto saranno di nuovo presentati al pubblico, con la partecipazione di Andrea e Michele, noti presentatori di Radio DeeJay. All'interno delle mura del castello ci saranno diversi eventi per intrattenere partecipanti e visitatori: un'esposizione di mezzi dei Vigili del Fuoco, alcune dimostrazioni della

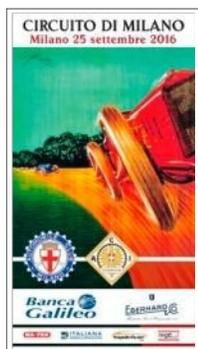


Protezione Civile e una gara di pedal car, riservata ai bambini fra i tre e i cinque anni. Come da tradizione, al primo classificato del Trofeo Milano sarà riconosciuto il diritto di conservare per un intero anno (cioè fino all'edizione successiva) un vero fiocco in marmo di una guglia del Duomo, concesso in comodato d'uso al Cmae dalla Veneranda Fabbrica del Duomo. Di pregio il parco auto, con diverse anteguerra e molte vetture simbolo degli anni 50 e 60. trofeomilano.com

↓ 25 SETTEMBRE

TORNA IL CIRCUITO DI MILANO

Si svolgerà il 25 settembre la prima rievocazione del Circuito di Milano, riservata a vetture degli anni 30-40-50, organizzata dall'AcI del capoluogo lombardo. Con partenza da via Marina, si disputerà su parte del percorso cittadino lungo il quale si corsero le uniche tre edizioni storiche disputate, nel '36, nel '37 e nel '46. La prima si articolò in due gare distinte: una riservata alle vetture sotto i 1500 cm³ di cilindrata, vinta da Felice Trossi davanti a Gigi Villorosi, entrambi su Maserati; la seconda, a cui parteciparono 12 monoposto "oltre 1500", appannaggio di Tazio Nuvolari (su Alfa Romeo) che precedette Achille Varzi, su Auto Union.



↓ MILANO GARAGE

UN HOTEL PER LE STORICHE

L'idea, non inedita almeno fuori dall'Italia, è di quelle destinate a fare scuola: aprire un garage in una grande città che al contempo sia anche una sorta di hotel per auto, dove dare riparo alle vetture storiche,



ripristinarle quando occorre, coccolarle e offrire ai proprietari un punto d'incontro per socializzare e rimanere vicino all'oggetto della propria passione. L'iniziativa, avviata da poco da due enthusiast di Milano, è partita da una considerazione molto semplice: fare qualcosa per le tantissime automobili classiche chiuse nelle autorimesse del capoluogo lombardo, semiabbandonate, magari piene di polvere, con le gomme a terra e la batteria scarica. L'inaugurazione, con una festa che ha coinvolto circa 200 persone e moltissime auto già ospiti della struttura, si è svolta nella sede di via De Sanctis, a giugno. Milanogarge - questo il nome del "car hotel" - concretamente fornisce numerosi servizi ai proprietari di storiche: dalla consulenza per il restauro e la manutenzione ordinaria alla ricerca di vetture per chi fosse interessato ad acquisti specifici e al reperimento di documentazione utile a ricostruire la storia di un esemplare. Per informazioni e programmare una visita: garage@milanogarge.com



LE AUTOMOBILI PIÙ STRAORDINARIE AL MONDO



Illustrata **1959 FERRARI 250GT LWB CALIFORNIA SPYDER (certificata Ferrari Classiche)**

PORTFOLIO CLIENTI

1954 Alfa Romeo 1900 Super Sprint Zagato (vincitrice della classe per vetture conservate a Pebble Beach)
1961 Ferrari 250GT SWB *Berlinetta* ● 1967 Lamborghini 400GT Interim (l'ultima costruita)
1968 Lamborghini Miura P400 S (6,380 km da nuova) ● 1970 Fiat Dino 2400 Spyder
1989 Aston Martin V8 Vantage X Pack (ex-Salone di Ginevra) ● 1990 Lamborghini Countach 25th Anniversary (6,349 km)
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](https://www.kidston.com/k500)





DAL 16 AL 18 SETTEMBRE

Al via il Gran Premio Nuvolari

Si sono chiuse il 31 luglio, come da tradizione con numerose richieste di partecipazione anche dall'estero, le iscrizioni alla 26ª edizione del Gran Premio Nuvolari, gara di regolarità classica riservata a vetture costruite tra il 1919 e il 1969, in calendario dal 16 al 18 settembre. La partenza di quello che è senza dubbio uno degli eventi più tecnici e prestigiosi della stagione (organizzato da Mantova Corse, in collaborazione con AC Mantova e Museo Tazio Nuvolari) è fissata a Mantova, capitale italiana della cultura 2016, per poi svilupparsi su tre tappe per complessivi 1050 chilometri, con 90 prove cronometrate e 5 di media. Il via sarà da piazza Sordello per un primo approccio con i cronometri nelle ormai classiche prove cittadine e negli autodromi di San Martino del Lago e Riccardo Paletti di Varano, per poi affrontare, sempre nella giornata di venerdì, i tornanti del Passo della Cisa; infine passaggio a Carrara e in serata beach party a Forte dei Marmi. Sabato seconda tappa da Forte dei Marmi a Rimini, con passaggio della carovana per le antiche mura di Lucca, in piazza dei Miracoli a Pisa, in piazza del Campo a Siena, ad Arezzo, Città di Castello, Urbino per concludersi nella rinomata cittadina marchigiana. La terza e ultima tranche del percorso riporterà gli equipaggi al punto di partenza di Mantova, passando per Meldola, Cesena, Forlì, l'Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari di Imola e il Circuito Ariosteo di Ferrara. Per informazioni: gpnuvolari.it



REGISTRO ALFA ROMEO

AUTENTICITÀ DOC

Arriva per tutti i possessori di Alfa Romeo d'interesse storico la Certificazione di Autenticità Riar (Registro Italiano Alfa Romeo). Il documento, rilasciato a seguito di specifica richiesta, assume la valenza di una vera e propria expertise che sancisce la perfetta rispondenza alle specifiche d'origine, documentando le eventuali fasi di restauro o gli interventi che si sono succeduti nel corso degli anni. La forma è quella di un volume di 50 pagine, finemente rilegato in pelle rossa, con foto ad altissima risoluzione. Il traguardo di un "passaporto" che attesti l'assoluta originalità di un'Alfa Romeo è stato reso possibile dall'impegno del Riar, in Italia e all'estero, nel raccogliere documentazione d'epoca sia in archivi storici privati sia pubblici. E in particolare nell'aver conservato in un proprio archivio l'enorme patrimonio documentativo fino al 1940, quando il materiale della Casa venne distrutto dai bombardamenti che rasero al suolo gran parte del Portello. registroalfa@alfaromeo.com



#AUTOABBANDONATE

Pare che sia parcheggiata lì da oltre vent'anni, in una via di zona Pigneto, a Roma. Si tratta di una BMW 1602 immortalata dal lettore David Conti, che ricorda fosse già nello stesso punto quando i suoi nonni lasciarono la capitale nel 1990. Ora lui ha terminato l'università, ma il suggestivo rottame tiene duro, anche se in condizioni decisamente precarie...



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



Comune di Cellatica



Comune di Gussago



Comune di Capriolo



Comune di Chiari



PROVINCIA DI BRESCIA
Il Presidente



Regione Lombardia



COMUNE DI BRESCIA



Comune di Cazzago S. Martino



Città di Desenzano



Comune di Sirmione



Comune di Sirmione

Trofeo

UBI



Banco di Brescia



NOVAMOBILI

CHALLENGE
2015 **aido** 2016
AUTOSTORICHE



GB GNUDI BRUNO spa

SCUDERIA
Classiche
Consulting | Sales | Events
www.scuderiaclassiche.com

VILLA TRASQUA
"CLASSICI PERCORSI DI TERRA"



8-9 OTTOBRE 2016
VIII COPPA FRANCO MAZZOTTI

RUBINETTERIE
BRESCIANE

Peli
Porte sezionali

ACCIAIERIE VALBRUNA
High quality is our standard
www.valbruna-stainless-steel.com

MAST

MADE BLACK
la verniciatura...
da 20 anni trasformiamo
accessori in veri gioielli

GARA DI REGOLARITA' CLASSICA
TRA BRESCIA IL GARDA E LA FRANCIACORTA:
ALLA SCOPERTA DELLE TERRE DEI
FONDATORI DELLA FRECCIA ROSSA



AUTOMOBILI D'ECCEZIONE,
PROVE CRONOMETRATE
SULLE PISTE DELL'AEROPORTO
MILITARE DI GHEDI, PRANZO
NEGLI HANGAR DEI TORNADO
E SERATA SUL LAGO DI GARDA
CON PERNOTTAMENTO A SIRMIONE.
ARRIVO A CHIARI IN VILLA MAZZOTTI



SILVIO DELL'AGLIO
ARMATURE ELETTROSALDATE
ELECTRICALLY SOLDERED SCAFFOLDINGS

AutoClass
Sogni in movimento

GRUPPO SQUASSABIA
arredamento design architettura

1898 SOLIVE
FRANCIACORTA INDUSTRIAL COMPONENTS

MOTORSTORICA
FINISSE SECCO SPORTCARE

British Racing Green
Quality Spare Parts

CAVALLI elettroerosioni

Con il Patrocinio di
1000 MIGLIA
1000MIGLIA srl



OFFICIAL PHOTOGRAPHER



SPORT

COMITATO ORGANIZZATORE: CLUB DELLA MILLE MIGLIA "FRANCO MAZZOTTI" c/o ACI BRESCIA
Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia - Tel. e fax: 030 2397322 (Lun. / Ven. 9:00 - 13:00)
segreteria@clubmillemiglia.eu - www.clubmillemiglia.eu - www.coppafrancomazzotti.it

Girardo & Co.

Passione per la perfezione



Open for Business

Chi siamo: Girardo & Co. fondata da Max Girardo è specializzata nella vendita privata di auto classiche di alto livello.

Tel: +44 (0)203 621 2923 info@girardo.com The Showrooms, London, SW6 UK

[Girardo.com](https://www.girardo.com)

TIBERIO **TIMPERI**

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

Non ci sono più le auto di una volta



CESENATICO. Indefinita estate fine anni 70. "Ti amo" di Umberto Tozzi, "Zodiac" di Roberta Kelly e "Please don't go" della KC & Sunshine band sono "battutissime" dalle radio. I colori delle foto ricordano quelli del telefilm con l'ispettore Derrick. Per me, ragazzo del '64, la spiaggia del Bagno Riviera è perfetta complice di tempeste ormonali e prime volte vissute come eterni amori. La luna e l'onda resa fosforescente da particolari alghe, fanno il resto. Una cornice ben diversa da quella cittadina, dove negli anni a venire sarei stato costretto a chiedere l'auto di famiglia in prestito a papà. Inevitabile con una casa presidiata dalla figura materna. Rocciosa come Romeo Benetti (ve lo ricordate?) nel difendere l'integrità dell'unico figlio. E dell'unica casa.

Auto come alcova, dunque. L'argomento spunta nell'inevitabile cena che spesso accomuna i compagni del liceo, una volta scavalcati i 50. Tutti concordano: meglio le auto di una volta. Quelle di oggi fanno passare la voglia. Pensate al tunnel della Panamera o agli spazi angusti della Smart. Tanto che qualche buontempone si è divertito a scrivere il kamasutra per la piccola tedesca. Il discorso si accende. Ognuno dei compagni di classe ci tiene a dire la sua. C'è chi ricorda come un incubo il sedile della Mini d'epoca, con la quale avevi l'"acchiappo" facile ma, al momento del dunque, lo schienale aveva solo tre inclinazioni. Rendendo appieno il senso del motto "niente sesso siamo inglesi". Meglio andava con la 500 L, Smart ante litteram. I sedili erano totalmente ribaltabili anche se c'era da fare i conti con leva del cambio e freno a mano. Abitacolo angusto ma ci si adattava. Talvolta, nell'impeto del desiderio, potevi "sfollare" con conseguenze fazzozziane. E allora "ma' diglielo a pa".

Erano, quelle degli anni 70, generalmente auto spoglie quanto gli occupanti che appannavano i vetri nell'ars amandi. Al massimo c'era il pulsante del lunotto termico. In alternativa la pelle scamosciata. Di aria condizionata, neanche a parlarne. Ad agevolare il compito, su molte vetture, i rivestimenti in sky. Oggi detta ecopelle. Freddi d'inverno e caldi d'estate, non lasciavano tracce. Ma molto facili da pulire... Assai gettonate anche le francesi. Per le linee anticonformiste, certo. Anche se non si è mai capito quanto poi fosse dovuto alla complice morbidezza o alla scarsa invasività di cambio e freno a mano, con manici a ombrello. Cer-

to, su alcune di loro non era facile mantenere l'equilibrio tra bacio e rotazione del manopolone per ribaltare con nonchalance lo schienale. Presupponeva abilità e polso d'acciaio. Fiat 500, Mini, A112, Renault 4 e 5, Maggiolino. Queste le alcove per noi classe di fer-

ro '64. Auto con le quali avevi un discreto appeal sulle ragazze del liceo.

Cosa ben diversa se, in famiglia, ti appioppavano pensando di farti un regalo, la Fulvia berlina dismessa dal nonno, o la 1100 o la 1300 Fiat del sarto del quinto piano: "così ti ci fai le ossa", ma la strada era tutta in salita. Quelle vecchiette comunque la sapevano lunga. Il cambio al volante e i sedili a panchetta erano più comodi del divano letto di casa. In classe c'era chi arrotondava la paghetta settimanale prestando la sua Fiat "precolombiana" a chi era pur dotato di acchiappante Fulvietta coupé del papà. Non faccio nomi né tantomeno cognomi. Quell'avveduto compagno di classe, oggi è un'affermato dirigente d'azienda... **R**



COYS

FOUNDED 1919

8 Ottobre 2016

ISCRIVETEVI PER PARTECIPARE ALL'ASTA

Important Motor Cars at
Mondial De L'Automobile

Parigi



Partecipa con Coys all'eccezionale Salone dell'Auto di Parigi per la nostra asta inaugurale con importanti auto di ogni epoca ed era. Essendo iniziato nel 1898, il Salone dell'Automobile di Parigi non è soltanto il più antico salone esistente, ma è anche l'evento automobilistico più atteso a livello internazionale, avendo accolto 1.2 milioni di visitatori nel 2014. Si tratta di un'opportunità disponibile solo una volta ogni due anni, che permette di offrire la propria auto d'epoca alla più ampia audience del pianeta. Per maggiori informazioni o per partecipare con la vostra auto, utilizzate pure i contatti di Coys sottostanti, saremo felici di potervi aiutare.

**MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE
— PARIS —
1-16 OCTOBRE 2016**

COYS LONDON
Manor Court, Lower
Mortlake Road, Richmond,
TW9 2LL, United Kingdom
Tel. +44 (0) 208 614 7888
Fax +44 (0) 208 614 7889
auctions@coys.co.uk
www.coys.co.uk

COYS EUROPE
Michael Haag
Elisabethstr. 4,
D-68165 Mannheim,
Germany
Tel: +49 (0) 621 412004
Fax: +49 (0) 621 415551
coys europe@web.de

COYS ITALIA
Giuliano Fazi
+39 335 148 8303
giuliano.fazi@coys.co.uk

COYS
FOUNDED 1919

CORRADO LOPRESTO

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

FraSca, sorpresa inattesa



PER I CENT'ANNI dalla nascita di Franco Scaglione Ruoteclassiche mi ha chiesto un ricordo su questo straordinario personaggio, conosciuto dalla maggior parte degli appassionati per aver disegnato una delle più belle auto di sempre: l'Alfa Romeo 33 Stradale. Ho avuto modo di conoscerlo indirettamente nel 2003, durante il restauro di un prototipo della Giulietta Spider (telaio n. 1493.00004). Maurizio Tabucchi, gran signore e amico carissimo, stimato esperto di Alfa Romeo, mi ha donato tre figurini, uno dei quali ritraeva proprio la mia vettura.

Quel disegno che Scaglione gli aveva regalato durante l'ultima intervista raccolta per caso quando oramai tutti lo pensavano morto (l'episodio, avvenuto a Suvereto, nel Livornese, è raccontato dalla figlia di Scaglione a pag. 58) anticipava di cinque anni quello che è considerato forse il più bel frontale Alfa Romeo di sempre: quello della Giulietta Sprint Zagato.

Di Scaglione erano anche la bellissima - ma incompresa - Giulietta Sprint Speciale, troppo moderna per l'epoca (fu presentata al Salone di Torino del 1957); e come non ricordare le incredibili Bat!

Qualche anno fa, all'arrivo della Mille Miglia a Roma, fui avvicinato da un signore di Taranto che, sapendo della mia collezione di pezzi unici o telai "numero uno" italiani, mi offrì la prima Cisitalia Voloradente. Mi portò nel suo garage, dove rimasi invece affascina-

to da un'altra vettura, con l'interno conservato in maniera spettacolare, anche se bruttina nell'estetica. Non posso comprare un'auto solo perché mi piace il suo interno, mi dissi, ma finii per acquistarla ugualmente. Era una Fiat 1400 Balbo fuoriserie attribuita a Giovanni Michelotti. Mi piaceva quella bocca particolare e quel disegno che per l'inizio degli anni 50 sembrava una pura provocazione.

Tempo dopo, Giuliano Silli, che stava scrivendo un libro su Scaglione, mi mostrò un figurino firmato FraSca. Francesco Scaglione, nel primo periodo della sua carriera quando proponeva bozzetti ai vari carrozzieri, si firmava in questo modo. Incredibile! Scoprii così che la vettura che avevo comprato (e da tutti attribuita a Michelotti), era invece una delle primissime realizzate da lui.

"Caro Corrado, complimenti, è un vero pezzo di storia. Trovo fantastico il rapporto fra la visione utopistica del figurino e la dura realtà affrontata realizzando la vettura. Rappresenta plasticamente le difficoltà che affrontano costantemente gli stilisti nel loro lavoro. Saluti, Lorenzo".

Mi scrisse queste parole Lorenzo Ramaciotti, capo dello stile della Pininfarina, e più tardi di FCA, quando glielo mostrai, sottolineando gli sforzi dello stilista al cospetto di un telaio poco "malleabile".

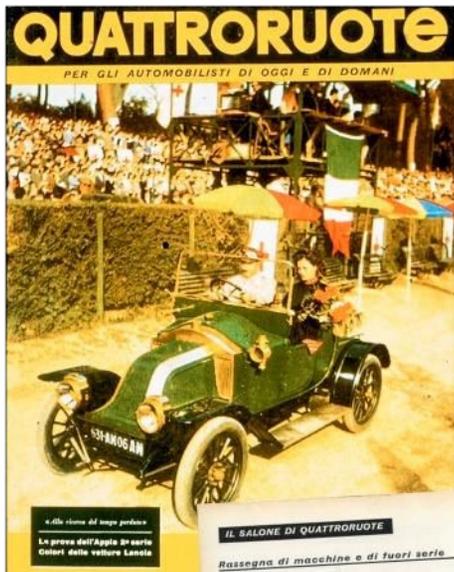
Il pensiero di Ramaciotti mi fa venire in mente che Revelli di Beaumont impose a un riluttante Giovanni Agnelli di far abbassare i telai, condizione tassativa per disegnare belle auto sportive per la Fiat... Che cosa mi sarei perso se non mi fossi innamorato di quell'abitacolo così ben conservato. **R**



DEBUTA UNA STORICA IN COPERTINA: LA RENAULT FK (1916)

Settembre 1956...

Nel 60° della nascita di Quattroruote rivisitiamo mese per mese, in formato "bonsai", i contenuti del 1956. Con la prova su strada della Lancia Appia 2ª serie fa il suo debutto la pagellina con i voti



Le fuoriserie sono sempre state argomento importante nella pagine della rivista. "La carrozzeria torinese Pinin Farina ha costruito questo capriccioso veicolo, che ricorda nelle sue linee la Jeep e il motoscafo, su telaio della 600 Multipla. Questa macchina è stata realizzata dietro ordinazione di un privato, che, fortunato proprietario di uno yacht, intende destinarla a uso di vera e propria... scialuppa di terra ferma". Nella consueta rassegna "Il Salone di Quattroruote", sotto il titolo "Una Multipla da diporto", trova spazio la descrizione di un'inedita "spiaggina" ad almeno sei posti con panchetta "perimetrale" in mogano. Il tema delle 600 "nautiche" troverà spazio anche sul numero successivo, con altri due esemplari: uno elaborato da Vignale, l'altro da Boano (con tanto di sedili in giunco cinese).



"Non può certamente dirsi che la prima edizione dell'Appia abbia incontrato pieno successo presso gli automobilisti italiani: cosciente di questo fatto la Lancia, nella sua attuale e innegabile opera di allineamento fra i costruttori italiani, ha sottoposto nei limiti del possibile la sua Appia a una serie di ben riuscite modifiche. Oggi perciò, la Casa di via Monginevro offre a parità di prezzo una Appia certamente più interessante e più appetibile della prima, producendola a un ritmo di circa 700 al mese". Queste le parole con le quali Quattroruote introduce la Prova su strada della Lancia Appia 2ª serie. La novità sta però nella forma della pagellina riassuntiva, che cambia radicalmente sistema di valutazione: via i laconici "pregi" e "difetti" e spazio a un vero e proprio giudizio suddiviso tra corpo vettura e comportamento su strada. "Lodevole" è il voto più alto, che va al grado di finitura, alla tenuta di strada e al confort di marcia.

↓ CURIOSITÀ

"ZANZARE" IN AUTOSTRADA

Con il titolo evocativo di "Le 'zanzare' ai primi voli" compaiono le foto di alcune utilitarie camuffate e con la targa Prova, fotografate a luglio sull'autostrada Torino-Milano. Quattroruote ritiene siano le annunciate 400, che verranno costruite da Fiat in versione "normale" e dalla Bianchi in versione "lusso".

MONZA SI FA BELLA

In un articolo di due pagine vengono sinteticamente presentate le migliori apportate al tracciato di Monza per adeguarlo a più elevati standard di sicurezza e alle prestazioni sempre maggiori delle moderne auto da competizione. L'autodromo è pronto per ospitare il XXVII Gran Premio d'Italia e d'Europa.



"TOILETTE" PER AUTO

Pulizia e cosmesi della vettura fanno il loro ingresso sulle pagine del numero di settembre della rivista: "I principali elementi per una debita 'toilette' della vettura sono: una spugna, dell'acqua, una pelle scamosciata e soprattutto molto 'olio di gomito'". Nulla di particolarmente inedito. Ma nessuno lo aveva detto prima.

AUTOSTOP SENZA SEGRETI

"In Italia l'autostop non ha successo. Lo praticano soprattutto giovani stranieri, in genere studenti tedeschi in viaggio turistico. In tutta l'Europa, ai soli tedeschi può venire in mente di compiere lunghi percorsi in terra straniera con questo scomodissimo sistema". Chi sono e come si comportano quelli che nel titolo di quest'articolo vengono simpaticamente battezzati "Mendicanti di chilometri"?



CON RUOTECLASSICHE DI OTTOBRE AFFARI&MERCATO

Comprare e vendere bene

Le opportunità per i collezionisti che possono nascere da Brexit, dalla voce dei più importanti trader d'Oltremarica; gli effetti della delicata vicenda delle auto ultraventennali, che in alcune regioni pagano il bollo e in altre no; la vetrina delle vetture in procinto di diventare storiche nel 2017; i 30 modelli su cui puntare oggi occhi e portafogli perché sono ancora acquistabili senza svenarsi, ma prossimi a decollare nelle quotazioni. Questi sono soltanto alcuni dei tanti temi che troverete all'interno dell'edizione 2016 dello speciale Affari & Mercato, che torna in edicola nella sua terza puntata con il numero di ottobre di Ruoteclassiche, disponibile a 4,40 euro in più rispetto al prezzo della sola rivista. Un appuntamento imperdibile per avere una situazione chiara e puntuale sull'andamento dei trend collezionistici e disporre di tutti i consigli utili per comprare o vendere bene la propria auto storica. O anche solo per scoprire i "trucchi" per far crescere la quotazione di quella o quelle che si racchiudono nel garage. Come? Seguendo i suggerimenti dei più importanti collezionisti per mettere insieme una storia certificata e credibile del proprio esemplare. E poi, l'utilità della perizia per la propria auto e come ottenerne una, le indicazioni utili per scegliere una Casa d'aste a cui rivolgersi e come farlo. Concludono le 96 pagine del volume speciale l'analisi delle Case automobilistiche presenti ad Auto e Moto d'Epoca a Padova quest'anno e l'agenda di Ruoteclassiche con tutti gli indirizzi utili degli specialisti.



mercante*in*auto
 AUTO & MOTO D'EPOCA - RICAMBI & AUTOMOBILIA



FIERE DI PARMA 2016

30 SETTEMBRE
 SOLO OPERATORI
 ORE 15.00/19.00

1-2 OTTOBRE
 VISITATORI
 ORE 10.00/19.00

IN CONTEMPORANEA CON

mercanteinfiera
 35ª MOSTRA INTERNAZIONALE DI MODERNARIATO, ANTICHITÀ E COLLEZIONISMO

Autunno
1-9 OTTOBRE 2016

IN COLLABORAZIONE CON



AL MUSEO NICOLIS FINO AL 30 OTTOBRE

Una mostra lunga settant'anni

Ricostruita in un percorso espositivo con 70 esemplari la storia dell'iconico scooter Piaggio

Tra le più importanti iniziative dell'Estate Vespa, che festeggia i 70 anni del mitico scooter, c'è senz'altro Exhibition Vespa, allestita al Museo Nicolis. Aperta martedì 5 luglio, in anteprima per la stampa, l'esposizione veronese ha raccolto il testimone della mostra Un'avventura Lunga 70 Anni, organizzata dalla Fondazione Piaggio e svoltasi dal 22 aprile al 4 giugno al museo della Casa, a Pontedera. Selezionati per le loro condizioni davvero impeccabili, 70 esemplari, 60 dei quali provenienti dalla collezione del Registro Storico Vespa, sono collocati in un percorso espositivo a circuito, al termine del quale la 946 del 2012, ultima evoluzione del disegno originario e attuale modello top della linea Vespa, incontra la capostipite 98 del 1946. Lungo il tragitto, i modelli che portarono al successo commerciale, tra i quali la 125 del 1951, protagonista tra l'altro del film "Vacanze Romane", e a quello sportivo, tra cui la 125 Sei Giorni del 1951 e la 150 GS del 1955. Poi la produzione di massa, con le varie 125 e 150 degli anni 60 e le granturismo, come la GL del 1963, la Sprint Veloce del 1969 e la 200 Rally del 1972. Quindi le "scocca piccola", come la 50 del 1963, la 90 SS del 1965 e la Primavera del 1967, le "nuova linea", rappresentate da una P 125 X del 1978 e dalle sportivissime P125 ETS del 1984 e PX 125 T5 Pole Position del 1985, e pure le versioni militari francesi degli anni 50. Ma non solo scooter,



FOTO DI MAURIZIO SCHIFANO

poiché l'esposizione include anche un'Ape Giardinetta, due vettuette Vespa 400, alcuni trattorini T111, dei motori fuoribordo Moscone e alcune Vespa elettriche per bambini. Con spettacolari scenografie, l'allestimento racconta la storia dell'iconico scooter attraverso gigantografie, oggetti, manichini vestiti con abiti alla moda e naturalmente i manifesti pubblicitari con slogan passati alla storia, come "Chi Vespa mangia le mele". Per colonna sonora, canzoni come "Il ribelle" di Adriano Celentano, "Folle banderuola" di Mina, "Tremarella" di Edoardo Gubino, "Giovane, giovane" di Pino Donaggio e "Il Geghegè" di Rita Pavone".

Maurizio Schifano



Tutte pietre miliari

Sopra, Silvia Nicolis, presidente del museo, su 50 Special anni 70. Più sotto, Ape Giardinetta (1953). A fianco, da sinistra, 98 (1946), P 125 X (1978) con PX 125 T5 (1985) in secondo piano e 946 (2012).





LAUDORACING

Inediti in scala maggiore

Molte le novità in 1:18, in resina (con varianti di colore) o metallo pressofuso

Sempre in grande fermento il comparto dei modelli in scala 1:18, grazie soprattutto all'arrivo delle riproduzioni in resina. Remunerative anche per tirature limitate, queste infatti permettono di scegliere soggetti relativamente di nicchia, graditi ai collezionisti più smaliziati; è il caso delle Fiat 126 e 850 Special molto ben realizzate dalla Laudoracing-Model e mai viste prima nella scala maggiore. Tra gli inediti in scala 1:18 ci sono anche interessanti novità diecast, ovvero in metallo pressofuso, come la Ferrari 375 Plus della BBR, un tipo di modello che si pone in concorrenza diretta con CMC, e la serie di "movie cars" proposta dalla Greenlight, con la nuova linea Artisan Collection.

LAUDORACING



LAUDORACING-MODEL Fiat 850 Special (1968)

La versione più lussuosa dell'utilitaria torinese, sempre con scocca, pianale e interni in resina, dettagli in plastica e fotoincisioni, senza parti apribili. In vendita da ottobre, nelle tinte blu, bianco, rosso scuro e avorio antico, anche nella versione Seat. A circa 95 euro.

LAUDORACING-MODEL Fiat 126 (1972)

Riproduce la prima serie, senza parti apribili. Scocca, pianale e interni in resina; particolari in plastica stampata e metallo fotoinciso. Disponibile da novembre, nei colori verde, bianco, verde acqua e rosso arancio, anche nella versione polacca. A circa 95 euro.



BBR MODELS Ferrari 375 Plus (1954)

Modello della versione stradale, con scocca e pianale in metallo pressofuso e dettagli in plastica, lamierino e fotoincisioni. Composto da oltre 800 pezzi; totalmente apribile, con ruote sterzanti e sospensioni funzionanti. In serie limitata di 260 pezzi, a 270 euro.

GREENLIGHT ARTISAN COLLECTION

Ford Gran Torino Starsky & Hutch (1976)

Fa parte di una nuova linea che riproduce le auto protagoniste di serie televisive e pellicole cinematografiche. Modello in metallo pressofuso, con particolari esterni e interni in plastica; senza parti apribili, ruote sterzanti e sospensioni. Prezzo 90 euro.



SIRINGAZIA PER LA COLLABORAZIONE IL NEGOZIO NEGRI DI CARRATE S.G. (BG)

www.mittleuropeanrace.it - info@mittleuropeanrace.it - Mob. +39 335 6444080 +39 335 5374527 MAIN SPONSOR

Race

MITTELEUROPEAN

La nuova, "Ultima delle Classiche"

Trieste, 14-15-16 Ottobre 2016

Competizione di Regolarità Classica per vetture storiche fino al 1971 con 87 prove cronometrate e 3 prove di media
Chiusura iscrizioni 04.10.2016

ACI SPORT

ALFA ROMEO

Jermann

PORTOPICCOLO SISTIANA

Bai

OFFICIAL PARTNER

BEVAGNOLA

ORGANIZZATO DA

La passione oltre il garage

Dalla Super Seven di Lego alla sedia da ufficio che fa il verso alla Vespa

Inglesine in pezzi

Lego Caterham Super Seven in due varianti di colore, con e senza portiere e parabrezza. Dettagli e prezzi non ancora comunicati, in quanto i modelli sono stati da poco "deliberati" dall'azienda danese, dopo essere stati votati da oltre 10.000 persone sulla piattaforma "Lego Ideas".

Storica al coperto

Copriauto standard o su misura (in questo caso personalizzabile), impermeabile, traspirante e termoriflettente. Oltre 3600 modelli a catalogo. Configuratore online su covercar.com, prezzi a partire da 97,16 euro.



Riedizione per collezionisti

Cronografo Heuer Monza, in edizione celebrativa dei quarant'anni dal primo titolo iridato di Niki Lauda con la Ferrari (Tag Heuer fu cronometrista ufficiale della scuderia dal 1971 al 1979). Cassa in titanio, cinturino in vitello traforato. Prezzo 4950 euro.



Comodamente in Vespa

Poltroncine di design stile ufficio, realizzate con scocche originali di Vespa PX. In acciaio, con seduta e schienale in pelle; accessori personalizzabili (le frecce si accendono). Dalla spagnola Bel & Bel. Prezzi a partire da 1470 euro su belybel.com



Set da nababbi

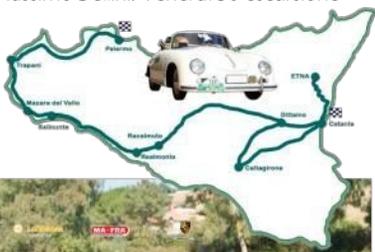
Set di sei valigie Rolls-Royce in fibra di carbonio e pelle pregiata con cuciture a mano. Sulle ruote in lega leggera del trolley sono riportate le "RR" del marchio britannico. A potersene permettere, costano la bellezza di 46 mila dollari.



RAID DELL'ETNA

Nella Sicilia dei nobili

Partirà il 25 settembre (anche via mare da Genova) il 19° Raid dell'Etna, tradizionale tour della Sicilia con la formula del mix regolarità-turismo-cultura. Un migliaio i chilometri previsti nella settimana di gara (fino al 1° ottobre), lungo un itinerario che attraversa luoghi e residenze nobiliari fuori dai classici percorsi turistici, con ben 50 prove cronometrate. Per il terzo anno consecutivo il Porsche Tribute affiancherà il raid in una kermesse parallela che coinvolgerà vetture della Casa di Stoccarda di qualunque epoca. La carovana partirà attorno alle 22 di domenica 25 dal capoluogo siciliano; il giorno dopo muoverà alla volta di Mazara del Vallo, con prova cronometrata nella Nuova Gibellina; martedì tappa a Mozia, visita delle saline e a seguire prova cronometrata, con sosta a Baglio Soria e alla nave punica di Mazara. Il 28 gli equipaggi raggiungeranno la cattedrale del sale di Realmonte per poi cimentarsi sul circuito di Recalmuto, prima di raggiungere Catania. Quarta tappa a Caltagirone e, in serata, Coppa delle Dame nel centro di Catania, con cena presso il foyer del Teatro Massimo Bellini. Venerdì 30 escursione sull'Etna, ennesima sfida con il cronometro e rientro a Catania. Il 1° ottobre sfilata nel centro della città, pranzo a Palazzo Manganelli e premiazione di rito. raidetna.it



↓ AVEVA 73 ANNI

ADDIO CHRIS AMON

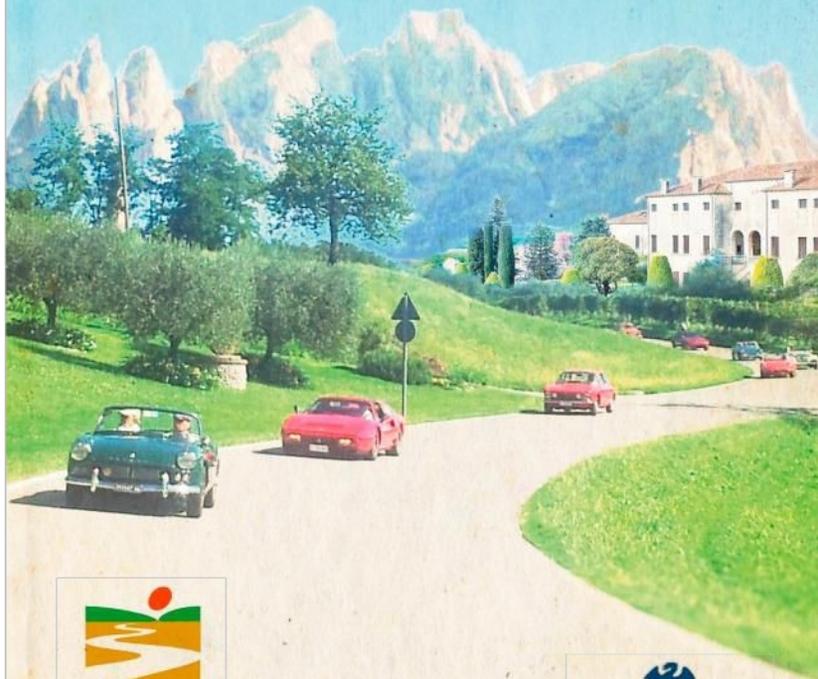
È morto il 3 agosto, a 73 anni, Chris Amon. L'asso neozelandese, che da tempo combatteva con il cancro, veniva spesso descritto come il miglior pilota di F1 a non aver mai vinto una gara. Sbarcato nel Circus nel '63 con Lola e Lotus, per poi approdare nei team Brabham, Cooper, Ensign, Ferrari, March, Matra, Tyrrell e Williams, corse fino al '76 ben 96 G.P. senza provare la gioia del gradino più alto del podio (pur collezionando 83 punti e 5 pole). I suoi migliori risultati furono tre secondi posti: in Gran Bretagna, con la Ferrari, nel '68; in Belgio e Francia con la March, nel '70. Molto meglio gli andò con le Sport: vinse nel '66 la 24 Ore di Le Mans (su Ford GT 40, con il connazionale Bruce McLaren) e, nel '67, sia la 24 Ore di Daytona sia la 1000 km di Monza, su Ferrari, con Lorenzo Bandini.



CLASSIC WINE & VILLAS TOUR

Pedemontana Veneta

Itinerario di sorprese



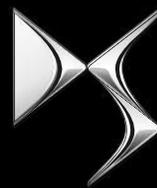
**Marostica
Cortina d'Ampezzo
Valdobbiadene**



Informazioni e iscrizioni www.historic.it



ITALIAN CLASSIC TOURS
ITINERARI E PASSIONI D'EPOCA



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

DESIGNED
FOR PERFORMANCE

DS 3 PERFORMANCE



Potente e raffinata, Nuova DS 3 Performance è equipaggiata con la nuova motorizzazione che eroga 208cv e una coppia di 300Nm, abbinata al nuovo cambio manuale a 6 marce che incorpora un differenziale a slittamento limitato Torsen®.

DS preferisce **TOTAL**

[DSautomobiles.it](https://www.dsautomobiles.it)

NUOVA DS 3 PERFORMANCE. CONSUMO SU PERCORSO MISTO: 5,4 L/100 KM. EMISSIONI DI CO₂ SU PERCORSO MISTO: 125 G/KM. L'immagine è inserita a titolo informativo.

INTERNATIONAL VOLKSWAGEN MEETING A STAGGIA SENESE

Maggiolino in festa in terra senese

Tre giorni di musica, passione e turismo per il colorato popolo del marchio di Wolfsburg

A Staggia Senese, per la trentunesima edizione del meeting Volkswagen più longevo d'Italia, sono confluiti equipaggi da tutta la penisola e da numerosi Paesi europei. Nel cuore della Toscana, tra paesaggi da calendario, si sono tenuti tre giorni di raduno, occasione anche di turismo e arricchimento culturale, che questi luoghi sono in grado di offrire come pochi altri. Molti partecipanti, soprattutto esteri, sono addirittura arrivati prima della kermesse, per godersi una vacanza in Toscana. La festa è iniziata il venerdì sera, con un concerto con una cover band dei Pink Floyd. Tra le vetture presenti spiccavano le più anziane "due vetriani", "ovalino" e "6 Volt", in alcuni casi equipaggiate con accessori assai rari. A suscitare curiosità sono stati pure i pulmini: dagli "split" - quelli con il vetro anteriore diviso in due parti, sempre più ambiti dagli appassionati - a quelli più moderni. Apprezzati anche i modelli cabriolet e Karmann Ghia, fino agli ultimi della produzione, con personalizzazioni secondo le tendenze tipiche del vasto panorama di questo modello, che ha estimatori in tutte le fasce di età. Il giro domenicale, preludio al termine del raduno, ha seguito un percorso turistico, attraversando piccoli centri, con una degustazione di vini e prodotti tipici. La giornata si è conclusa con una coinvolgente iniziativa benefica a favore dell'ospedale pediatrico Meyer di Firenze e con l'assegnazione del Trofeo Davide Dei alla migliore trasformazione su Volkswagen "aircooled".

P.M.



↓ MASERATI BITURBO CLUB ITALIA

TRIDENTI NELL'ARENA

Grazie alla collaborazione tra il Maserati Biturbo Club Italia e il Club Peschiera Motori, domenica 3 luglio si è tenuto a Verona il raduno estivo del Biturbo Club Italia. Venticinque gli equipaggi che hanno potuto parcheggiare le loro vetture in piazza Brà, davanti all'Arena. L'intera gamma Biturbo era ben rappresentata: dalla prima serie del 1983 fino ad arrivare all'ultima espressione, la 3200 GT che inaugurò una nuova era. Da segnalare una rarissima 228 bianca, oggetto di un accurato e meticoloso restauro.

Presenti pure alcuni altri modelli del Tridente, come una Ghibli SS degli anni 60 nel suo caratteristico giallo, simbolo della città di Modena, una Merak 2000 e una 3000. Dall'altro lato della piazza, il Club Peschiera Motori esponeva altre auto, in un mix che spaziava dalla Fiat 500 A alla Jaguar XK OTS. Da piazza Brà, in un rombo eterogeneo di motori, la carovana si è diretta al Parco Sigurtà di Valeggio sul Mincio, dove la manifestazione si è conclusa.

biturboclubitalia.it

P.M.





Decimo TROFEO MILANO

SPECIAL GUEST

01 ottobre
2016



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™



**MANIFESTAZIONE TURISTICA CON
PROVE DI ABILITA' PER AUTO E MOTO ANTE 1970**

ARRIVO ED ESPOSIZIONE DI AUTO E MOTO ALL'INTERNO DELLA PIAZZA D'ARMI DEL CASTELLO SFORZESCO
SCARICA IL PROGRAMMA E IL MODULO I ISCRIZIONE DAL SITO WWW.TROFEOMILANO.COM

con il patrocinio di



**↓ TRA FERMO E MACERATA****BUON COMPLEANNO DUETTO**

Un tracciato che ha abbracciato le province di Fermo e Macerata, tre organizzatori al timone (La Manovella del Fermano, la Scuderia Marche e il Club Antiche Ruote) e centotrenta auto della Casa del Biscione, in rappresentanza dell'intera produzione dal dopoguerra a oggi, hanno fatto da degna cornice ai festeggiamenti riservati ai cinquant'anni della Duetto. La celebre spider Alfa Romeo era presente in tutte le versioni e colori, in una sessantina di esemplari. Sabato 2 luglio il percorso dal mare alla collina ha rispecchiato le attese, con partenza dal Lido di Fermo, attraversamento di Capodarco, Fermo e Moresco, sosta in una cantina a Pedaso per la degustazione di prodotti tipici locali e successivo trasferimento a Lapedona. Nella giornata di domenica, dopo il ricompattamento nella splendida piazza del Popolo a Fermo con visita del centro storico, la carovana si è messa in marcia alla volta di Molini di Tenna, Grottazzolina e Belmonte Piceno. La sosta successiva a Santa Vittoria in Matenano, in un autentico bagno di folla, ha consentito a tutti di scoprire quanto si cela all'interno delle mura che circondano la cittadina ai piedi dei Monti Sibillini.

P.M.**↓ RADUNO INTERNAZIONALE****80 ANNI DI APRILIA**

Il ventitreesimo raduno a carattere internazionale che il Registro Storico Aprilia ha portato a termine dal momento della sua costituzione ha avuto come epicentro la città di Aprilia, che nel 2016 ha compiuto ottant'anni dalla sua fondazione. Il meeting è rientrato nel novero delle iniziative per celebrare l'anniversario. Per tradizione, gli appuntamenti del registro Aprilia rappresentano momenti orientati alla cultura: molto apprezzate sono state le visite alla millenaria Abbazia di Fossanova a Priverno, al Museo Storico della Motorizzazione Militare all'interno della città militare della Cecchignola a Roma, al castello Caetani di Sermoneta, al museo di Piana delle Orme e, per concludere, al cimitero di guerra americano a Nettuno. Anche sotto il profilo gastronomico l'appuntamento ha rappresentato un'eccellenza avendo potuto gustare, tutti i partecipanti, la migliore cucina della zona. Il prossimo appuntamento con il registro Aprilia è previsto per la primavera 2017. registroaprilia.it

P.M.**↓ RADUNO E RICORDO A TORINO****DINO, MEZZO SECOLO DI PASSIONE**

Il Club Dino Italia ha organizzato l'11-12 giugno un raduno per i cinquant'anni del celebre modello. Sabato 11 giugno il gruppo di fan del modello ha dedicato la giornata all'incontro con le personalità che hanno fatto grande questa icona del made in Italy. Al museo dell'automobile di Torino, in un clima di grande entusiasmo, i designer Aldo Brovarone e Paolo Martin hanno risposto alle incalzanti domande del pubblico sulla nascita del progetto Dino. Di seguito è avvenuto un incontro con l'ingegner Leonardo Fioravanti, artefice della Dino 246, che ha illustrato i vari passaggi industriali prima di arrivare al progetto destinato alla produzione, documentando con fotografie e disegni d'epoca le variazioni attuate. Domenica si è svolto un tour nelle Langhe, che ha visto la presenza di una delegazione di quattordici soci del Dino Club of Japan, intervenuti senza automobili ma con grande coinvolgimento emotivo. Al raduno hanno partecipato anche venti equipaggi stranieri che hanno dimostrato sul campo la grande passione verso lo straordinario 6 cilindri Dino. dinoitalia.com

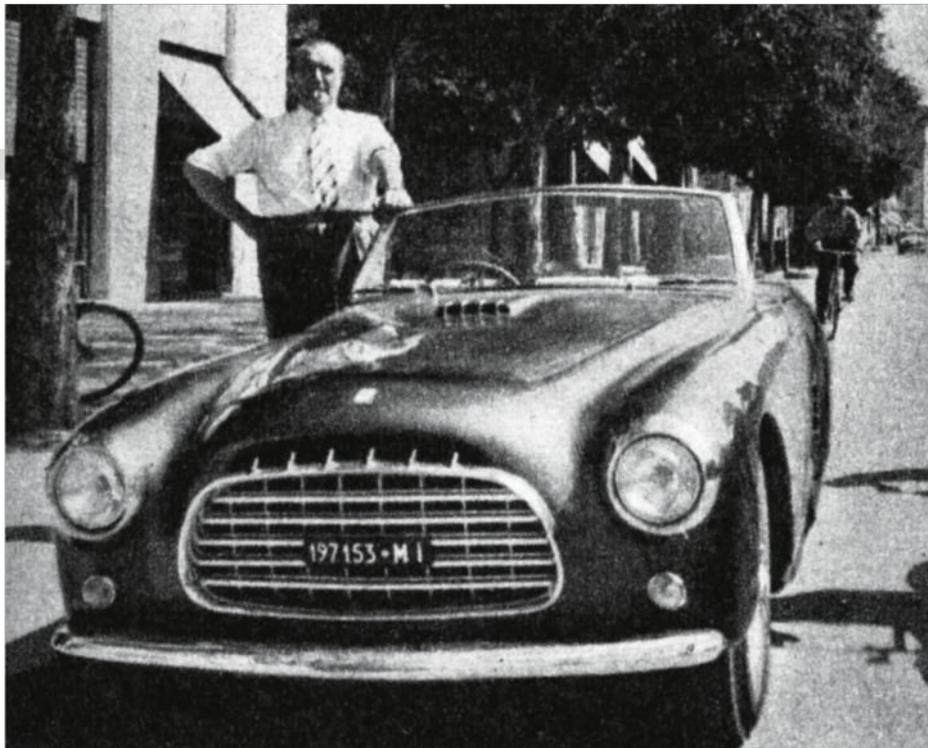
P.M.

↓ LA LETTERA DEL MESE**CHE FINE HA FATTO?**

Navigando su internet ho trovato le foto di una Ferrari 212 Ghia che sembra essere quella appartenuta al fondatore di Quattroruote Gianni Mazzocchi e che, almeno nel 2011, implorava di essere salvata. Sbaglio o si tratta proprio dell'automobile appartenuta al vostro editore?

Corrado Montabone

La Ferrari raffigurata nelle foto da lei recentemente scovate in rete sembra effettivamente quella appartenuta a Gianni Mazzocchi; lo dimostrerebbe il confronto con la foto pubblicata sul numero di Quattroruote del maggio 1958. Si trattava di un servizio di due pagine (44-45) nel quale il direttore Mazzocchi rispondeva proprio alla lettera di un lettore che chiedeva quali auto avesse posseduto negli anni. Nella carrellata che andava dal 1930 al 1957 figuravano, tra le altre, Fiat 514 (1930), Lancia Ardena (1932), Fiat Balilla 4 Marce (1935), Cisitalia 1100 cabriolet (1948), Ferrari 212 (1952) e Oldsmobile 88 (1952). Oltre, ovviamente, alla sportiva di Maranello da lei scovata e al tempo identificata da Quattroruote come Ferrari 2 litri (1951). Purtroppo nel nostro archivio non vi è traccia di questa sportiva, a parte la foto che pubblichiamo in alto a destra. Se qualche lettore avesse notizie sulla storia dell'esemplare lo esortiamo a mettersi in contatto con noi (redazione@ruoteclassiche.it).

**↓ IL PELO NELL'UOVO****QUESTIONE DI NUMERI**

In riferimento all'articolo riportato su Ruoteclassiche di maggio 2016 "No, non sono Giulietta", il numero di telaio 302025 porta una imprecisione, in quanto dovrebbe essere 372025, ma è senz'altro un errore di grafica. Sempre nel medesimo articolo "...secondo il Riar, si tratta dell'ottavo esemplare venduto a un cliente, perché buona parte degli altri telai precedenti sono stati utilizzati come muletto per i test pre lancio..." anche questo non torna, possedendo il sottoscritto la numero di telaio 372011, che è la successiva alla numero 372010 pubblicata sul libretto uso e manutenzione.

Luciano Fanucci

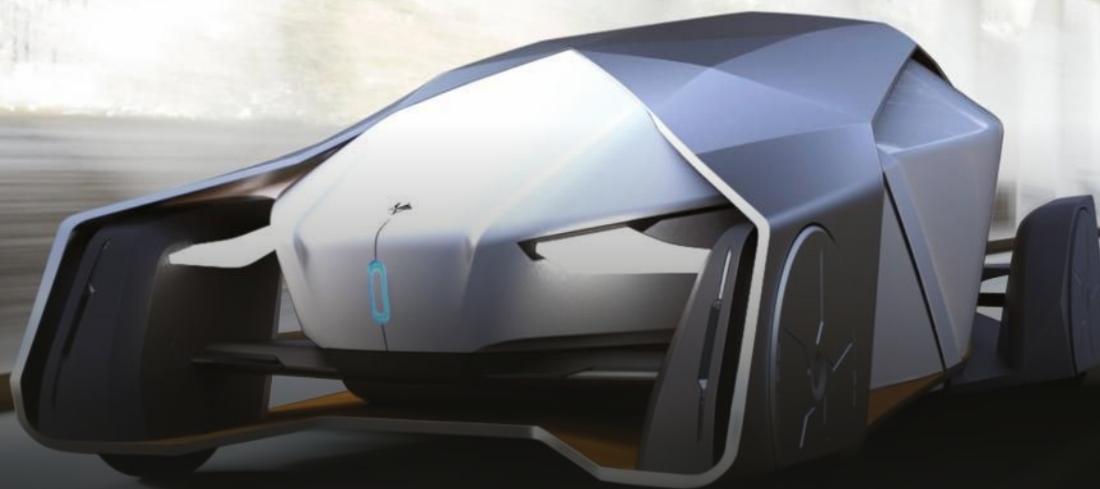
Le confermiamo senz'altro che, per quanto riguarda il numero 302025 riportato nel

testo, si tratta di un nostro errore; il numero di telaio dell'Alfa Romeo Giulia 1600 Spider protagonista del servizio è infatti 372025, come si può evincere dalle foto del vano motore scattate per l'occasione (a destra). Si tratta della venticinquesima prodotta dalla Pininfarina ma, secondo il Riar, sarebbe solo l'ottavo venduto a un cliente, in quanto molti degli esemplari fino a quel momento costruiti sarebbero stati utilizzati dalla Casa come muletto. Ciò comunque non contrasta col fatto che anche lei possieda un esemplare regolarmente venduto da nuovo a un cliente: una vettura che, avendo un numero di telaio antecedente, rientra sicuramente tra quelle prime otto destinate alla commercializzazione.



QUATTORUOTE ROAD TO REVOLUTION

LA POETICA DEL DOMANI FRA CAR DESIGN E MOBILITÀ
SERRONE DELLA REGGIA DI MONZA
 12 Aprile - 12 Settembre
 INGRESSO GRATUITO



In collaborazione con

 CONSORZIO
 VILLA REALE
 E PARCO DI MONZA

Un percorso concepito come viaggio nel tempo, che affonda le radici nel passato dell'automobile per cercare di anticipare il possibile futuro. Una mostra di contenuti interattivi e scenari immersivi che, partendo dal domani come lo si rappresentava nella prima metà del secolo scorso, prova a immaginare gli sviluppi di una mobilità in continua evoluzione.

ORARI: Mar-dom 10-19 | Venerdì 10-22 - INFORMAZIONI: roadtorevolution.quattoruote.it

Sponsored by



XXI

XXI
 Triennale
 International
 Exhibition
 Milan 2016
 02.04-12.09
 21st Century.
 Design
 After Design



LA TRIENNALE DI MILANO



Triennale
 Design
 Museum



Bureau
 International
 des Expositions



MAIN PARTNERS



INSTITUTIONAL PARTNER



OFFICIAL PARTNERS



Fondazione
 Fiera
 Milano



MAIN MEDIA PARTNER



EDUCATION PARTNERS



GRUPPO BNP PARIBAS



BNP PARIBAS
 REAL ESTATE



FOUNDATION LA TRIENNALE DI MILANO PARTICIPATING MEMBERS



Ministero
 del Beni e delle
 Attività Culturali
 e del Turismo



Regione Lombardia



Comune
 di Milano



CAMERA DI
 COMMERCIO
 MILANO



CAMERA DI
 COMMERCIO
 MONZA BRIANZA



JACQUES TATI

La Salmson di Monsieur Hulot

Vi leggo non solo appena il giornale esce, ma anche dopo... e anche molto dopo. Così ieri stavo leggendo a pag.88 del n.39 di aprile 1991 (a firma Roberto Nepoti) un gustoso articolo che riguardava il sempre caro Tati, dove con riferimento al film "Le vacanze di Monsieur Hulot" si ricordava che "L'ineffabile signore, infatti, viaggia in coppia con una pittoresca vetturetta di modello antico e dal carattere indipendente". Credo che fareste cosa gradita a me e non solo a me se infine venisse svelato quell'innocente mistero: di quale vettura si tratta?

Angelo Bizzarri



La "pittoresca vetturetta di modello antico" guidata da Jacques Tati nel film "Le vacanze di Monsieur Hulot", uscito nel 1953, appariva già datata all'epoca in cui la pellicola fu girata. Si trattava di un'auto anteguerra, allora semplicemente vecchia e oltretutto decisamente malandata, ma perfettamente intonata al personaggio (nelle foto alcune immagini scattate durante la lavorazione del film). La caratteristica calandra con la

protezione a "X" del radiatore la identifica come una Salmson degli anni 20 e la carrozzeria, peraltro ampiamente rimaneggiata, quasi certamente come una AL 3 del 1924, in versione Turismo due posti o Turismo tre posti. Prima automobile prodotta dalla Soci t  des Moteurs Salmson, fondata da Emile Salmson nel 1890 a Boulogne-Billancourt, la AL 3 aveva esordito nel 1922 come cyclecar; poi era divenuta una

voiturette, tra le migliori del suo tempo e l'unica, nelle gare della categoria, in grado di battere le formidabili Amilcar. Il modello 1924 era equipaggiato con un 4 cilindri in linea di 1086,31 cm³, montato su un telaio a longheroni e traverse, dotato di sospensione a balestre semiellittiche anteriori e semicantilever posteriori. Il cambio era a 3 marce e la trasmissione ad albero e coppia conica, senza differenziale. I

freni, meccanici, erano montati solo al retrotreno. La versione Turismo, con motore a pistoni piatti, toccava i 75 km/h; la Sport, con motore a pistoni bombati, arrivava ai 100 km/h; la Grand Sport, con motore a pistoni bombati e distribuzione a due alberi a camme in testa, sfiorava i 130 km/h. La Salmson AL 3 uscì di produzione nel 1928, dopo aver beneficiato di vari perfezionamenti.



OLDTIMER-YOUNGTIMER-CLASSICS-PARTS

VETERAMA[®]
THE BIGGEST MARKET IN EUROPE

VETTURE & MOTOCICLETTE

FIERA PER PEZZI DI RICAMBIO PER OLDTIMER
260.000M² AREA APERTA - 15.000M² CAPANNONE - 4.000 ESPOSITORI
INPIU DI 45.000 VISITATORI

07.-09. OTTOBRE 2016 | GERMANIA | MANNHEIM - AREA DEL MAIMARKT
VEN. 12.00-20.00 (BIGLIETTO INSIDER) | SAB. 8.30-18.00 | DOM. 8.30-16.00 | WWW.VETERAMA.DE | TEL. 0049 (0) 6203-13507



VOLVO XC90 T8 TWIN ENGINE

HYBRID MEETS LUXURY

Scopri il vero lusso svedese: tecnologia e stile al servizio di sicurezza, ambiente e piacere di guida.

INNOVATION MADE BY SWEDEN



PILOT ASSIST*

Fino a 130 km/h assiste il conducente a mantenere l'auto in corsia e a distanza di sicurezza dalle altre auto.

TWIN ENGINE

Un'auto elettrica che è anche ibrida e che non accetta compromessi viaggiando fino a 125 km/h a emissioni 0 oppure accelerando da 0 a 100 km/h in 5,6 secondi.

APPLE CAR PLAY

Rende accessibili direttamente dalla console centrale le funzioni e le applicazioni dell'iPhone.



Volvo XC90 T8 Twin Engine. Valori massimi nel ciclo combinato: consumo 2,1 L/100km. Emissioni CO2 49 G/Km.

*Autoveicolo dotato di Pilot Assist di serie. Il Pilot Assist assiste il conducente a guidare all'interno della propria corsia di marcia purché individuata dalle linee di carreggiata e a mantenere simultaneamente una distanza predefinita dal veicolo che precede. Il Pilot Assist funziona fino a 130 km/h. Ciò non esonera tuttavia il conducente dal prestare la massima attenzione durante la guida e a mantenere il controllo costante dell'autoveicolo, nonché una distanza e una velocità adeguata nel rispetto del Codice della Strada.

LA VETRINA RUOTECLASSICHE

Solo per te una rassegna di proposte esclusive! Approfitta oggi stesso di questa occasione speciale e scegli subito i prodotti preferiti che ti invieremo **direttamente a casa con il corriere.**



→ FERRARI, GOLF, VOLVO JAGUAR E LAND ROVER

Collana Passione Quattroruote

Un grande appuntamento con le emozioni dell'auto. Splendide sportive, come le Ferrari scoperte, best seller come l'intramontabile Golf, le regine del British Style, e la storia della Casa auto scandinava, in grado di coniugare design e sicurezza.

4 VOLUMI A SOLI € 29,90
anziché € 39,60

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

4 volumi illustrati di grande formato.
Più di 150 pagine per ogni volume.
Illustrazioni tratte dagli archivi storici di Quattroruote.
Spaccati, dati e informazioni tecniche.



→ ALFA ROMEO, MASERATI JEEP E FORD MUSTANG

Collana Passione Quattroruote

La passione per l'auto interpretata in tutte le sue declinazioni. Le Alfa sportive e le Jeep, dalla Willys alla Renegade; l'epopea delle pony car americane e le Maserati, dai modelli più belli delle origini alle più recenti concept car.

4 VOLUMI A SOLI € 29,90
anziché € 39,60

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

4 volumi illustrati di grande formato.
Più di 150 pagine per ogni volume.
Illustrazioni tratte dagli archivi storici di Quattroruote.
Spaccati, dati e informazioni tecniche.



ORDINA OGGI STESSO!



→ BERTONE, PININFARINA GIUGIARO

Collana I Capolavori dello Stile

La storia e l'avventura imprenditoriale di 3 mostri sacri del design auto che hanno ispirato il linguaggio stilistico nel mondo, dai primi progetti alle dream car degli anni Duemila.

3 VOLUMI A SOLI € 19,90
anziché € 24,90

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

3 volumi con pratica custodia.
Oltre 100 pagine per ogni volume.
Centinaia di foto d'archivio, a colori e in bianco e nero.
Disegni dell'epoca, spaccati e bozzetti.

→ TOURING, ZAGATO GHIA - VIGNALE

Collana I Capolavori dello Stile

I maestri della carrozzeria italiana, la loro fantasia e audacia creativa raccontata con oltre 150 modelli di serie, fuoriserie e prototipi che hanno segnato la storia del car design.

3 VOLUMI A SOLI € 19,90
anziché € 24,90

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

3 volumi con pratica custodia.
Oltre 100 pagine per ogni volume.
Centinaia di foto d'archivio, a colori e in bianco e nero.
Disegni dell'epoca, spaccati e bozzetti.



→ LE YOUNGTIMER

La prima guida ai modelli destinati a una rapida carriera come "storici"

70 automobili costruite tra il 1986 e il 1992, oggi reperibili a prezzi accessibili, ma che in futuro raggiungeranno quotazioni elevate. Una selezione di modelli scelti da Ruoteclassiche e documentati con oltre 500 pagine storiche di Quattroruote.

5 VOLUMI A SOLI € 23,20
anziché € 29,00

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

5 volumi di oltre 120 pagine ciascuno, con cofanetto.
90 modelli con prove su strada e impressioni di guida.
Foto storiche, spaccati e disegni.



Offerta valida solo per l'Italia fino al 31/12/2016 e fino ad esaurimento prodotti.

Chiama il numero 02.57316431*

*Numero telefonico di rete fissa nazionale. I costi della chiamata dipendono dal gestore e dal piano tariffario. Lo sconto è computato sul prezzo di copertina dei prodotti. I prezzi sono IVA inclusa (IVA assolta editore). Le spese di spedizione per l'Italia sono gratuite. I prodotti possono essere pagati con carta di credito o contrassegno. Per il servizio di contrassegno è richiesto al consumatore un contributo di € 1,95. I prodotti ordinati vengono consegnati entro una settimana dall'ordine. La presente offerta, in conformità con l'art. 45 e ss del codice del consumo, è formulata da Editoriale Domus Spa. Si può recedere entro 14 giorni dalla ricezione dell'ordine. Per maggiori informazioni visita <http://www.shoped.it/cga>

SULLA SCIA DELLA CONTINUITÀ STILISTICA

ALLA VECCHIA MANIERA

La prima BMW di nuova progettazione del dopoguerra rinunciò alla moda dilagante che voleva i parafranghi integrati nelle fiancate, preferendo esibire invece una linea più consona ai gusti di una clientela elitaria e tradizionalista. La versione col motore V8 vantava una meccanica d'avanguardia per la produzione tedesca dell'epoca

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



S

tile di transizione quello della BMW 501, che accomuna tante automobili nate all'inizio degli anni Cinquanta. D'altronde, per il suo primo modello di nuova progettazione dopo la tragica parentesi bellica, che aveva messo in forse la ripresa della sua produzione automobilistica, la Casa di Monaco non aveva voluto osare di più. Presentata come prototipo al Salone di Francoforte nell'aprile del 1951, questa grossa berlina era destinata a una clientela sicuramente elitaria e tradizionalista, che non apprezzava, su vetture del genere, il nuovo stile "ponton", al momento riservato a poche berline

europee di classe media. Comunque un tocco di modernità era conferito alla carrozzeria dal disegno delle fiancate, con parafanghi semintegrati, che richiamava in forma più slanciata ed elegante quello dell'innovativa Austin Devon, presentata nel 1947. Al passo coi tempi poi erano anche le ampie superfici vetrate, col parabrezza e il lunotto curvi. Riuscito il frontale, che mostrava una naturale evoluzione stilistica rispetto a quello della BMW 327 d'anteguerra, con la caratteristica calandra a doppio rene fiancheggiata dai proiettori inglobati nei parafanghi e, in più, due prese d'aria inferiori per la ventilazione dell'abitacolo. Tutto sommato, la carrozzeria della BMW 501 esibiva forme piacevolmente classiche, ma anche sufficientemente mo- ➔

Il pregio dell'aerodinamica

Con un design legato ancora a stilemi anni 40, la BMW 501 vantava una buona penetrazione aerodinamica. Un vantaggio che consentiva prestazioni accettabili, a fronte di un rapporto peso/potenza non troppo favorevole.



Il disegno classicheggiante, gradito nei primi anni Cinquanta, divenne presto superato. Tuttavia la 501 e la gemella 502 rimasero in produzione fino all'inizio degli anni Sessanta

→ derne per la sua epoca e decisamente aerodinamiche; il soprannome Barockengel (Angelo barocco), col quale divenne poi nota questa BMW, all'epoca sarebbe risultato inappropriato, se non infelice.

Sul piano costruttivo la carrozzeria, tutta in acciaio, era fissata a una struttura portante, realizzata con lamierati saldati a un telaio a longheroni e traverse. Le sospensioni anteriori a quadrilateri, una novità per la BMW, adottavano barre di torsione longitudinali invece delle più comuni molle elicoidali verticali; le sospensioni posteriori, anch'esse a barre di torsione longitudinali, erano derivate da quelle della BMW 326 d'anteguerra. La lunghez-

za davvero notevole di tali elementi elastici garantiva un funzionamento ottimale delle sospensioni. Il motore, un 6 cilindri in linea di 1971 cm³ a valvole in testa e asse a camme laterale, era strettamente derivato da quello che equipaggiava la 326, con poche modifiche che avevano portato a un incremento di potenza da 50 a 65 CV. Ben progettata e costruita, la BMW 501 era entrata in produzione nel novembre del 1952; solida ma anche pesante, essa si era subito dimostrata una vettura sottomotorizzata, sebbene la buona aerodinamica consentisse prestazioni accettabili. L'ulteriore aumento della potenza a 72 CV, con le 501 A e 501 B lanciate nel 1954, e l'in-

cremento della cilindrata a 2077 cm³, con la 501 Sechszylinder del 1955, avevano migliorato le prestazioni, ma non in modo determinante. Dopo una carriera comunque dignitosa, la BMW 501 col motore a 6 cilindri sarebbe stata tolta di produzione alla fine del 1958, totalizzando 8951 esemplari.

Determinante per l'incremento delle prestazioni della BMW 501, ma anche per l'aumento del suo prestigio e quindi della sua fortuna commerciale, fu la decisione di lanciare nel 1955 una versione col motore V8 di 2580 cm³ che nel 1954 aveva esordito sotto il cofano della nuova berlina 502, in pratica una 501 con una dotazione più completa e finitu- →





Abbinamenti cromatici

La plancia, a sinistra, è in tinta con i rivestimenti interni. Atipico lo sportello del portaguanti nel colore della carrozzeria. Notevole la lunetta posteriore apribile a compasso (sotto), presente sin dall'inizio su tutte le versioni della 501.



Abitacolo conservato

Elevata la qualità del tessuto dei rivestimenti interni, che su questo esemplare è ancora quello originale (a destra). La 501 era omologata per 6 posti, tuttavia davanti adottava due sedili anziché un divanetto, per offrire più possibilità di regolazione.





re più lussuose. Ispirato a quelli americani dell'epoca, quindi ad aste e bilancieri ma più evoluto grazie al monoblocco in lega leggera, questo motore era il primo V8 di serie prodotto in Germania. Realizzandolo, la piccola BMW aveva superato il colosso Daimler-Benz, assicurandosi un primato tecnologico che sarebbe durato fino al 1964, quando la Casa di Stoccarda avrebbe presentato il suo primo V8, sotto il cofano della 600. Rispetto a quello della 502, il V8 della 501, per via di una distinzione voluta dal marketing, a parità di cilindrata erogava 5 CV in meno (95 contro 100), una diminuzione che, a fronte di una differenza di peso di 10 kg, si traduceva in prestazioni e consumi identici. Per quanto riguarda la carrozzeria e gli interni, i due modelli continuavano a distinguersi per la dotazione e le finiture, ma anche per il lunotto, che dal 1955 sulla 502 divenne più largo e avvolgente; nel 1957 questo tipo di lunotto sarebbe stato adottato anche sulla 501. La carriera dei due modelli col

motore V8, che dal 1955 sulla 502 fu proposto anche in una versione di 3168 cm³ con potenza di 120 CV, salita nelle serie successive a 140 e a 160, sarebbe continuata fino al 1963, totalizzando circa 9000 esemplari col motore di 2,6 litri e circa 4500 con quello di 3,2 litri; un numero notevole, sommato a quello della 501 a 6 cilindri, per vetture di classe così elevata, oltretutto prodotte da una Casa che nel corso degli anni 50 non aveva certo navigato in buone acque.

L'esemplare protagonista del servizio, costruito nel 1958, rappresenta la massima evoluzione della 501. Immatricolato da nuovo a Milano, nel 1973 fu venduto a Roma e reimmatricolato con la targa che ancora monta. Negli anni 80 è tornato a Milano, dove è rimasto in deposito alla concessionaria Saro per una quindicina d'anni, per essere poi ceduto a un carrozziere dell'hinterland. Da due anni appartiene al collezionista Ettore Giubileo, di Bareggio (MI).

Interno luminoso

Estese le superfici vetrate per una vettura progettata alla fine degli anni 40 (sopra). Sulla 501 il lunotto "panoramico" fu però adottato nel 1957. Questo esemplare adotta il tetto scorrevole in vinile, optional della Casa.



Trapianto opportuno

L'evoluto V8 (sopra), che nel 1954 aveva esordito sulla 502, nel 1955 fu adottato anche dalla 501, migliorandone decisamente le prestazioni. Si noti, in alto a sinistra, il servofreno Bonaldi aftermarket, montato in Italia alla fine degli anni Cinquanta.





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V8 di 90°
Alesaggio 74 mm - Corsa 75 mm
Cilindrata 2580 cm³
Rapporto di compressione 7:1
Potenza 95 CV DIN a 4800 giri/min
Coppia 18 kgm DIN a 2500 giri/min
Valvole in testa parallele
Asse a camme centrale, aste e bilancieri
Carburatore doppio corpo invertito Zenith 32 NDIX
Lubrificazione forzata, 6,5 litri
Raffreddamento ad acqua, 10 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 56 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio ZF separato a 4 marce sincronizzate
Leva di comando al volante
Frizione monodisco a secco a comando idraulico
Rapporto al ponte 4,225:1
Pneumatici 6.40 S15 L o 180-380 (185 HR15).

Corpo vettura Berlina 4 porte, 6 posti
Telaio a longheroni e traverse tubolari, con sovrastrutture portanti
Carrozzeria in acciaio
Sospensioni ant. a ruote indipendenti, quadrilateri, barre di torsione longitudinali
Sospensioni post. a ponte rigido, puntone triangolare, barre di torsione longitudinali
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a cremagliera
Capacità serbatoio carburante 70 litri.

Dimensioni e peso Passo 2835 mm
Carreggiata ant. 1330 mm - post. 1416 mm
Lungh. 4730 mm - Largh. 1780 mm
Altezza 1530 mm
Peso a vuoto 1430 kg.

Prestazioni Velocità 160 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 17,5 secondi
Consumo medio 14,5 l/100 km.

Aria filtrata

Tra la presa d'aria frontale destra e l'imbocco del condotto di ventilazione dell'abitacolo c'è una griglia che funge da filtro (sopra); per pulirla è sufficiente sfilarla dalla sua sede. In alto, il numero di telaio punzonato su una traversa. A sinistra, il vano bagagli, con capienza discreta.



Raffinatezze sotto pelle

I 95 CV erogati dal primo motore V8 costruito in serie in Germania assicurano prestazioni adeguate al livello dell'auto. Al timpano, poi, la sonorità è appagante. Certo, la berlina tedesca predilige una guida tranquilla. Ottimi i freni, merito anche del "servo" Bonaldi aftermarket

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





In curva con moderazione

Come tutte le vetture a trazione posteriore di una volta, la BMW 501 tende al sovrasterzo che, per via del rollio accentuato, può causare improvvise scodate. La velocità in curva va perciò moderata.

N

el 1958 la BMW 501 poteva ritenersi una vettura esteticamente superata. Le sue linee classiche tuttavia ispiravano sicurezza, specie se abbinata a tinte scure, come il nero o il blu.

Con una meccanica solida e affidabile, valorizzata nella versione V8 da un motore che nessun'altra marca europea al momento produceva, essa possedeva pure quel tocco di esclusività in grado di stuzzicare chi in Italia poteva spendere. Perciò, nell'anno che nel nostro Paese segnò il vero inizio del boom economico, la BMW 501 V8 protagonista del servizio fu scelta da un "cumenda" milanese, che la volle ordinare pure col tetto scorrevole, un accessorio a catalogo della Casa, ma poco richiesto in Italia. Con la carrozzeria solo "velata" tempo fa, l'interno originale praticamente intatto e la meccanica appena revisionata personalmente dall'attuale proprietario, questa vettura può darci realmente l'idea di cosa si potesse provare mettendosi al volante di una 501 V8 nuova di fabbrica. Ampio e ben profilato, il sedile offre un assetto comodo e rialzato; il magnifico volante color avorio dà proprio la sensazione di trovarsi alla guida di un'automobile da signori. Lo sguardo corre sugli strumenti dal disegno piacevolmente ricercato, per poi alzarsi a controllare l'orologio meccanico, fissato sul bordo del parabrezza, forse per essere visibile dai posti posteriori. Tutto nell'abitacolo è ben rifinito e il tetto scorrevole, a doppio strato, all'interno ha lo stesso rivestimento in panno del cielo. L'avviamento del motore è pronto; il pedale della frizione, a comando idraulico, ha una risposta un po' spugnosa; leva del cambio indietro e in alto e la prima entra con un innesto dolcissimo, mentre la partenza, dato il peso della vettura e lo stacco "alto" della frizione richiede un po' d'attenzione. In marcia il V8 si dimostra molto elastico, anche se la sua risposta all'acceleratore è un po' pigra. Nelle riprese più decise comunque si apprezza il suo rombo cupo e pulsante, simile a quello dei fratelli maggiori americani. Grazie allo sterzo e all'assetto perfettamente a punto, non occorre intervenire in alcun modo sul volante per mantenere la traiettoria. La guida sul misto è resa inoltre rilassante dalla possibilità di tenere il cambio quasi sempre in terza. E i freni non deludono, anche perché su questa macchina il "cumenda" fece montare il servocomando aftermarket Bonaldi, decisamente efficace. **R**



IL CAPOLAVORO DEL MAESTRO, IN SOLI 18 ESEMPLARI

PER SEMPRE DIVINA

Sotto pelle un'auto sportiva che dominava su tutte le piste; all'esterno, un vestito che solo il talento di un designer fuori dal coro poteva realizzare. Nasce così quella che per molti è la granturismo più bella della storia: da uno degli stilisti più creativi dell'epoca e dalla decisione della Casa del Biscione di affidare a lui il compito di realizzarla

Testo e foto di **Alessandro Barteletti**



Per Bertone aveva già disegnato tre auto da sogno come le Bat, prototipi come la 2000 Sportiva e splendide coupé come la Giulietta Sprint e la Giulietta SS



Il compito era impegnativo: vestire al meglio quel "corpo" dalla struttura massiccia e insolita. Da qui la decisione di affidarsi a uno stilista che in passato si era distinto per aver disegnato "abiti" che coniugavano bellezza, eleganza, sportività. Uno stilista, Franco Scaglione, che - e qui usciamo dalla metafora - in casa Alfa Romeo era noto e apprezzato. Per il carrozziere Bertone e sulla meccanica della 1900, infatti, aveva già disegnato tre vere e proprie "auto da sogno", sintesi per l'epoca della massima espressione del concetto di aerodinamica applicato all'automobile: le Bat 5 (1953), Bat 7 (1954) e Bat 9 (1955). Dalla sua mano erano nati anche i due prototipi della 2000 Sportiva (1954) e due splendide coupé prodotte in serie come la

Giulietta Sprint (1954) e la Giulietta SS (1957).

Compito impegnativo, dicevamo, perché per la prima volta l'Alfa Romeo si trovò a ribaltare il concetto de "L'auto di famiglia che vince le corse". Adesso era l'auto nata per correre che doveva adattarsi... beh, non a diventare auto di famiglia, ma più verosimilmente granturismo per uso quotidiano o quasi. Il corpo di cui sopra era il telaio tubolare della 33/2. Un telaio da corsa, atipico per l'epoca ➔



Sotto il "Direzionale"

L'esemplare del servizio appartiene alla collezione del Museo Storico Alfa Romeo di Arese e negli anni ha subito alcuni adattamenti (come il montaggio di cinture di sicurezza e gancio traino). La realizzazione dei 18 esemplari costruiti, tra il 1967 e il 1969, fu affidata alla carrozzeria Marazzi di Caronno Pertusella (MI) su specifiche Alfa Romeo e Autodelta.



Doppia accensione

Il motore V8 di 1995 cm³ proviene dalla 33/2 da corsa di quegli anni e in versione stradale eroga 230 CV DIN. L'accensione è affidata a due candele per cilindro, alimentate da due bobine e uno spinterogeno per bancata. Grazie anche alla buona aerodinamica e alla carrozzeria in Peraluman H35, con spessore variabile tra 8 e 10 decimi, la vettura è in grado di toccare i 260 all'ora.



Varianti di produzione

L'abitacolo, sportivo, è piuttosto angusto e spartano, ma curato. Tante le varianti tra i 18 esemplari costruiti. All'inizio, per esempio, il tergicristallo era fissato sul tetto ma poi fu spostato alla base del parabrezza (come in questo caso) con soluzioni sia a singola sia a doppia spazzola. I fari a doppia parabola furono invece abbandonati sulla serie per rispettare l'altezza minima da terra prevista dal Codice della Strada.



➔ con la sua forma ad "H" (siamo a metà degli anni Sessanta), progettato e realizzato da Orazio Satta Puliga e Giuseppe Busso ispirandosi a concetti e tecnologie aeronautiche. All'avanguardia nel mondo delle competizioni, quel telaio sarebbe diventato di difficile adattabilità se "prestato" a un'auto stradale: eccola, la sfida accolta da Franco Scaglione. Caratteristici erano i serbatoi integrati nei longheroni laterali, due ostacoli per l'accessibilità di guidatore e passeggero in una vettura da tutti i giorni. Non solo: la 33/2 da cui proveniva il telaio era una spider, la 33 Stradale sarebbe invece stata una coupé. Scaglione progettò quindi una gabbia per racchiudere la "cellula abitacolo", con benefici anche in termini di rigidità e sicurezza. Per migliorare l'abitabilità, lo stilista decise di aumentare il passo di 10 centimetri, portandolo quindi da 2250 a 2350 mm e intervenendo proprio ➔



DA UNA LETTERA DI SCAGLIONE, I RETROSCENA SULLA GENESI

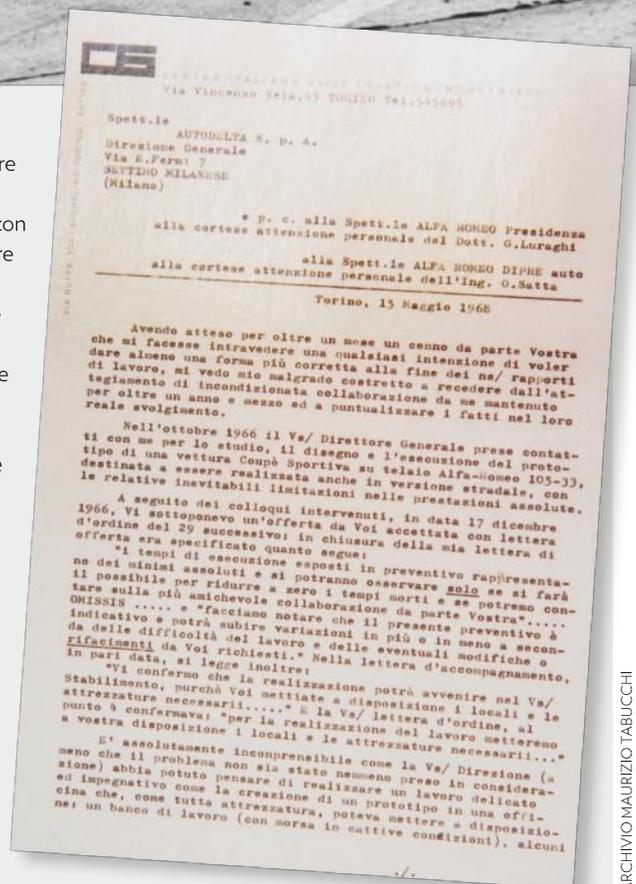
È considerata una delle più belle vetture mai realizzate. Ma se la 33 Stradale è riuscita a vedere la luce lo si deve solo al caso: tra litigi quotidiani con Carlo Chiti, condizioni di lavoro "umilianti", cinque mesi di trasferimenti giornalieri da Torino a Milano ("oltre 350 km di solo viaggio tutti i giorni, partendo alle primissime ore del mattino e rientrando in tardissima serata") e compensi elargiti con grandi ritardi, più di una volta Franco Scaglione è stato sul punto di abbandonare l'impresa. Lo racconta lui stesso in una lettera che svela molti retroscena della vita in Alfa Romeo all'epoca, inviata alla direzione generale dell'Autodelta, a Giuseppe Luraghi e a Orazio Satta (rispettivamente presidente e direttore centrale Alfa Romeo) il 15 maggio 1968. Ovvero, nove mesi dopo la presentazione del prototipo della 33 Stradale, avvenuta a Monza nel settembre del 1967. Cinque fogli A4 nei quali Scaglione elenca tutte le mortificazioni subite dal dicembre 1966 e con i quali si congeda definitivamente dall'Alfa Romeo. Scaglione ricorda che fu contattato dall'Autodelta nell'ottobre 1966 e che il 29 dicembre firmò il contratto con le specifiche delle sue richieste. Richieste che verranno successivamente disattese scatenando l'ira del designer toscano. "È assolutamente incomprensibile come la vostra Direzione abbia potuto pensare di realizzare un lavoro delicato e impegnativo come la creazione di un prototipo in una officina che, come tutta attrezzatura, poteva mettere a disposizione: un banco di lavoro con morsa in cattive condizioni, una saldatrice ad arco portatile, un carrello per saldatura autogena e l'unico saldatore (sig. Caffa) in forza all'Autodelta. In parecchi casi ore e ore erano perdute nell'attesa che il sig. Caffa fosse libero per una saldatura! Non una piegatrice per lamiere, non una piegatubi, non una calandra, meno di quanto si potesse trovare in una piccola officina riparazioni!" lamenta Scaglione. Si viene a sapere, così, che aveva a disposizione un solo "operaio" e solo dopo più di un mese ne arrivò un secondo. "Dovetti assumermi tutti i ruoli possibili, sia in officina, riducendomi addirittura a lavori da operaio capo-squadra, sia per i contatti con i fornitori..." scriveva nella sua lettera-documento. I rapporti con l'Autodelta erano subito diventati tesi, ma l'affronto più offensivo Scaglione lo ricevette quando venne bellamente ignorato in occasione della preparazione della 33 Daytona da competizione. "Pur quotidianamente presente



venivo ostentatamente escluso da questo lavoro. Si è preferito ricorrere alla consulenza di un elemento straniero" denunciava Scaglione, "con l'evidente risultato di veder trasferire le ultime esperienze a una marca straniera concorrente. A meno che non si debba pensare che la quasi perfetta identità fra la 33 Daytona e il più recente modello della Alpine 3 litri, affidata allo stesso tecnico, sia del tutto casuale! ... E si noti che non parlo di identità di linea, ma anche di soluzioni tecniche, quali i radiatori arretrati". Scaglione non lo nomina mai, ma è chiaro che il riferimento diretto sia Carlo Chiti, un toscano come lui con il quale i rapporti non sono mai stati sereni. Come svela in un altro passaggio: "In occasione della consegna della coupé al primo cliente fui dal Vs/ direttore invitato a 'togliermi dai piedi'. Per la verità la parte anatomica citata era molto più... virile" rammenta Scaglione. Che si lamentava anche del "carrozziere" a cui venne affidato il compito di mettere in produzione la vettura (la carrozzeria Marazzi, ndr): "La carrozzeria oltre a essere scarsamente attrezzata e a non avere alcuna esperienza costruttiva - faceva riparazioni e verniciatura - non aveva né un

capo officina, né capi reparto, tanto che dovette sobbarcarmi di nuovo il compito di dirigere materialmente gli operai insegnando loro delle tecniche di lavorazione da essi ignorate" scriveva Scaglione. Insomma, un bell'ambientino.

Gilberto Milano



➔ sul gruppo longheroni-serbatoi. Geniale poi l'intuizione avuta per migliorare l'accesso in vettura, considerando le difficoltà per un'auto alta da terra meno di un metro (appena 990 mm): incernierare le porte, che integravano parte del tetto, diagonalmente. In questo modo si poteva accedere nell'abitacolo in posizione quasi eretta.

Saranno 18 gli esemplari costruiti tra il 1967 e il 1969. A realizzarli, sulle specifiche dell'Alfa Romeo e dell'Autodelta, la carrozzeria Marazzi. Alcuni vennero allestiti con il minimo dei compromessi in fatto di confort e abitabilità, quindi con un interno ben rifinito, riscaldato e isolato termoacusticamente, cristalli di sicurezza, vetri laterali discen-

denti e sedili granturismo. Altri, invece, erano più corsaio, con superfici trasparenti fisse e in plexiglas, sedili da competizione e interno rivestito in tessuto. I primissimi esemplari (si parla di due, fra cui quello del servizio, di proprietà del Museo Storico Alfa Romeo di Arese) si caratterizzavano per le ampie calotte che proteggono i fari costituiti da due parabole distinte per lato. Quelli "di serie", per rispettare il Codice della Strada, furono invece commercializzati con una soluzione monofaro: nella versione iniziale, infatti, la parabola inferiore non rispettava l'altezza minima richiesta da terra.

Anche il motore, il cui progetto originale era sempre di Busso, derivava dalla 33/2:

8 cilindri a V di 90 gradi, 1995 cm³ la cilindrata, centrale-longitudinale la posizione, la versione per la Stradale sviluppava 230 CV DIN a 8800 giri/min. Grazie all'eccellente rapporto peso/potenza, inferiore ai 3 kg per CV, e alla buona aerodinamica della carrozzeria d'alluminio (Peraluman H35 per l'esattezza), già durante i primi collaudi sulla pista di Balocco la vettura raggiunse la considerevole velocità di 260 km/h. Con un unico problema: la centrifugazione dell'aria sulle facce esterne delle ruote causava turbolenze fuori e sovrapressioni dentro i parafanghi. Per risolvere questo inconveniente furono quindi aperte due uscite dell'aria, una per lato, subito dietro i passaruota anteriori.



↓ “UN BELLISSIMO NOVEMBRE” (1969)

AL CINEMA CON LA “LOLLO”

Grazie ai suoi trascorsi nel campo della moda nell'immediato dopoguerra, Scaglione aveva un alto concetto della bellezza. Le forme che disegnava, oltre che aerodinamicamente valide, dovevano regalare intense emozioni, suggestionare, essere un piacere per l'occhio. Tutti concetti che si ritrovano sull'Alfa Romeo 33 Stradale: non è un caso che in molti dettagli ricordi le forme di un corpo femminile e che, oggi come allora, sia considerata universalmente tra le più belle granturismo di sempre. Un'auto, la 33 Stradale, straordinaria anche nel prezzo di vendita: 9.750.000 lire. Nello stesso periodo, per una Lamborghini Miura ne “bastavano” 7.700.000 di lire; un'utilitaria come la Fiat 500 F costava 475.000 lire. **R**



La 33 Stradale vanta anche un'apparizione sul grande schermo nella pellicola del 1969 “Un bellissimo novembre” diretta da Mauro Bolognini. Degna di nota la scena in cui Gina Lollobrigida sale a bordo della vettura (da passeggera) e si dirige verso Catania accentrando l'attenzione dell'intero cast e delle comparse. La coupé Alfa Romeo, un esemplare con faro a doppia parabola, esibisce nel film la targa Catania.



Q8 Perform 100 ottani

è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

↓ **CARATTERISTICHE**

Motore Centrale-posteriore, longitudinale
8 cilindri a V di 90°
Alésaggio 78 mm - Corsa 52,20 mm
Cilindrata 1995 cm³
Rapporto di compressione 10:1
Potenza 230 CV DIN a 8800 giri/min
Accensione a 2 candele per cilindro
Iniezione meccanica Spica.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 6 marce
Frizione monodisco a secco.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 2 posti
Telaio a struttura tubolare in acciaio con elementi in lega leggera
Carrozzeria in Peraluman
Susp. ant. e post. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali
Barra stabilizzatrice ant. e post.
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni a disco autoventilanti ant. e post.

Dimensioni e peso Passo 2350 mm
Carreggiata ant. 1350 mm - post. 1445 mm
Lungh. 3970 mm - Largh. 1710 mm
Altezza 990 mm
Peso 700 kg (in ordine di marcia).

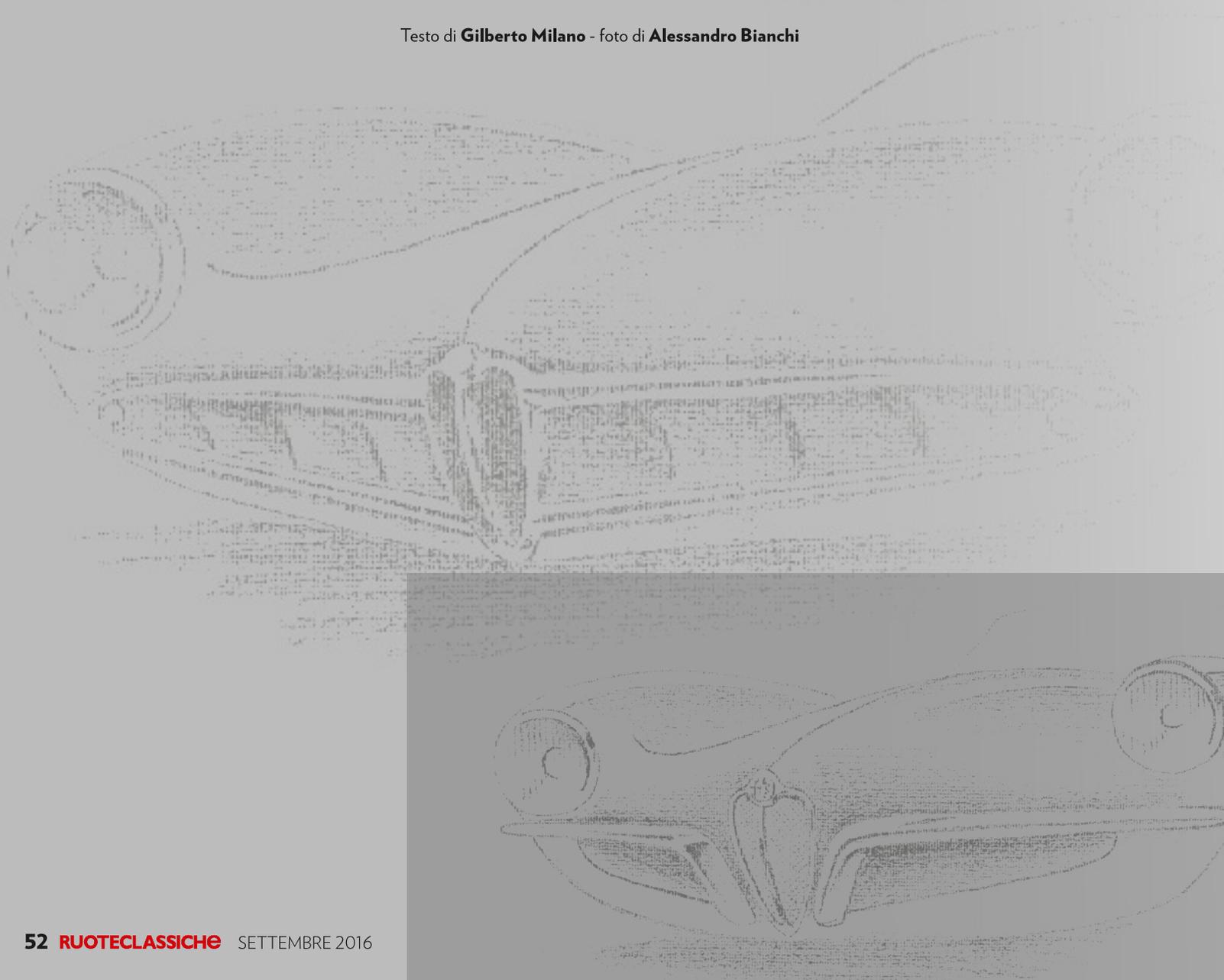
Prestazioni Velocità 260 km/h (in 6^a marcia).

IL PRIMO "DESIGN STAR"

GENIO NELL'OMBRA

Fiorentino di nobili origini calabresi, con un'autentica ossessione per l'aerodinamica, è il papà delle mitiche Alfa Romeo Bat, oltre che di alcune tra le più belle auto del dopoguerra. Solo di recente, però, il suo nome è uscito dall'anonimato. A cent'anni dalla nascita un libro ne celebra l'immenso talento

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



S

caglione chi? Tra i quarantenni di oggi e fuori da una cerchia nemmeno troppo ampia di appassionati di auto il suo nome è poco conosciuto. È nato troppo presto

Francesco Vittorio Scaglione, detto Franco, per far parte delle star, delle grandi firme del design automobilistico, oggi vanto delle Case dell'auto ma che un tempo rimanevano nell'ombra dei grandi nomi della carrozzeria come Pininfarina e Bertone. Eppure Scaglione può essere considerato a buon diritto il primo "design star" della storia automobilistica.

Uno "Styling man", come lo definisce "Auto Italiana" nel 1954. Sicuramente il primo che con molta sicurezza di sé ha preteso, e in gran parte ottenuto, che il suo nome venisse legato alle proprie creazioni. Pininfarina, proprio per questo motivo, non lo assunse: il giovane Scaglione, ancora sconosciuto e senza esperienza, pretendeva che ogni auto disegnata da lui portasse anche la sigla FraSca (abbreviazione di Franco Scaglione). Quasi un affronto per il carrozziere torinese, che gli chiuse la porta in faccia. Più elastico invece Nuccio Bertone, che capì subito le qualità di quel giovane creativo fino all'eccesso ma molto preparato e geniale. Fu grazie a Franco Scaglione infatti se la



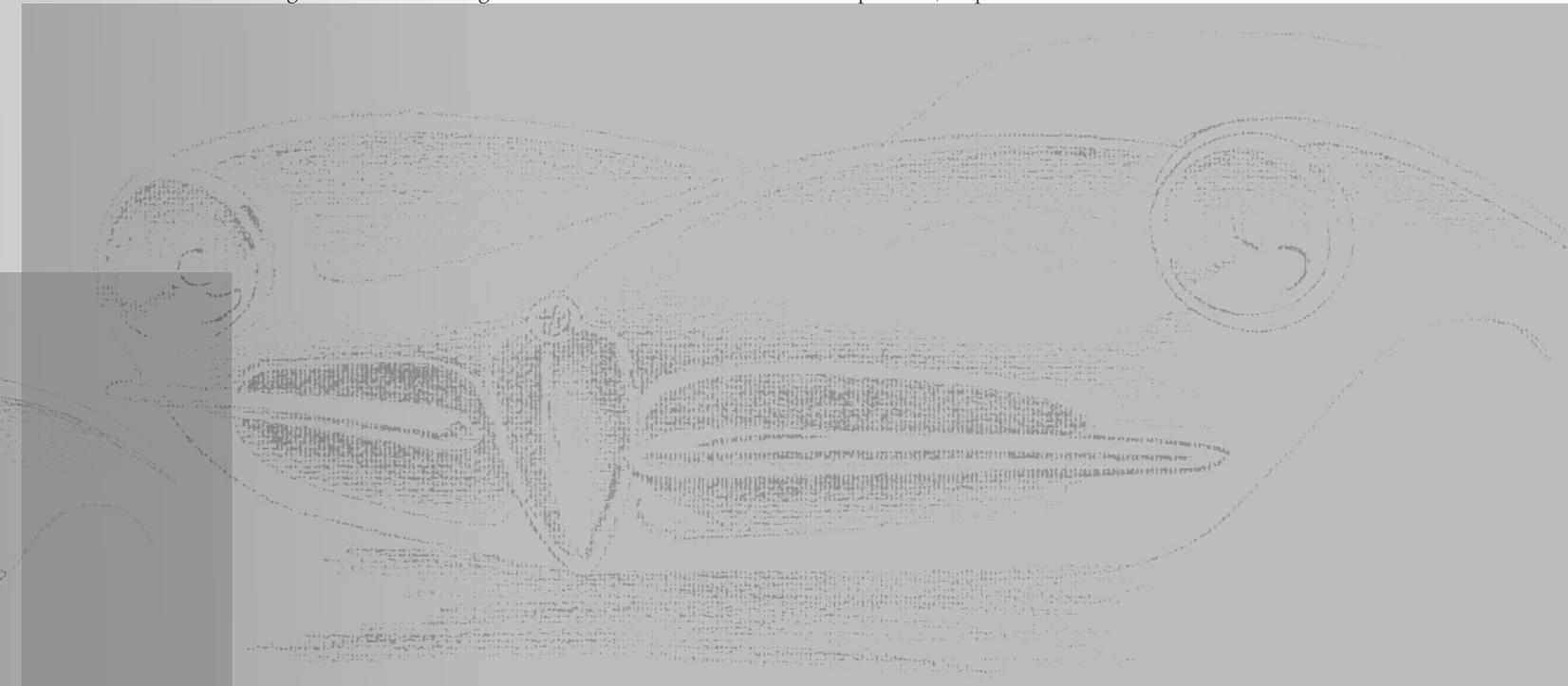
fama di Bertone crebbe ai massimi livelli, e fu grazie a Bertone se Scaglione imparò a contenere entro limiti accettabili il suo incredibile estro stilistico, anche se poi il rapporto tra i due si concluse in modo brusco. Senza Bertone non sarebbero nate le Alfa Romeo Bat, la Giulietta Sprint, la Giulietta Sprint Speciale, e senza la scuola di Bertone non sarebbe nata poi la 33 Stradale, considerata fra le più belle auto della storia, né numerose altre vetture e prototipi oggi celebrati come icone.

L'AERODINAMICA, LA SUA MUSA

Ma qual'è stata la qualità distintiva, la caratteristica specifica, la peculiarità →

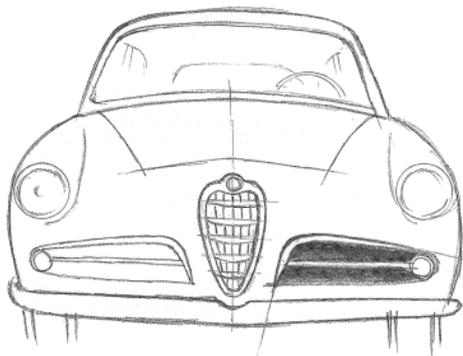
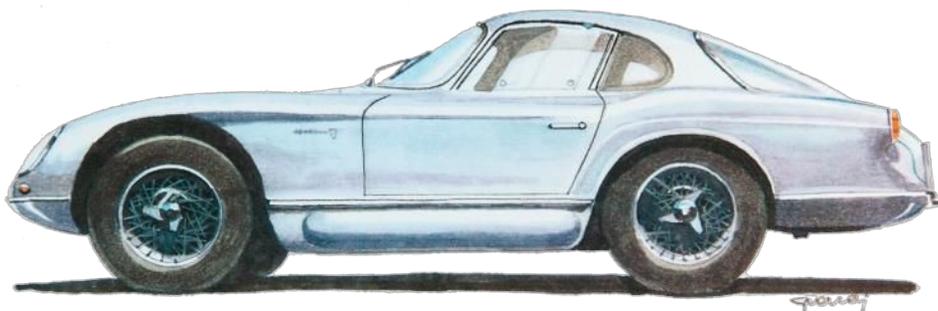
Creatività pura

Qui sopra, Franco Scaglione negli anni 50. Creativo e innovativo come pochi, ha introdotto nel design dell'auto alcune soluzioni stilistiche che hanno fatto epoca. In queste pagine, tre studi per il frontale della Giulietta Sprint.



La sua firma sulle Alfa Romeo

Qui sotto, dal libro di Massimo Grandi, il frontale della Giulietta Sprint prima serie del 1954. A fianco, l'Alfa Romeo 2000 Sportiva del 1954, mai prodotta in serie. Nella foto, Scaglione e Frank Reisner con la Intermeccanica Indra nel 1971.



→ dello stile di Franco Scaglione? Quale il suo valore nell'ambito della storia del design dell'auto? Lo abbiamo chiesto a Massimo Grandi, docente universitario, direttore del laboratorio di Car Design dell'università di Firenze, grande studioso d'aerodinamica applicata all'auto, illustratore e scrittore di libri sul design. Grandi ha appena dato alle stampe un libro interamente dedicato al genio stilistico toscano che uscirà in settembre, in occasione del 100° anniversario della sua nascita (Firenze, 26 settembre 1916) edito dall'Asi e dal titolo "Il paradigma Scaglione", del quale in queste pagine sono stati riprodotti alcuni stralci.

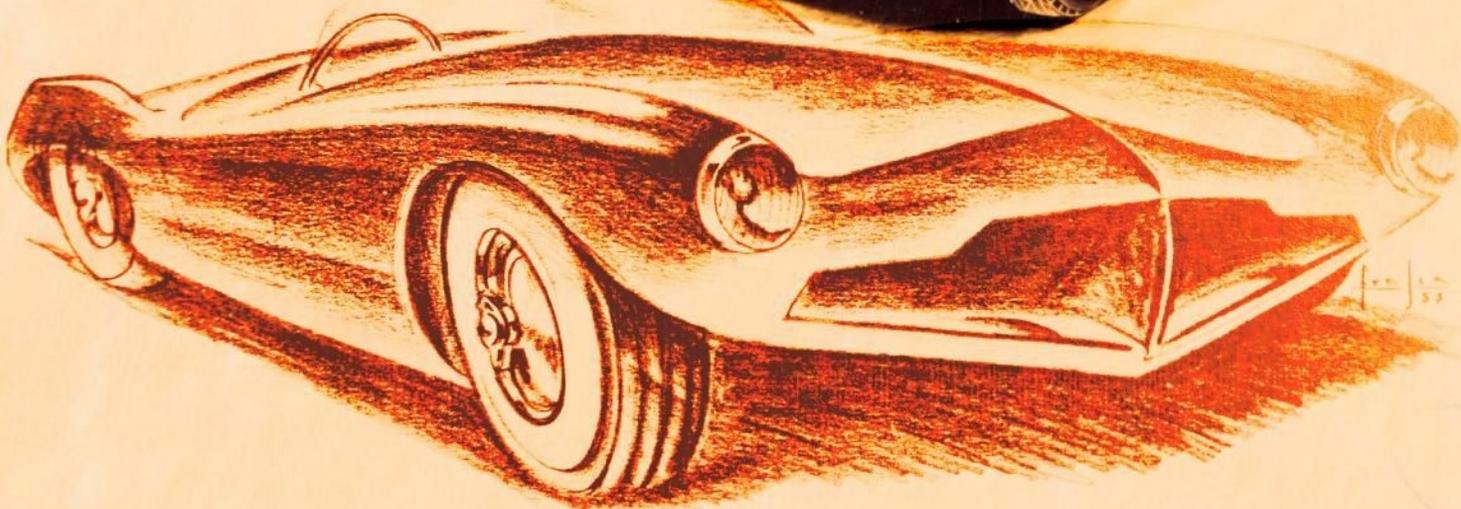
Per giudicare Scaglione bisogna sapere intanto che dopo il liceo classico frequentò per due anni la facoltà di Matematica di Firenze con l'intenzione di proseguire gli studi in Ingegneria aeronautica a Bologna. Fu la guerra a impedirglielo. "Scaglione non era semplicemente un estro creativo: era un esperto in materia, un designer che aveva

approfondito lo studio dell'applicazione dei principi dell'aerodinamica all'automobile. Ed è riuscito come pochi a coniugare questi con una forte impronta creativa" dice Massimo Grandi. "Tutte le sue forme, anche quelle più strane, come le Bat per esempio, che a prima vista possono sembrare dettate solo da fini stilistici, sono invece il risultato di intuizioni aerodinamiche importanti". Scaglione stesso spiega ampiamente le sue teorie in un articolo molto dettagliato, quasi una tesina universitaria, pubblicata su "Auto Italiana" nel 1954 dal titolo "Il problema dell'aerodinamica applicata all'automobilismo".

"L'applicazione rigida dei principi dell'aerodinamica da sola però avrebbe portato a forme stilistiche sgradevoli, come è sempre successo in questo campo" spiega Grandi. "Scaglione ha invece saputo unire gli aspetti tecnici a quelli estetici". Un giudizio condiviso anche da Lorenzo Ramaciotti, noto designer italiano, nella prefazione all'unico libro pubblicato fino a oggi su Scaglio-

Un debole per la matita

Due figurini in matita tenera, una specialità nella quale Franco Scaglione eccelleva. Qui sotto, lo studio per il frontale dell'Aston Martin DB 2/4 Roadster del 1953 e, a fianco, quello per una spider Alfa Romeo.



Professore in aerodinamica
Massimo Grandi nel suo studio presso la facoltà di Car Design dell'università di Firenze. Per la realizzazione del libro su Scaglione ha prodotto oltre 35 tavole a colori e oltre 350 acquerelli.

ne ("Franco Scaglione designer" di Giuliano Silli, ed. Asi), nel quale si riconosce allo stilista toscano il merito di "aver saldato la frattura fra libertà della forma e la rigidità del canone funzionalista".

I SUOI SEGRETI SCRITTI NELLE BAT

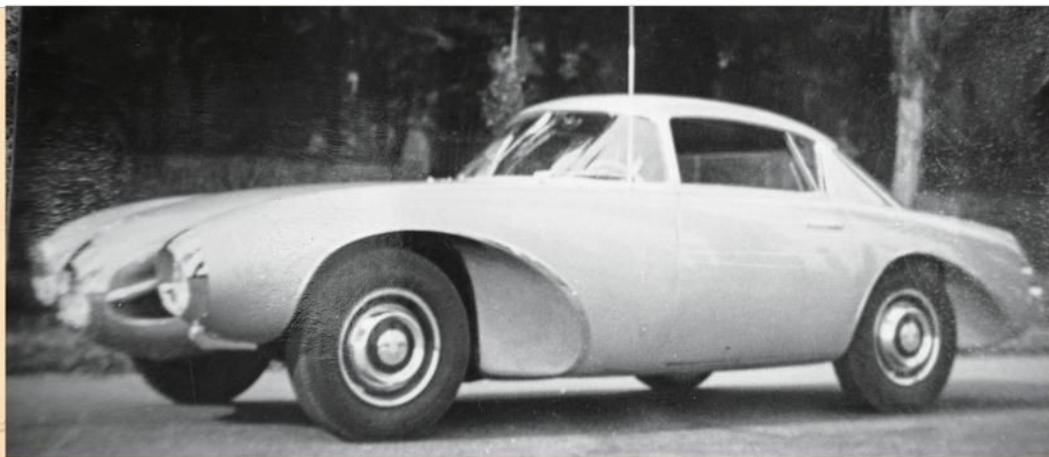
"Le Bat spiegano bene le teorie di Scaglione, sono delle sperimentazioni, un trattato di aerodinamica applicato all'auto" afferma Grandi. "Hanno la forma del padiglione a goccia, che in aerodinamica è la forma perfetta e teoricamente non dà nessuna turbolenza. In questo modo i flussi d'aria si distribuiscono sulla carrozzeria e poi si riuniscono in coda. Ma perché questo avvenga senza turbolenze, il rapporto tra larghezza e lunghezza della goccia deve essere di uno a cinque. Per cui se un padiglione per accogliere due persone non può essere largo meno di 150 cm, la sua lunghezza dovrebbe essere di sette metri. Improporzionabile. Cosa fa Scaglione? Accorcia il padiglione e per evi-



tare che l'aria tenda a creare delle turbolenze mette queste pinne enormi proprio dove il flusso dell'aria tenderebbe a staccarsi, in modo da reindirizzare il flusso e riprodurre artificialmente l'effetto della goccia. Una goccia teorica". Insomma, anche nella sperimentazione più esasperata c'è sempre il tocco del designer. "La ricerca della bella forma è evidente" dice Grandi. "Questa soluzione poteva avere una foggia qualsiasi, lui invece anche in questa occasione riesce ad applicare il suo segno distintivo". Chi pensava quindi che quelle splendide pinne servissero a colpire la fantasia degli appassio-

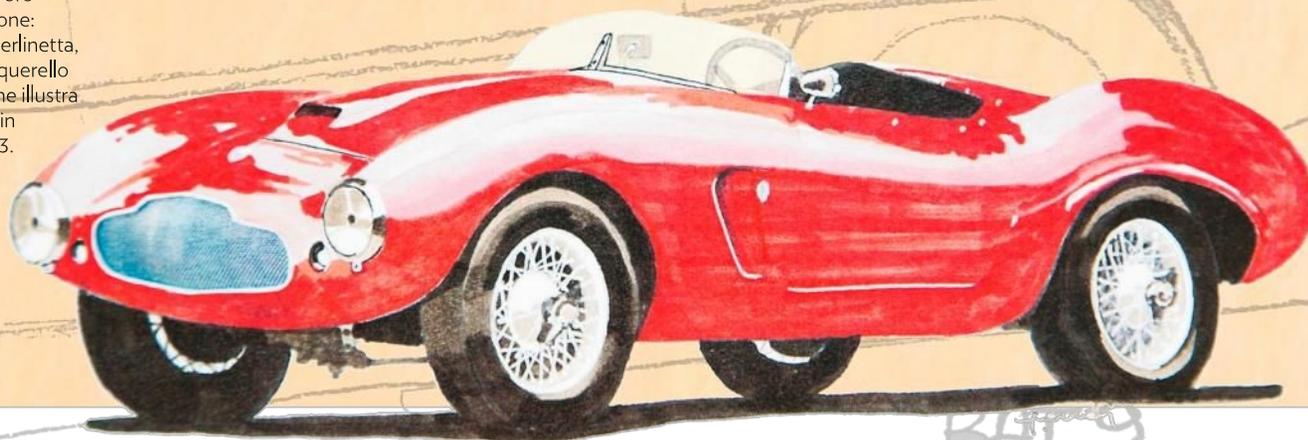
nati oltre che dimostrare la perizia dei battilastra di Bertone, dovrà osservarle con occhio diverso. Scaglione però non si limita ad applicare grosse pinne nel posteriore, elimina griglia, paraurti e fari; fa ricorso alla presa d'aria sdoppiata per favorire l'aspirazione dell'aria deviata dai paraurti; carena le ruote; utilizza vetri curvi e un parabrezza con la massima inclinazione possibile (59°). Infine porta l'inclinazione dei fianchi a 45°, in modo da evitare interferenze con la carena principale. Tutte soluzioni finalizzate a un miglior rendimento aerodinamico.

"Un'altra invenzione di Scaglione, ➔

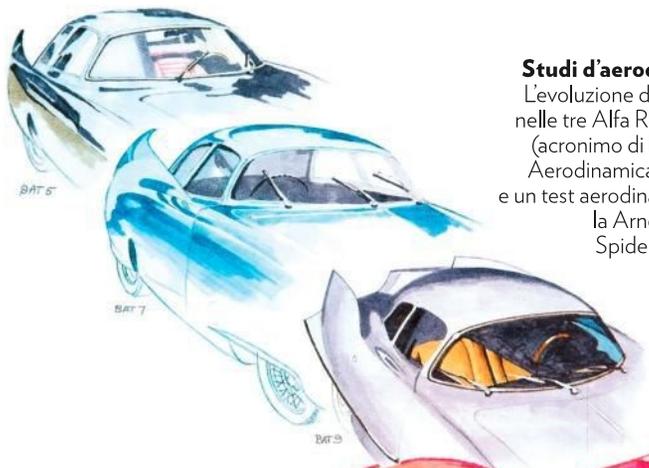


Vetture speciali

Qui sopra, il primo lavoro di Scaglione per Bertone: la Fiat-Abarth 1500 berlinetta, del 1952. Sotto, un acquerello di Massimo Grandi che illustra la Arnolt-Aston Martin DB2/4 Spider del 1953.



Tutte le sue forme, anche quelle più strane come le Bat, sono il risultato d'intuizioni aerodinamiche importanti



Studi d'aerodinamica
L'evoluzione delle pinne nelle tre Alfa Romeo Bat (acronimo di Berlinetta Aerodinamica Tecnica) e un test aerodinamico per la Arnolt-Bristol Spider del 1953.



Disegnate dal vento

La Giulietta Sprint, uno dei capolavori di Franco Scaglione per Bertone e, in rosso, la vettura da record Stanguellini-Guzzi Colibri del 1963, che con un motore di 248 cm³ riuscì a conquistare ben sei record di velocità.



Troppo innovativo

Massimo Grandi nella collezione di modellini che rappresentano l'evoluzione dell'aerodinamica allestito in università e, sotto, il prototipo della Lamborghini GTV del 1963, respinto perché giudicato troppo avveniristico.



➔ basata sui suoi studi, è quella della scalfatura nei parafranghi” spiega Grandi. “Attraverso il cerchione l’aria viene risucchiata all’interno del vano ruota, frulla e poi esce. Quest’aria in uscita va a formare una sorta di gobba invisibile che aumenta la sezione trasversale dell’auto. La soluzione drastica sarebbe carenare le ruote, oppure mettere le ruote più all’interno, come ha fatto la Porsche sulla 356, in modo da allungare il percorso dell’aria in uscita e smorzare le turbolenze. Scaglione invece sceglie un’altra operazione: prende il parafrango e lo apre. L’aria invece di uscire trasversalmente lo fa con un angolo inferiore, riducendo l’ampiezza della famosa gobba d’aria. Questa soluzione apparve per la prima volta nella Fiat-Abarth 1500 Bertone. I parafranghi così realizzati vennero chiamati ‘Bertone fender’ e ap-

plicati poi anche ad altre vetture”.

Tra le intuizioni di Scaglione c’è da annoverare anche quella del cosiddetto “cofano picchiante”, con la parte anteriore che punta verso il basso, accennato sin dal suo primo lavoro per Bertone, la Fiat-Abarth 1500 berlinetta biposto del 1952, e poi riproposto via via in modo sempre più evidente sulle tre Bat, sulle auto da record e sull’Alfa Romeo 2000 Sportiva del 1954. Quindi su Giulietta Sprint del 1954, Fiat-Abarth 750 GT Spider del 1956, Giulietta SS del 1957, Porsche-Abarth del 1960 (si veda il box nella pagina a fianco), ATS 2500 del 1962 e poi Lamborghini 350 GTV del 1963, Tita-nia Veltro del 1966, per arrivare alla mas-

↓ COINCIDENZE

DALLA PORSCHE 356 ALLA 911

Nel 1960, interrotto da poco il sodalizio con Nuccio Bertone, Franco Scaglione riceve da Carlo Abarth l'incarico di rendere più performante la Porsche 356 B in funzione di un uso sportivo. Una richiesta arrivata al progettista austriaco direttamente dal reparto corse Porsche. Le soluzioni di Scaglione sono estremamente innovative (dal frontale "picchiante" alla linea del padiglione), tanto che tre anni dopo si ritroveranno sulle prime 911 e che nel tempo diventeranno un elemento distintivo delle vetture della Casa di Stoccarda. Semplice coincidenza?



Gli ultimi fuochi

Altri disegni tratti dal libro di Massimo Grandi (in basso la copertina) che illustrano due degli ultimi lavori di Scaglione: la Intermeccanica Indra del 1971 (in giallo) e il restyling dell'Apollo GT del 1965.



sima espressione di questa soluzione, l'Alfa Romeo 33 Stradale del 1967 (vedi pag. 44).

Dopo otto anni di fertile collaborazione, nel 1959 il rapporto con Bertone s'interrompe ma Scaglione, ormai cosciente delle proprie capacità, riuscirà comunque a produrre altre splendide vetture, anche se per lui sarà l'inizio del declino professionale e umano. La Porsche-Abarth 356 B Carrera GTL sarà il suo primo lavoro da freelance. In pratica gli viene chiesto di ringiovanire la Porsche 356. Operazione che Scaglione realizza con la solita maestria e modernità. La vettura ha un profilo del padiglione così moderno che, sovrapponendolo con quello della Porsche 911, presentata tre an-

ni dopo, "le due linee coincidono perfettamente" sostiene Grandi. Scaglione quindi anche padre della 911? "Tropo azzardato" replica Grandi. "Si può dire però che guardando la 356, la Porsche-Abarth e la 911 il dubbio viene. A cominciare dal frontale lungo e schiacciato della 911". Non andrà invece in produzione un altro dei capolavori di Scaglione, la Lamborghini 350 GTV del 1963, ritenuta troppo avveniristica e di difficile industrializzazione. Compito che sarà poi affidato alla Touring.

Scaglione si rifarà con l'Alfa Romeo 33 Stradale, prima d'incappare nell'incontro più sfortunato della sua vita, quello con l'ingegnere ungherese con passaporto canadese Frank Reisner, titolare della Intermeccanica, azienda per la quale Scaglione vedrà andare in fumo tutti i propri risparmi (170 milioni di lire nel 1972, pari a 2,8 milioni di euro attuali). Ma questa è un'altra storia, come raccontiamo a pagina 58.



GLI ULTIMI GIORNI A SUVERETO

L'UOMO CHE VISSSE DUE VOLTE

Giovanna, unica discendente, ripercorre le vicende che segnarono drammaticamente la storia del padre: dalla morte presunta alla truffa della Intermeccanica, al rapporto tormentato con Bertone

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

Lo cercarono per qualche tempo; chiesero notizie anche all'ufficio anagrafe di Torino senza trovarne traccia e alla fine si arresero: "dev'essere morto" dissero. E questo scrissero sul catalogo della mostra che nel 1992 riunì a Torino tutte e tre le Alfa Romeo Bat: autore "Franco Scaglione, 1916-1988". Capita, con gli storici improvvisati.

ESILIO VOLONTARIO

C'è voluta l'arguzia di Maurizio Tabucchi, giornalista, storico dell'auto e dell'Alfa Romeo in particolare, per scoprire, nell'estate 1992, che in realtà Franco Scaglione non era affatto deceduto. La fortuna volle che Tabucchi fosse al seguito di un raduno di vetture storiche, che la comitiva facesse tappa nella piazza di Suvereto, in provincia di Livorno, e che il fotografo del paese vedendo Tabucchi osservare una Giulietta Sprint si lasciasse andare a un'indiscrezione: "Lo sa? Quest'auto l'ha disegnata quel signore là" gli disse indicando un tipo anziano in canottiera affacciato alla finestra del palazzo di fronte. Tabucchi, che come tutti aveva appreso della scomparsa di Scaglione da quella mostra sulle Bat, annuì, come si fa quando si vuole essere gentili con gli sconosciuti. Ma da storico puntiglioso qual era volle togliersi ogni dubbio e successivamente andò a verificare. Si provi a immaginare la sorpresa quando vide che il nome sul campanello coincideva. Un omonimo? No, era proprio lui. È così che Franco Scaglione tornò in vita.

"I miei genitori si erano trasferiti da Torino a Suvereto sin dal 1981, dopo il mio matrimonio con una persona del luogo" ricorda la figlia Giovanna, che oggi vive a Piombino. "E chi lo ha cercato forse non sapeva

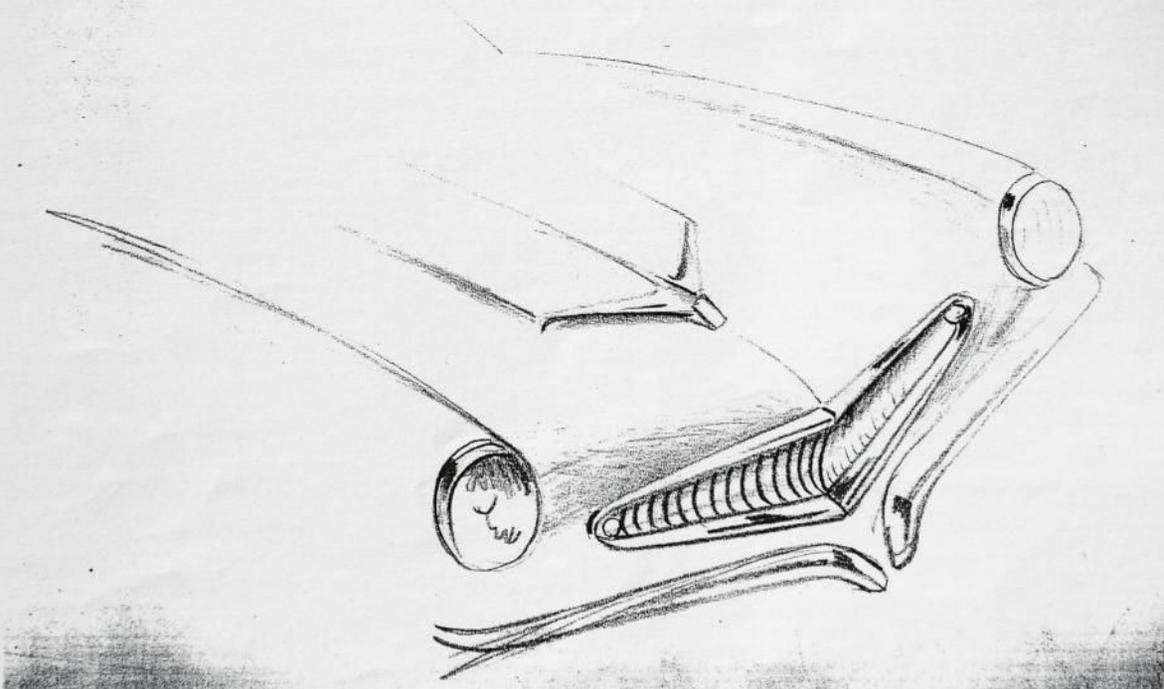


che il vero nome di mio padre fosse Francesco Vittorio. Mio papà, tuttavia, era già stato dimenticato da tutti sin dal 1973, dopo che Frank Reisner, titolare della Intermeccanica, l'azienda che avrebbe dovuto costruire una piccola serie di vetture disegnate da mio padre, scappò con i soldi che aveva raccolto per quell'iniziativa. Compresi i 170 milioni di lire che babbo gli aveva prestato. Erano tutti i suoi risparmi. Reisner gli aveva prospettato la possibilità di ampliare l'azienda, aveva ottenuto anche un prestito dalla banca. Sembrava tutto credibile. Invece..."

Giovanna all'epoca era già grande per capire e per ricordare chiaramente i fatti. "Accadde tutto dalla sera alla mattina" spiega. "Attesero invano Reisner in fabbrica. E siccome non rispondeva al telefono, pensarono che gli fosse successo qualcosa. Andarono a cercarlo nella villa in collina dove viveva ma trovarono la casa disabitata. Increduli, impiegarono qualche ora a capire cosa fosse successo. Da quel giorno mio padre non riuscì più a riprendersi e per la delusione di essersi ingenuamente fidato di una persona che conosceva da dieci anni e che considerava di

Dinastia nobile

Giovanna Scaglione nella sua abitazione a Piombino. È l'unica discendente della famiglia dello stilista toscano, già conte di Martirano, San Nicola e Motta Filocastro, tra Calabria e Basilicata. Nella cornice, Franco Scaglione ventenne in divisa militare. Interrotti gli studi di Matematica a Firenze partì volontario in guerra. Tornò a casa nel 1948 dopo cinque anni di prigionia.



L'arte del bozzetto

Uno dei primi bozzetti di Scaglione. Fu grazie a questi disegni che si fece notare dai grandi carrozzieri degli anni 50. Prima da Pinin Farina e poi da Bertone, col quale collaborò per 8 anni tra gelosie e ammirazione reciproca.



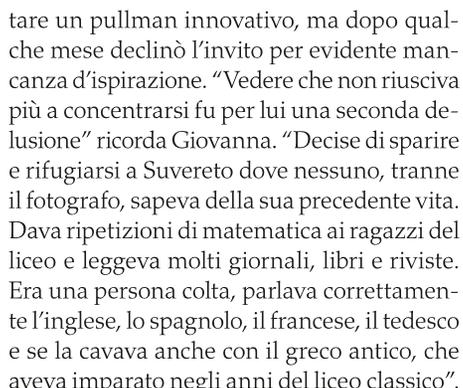


Giovane di spirito

Giovanna Scaglione con l' autoritratto che il padre realizzò negli anni 90 su richiesta della figlia. In basso, un servizio su Scaglione pubblicato da "Automobile Quarterly" e, a destra, la commovente lettera che gli scrisse Nuccio Bertone.

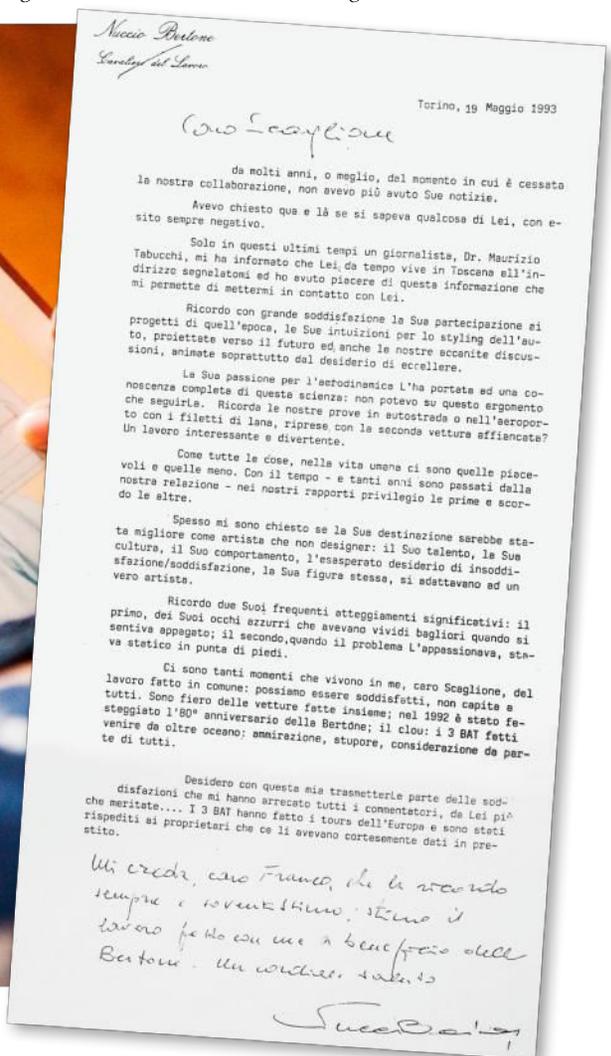
➔ famiglia, si chiuse in se stesso e si allontanò per sempre da quel mondo".

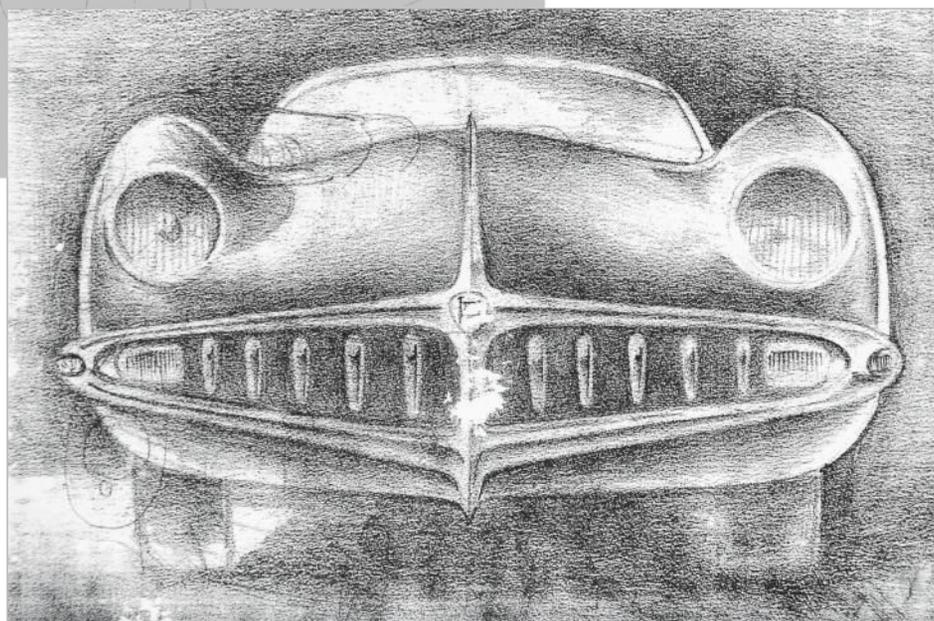
Dopo il fallimento della Intermeccanica (per la quale Scaglione aveva disegnato la Apollo GT, la Griffith 600, la Torino, la Italia, la Murena 429 GT, la Italia IMX e la Indra) ricevette dalla Fiat l'incarico di progettare un pullman innovativo, ma dopo qualche mese declinò l'invito per evidente mancanza d'ispirazione. "Vedere che non riusciva più a concentrarsi fu per lui una seconda delusione" ricorda Giovanna. "Decise di sparire e rifugiarsi a Suvereto dove nessuno, tranne il fotografo, sapeva della sua precedente vita. Dava ripetizioni di matematica ai ragazzi del liceo e leggeva molti giornali, libri e riviste. Era una persona colta, parlava correttamente l'inglese, lo spagnolo, il francese, il tedesco e se la cavava anche con il greco antico, che aveva imparato negli anni del liceo classico".



Nato a Firenze da padre calabrese e madre emiliana, Franco Scaglione era di fami-

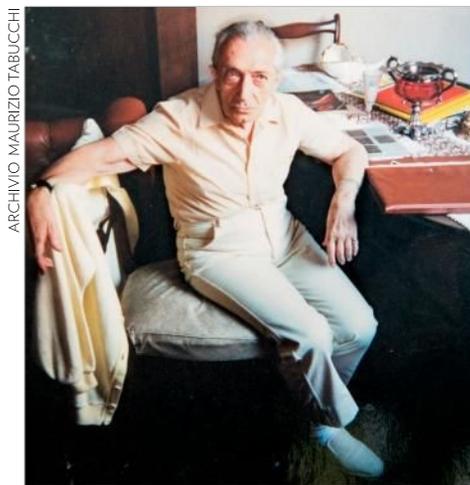
Dopo il fallimento economico mio padre decise di scomparire. Si ritirò a Suvereto dove nessuno era al corrente della sua vita precedente





glia nobile: era conte di Martirano, San Nicola e Motta Filocastro, località nella provincia di Cosenza e Reggio Calabria. "Fino al fattaccio della Intermeccanica eravamo una famiglia agiata, mio padre guadagnava bene" dice Giovanna. "Consideri che quando l'Alfa Romeo lo incaricò di disegnare la 33 Stradale lui chiese 10 milioni di lire per il progetto. Erano queste le cifre che giravano all'epoca". Poi il declino, la quasi povertà.

Spirito libero, indipendente e difficilmente controllabile, Scaglione non fu una persona semplice per chi gli dovette lavorare accanto. Emblematico il rapporto con Bertone. Nel 1959, dopo otto anni d'intensa attività, Nuccio gli dà improvvisamente il benservito. "Le ragioni del litigio non le conosco. C'è stata per anni una grandissima collaborazione tra loro" ricorda Giovanna. "Per quello che ricordo, con Nuccio i rapporti sono sempre stati ottimi, nonostante i loro scontri. Erano due personalità forti: 'Si fa scintille, ma poi ci si mette a discutere a tavolino', diceva mio padre". Qualcosa di profondo però tra i due dev'essere successo. Lo dimostra il fatto che quando Nuccio Bertone fu avvisato del ritrovamento in vita di Scaglione, a distanza di 24 anni dalla loro separazione, non nascose la sua irritazione verso quel toscancaccio geniale. Probabilmente fu la gelosia professionale di Nuccio a prevalere: non gradiva che all'esterno Scaglio-



ARCHIVIO MAURIZIO TABUCCHI

ne fosse vissuto come protagonista dei successi della carrozzeria Bertone.

"Non era un nostro dipendente, era un consulente esterno molto estroso" disse Bertone nel 1993 a chi gli chiedeva un giudizio sul ritrovamento in vita di Scaglione. "Ma quando si parla di lui si devono intendere solo gli schizzi, gli sviluppi sono nostri. Scaglione non aveva cognizioni sufficientemente tecnico-operative, lui schizzava solamente. Aveva una cultura dell'auto da appassionato, non di estrazione accademica. Era specializzato in realizzazioni fantastiche e straordinarie, atipiche per il design industriale: non sapeva fare auto per la produzione". Salvo poi pen-



Una vita per l'auto

In alto, un altro dei primi bozzetti di Scaglione nel quale si nota una delle sue intuizioni stilistiche: il cofano che si abbassa in punta, "picchiante". A fianco, Scaglione poco prima di morire; sopra, in braccio al padre.

tirsi e qualche mese dopo scrivere a Scaglione una commovente lettera di apprezzamento (nella pagina a sinistra). Oltre che disporre per lui un assegno vitalizio di un milione di lire. Assegno di cui Scaglione riuscì a godere una sola volta: morì infatti il 19 giugno del 1993 all'età di 77 anni per le conseguenze di un carcinoma polmonare che lo affliggeva dal 1991. Quel giorno le campane della chiesa di Suvereto suonarono a festa, come aveva chiesto lui, ma dietro il feretro c'erano solo cinque persone. "Ricordati che a me il funerale l'hanno già fatto" aveva detto alla figlia. "E un altro funerale non lo voglio". Fu quasi accontentato. ■

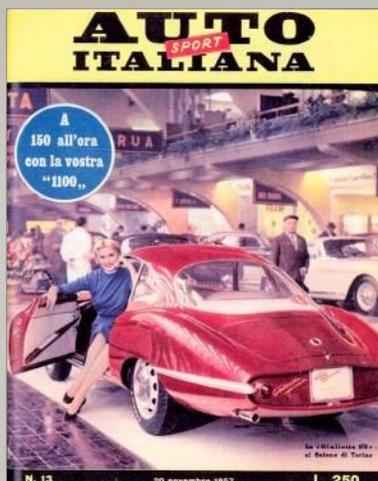
LO "SQUALO" DEL BISCIONE

MORFOLOGIA SPECIALE

Tra le più belle vetture disegnate da Franco Scaglione c'è questa coupé presentata al Salone di Torino del 1957, dalla quale nascerà la SS. Eccola, fresca di restauro: ve la presentiamo in anteprima

Testo di **Gilberto Milano** - foto di **Federico Bajetti**





Ritorno alle origini

La Giulietta Speciale ritratta poche ore prima di partire per il concorso di eleganza di Pebble Beach.

Qui sopra, la copertina di "Auto Italiana" del novembre 1957 che la immortalava al Salone dell'auto di Torino.



Difficile ripetersi dopo aver realizzato un capolavoro. Figurarsi dopo tre, o cinque, considerando come tali anche l'Alfa Romeo 2000 Sportiva e la Giulietta Sprint.

A Franco Scaglione però l'impresa riuscì non una, ma più volte ancora. La prima in ordine di tempo porta la data del 1957: al Salone dell'Automobile di Torino viene presentata la Giulietta Speciale, disegnata da Scaglione per Bertone e realizzata come prototipo della Giulietta SS per la Casa del Portello. Non compare ancora il trilobo Alfa Romeo (c'è solo il marchio sul cofano), ma fa grande clamore, tanto che ottiene la copertina di "Auto Italiana" come riconoscimento per la sua originalità. Colpisce soprattutto come il designer toscano sia riuscito a ricavare una linea slanciata, molto aerodinamica e tutta curve da un telaio della Giulietta Sprint. Il risultato in effetti è la somma di tutti gli stilemi di Scaglione: il muso bassissimo, l'assenza di paraurti anteriori, di maniglie, le linee tese, parabrezza e lunotto molto inclinati, le modanature sui parafranghi anteriori, che sono prominenti e fanno da cornice al cofano e alle estremità dei quali sono inseriti i fari, la mascherina a forma di bocca e molto obliqua, i parafranghi posteriori bombati e la coda tronca (i benefici di quest'ultima soluzione sono noti da tempo, ma Scaglione è uno dei primi ad adottarla). Una forma bellissima che lascia stupiti ancora oggi. Quella visibile in queste pagine non è altro che la stessa vettura del debutto torinese di 59 anni fa, restaurata e tirata a lucido come forse non è mai stata, condizione necessaria perché potesse partecipare al Concorso di Eleganza di Pebble Beach dove, pochi giorni fa, ha riscosso grande successo (vedi box a pagina 65).

"La vettura è la stessa presentata dalla carrozzeria Bertone al Salone dell'Auto- 



Colpì soprattutto come Scaglione fosse riuscito a ricavare una linea aerodinamica e tutta curve da un telaio Giulietta Sprint

→ tomobile di Torino nel 1957, telaio AR10120-00001" precisa Corrado Lopresto, attuale proprietario di questo gioiello. "L'acquistai nel 2010 da un collezionista americano ma era in condizioni pessime, aveva perso ogni identità iniziale. Veniva utilizzata nelle gare di velocità per auto storiche e aveva subito danni all'anteriore, mentre nel posteriore era stata modificata. Anche la meccanica è stata rifatta completamente, mentre il colore originale lo abbiamo trovato in due punti dietro il lunotto posteriore e lo abbiamo riprodotto. Come si può notare, non è il classico rosso corsa Alfa Romeo".

Il colore non sarà quello storico adottato dall'Alfa Romeo, ma l'auto nacque comunque come ipotesi di una vettura per uso sportivo; in pratica come versione più performante della Giulietta Sprint Veloce. Il motore, infatti, è lo stesso della Veloce, il quattro cilindri di 1290 cm³ con potenza ufficiale di 92 CV (nella realtà arriva ad erogare ben 100 CV a 6100 giri/min).

Rispetto alla Veloce la Giulietta Speciale ha il telaio più corto di 13 cm e ha il fondo modificato, in modo da consentire un'abitabilità accettabile dopo l'abbassamento della carrozzeria. L'altezza è inferiore di 11 cm rispetto alla Giulietta Sprint (121 cm contro 132) ma nonostante il passo sia di 13 cm più corto (225 cm contro 238) la Giulietta



Speciale è più lunga di 26 cm (424 cm contro 398) e più larga di 13 (166,5 cm contro 153,5). La carrozzeria è realizzata in alluminio e quella linea così aerodinamica venne ottenuta modificando la posizione del radiatore e rendendo snodabile in due punti il piantone del volante grazie all'adozione di due giunti cardanici.

La vettura piacque al pubblico ma l'Alfa Romeo la giudicò comunque troppo avveniristica. Nel 1958 al Salone di Ginevra ven-

ne esposto un secondo prototipo, ammorbidito nelle linee, e nel 1959, dopo aver introdotto altre modifiche, finalmente la Giulietta Sprint Speciale andò in produzione. Non più come auto per piloti ma come vettura granturismo, non più con carrozzeria in alluminio ma in acciaio e con dimensioni più raccolte (è lunga 412 cm).

Nel 1960 il prototipo 00001 venne venduto dall'Alfa Romeo a un gentleman driver milanese e iniziò la sua nuova vita. **R**



Bella e impossibile

Ritrovata in pessime condizioni la Giulietta Speciale è stata sottoposta a un restauro meticoloso e completo portato a termine dopo cinque anni dal grande specialista Dino Cognolato. Molte le difficoltà incontrate, tra le quali l'assenza assoluta di guarnizioni che ha richiesto un lavoro meticoloso come pochi.

↓ IL TRICOLORE SVENTOLA IN CALIFORNIA

PEBBLE BEACH PREMIA IL GENIO ITALIANO

Dopo quasi 60 anni la Giulietta SS prototipo è tornata in pubblico. Lo ha fatto al Concorso di Eleganza di Pebble Beach, il più prestigioso al mondo, dove ha conquistato il titolo di "Vettura chiusa più elegante" oltre che terza di classe. Come noto, il titolo di "Best of show" è andato a una Lancia Astura Cabriolet Aerodinamico "Tipo Bocca" del 1936 di un imprenditore italo-americano e già di proprietà della rock star

Eric Clapton. Avrebbe forse meritato di più la SS? Paradossalmente la risposta sta in un'altra domanda che si sono posti molti addetti ai lavori: avrebbe mai potuto una quattro cilindri conquistare il "Best of show" a Pebble Beach? La Giulietta SS era prontissima per la sfida più esaltante. Tuttavia, gratificare con uno dei riconoscimenti più importanti del concorso una "vetturetta" come la Giulietta SS è stato

comunque un segno di grande apertura e competenza da parte della giuria. Che è stata onesta e audace. Alla fine il risultato premia gli sforzi di quanti si sono impegnati in questo restauro, da Dino Cognolato a Fabio Verin, a Renzo Michielotto, Gianni Semenzato, Franco Rodighiero e tutti gli altri che hanno contribuito al successo. Sono loro gli uomini che ci rendono invincibili agli occhi del mondo.





SUV & CROSSOVER DAY

QUATTORUOTE

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

Radio ufficiale

radionumberOne

in collaborazione con





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

a cura di



- 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.QUATTORRUOTE.IT



NISSAN



“MISSIONE NOSTALGIA” AL SALONE DI GINEVRA 2016

MUSA ISPIRATRICE

I cinquant'anni della gloriosa scoperta e il lancio dell'erede che ha esordito quest'estate: ecco i motivi che hanno spinto FCA a trovare una “seconda serie” e a restaurarla - con un colore fuori menu - in tempo per la rassegna elvetica. Ripercorriamo guidandola la storia del modello

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



P

otrà piacere o meno, la moda del neo retrò (tanto per non essere fraintesi: a noi piace) ma, comunque la intendiate, un merito indiscutibile ce l'ha.

Quello di far parlare della "musa", del modello - cioè - da cui la nuova auto ha tratto ispirazione. Come è successo per tutta l'estate con la Fiat 124 Spider. Che poi nessuno l'aveva mai dimenticata, quella classica.

Né sarebbe stato possibile, con una carrozzeria disegnata per Pininfarina dal forse migliore Tom Tjaarda di sempre. Non fu un caso se, dopo un ritiro dalle scene europee nel 1974 (destinata poi solo al mercato Usa), la due posti sportiva torinese ritornò in auge da noi nel 1982, venduta direttamente con il marchio Pininfarina e il nome di Spidereuropa: era la versione adattata per i mercati europei del modello per l'America, con motore due litri di derivazione Argenta, meno brillante di quelli ori- ➔



L'abitacolo è spazioso e accogliente. Merito delle finiture in legno e di un'abitabilità notevole per una spider di medie dimensioni. Persino il baule è sorprendentemente ampio

→ ginari, a cui poi seguì anche una versione col compressore volumetrico (Spidereuropa Volumex) e con una potenza di 135 CV.

LA PRIMA CON LE GOBBE

Per il nostro test abbiamo scelto una seconda serie dell'originale a marchio Fiat, probabilmente la più affascinante di tutte. Lanciata nell'autunno 1969, differisce dalla versione iniziale per la calandra, a nido d'ape invece che a listelli orizzontali, e con lo stemma della Casa a corona d'alloro piazzato al centro della griglia invece che sul bordo del cofano. La finizione cromata sotto le porte, già apparsa sugli ultimi esemplari della prima serie, è posizionata, qui, più in alto, subito sotto la battuta. E i gruppi ottici posteriori integrano le luci di retromarcia. L'offerta, in alternativa al 1438 cm³ da 90 CV, che resta inizialmente disponibile, di un 1608 cm³ da 110 (quello della 125 Special

con la cinghia di distribuzione) alimentato da due carburatori doppio corpo richiede più spazio: alla Fiat lo ricavano (sulla "millesei") con quelle due gobbe poi diventate celebri e riprese anche dalla sua discendente moderna. Dall'agosto 1972, con l'arrivo della 132, la 124 ne eredita le meccaniche: il "millesei" diventa un 1592 cm³ con 108 CV, si aggiunge un 1756 cm³ da 118 CV mentre il "millequattro" sparisce. E con lui il cofano liscio.

LO SPAZIO, INNANZITUTTO

È una di quelle auto, la 124 scoperta, per le quali è facile perdere la testa. Non è bella solo fuori, ma anche dentro, dove ti accoglie con un cruscotto pieno di vero legno e una grande abbondanza di strumenti, tutti perfettamente leggibili essendo concentrati dietro il volante, compresi quelli secondari che all'epoca più spesso troneggiavano a centro plancia. E c'è tanto spazio: si gui-

da belli distesi, correttamente contenuti da un sedile ampio e ben sagomato. Il volante, verticale ma non troppo e di ampio diametro, ha un'esile corona in legno che rende consigliabile l'uso dei guanti per migliorare la presa. Il piede sinistro trova ampio agio a sinistra della frizione per riposarsi durante la guida, mentre la consolle fa da puntello (un po' rigido) per la gamba destra quando la successione di curve inizia a diventare una cosa seria. Il divanetto posteriore è adatto solo per trasportare occasionalmente due bambini, mentre il vano bagagli, grazie alla coda lunga, è molto capiente per una spider: circa 170 litri.

Chi la conosce bene giura che non c'è storia: il "millesei" del primo tipo rimane il motore più equilibrato. Più pronto del "millequattro", più pastoso ed elastico del "milleotto". Bastano in effetti pochi giri sulla nostra pista di Vairano per capire che non →





Si riscalda in mezzo

La seconda serie ha la leva cambio più corta e verticale della prima, con cuffia in similpelle invece che in gomma. Diversi anche i comandi del riscaldamento, sul tunnel, accanto al freno a mano.



↓ **TUTTE LE ALTRE 124 "SCOPERTE"**

QUATTRO LUSTRI DI SUCCESSI



Il debutto a Torino

La prima serie viene presentata ufficialmente al Salone dell'Automobile di Torino nell'ottobre 1966. Monta il 4 cilindri bialbero di 1438 cm³ con 90 CV di potenza e velocità massima di 170 km/h.



Vai col "milleotto"

Nel 1972 la 124 Sport Spider eredita le meccaniche della 132: il 1600 può contare su 108 CV (velocità 180 km/h), mentre il 1800 ha a disposizione 118 CV che consentono di raggiungere i 185 km/h.



Lo zampino dello Scorpione

Destinata alle corse, la 124 Abarth Rally arriva nel 1972. Cofani in plastica, portiere in lega leggera, tetto fisso, motore di 1756 cm³ con 128 CV di potenza, sospensioni posteriori a ruote indipendenti.



Ritorno trionfale

Al Salone dell'auto di Ginevra del 1982 Pininfarina presenta la Spidereuropa, destinata nuovamente anche al nostro mercato. Iniezione elettronica Bosch L-Jetronic, velocità 175 km/h.



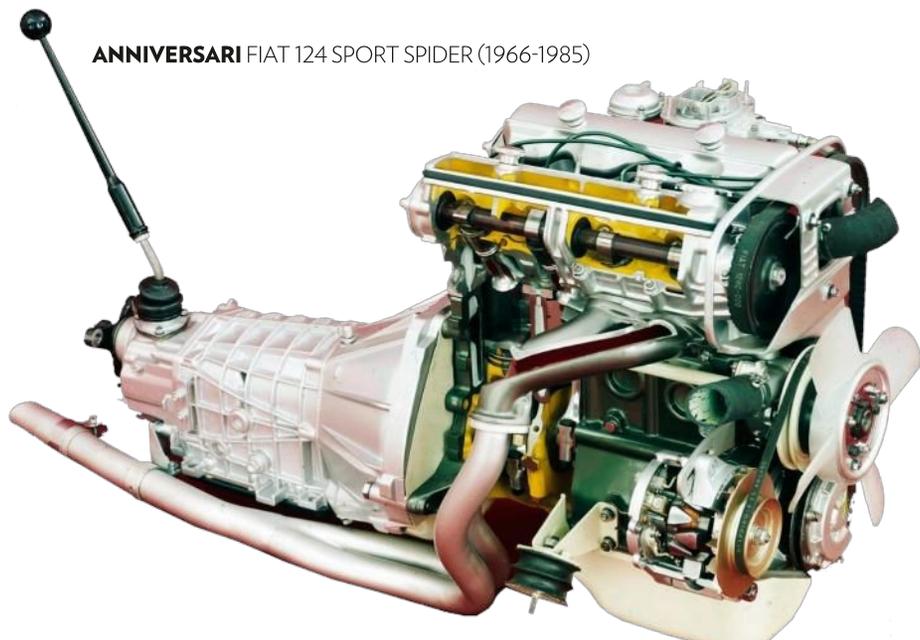
Turbo in America

Nel 1982 per il mercato americano la Fiat mette in produzione la 2000 Spider Turbo che, grazie al turbocompressore Borg Warner o IHI, eroga 120 CV con velocità di punta di 190 km all'ora.



La più potente

La Spidereuropa Volumex del 1982, versione top di gamma con filettature sulle fiancate, cerchi in lega e interno in pelle, e con compressore volumetrico, 135 CV e velocità di oltre 190 all'ora.



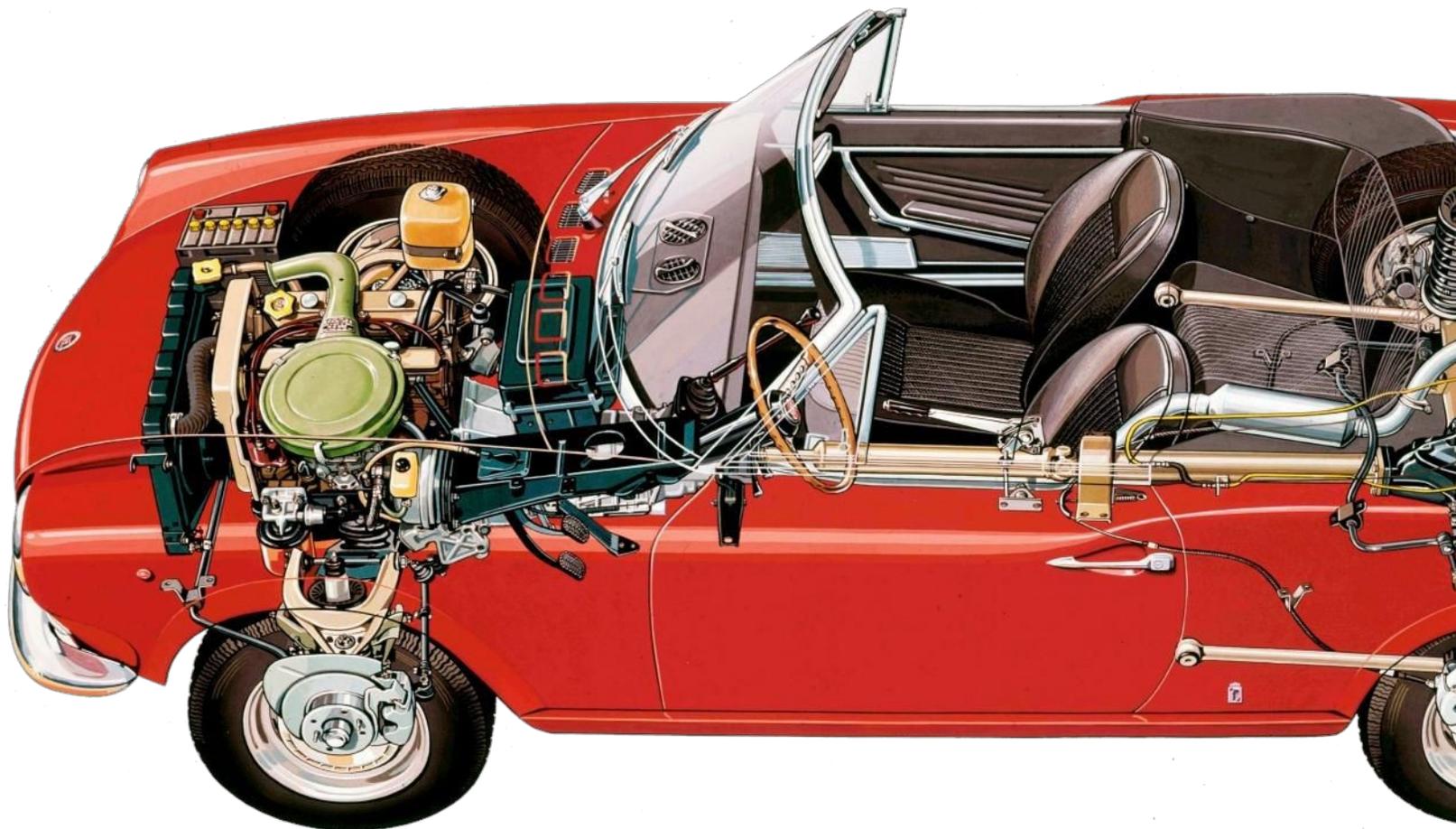
La verità nel filtro

La 124 Sport Spider 1600 (BS1, nei codici interni rilevabili dal numero di telaio) è alimentata da due carburatori doppio corpo e ha un gigantesco filtro dell'aria. Lo spaccato (sotto) e il motore (sopra, con la distribuzione per la prima volta in Fiat a cinghia dentata) si riferiscono alla prima serie: motore 1438 cm³, filtro a scatola tonda, leva cambio lunga e inclinata, stemma sul cofano anziché nella calandra, retrotreno a due puntoni invece che quattro.



→ solo sa tenere testa alle rivali dell'epoca (impossibile non pensare all'Alfa Duetto), ma anche esprimere una personalità tutta sua. Il sound del motore varrebbe da solo il prezzo del biglietto. Strettamente derivato da quello della 125 Special (è sulla berlina, infatti, che debuttò in origine questa cilindrata), ha tuttavia due carburatori doppio corpo invece di uno solo, nascosti sotto un gigantesco filtro dell'aria "a due piazze" con doppia presa di aspirazione che occupa da solo la metà sinistra del vano.

Questo upgrade all'alimentazione mette sul piatto il 10% di potenza supplementare, ma anche un sound di aspirazione diverso: un gorgoglio che, in apertura come in rilascio, ti fa venir voglia di pigiare sul gas e di darci dentro tra i cordoli. Operazione resa molto appagante dall'insieme delle caratteristiche meccaniche: oltre che gradevolmente romboso, il bialbero è esuberante e ha un'erogazione progressiva della coppia, tanto che anche nelle chicane più strette tiene la terza che è un piacere. Lo asseconda un cambio dalla precisione chirurgica: le →

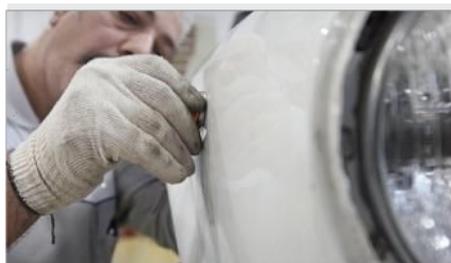
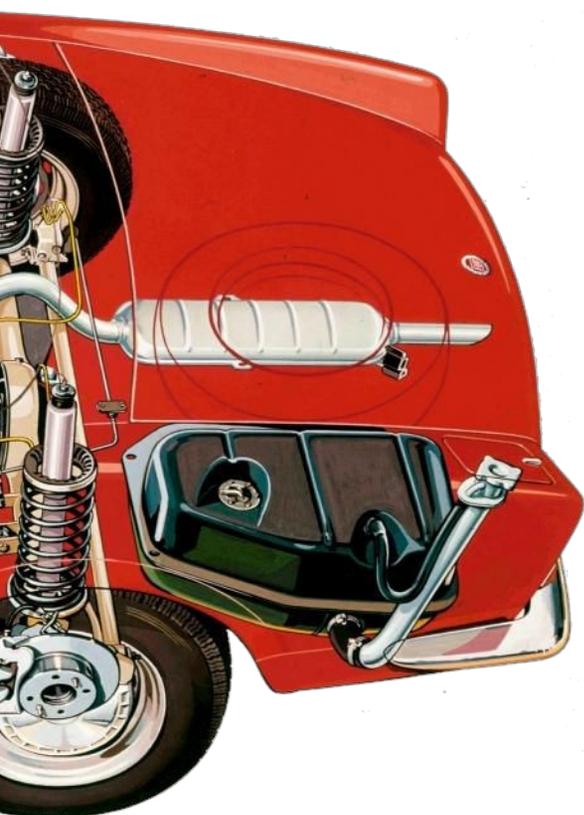




↓ LA VETTURA DEL NOSTRO TEST

DAMIGELLA D'ONORE

L'esemplare provato è di proprietà di FCA Heritage, la collezione privata della Fiat diretta da Roberto Giolito e gestita operativamente da Raffaele Terlizzi. Immatricolato a Roma nel 1970, è stato acquistato dal precedente proprietario ad aprile 2015 con poco più di 40.000 km, per essere poi restaurato totalmente ed essere pronto a fare da damigella d'onore al lancio della nuova 124 Spider: è infatti la stessa auto esposta quest'anno al Salone di Ginevra accanto alla Spider del nuovo millennio.



Smontaggio totale

Appena acquistata, la Sport Spider è stata completamente smontata per poter essere restaurata in maniera integrale, partendo dalla lamiera dei pianali.

Alla ricerca del mito

Roberto Giolito, responsabile di FCA Heritage, ripreso mentre reinterpreta i cerchi in lega, che sulla versione originale erano forniti a richiesta dalla Cromodora.



Revisione da "capo a piedi"

Anche la meccanica della 124 è stata oggetto di una revisione completa, che ha interessato non solo il motore, ma anche il cambio, l'impianto frenante e le sospensioni.

Show conditions

Salone di Ginevra, 1° marzo 2016: fresca di restauro, con la meccanica ancora in rodaggio, nello stand della Fiat la versione del 1969 posa accanto alla nuova 124 Spider.

Alla guida t'innamori del gorgoglio dei carburatori e del bialbero pronto ed elastico. Il cambio ha una precisione chirurgica, il retrotreno tende un po' a saltellare



→ marce entrano guidate ma non contrastate, con innesti secchi e rapidi della cloche, corta e verticale. Lo sterzo, prevedibilmente pesante in manovra, è comunicativo a qualunque velocità. Questa seconda serie ha un retrotreno ridisegnato, con quattro ancoraggi longitudinali invece che due come sulle prime 124: nella guida veloce è preciso quanto basta a tenere un ritmo elevato, però resta comunque un ponte rigido di vecchia scuola, che ha il vizio di tendere a saltellare sullo sconnesso, limitando le potenzialità del motore. Non a caso, sulla successiva e corsaiola Abarth Rally arrivarono le quattro ruote indipendenti.

Viceversa, ben adeguati i freni: come tutte le 124, persino le berline, anche la Sport Spider ha quattro dischi servoassistiti, non difficili da modulare ed esenti dal bloccaggio fin quasi al limite. **R**

Bella anche chiusa

Una seconda serie (1969-72) perfetta vale oggi sino a 20.000 euro, come pure la prima. La capote si aziona agevolmente con una mano sola, senza bisogno di scendere dalla vettura. I cerchi Cromodora erano un optional molto diffuso.





↓ **FIAT 124: IL RITORNO**

LO DIRESTE? SOTTO È GIAPPONESE

È una delle operazioni più intelligenti e oneste di cooperazione industriale, quella che ha portato alla creazione della 124 moderna. Intelligente perché, coi numeri assolutamente amatoriali che fanno oggi le spider, è impensabile progettare una se non ti allei con qualcun altro: la Fiat lo ha fatto utilizzando il pianale della Mazda MX-5, che vuol dire prima di tutto trazione posteriore, leggerezza, grande handling. Onesta perché, nonostante queste comuni origini, lo stile è totalmente autonomo, e riecheggia con garbo quello dell'antenata, in un mix di proporzioni moderne e suggestioni classiche pari (se non superiore) a quello della 500. E poi il motore è Fiat: il MultiAir Turbo 1.4 da 140 CV. Insomma, bisogna proprio saperlo che sotto c'è un telaio giapponese. Più avvolgente della sua antenata (forse anche un po' troppo) nell'abitacolo a due posti secchi, con un bagagliaio più corto ma più profondo, alla guida è divertente: precisa, veloce, reattiva, ha un sound che riecheggia vagamente quello del vecchio bialbero. Sale di giri con rapidità, ha un cambio corto e veloce e rimane controllabile anche quando si stacca l'elettronica. Leggermente più lunga della classica, anche se non si direbbe, ha prezzi da 27.500 a 33.000 euro.

↓ **CARATTERISTICHE**

Motore Anteriore, longitudinale – 4 cilindri in linea
 Alesaggio 80 mm – Corsa 80 mm
 Cilindrata 1608 cm³
 Rapporto di compressione 9,8:1
 Potenza 110 CV a 6400 giri/min
 Coppia 14 kgm a 3800 giri/min
 Distribuzione a due valvole per cilindro
 Due assi a camme in testa (cinghia)
 Due carburatori doppio corpo Weber 40 IDF
 10 o Solex C40 Il6
 Accensione a spinterogeno
 Lubrificazione forzata, filtro olio, 3,9 litri
 Raffreddamento ad acqua, 8 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Frizione monodisco a secco
 Cambio manuale a 5 marce sincronizzate
 Comando a leva centrale
 Rapporto finale 4,300:1
 Cerchi di acciaio, optional di lega leggera, 5Jx13
 Pneumatici 165 SR 13.

Corpo vettura Spider 2 porte, 2+2 posti
 Carrozzeria portante in lamiera d'acciaio
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
 Sosp. post. a ponte rigido, puntoni longitudinali, biellette longitudinali di ancoramento, molle elicoidali, barra trasversale Panhard
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni a disco Bendix, impianto idraulico, doppio circuito, servofreno
 Sterzo a vite e rullo
 Capacità serbatoio carburante 45 litri.

Dimensioni e peso Passo 2280 mm
 Carreggiata ant. 1346 mm – post. 1316 mm
 Lungh. 3971 mm - Largh. 1613 mm
 Altezza 1250 mm
 Peso a vuoto 995 kg.

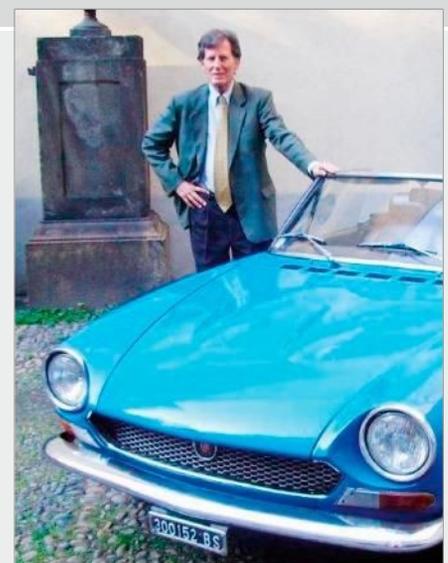
Prestazioni Velocità 180 km/h
 Consumo medio 10,2 l/100 km.

↓ **TOM TJAARDA**

“CHE DIVERTIMENTO DISEGNARLA!”

Nato a Detroit, classe 1934, Tom Tjaarda è figlio d'arte: il padre Joop van Starckenberg Tjaarda (1897-1962) fu un apprezzato designer degli anni Trenta e il creatore della Lincoln Zephyr. Laureatosi in Architettura, venne assunto nel 1962 alla Pininfarina. L'anno dopo disegnò la Corvette Rondine, ammirata al Salone di Parigi, la cui parte posteriore sarà d'ispirazione per le forme della 124 Sport Spider: “Agli inizi del 1965 Sergio Pininfarina mi chiamò nel suo ufficio dicendomi che la Fiat gli aveva proposto di realizzare un bozzetto di una spiderina su base 124. E mi lasciò carta bianca. Fu un grande divertimento. Decisi di rielaborare la Rondine, che aveva ottenuto un

buon successo di critica ma poi non era stata messa in produzione. Il problema era quello di fare un nuovo frontale, perché sapevo che quello coi fari parzialmente a scomparsa sarebbe stato bocciato dalla dirigenza Fiat. Il muso definitivo venne infine delineato da Franco Martinengo, e devo dire che il risultato finale nel suo insieme mi piace ancora molto”. Una curiosità: da grande appassionato di auto d'epoca, Tjaarda non ha mai posseduto una 124 Sport Spider: “Speravo che la Pininfarina me ne regalasse una... Comunque non ho mai avuto l'occasione di comperarla, mentre invece nel corso degli anni ho posseduto due Alfa Romeo Giulietta Spider, autentico capolavoro”.





UNA NUOVA SFIDA

RITORNO AL TURINI

Alla 38ª edizione della massacrante gara l'equipaggio italiano Pianta-Paleari si classificò al decimo posto assoluto con una coupé della Casa di Desio pressoché di serie. A quasi cinquant'anni da quel clamoroso risultato, due appassionati tenteranno di ripetere l'impresa con una replica di quella vettura

Testo di **Emanuele Sanfront** - foto di **Wolfgang**





M

ilano, autunno 1968. Manca poco più di un mese alla fine dell'anno e Giorgio Pianta, imprenditore milanese con il pallino delle corse in auto, nonché pilota, è sulle spine. Già, perché non ha ancora ricevuto l'ingaggio di una squadra per partecipare al Rally di Montecarlo in calendario a metà gennaio dell'anno seguente, una gara che ha disputato altre volte come pilota ufficiale di blasonati team e con molte ambizioni.

Giorgio Pianta non si perde d'animo e decide di prendere parte alla corsa monegasca al volante di un'Autobianchi, marca di cui è rappresentante.

La scelta cade su una sportivetta della gamma, la Primula Coupé S, che Giorgio Pianta fa preparare presso la sua officina di Milano. Un allestimento semplice che si riduce all'adozione di quattro fari supplementari, del serbatoio maggiorato da 80 litri, della protezione inferiore per motore e cambio, mentre l'allestimento dell'abitacolo viene arricchito con una luce a disposizione del navigatore per la lettura del radar (il roadbook) e delle note e con il Twinmaster, un contachilometri di precisione. Nessuna sostanziale modifica al motore, ma solo una minuziosa messa a punto.

Quanto all'assistenza in gara, l'organizzazione prevede l'utilizzo di due Autobianchi Primula aziendali dotate di ricambi e il supporto di quattro meccanici capitanati dal capo officina Giuseppe Pattoni, noto negli ambienti motociclistici per essere l'ideatore della Paton.

Le gomme, infine, giocano un ruolo molto importante al rally invernale di Montecarlo. La dotazione per la Primula Coupé S prevede tre tipi di pneumatici Pirelli con chiodatura che varia da 120 a 550 chiodi per gomma.

Giorgio Pianta prende il via per il "Montecarlo" insieme al navigatore Emilio Paleari, alla sua prima esperienza rallistica, con l'intento di arrivare alla fine della massacrante corsa.

Ai due la gara richiede il massimo impegno e riserva qualche amara sorpresa, come un innevamento in piena notte che li co-



↓ EMILIO PALEARI RICORDA L'IMPRESA

UN "MONTE" DI SODDISFAZIONI

Giorgio Pianta se n'è andato in punta di piedi il 18 aprile 2014. A ricordare l'impresa al Rally di Montecarlo è l'amico e navigatore Emilio Paleari. "È grazie a Giorgio se sono entrato nel giro dei rally. Un mondo fantastico costituito da piloti di fama internazionale e da... buongustai, tra i quali Jean Todt, che ci portava a mangiare i gamberi di acqua dolce nel cuore della Francia, nel Massiccio Centrale. Il ricordo più bello? Quando all'alba, terminata la prova speciale del 'Turini', siamo arrivati in vista del mare. Mi sono venute le lacrime agli occhi, perché sapevamo di essere in ottima posizione e stavamo per concludere il rally più famoso del mondo. E poi la Primula, un'auto il cui motore ha beneficiato solo di una messa a punto, soprattutto comoda. Ho dormito parecchio nella tappa di avvicinamento a Montecarlo. Il meno bello? Nelle ultime battute del rally quando Giorgio si è distratto un attimo. L'auto ha preso un colpo dal mio lato così violento da farmi perdere una scarpa".



Dotazione racing

Da sinistra, la completa strumentazione di serie e la personalizzazione corsaiola: batteria di fari supplementari, gancio fermacofano posteriore e Twinmaster. Il volante a tre razze di pelle è una delle poche concessioni sportive dell'abitacolo. In basso, il ritaglio di giornale attaccato sul finestrino della Primula con riportata la classifica dell'edizione 1969 del Rally di Montecarlo.



Un'auto ben conservata che però in passato non è stata seguita con attenzione. Adesso la meccanica è in ordine, ma le balestre vanno irrigidite



Un restauro integrale la sta riportando in perfette condizioni, pronta per correre il Rally di Montecarlo storico nel 2017



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, trasversale - 4 cilindri in linea
 Alesaggio 80 mm - Corsa 71,5 mm
 Cilindrata 1438 cm³
 Rapporto di compressione 9,3:1
 Potenza 70 CV DIN a 5750 giri/min
 Carburatore doppio corpo Weber 32 DFB
 Impianto elettrico 12 V, batteria 48 Ah.

Trasmissione Trazione anteriore
 Cambio manuale a 4 marce
 Leva di comando centrale
 Frizione monodisco a secco
 Pneumatici 155 SR 13.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 4 posti
 Scocca portante in acciaio
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, balestra trasversale, trapezi
 Sosp. post. ad assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni a disco
 Sterzo a cremagliera
 Capacità serbatoio carburante 39 litri.

Dimensioni e peso Passo 2300 mm
 Carreggiata ant./post.: 1340/1300 mm
 Lungh. 3710 mm - Largh. 1570 mm
 Altezza 1350 mm.

Prestazioni Velocità 155 km/h.



→ stringe ad arrivare in ritardo a un controllo orario, ma anche soddisfazioni, come terminare la prima estenuante tappa del "Monte" occupando un ottimo 17° posto assoluto in classifica generale.

Poi l'apoteosi finale nell'ultima tappa, quella della notte del Col de Turini, che vede la bianca Primula Coupé S numero 63 praticamente di serie di Pianta-Paleari arrivare la mattina seguente alla fine del Rally di Montecarlo 1969 al 10° posto assoluto, prima tra le auto degli equipaggi italiani, ma anche davanti a vetture preparatissime e ben più potenti.

UNA RICERCA LABORIOSA

Genova autunno 2014. Sergio Gargiulo, imprenditore genovese con il pallino delle corse automobilistiche e un trascorso da navigatore nei rally, è da anni un accanito tifoso di Giorgio Pianta. Lo è da quel gennaio 1969 quando, ragazzino, venne a sapere dell'impresa del pilota milanese al "Montecarlo" leggendo Quattroruote, che all'epoca dava molto risalto alla corsa del principato.

Così per anni il suo sogno nel cassetto è trovare un'Autobianchi Primula Coupé S identica a quella utilizzata Giorgio Pianta ed Emilio Paleari.

La ricerca, dato che si tratta di un modello decisamente raro, è piuttosto lunga. Sergio Gargiulo tuttavia non si perde d'animo e così nell'autunno di quasi due anni fa scova finalmente su Internet una Primula Coupé S, messa in vendita da un signore di un paese vicino a Trento. Costui, avendone acquistata una di colore azzurro come quella che aveva posseduto in gioventù, ha deciso di disfarsi della precedente, guarda caso proprio in livrea bianca. Già, lo stesso colore di quella del suo idolo Giorgio Pianta.

"A un primo esame sembra in buone condizioni - dice Sergio Gargiulo - e decido di comprarla, attivandomi immediatamente per preparare tutta la documentazione necessaria per renderla una copia fedele di quella che ha corso il 'Montecarlo' del 1969".



Idonea per correre

La Primula Coupé S è molto adatta alle gare di regolarità classica, specie per le dimensioni della carrozzeria che le consentono una notevole maneggevolezza. In alto, Paleari (sulla sinistra) e Pianta (all'interno dell'auto) all'arrivo a Montecarlo.

Poi, purtroppo, sorgono delle difficoltà e nella trattativa si inserisce Tommaso Briozzo, dirigente d'azienda di Brescia, che acquista la Coupé S per partecipare alle gare del campionato italiano Regolarità Classica.

"La carrozzeria era in buono stato, ma per esempio i sedili erano un po' vissuti" ricorda Briozzo. Insomma, l'auto è ben conservata, ma negli anni non è stata seguita con particolare attenzione, così si decide di avviare un restauro completo. I sedili vengono rifatti, viene rivista totalmente la meccanica intervenendo sia sull'impianto frenante, che inizialmente ha creato i maggiori problemi, sia su quello elettrico; ovviamente si provvede a sostituire le gomme. E aggiunge "Adesso occorre ancora intervenire sulle sospensioni, irrigidendo le balestre, e rivedere il cavo dell'acceleratore. Per il resto, specie per il motore, non mi lamento. Volevo partecipare al campionato italiano Regolarità Classica, ma i guai meccanici cui ho accennato hanno ritardato il debutto in corsa. Un peccato, poiché la Primula Coupé S è un'auto molto adatta a questo genere di competizioni, specie per le dimensioni della carrozzeria, che le consentono una notevole maneggevolezza".

Sergio Gargiulo e Tommaso Briozzo, tuttavia, non si sono persi di vista. Anzi, mirano a partecipare insieme, con l'Autobianchi, al "Montecarlo" storico del 2017, per onorare dopo quasi cinquant'anni l'eroica impresa di Giorgio Pianta ed Emilio Paleari, con la speranza di esibire con orgoglio sulle porte lo stesso numero 63.



TROVI PIÙ
RIVISTE
GRATIS

FREEMAGS.CC

SFIDA TRA LE SCUOLE ITALIANA, INGLESE E GIAPPONESE

FILOSOFIE INCROCIATE

Tre spider molto diverse, eppure simili per certi aspetti. Un'italiana che è l'ultima evoluzione di un mito inossidabile, qui con il motore di due litri; un'icona "british" molto "jap" con un 1.6 turbo di origine Isuzu e la trazione anteriore; una giapponese che ricorda un'inglese e anch'essa con un 1,6 litri che somiglia a un bialbero Alfa Romeo. Tutte divertono alla guida

Testo di **Fulvio Zucco** - foto di **Massimiliano Serra**





L'ultimo restyling di Pininfarina restituisce all'erede della Duetto l'appeal che ne fa una spider ambita

Sono tre signorine intorno ai venticinque anni, vivaci, di bell'aspetto e pronte a farvi divertire... no, non ci ha dato alla testa il caldo, stiamo parlando di tre youngtimer per eccellenza. E siamo sicuri che almeno una di loro, ma probabilmente più di una, saprebbe farvi perdere la testa.

Sono tre esempi molto diversi fra loro, ma rivolti allo stesso pubblico, di spider di cilindrata e potenza non esagerata, di prezzo contenuto, dai costi di gestione mai imbarazzanti ma comunque (o meglio anche per questo) in grado di assicurare grande piacere di guida. Sono figlie di tre scuole, italiana, inglese e giapponese, che partendo da concetti talvolta opposti finiscono per ricongiungersi nell'obiettivo finale: essere appaganti. Guardiamole da vicino.

IL CANTO DEL CIGNO

L'Alfa Romeo Spider, ch e cos  si chiama pur se per molti   la Duetto, indipendentemente dal fatto che l'unica delle quattro serie a potersi fregiare di tale nomignolo sia la prima,   rimasta in produzione per quasi trent'anni. La quarta e ultima serie, nata nel



1990,   unanimemente considerata fra le pi  attraenti e ha chiuso in bellezza il lungo ciclo vitale del modello.

La Spider del servizio   una 2.0 IE Cat del 1992 color Giallo Ginestra, una delle livree che pi  le donano. Appartiene a Francesco Magnoli, titolare di un'officina di Somma Lombardo (VA) specializzata proprio nell'assistenza e restauro delle Spider del Biscione, che l'ha acquistata tre anni fa dopo averne verificato le perfette condizioni. Le manca solo la scritta "Alfa Romeo" sul lato destro della coda. Fin dal 1966 la scoperta di casa Alfa   caratterizzata dal bialbero 4 cilindri, disponibile negli anni da 1,3 fino a 2 litri, abbinato alla classica trazione posteriore con ponte

rigido, cambio a 5 marce e 4 freni a disco. Insomma, lo schema tipico della Casa milanese, che molti rimpiangono ancora oggi.

Al volante della Spider 2.0 si apprezza lo sterzo leggero e preciso, grazie alla presenza del servocomando che, oltre a facilitare le manovre, ne migliora il comportamento. Le prestazioni, poi, sono sempre una delle armi migliori del modello, anche se il catalizzatore qui le mortifica un pochino; per divertirsi, comunque, 120 CV per circa 1100 kg di peso sono pi  che sufficienti. Il comportamento nel misto   gratificante e rassicurante e le strade in collina sono il terreno ideale per godersi l'Alfa. Che ha pure il vantaggio di una capote che si apre e chiud-





Pelle e Alcantara

L'interno della Spider 2.0 è rivestito con questi pregiati materiali, entrambi di colore nero. È conservato e quindi leggermente screpolato, ma presto verrà trattato per ritrovare la morbidezza originaria. Il volante Nardi con corona in legno è un aftermarket. La quotazione media attuale è di 15.000 euro.



Una Lotus perché ha il telaio monotrave centrale o una Isuzu per tutto il resto? Poco importa, è efficace e dannatamente rapida

→ de con facilità e di un consumo che mediamente si attesta sui 12 km per litro. Perlomeno se non si esagera col gas.

IL NOME HA IL SUO PESO

Sentite dire Lotus Elan e vi viene in mente una spiderina agilissima, leggerissima, a trazione posteriore e dalle forme affusolate? No, quella è la Mazda MX-5 che esamineremo fra poco. Oppure è la Elan capostipite, quella che più di mezzo secolo fa era in grado di dare dispiaceri anche a sportive ben più corpulente e prestazionali, almeno sulla carta. Lo stesso nome venne ripescato nel 1989 per la roadster serie M100, proposta nelle versioni aspirata e turbocompressa, entrambe di 1,6 litri. Legami con la storia della Lotus, Casa britannica quanto la famiglia

reale e il Big Ben? La carrozzeria in materiale plastico e il telaio monotrave.

Il resto c'entra poco, tanto che alcune peculiarità, come il motore trasversale anteriore, al pari della trazione, resteranno un unicum. Il 4 cilindri è di derivazione Isuzu, marchio all'epoca facente parte della galassia GM come quello Lotus, e pure gran parte della componentistica è presa di peso da altri, meno nobili, modelli del gruppo.

La Elan 1.6 Turbo qui ritratta appartiene a Severino Pellegrino di Brescia fin dal 2001. Pur essendo un commerciante del settore attraverso la Pellegrino Garage, Severino non ha mai pensato di cedere la sua Elan, a riprova di quanto ne sia soddisfatto. All'epoca gli era capitato di provarla e aveva deciso che doveva possederne una. Il 1600 turbo-

compressore eroga 167 CV e, sebbene la vettura non sia un peso piuma come la progenitrice, i suoi 1020 kg vengono spinti con grande energia. Anche la maneggevolezza e la tenuta di strada sono di alto livello, grazie all'ottimo telaio e all'accurato studio delle sospensioni a quattro ruote indipendenti.

La linea è moderna e personale, ma non tutti la trovano irresistibile, mentre l'abitacolo, pur corredato di sedili in pelle bicolore, non mostra poi granché della tradizione inglese. Il proprietario concorda sul fatto che proprio questo sia il lato più criticabile della Elan serie M100, anche perché la qualità dei dettagli e dei vari comandi non è entusiasmante, al pari di quella delle plastiche della carrozzeria che spesso, invecchiando, si deformano e danno origine a vistosi giochi. Sul piano →





Rompe col passato

Unico tratto in comune con la vecchia Elan, a parte il nome, i fari a scomparsa. A fine produzione la serie M100 venne allestita anche dalla coreana Kia, che vi montò il motore di 1,8 litri della berlina Sephia, con soli 136 cavalli. La Lotus Elan 1.6 Turbo vale oggi 13.000 euro circa.





La più inglese fra le auto giapponesi calca la mano con la serie V-Special, proposta in una livrea che più britannica non si può

→ delle prestazioni, però, il nostro test è stravinto dalla Lotus, che non è neppure esigente quanto a manutenzione e consumi.

UNA "SPECIAL" FRA TANTE

La Mazda MX-5, ossia la Miata, se preferite chiamarla così, è tutt'altro che rara sulle nostre strade. Persino la prima serie "NA", arrivata in Europa nel 1990, è ancora diffusa, grazie alla sua affidabilità e ai bassi costi di gestione che, uniti alla piacevolezza di guida, ne fanno una scoperta tuttora richiesta.

La linea si rifà chiaramente, come già accennato, alla Lotus Elan della prima ora e la trazione è posteriore come sulla spider inglese, mentre il motore bialbero di 1,6 litri ricorda, anche visivamente, il celebre 4 cilindri Alfa Romeo. La potenza di 115 CV è più che sufficiente per conferire sprint ai 955 kg della Miata e il comportamento vecchio stile, ma sempre sicuro, invoglia a far chilometri e curve. L'auto che abbiamo provato non è però la "solita" Miata, ma una rara V-Special del 1991, versione più raffinata che si distingue a colpo d'occhio per l'esclusiva livrea Neo Green con interno in pelle Tan e volante Momo a tre raz-

ze. Completano la dotazione i battitacco cromati, il differenziale autobloccante e l'hardtop in tinta, con il quale ognuno dei 150 esemplari venduti in Italia è stato consegnato.

Questo, che appartiene a un appassionato milanese da meno di un anno, è stato venduto a Napoli da nuovo nel 1991, per poi emigrare a San Marino (da qui la targa moderna) e ha percorso appena 49.000 km: è quindi decisamente in forma nella meccanica. Anche l'interno non evidenzia segni di usura e solo la parte superiore della plancia è stata ripristinata perché deteriorata dal sole. Un altro non trascurabile vantaggio della sportiva Mazda è la quotazione contenuta: magari non un'esclusiva V-Special, ma una Miata prima serie si può portare a casa anche con 5000 euro.

In definitiva, quale scegliere fra queste tre spider? Se prediligete le prestazioni e le forme "esotiche", meglio la Lotus, che è anche la più rara delle tre. Volete un'auto carica di storia, apprezzata a livello planetario e che sia una sorta di assegno circolare? L'Alfa Romeo Spider è quella giusta. Se infine desiderate spendere molto di meno senza avere, in buona sostanza, nulla di meno, scegliete la Mazda. **R**



Spider e coupé

La V-Special veniva venduta completa di capote in tela e di hardtop in tinta con la carrozzeria. Anche per questo è lecito spendere più dei 5000 euro della "normale".



Meglio bicolore

L'abitacolo della V-Special ha elementi neri, come per tutte le altre MX-5, abbinati a plancia, sedili, moquette e pannelli porta color biscotto (Tan è la denominazione ufficiale), più il volante Momo a tre razze. Sopra, il 1.6 bialbero mostra evidenti richiami all'omologo Alfa Romeo.



↓ CARATTERISTICHE Alfa Romeo Spider 2.0

Motore	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri Alesaggio 84 mm - Corsa 88,5 mm Cilindrata 1962 cm ³ Rapporto di compressione 10:1 Potenza 120 CV DIN a 5800 giri/min Coppia 16,4 kgm a 4200 giri/min Distribuzione a valvole in testa aV Due assi a camme in testa (catena) Impianto di iniezione elettronica Bosch Motronic ML 4.1 Lubrificazione forzata a carter umido Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 5 marce Leva di comando centrale Pneumatici 185/70 HR 14 Cerchi in lega leggera 5,5/6 J.
Corpo vettura	Spider 2 porte, 2 posti Scocca portante Carrozzeria in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci triangolari, barre oblique, molle elicoidali Sosp. post. a ponte rigido, bracci trasversali, barre longitudinali, molle elicoidali Barre stabilizz., ammortizzatori telescopici Freni a disco, servofreno Sterzo a circolazione di sfere, servosterzo Capacità serbatoio carburante 46 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2250 mm Carreggiata ant. 1325 mm - post. 1275 mm Lungh. 4260 mm - Largh. 1630 mm Altezza 1290 mm Peso a vuoto 1070 kg.
Prestazioni	Velocità 190 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 10,4 secondi.

↓ CARATTERISTICHE Lotus Elan

Motore	Anteriore, trasversale - 4 cilindri Alesaggio 80 mm - Corsa 79 mm Cilindrata 1588 cm ³ Rapporto di compressione 8,2:1 Potenza 167 CV DIN a 6600 giri/min Coppia 20,5 kgm a 4200 giri/min Distribuzione a 4 valvole per cilindro Due assi a camme in testa (cinghia dentata) Impianto di iniezione elettronica Turbocompressore IHI Lubrificazione forzata con radiatore olio Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio manuale a 5 marce Leva di comando centrale Pneumatici 205/50 ZR 15 Cerchi in lega leggera 6,5 J.
Corpo vettura	Spider 2 porte, 2 posti Telaio monotrave centrale Carroz. in acciaio e materiale sintetico Sosp. ant. a ruote indipendenti, doppi bracci triangolari, molle elicoidali Sosp. post. a ruote indipendenti, bracci triangolari e trasversali superiori, molle elicoidali Barre stabilizzatrici Ammortizzatori telescopici coassiali Freni a disco, ant. autoventilanti Sterzo a cremagliera, servosterzo Capacità serbatoio carburante 46 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2250 mm Carreggiata ant. 1485 mm - post. 1485 mm Lungh. 3805 mm - Largh. 1735 mm Altezza 1230 mm Peso a vuoto 1020 kg.
Prestazioni	Velocità 220 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 7,2 secondi.

↓ CARATTERISTICHE Mazda MX-5

Motore	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri Alesaggio 78 mm - Corsa 83,6 mm Cilindrata 1598 cm ³ Rapporto di compressione 9,4:1 Potenza 115 CV ECE a 6500 giri/min Coppia 13,8 kgm a 5500 giri/min Distribuzione a 4 valvole per cilindro Due assi a camme in testa (cinghia dentata) Impianto di iniezione elettronica Bosch L-Jetronic Lubrificazione forzata con radiatore olio Impianto elettrico 12 V, batteria 32 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 5 marce Leva di comando centrale Pneumatici 185/60 HR 14 Cerchi in lega leggera 5,5 J.
Corpo vettura	Spider 2 porte, 2 posti Scocca portante Carrozzeria in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, doppi bracci triangolari, molle elicoidali Sosp. post. a ruote indipendenti, doppi bracci triangolari, molle elicoidali Barre stabilizzatrici Ammortizzatori telescopici coassiali Freni a disco, ant. autoventilanti, Sterzo a cremagliera, servosterzo Capacità serbatoio carburante 45 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2265 mm Carreggiata ant. 1410 mm - post. 1430 mm Lungh. 3950 mm - Largh. 1675 mm Altezza 1235 mm Peso a vuoto 955 kg.
Prestazioni	Velocità 185 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 8,7 secondi.



L'UOMO CHE PLASMA IL METALLO

IL PUPILLO DI SCAGLIETTI

Animato da un incredibile talento, Egidio ha lavorato presso il celebre atelier modenese negli anni 60 e 70, modellando con le sue mani anonimi fogli d'alluminio fino a trasformarli nelle carrozzerie che hanno "vestito" alcune fra le più splendide Ferrari stradali e da competizione. Oggi i collezionisti si rivolgono a lui per restaurarle

Testo di **Gilberto Milano** - foto di **Roberto Brancolini**



Di padre in figlio
Egidio Brandoli, a sinistra, con il figlio Roberto. Qui a destra, in primo piano, una Ferrari 275 GTB del 1965 e, sullo sfondo, i mascheroni dei frontali e delle code delle Ferrari SWB, 250 GTL, 275 GTB, 275 GTB/4 e Dino.

Nel mondo dell'auto i bravi restauratori non mancano, soprattutto nel triangolo d'oro tra Reggio Emilia, Modena e Bologna, dove operano alcuni dei migliori specialisti nel ripristino di Ferrari, Lamborghini, Maserati, Stanguellini e vetture sportive storiche in genere. Pochi di loro però possono vantare un rapporto di parentela diretto, per certi versi di "paternità", con le vetture che oggi riportano a nuovo. Uno di questi è sicuramente Egidio Brandoli, classe 1940, forse il più titolato di tutti per

"toccare" con competenza alcune delle più belle Ferrari di sempre. La ragione è semplice: lui molti di quei modelli ha contribuito a farli nascere. Egidio Brandoli non è solo uno dei migliori carrozzieri e battilastra in attività, ma è anche un testimone vivente del pezzo di storia della Ferrari che più passano gli anni e più viene a mancare delle persone che vi hanno partecipato. Dal 1963 al 1980 Brandoli ha infatti lavorato presso la carrozzeria Scaglietti; diciassette anni tra i più fertili per la creatività del mitico carrozziere modenese, durante i quali sono nate vetture che fanno venire i brividi solo a citarle: parliamo di Ferrari 250 LM, di 250 GTL, 330 Sport Pro-

totipo, e ancora di 275 GTB, 275 GTB/4, 365 GTB/4 Daytona, 365 GTS/4 Daytona Spider, 512 S, 512 M, 312 P, 365 GT4 BB, 308 GTB e GTS, senza dimenticare ovviamente le Dino 206 Sport Prototipo, 206 GT, 246 GT e GTS e 308 GT4, solo per citare le più importanti. Tutte vetture sulle quali Egidio Brandoli ha posato le sue mani. E su qualcuna ci ha pure modellato qualcosa di suo.

Egidio era il pupillo di Sergio Scaglietti e nonostante la giovane età era tra i più bravi e affidabili nella cerchia dei suoi dipendenti. Era il ragazzo a cui venivano affidati i lavori di carrozzeria e di battitura dell'alluminio più complicati, più difficili da risolvere- ➔



Non è solo uno dei migliori carrozzieri su piazza, ma è anche uno dei pochi testimoni ancora in attività di un capitolo entusiasmante della storia Ferrari



Metodi artigianali

Qui sopra, una Ferrari 365 GTB/4 Daytona nella "gabbia" simile a quella utilizzata dalla carrozzeria Scaglietti per l'assemblaggio di tutti i lamierati. In alto, le dime per il controllo dei singoli pezzi; Roberto alle prese con il mascherone del posteriore di una Ferrari 250 GT SWB e qui a fianco il ripristino dell'alloggiamento del fanale destro, sempre di una 250 GT SWB. Nella pagina accanto, in primo piano, la scocca di una 250 GT SWB del 1962.

re. Qualità che, insieme alla serietà professionale, lo porteranno a diventare più tardi il vice di Scaglietti. E che lo aiuteranno nella sua avventura personale quando, dopo l'acquisto della Scaglietti da parte della Fiat, decide di mettersi in gioco direttamente aprendo una propria carrozzeria a Montale Rangone, in provincia di Modena.

"Ho fatto in tempo a mettere le mani sulle ultime 250 GTO, per le quali ho costruito tutte le parti interne e i parasassi anteriori sotto i passaruota molto avvolgenti, che dovevano

avere una forma particolare" ricorda Egidio. Il giovane Brandoli però non si limita a eseguire ordini, a costruire parti di carrozzeria. A volte è chiamato a trovare lui stesso le soluzioni più idonee per un determinato modello: la forma del posteriore della 512 S e la posizione dei fari di profondità sulla Berlinetta Boxer prototipo da competizione sono due esempi di dettagli nati dall'estro di Brandoli.

"All'inizio, da Scaglietti - ricorda Brandoli - non c'erano disegni in scala a cui fare riferimento. Era questione di gusto, di fantasia. Le

forme nascevano al momento grazie al contributo di tutti, in particolare del capofficina Giancarlo Guerra, un vero mago dello stile. Si seguivano le indicazioni che Enzo Ferrari dava a Scaglietti e si prendeva ispirazione anche dalle vetture realizzate dalle grandi Case, che disponevano di progettisti e centri stile. Sergio aveva carta bianca da parte di Ferrari, doveva solo migliorare l'idea che aveva in mente il Drake. Il Commendatore indicava cosa avrebbe voluto costruire poi, tre volte a settimana, alle otto di sera si presen-





Utensili d'epoca

Qui sopra, da sinistra, l'uso di strumenti originali per il restauro della staffa del paraurti di una Ferrari 275 GTB; il supporto del piantone di una 250 GT SWB; alcune dime di controllo; la rifinitura di un parafrangente. Qui a fianco, il momento della verifica del lavoro effettuato e, a destra, la posa delle lamiere di una Ferrari 250 GT SWB.



→ tava in carrozzeria per vedere cosa avevamo realizzato. Se il lavoro gli piaceva si andava avanti, altrimenti si doveva cambiare. ‘Provate a fare qualcosa di nuovo, di più bello’ diceva quando non era soddisfatto’. Sono nati così alcuni dei capolavori che oggi i collezionisti scambiano a suon di milioni di euro. E che Egidio restaura come forse nessun altro al mondo.

Il lavoro del battilastra lo praticava già dall'età di 13 anni, quando iniziò a modellare l'alluminio in una carrozzeria di Montale Rangone, ma è da Scaglietti che perfeziona la sua arte. “Fu lui a trasmettermi la grande volontà di migliorare sempre. Soprattutto, mi ha insegnato che alle auto bisogna voler bene come a una persona, si devono rispettare”. A Egidio basta un'occhiata per capire se una forma è corretta, se quella curva è originale o se qualcosa non torna. E per un collezionista che si appresta a spendere centinaia di migliaia di euro in un restauro non c'è migliore garanzia. Lo sanno bene i vecchi clienti che sin da subito si sono rivolti a lui per le loro auto. E che oggi continuano ad arrivare da tutto il mondo.

Dal 1984 al suo fianco c'è il figlio Roberto, l'erede e il continuatore della tradizione paterna, al quale ha trasmesso segreti ed esperienze del mestiere. Alla contabilità pensa la figlia Francesca e alla comuni-

cazione l'altra figlia Cecilia. Egidio tuttavia non molla e ogni giorno è presente in officina, un atelier dove oltre a lui e a Roberto lavorano altri quattro ragazzi.

Il restauro e la riparazione delle carrozzerie di tutte le Ferrari costruite dagli anni Cinquanta a fine anni Settanta è l'attività prevalente, alla quale affianca anche la costruzione di singole parti della scocca da inviare in ogni parte del mondo. Ma la sua abilità, quando è il caso, la esercita anche su sportive di altri marchi. I metodi di lavoro sono ancora quelli tradizionali: “Quando arriva una vettura procediamo prima a una verifica completa della sua condizione. Dobbiamo capire come è messo il paziente. Il restauro vero e proprio inizia quando abbiamo individuato tutte le difficoltà che incontreremo” sottolinea Roberto Brandoli. “Poi si inizia a smontare tutta l'automobile e ogni singolo pezzo viene esaminato, sverniciato, risanato e rimontato. Se una parte deve essere ricostruita e non abbiamo il manichino in casa, lo realizziamo usando un modello originale come riscontro. Facciamo tutto il processo di ripristino della carrozzeria e dei componenti, e poi li rimontiamo. Non ci occupiamo di meccanica, ma quando il cliente lo richiede forniamo un servizio completo di restauro in collaborazione con specialisti che scegliamo insieme al collezionista stesso”. **R**



Dal 1963 al 1980 ha lavorato presso la carrozzeria Scaglietti; diciassette anni durante i quali sono nate alcune tra le Ferrari più belle di sempre

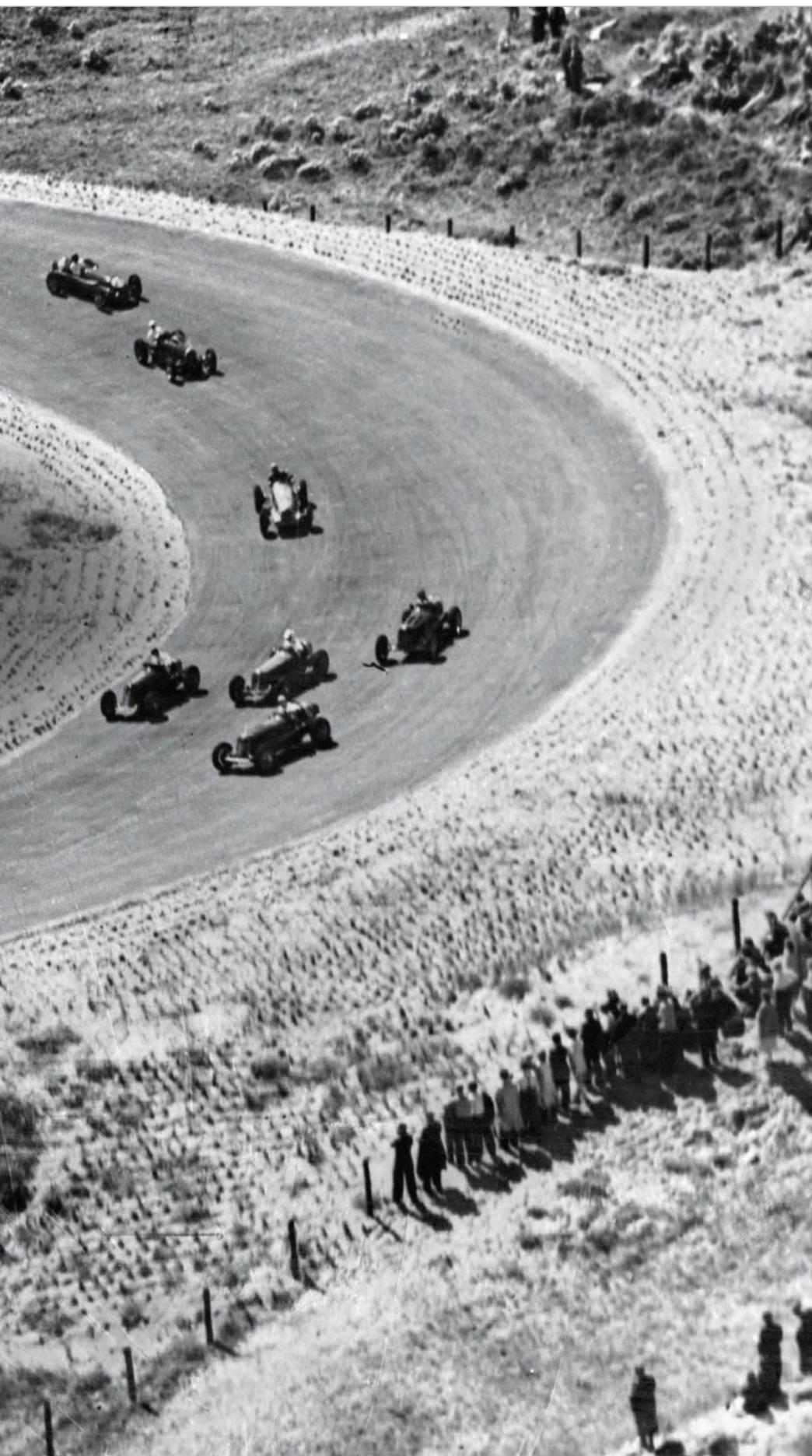


IL CIRCUS SI (RI)COLORA DI ARANCIONE

TULIPANI A TUTTA BIRRA

L'olandese Max Verstappen è il più giovane vincitore di un gran premio. Sono diversi i piloti della terra del "Noordzee" che si sono cimentati nella massima Formula, così come il circuito "oranje" di Zandvoort ha tenuto a battesimo assi e monoposto nobili. Ripercorriamo le gesta che partono dalla fine della seconda guerra mondiale

Testo di Luca Grandini



Nella prima trionfa il principe

La gara inaugurale del circuito di Zandvoort, disputatasi il 7 agosto 1948 e denominata Grand Prix Von Zandvoort. Vince il principe siamese "Bira" (Birabongse Bhanutej Bhanubandh) su Maserati 8CLT.

D

omenica 15 maggio 2016: una data destinata a entrare di diritto nel libro dei record della Formula 1. L'olandese Max Verstappen, 18 anni e 7 mesi,

trionfa nel Gran Premio di Spagna con la Red Bull e diventa il pilota più giovane di sempre ad arrivare sul gradino più alto del podio, demolendo il primato detenuto da circa otto anni da Sebastian Vettel, sugli scudi a Monza a 21 anni e 123 giorni nel 2008. Verstappen, che era alla prima gara sotto l'egida della Red Bull, dopo lo scambio con Daniil Kvyat, ha dato subito a tutti (appassionati e addetti ai lavori) un saggio del suo enorme potenziale. La sua sensazionale impresa ci offre lo spunto per ripercorrere tutte le tappe dell'avventura dei Paesi Bassi nella massima formula, dalle gare disputate sul circuito di Zandvoort alle storie dei piloti e delle squadre "oranje".

OLANDESI PIÙ O MENO VOLANTI

André "Dries" Van Der Lof e Jan Flinterman sono i primi olandesi a disputare una gara di F.1 iridata, il Gran Premio d'Olanda del 1952 a Zandvoort. Il primo si qualifica col 15° tempo su una HWM 52 e termina 9° dividendo il volante con il brasiliano Chico Landi, a 7 giri dal vincitore Alberto Ascari con la Ferrari 500. Il secondo, su Maserati A6 GCM, parte subito dietro al connazionale, ma fa poca strada: si ritira per un problema al differenziale al 7° giro. Le presenze di Van Der Lof e Flinterman si limitano a quell'unica apparizione e bisogna aspettare il 1957 per sentire parlare "dutch" nel paddock della F.1: il giovane aristocratico Karel Pieter Antoni Hubertus Godin De Beaufort ("Carel") si schiera al G.P. di Germania col 20° tempo al volante di una Porsche 550 RS privata e termina 14° a 2 giri dal vincitore, Juan Manuel Fangio su Maserati 250 F. De Beaufort continua la sua esperienza in F.1 negli anni successivi, sia pure saltuariamente, con preferenza per la gara di casa alternando la Porsche a Maserati e Cooper, sempre iscritte privatamente. Dal 1961 intensifica il suo impegno nella massima categoria, con 6 partecipazioni su 8 gare in calendario, sempre su Porsche. È il 1962 l'anno più fruttuo-

Zandvoort è uno dei templi della velocità, con la famosa Curva Tarzan e le insidie di sabbia e salsedine portate dal vento dal vicino Mare del Nord



Il primo in una classifica di F.1

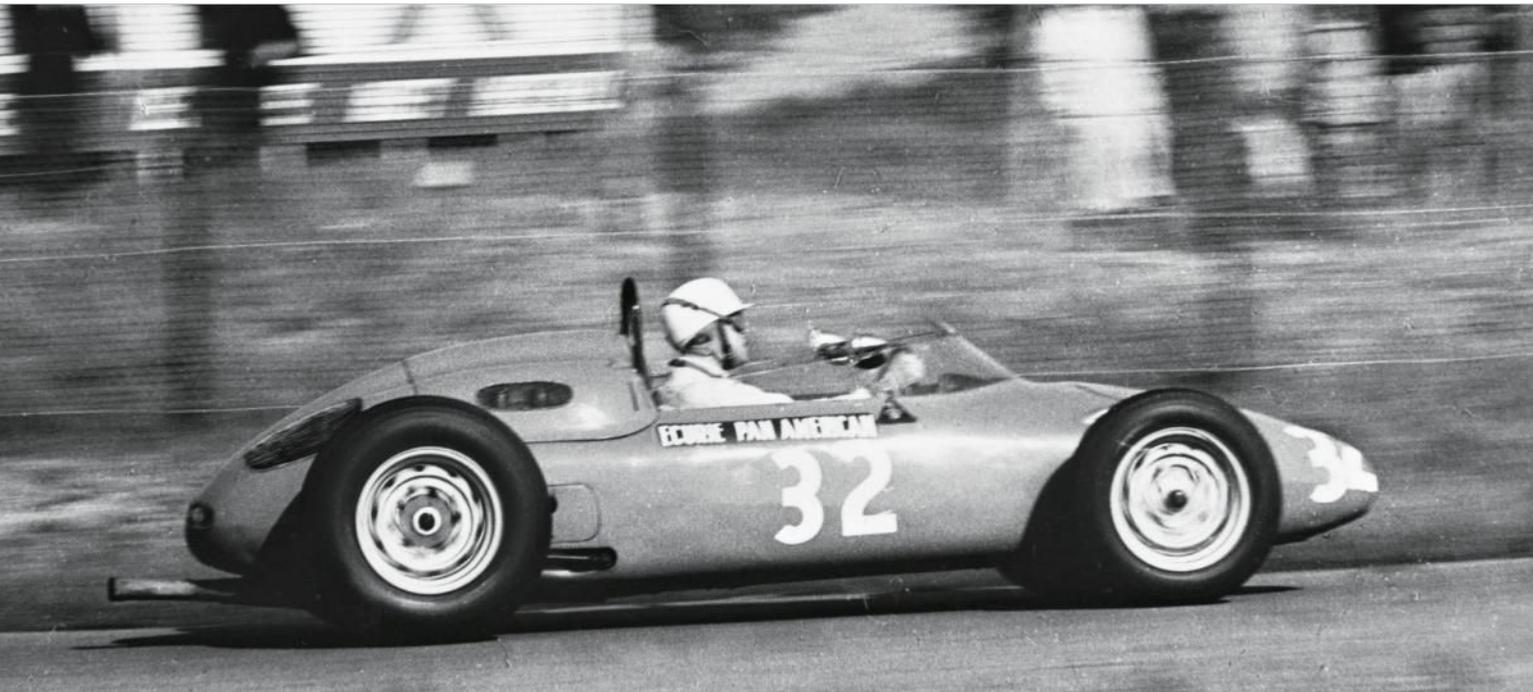
Il gentleman driver Karel Pieter Antoni Hubertus Godin De Beaufort, detto "Carel", è il primo olandese a entrare nella classifica finale del Mondiale di F.1, con due punti nella stagione 1962.

Sotto, "Carel" in azione con la Porsche 804 nel G.P. d'Olanda del 1963.

→ so per il nobile olandese: fedele al Cavallino di Stoccarda, disputa tutto il campionato, articolato su 9 gare, e conquista 2 punti iridati sommando due sestimi posti, a Zandvoort e in Francia a Rouen. È il primo olandese a marcare punti iridati e a entrare nella classifica generale (16°). Replica nel 1963 con altri due sestimi posti a Spa (Belgio) e negli Usa a Watkins Glen, che gli valgono la 14ª piazza in classifica. Il destino gli tende l'agguato finale durante le prove del G.P. di Germania del 1964, dopo aver disputato il solo G.P. d'Olanda. Una sola partecipazione invece per Ben Pon, amico personale di De Beaufort: si qualifica 18° con la Porsche 804 della scuderia di quest'ultimo e termina malamente dopo solo 2 giri, per incidente, il G.P. d'Olanda del 1962.

Passa quasi un decennio per trovare Gijs van Lennep, vincitore della 24 di Le Mans del 1971 in coppia con Helmut Marko (futuro mentore di Max Verstappen) e della Targa Florio 1973 con Herbert Muller, entrambe su Porsche ufficiali. Ma il suo carriera in F.1 è alquanto striminzito, contando solo 8 partenze su 10 tra il 1971 e il 1975 al volante di Surtees, di Iso-Marlboro gestita da Frank Williams e di Ensign. Conquista 2 punti iridati in totale, uno a Zandvoort nel 1973 con l'Iso e l'altro in Germania nel 1975 con una Ensign privata. Poi si citano solo Roelof Wunderink con 3 ga-

re su 6 nel 1975 con la Ensign; Boy Hayje, anche lui con 3 partenze su 7 con March e Penske del team Ram tra il 1976 e il 1977 e Michael Bleekemolen nel 1978, con 4 tentativi e un solo "start", negli Usa East su ATS HS1 (ritiro al 43° giro). Con Jan Lammerers sembra che le cose prendano la giusta piega. Nato proprio a Zandvoort nel 1956, vince l'Europeo di F.3 nel 1978 e debutta l'anno dopo in F.1 con la Shadow, ma si fa notare più per la sgargiante livrea della sua DN9, con un leone disegnato su quasi tutta la larghezza della monoposto, che per i risultati, non andando oltre un 9° posto in Canada a Montreal. Nel 1980 passa all'ATS e ottiene gli onori della cronaca per aver issato la gialla monoposto tedesca D4 al 4° posto nella starting grid del G.P. Usa West a Long Beach, ma è sfortunato: quasi subito dopo il via subisce la rottura del semiasse e si ritira dopo nemmeno un giro. Passa al team Ensign dal G.P. di Francia con buone premesse, ma su 10 gare colleziona ben 6 mancate qualifiche, 3 arrivi oltre il 10° posto e un ritiro con la MN180. Ritorna alla ATS nel 1981 e va ancora peggio, solo quattro gare per un desolante "score" di due "N.Q.", un ritiro e un solo arrivo (12° in Argentina). Fallimentare anche la successiva stagione con la Theodore. Lascia la F.1 e si cimenta prima nella Cart americana poi con le Sport Gr. C



“Naso di Squalo”

L'edizione 1961 del G.P. d'Olanda vede la prima vittoria del tedesco Wolfgang Von Trips e della Ferrari 156 “Shark Nose” ideata da Carlo Chiti.

Sotto, Von Trips sul podio con lo statunitense Phil Hill, suo compagno di squadra e secondo classificato in quella occasione. L'americano vince il Mondiale nella stessa gara fatale al pilota tedesco, il G.P. d'Italia 1961 a Monza.

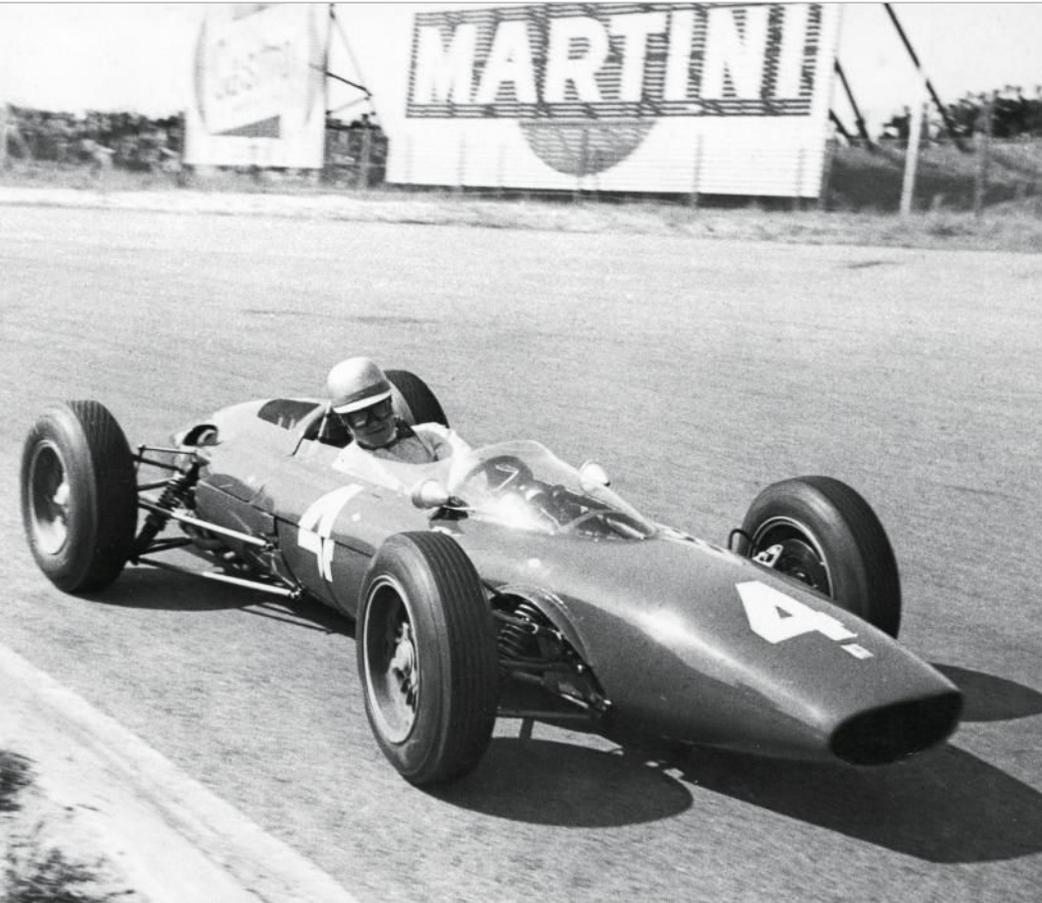


Con “l'altro” Hill è un trionfo all british. L'inglese Graham Hill alla sua prima vittoria in F.1 l'anno successivo, sempre a Zandvoort, con la BRM P57 “canne d'organo”, inizio alla scalata al titolo mondiale. Anche la squadra britannica vanta la sua prima vittoria in Olanda (1959), con lo svedese Joackim Bonnier.

con le quali ottiene finalmente il suo giorno di gloria: vittoria alla 24 Ore di Le Mans del 1988 insieme a Johnny Dumfries e Andy Wallace con la Jaguar XJR-9 LM. Torna in F.1 nel 1992 per i due G.P. conclusivi della stagione con la March-Leyton House CG911. Non ottiene risultati ma stabilisce un curioso primato, quello del pilota rientrante nella massima categoria col maggiore intervallo di tempo, 10 anni esatti. Altra curiosità: disputa il campionato britannico per vetture Turismo BTCC 1994 con una delle rarissime station wagon allestite per le corse, la Volvo 850 SW. Nel 1984 esordisce in F.1 Huub Rothengatter, con la raffazzonata Spirit 101 di Gordon Coppuck: migliore risultato un 8° posto a Monza. A stagione 1985 inoltrata viene ingaggiato dall'Osella con la quale arriva 7° nella gara conclusiva in Australia, con la FA1. Chiude la sua poco fortunata esperienza in F.1 con la Zakspeed 861 nel 1986, ottenendo solo un 8° posto a Zeltweg in Austria. ➔

“Lulù”, la Rossa e le dune

Il pilota Ludovico Scarfiotti esordisce a Zandvoort con la Ferrari 156 nel 1963. Conclude 6° a due giri dal vincitore Jim Clark su Lotus-Climax.



Lo Scozzese Volante

Zandvoort è uno dei circuiti preferiti dallo scozzese Jim Clark che piazza una tripletta nel '63, '64 e '65.

Nel 1967 porta alla vittoria l'esordiente motore Ford Cosworth V8 montato sulla Lotus 49.

Questo propulsore, nelle sue varie configurazioni, è il più longevo e vittorioso di tutti i tempi, avendo totalizzato 155 vittorie, 12 Mondiali Piloti e 10 titoli Costruttori in F.1.

➔ Agli inizi degli anni 90 emerge dalle formule minori Jos Verstappen, il papà di Max, che viene catapultato a 22 anni in F.1 dalla Benetton prima come riserva, ma quasi subito titolare al posto di Lehto, non in perfette condizioni di salute per un incidente durante i test pre-campionato. Suo compagno di box, un certo Michael Schumacher. In 106 gran premi colleziona solo due terzi posti proprio nel 1994 (in Ungheria e in Belgio) con la B194 e un bello spavento nel rogo durante un pit stop a Hockenheim per il G.P. di Germania dello stesso anno. Nelle stagioni successive cambia spesso team, passando per Simtek, Footwork, Tyrrell, Stewart, Arrows e Minardi fino al 2003, raccogliendo solo qualche piazzamento qua e là. Impietosamente soprannominato “Versbatten”, è stato comunque il pri-

I RISULTATI DEI “TULIPANI”

PILOTI	DEBUTTO	G.P. DISP.	VITTORIE	GIRI VEL.	POLE POS.	PUNTI	TITOLI MONDIALI	ULTIMA GARA
ALBERS Christijan	AUS 05	46	0	0	0	4	0	GBR 07
BLEEKEMOLEN Michael	USA Est 78	1	0	0	0	0	0	USA/Est 78
DE BEAUFORT “Carel” Godin	GER 57	28	0	0	0	4	0	NED 64
DOORNBOS Robert	GER 05	11	0	0	0	0	0	BRA 06
FLINTERMAN Jan	NED 52	1	0	0	0	0	0	NED 52
HAYJE Boy	NED 76	3	0	0	0	0	0	BEL 77
LAMMERS Jan	ARG 79	23	0	0	0	0	0	AUS 92
PON Ben	NED 62	1	0	0	0	0	0	NED 62
ROTHENGATTER Huub	USA Ovest 84	25	0	0	0	0	0	AUS 86
VAN DER GARDE Giedo	AUS 13	19	0	0	0	0	0	BRA 13
VAN DER LOF André	NED 52	1	0	0	0	0	0	NED 52
VAN LENNEP Gijs	NED 71	8	0	0	0	2	0	GER 75
VERSTAPPEN Jos	BRA 94	106	0	0	0	17	0	JAP 03
VERSTAPPEN Max	AUS 15	29*	1*	0*	0*	164	0*	GER 16*
WUNDERINK Roelof	ESP 75	3	0	0	0	0	0	USA 75

Quindici “Flying Dutch”

Nella colonna dei G.P. disputati viene riportato il numero delle gare alle quali i singoli piloti hanno preso effettivamente il via. I dati relativi a Max Verstappen sono aggiornati al G.P. di Germania dello scorso luglio.



Rogo mortale

Uno dei più drammatici incidenti avvenuti in F1: l'inglese Roger Williamson muore nell'incendio della sua March a Zandvoort nel '73. Vano l'eroico tentativo di David Purley di salvarlo dalle fiamme.

F.1 chic, pilota "freak"

La curiosa monoposto dell'aristocratico inglese Lord Alexander Hesketh, la 308 costruita e "autogestita" senza grandi sponsor. Ottiene il suo giorno di gloria nel G.P. d'Olanda del 1975. Al volante il britannico James Hunt, campione dai modi anticonformisti e iridato nel 1976 con la McLaren.



mo olandese a salire sul podio di un G.P. di F1. Nel nuovo millennio cercano gloria Christijan Albers, che esordisce in Australia nel 2005 con la Minardi PS5 (5° negli USA), poi alla Midland-Spyker nel biennio 2006-07; Robert Doornbos dal G.P. di Germania 2005, sempre su Minardi e nel 2006 alla Red Bull; Giedo Van Der Gaarde, debuttante nel 2013 con la anglo-malese Caterham, ma più noto per il suo contenzioso giudiziario con il team elvetico Sauber a inizio 2015. Ma adesso c'è Max Verstappen, diciottenne figlio di Jos, pronto a riscrivere la storia della massima formula e non solo olandese, con due strabilianti primati: quello del più precoce esordien-

te in F1, a Melbourne in Australia nel 2015 su Toro Rosso STR10 (a 17 anni!) e del più giovane vincitore di un gran premio, quello di Spagna dello scorso maggio a Barcellona sulla Red Bull RD11.

TRA LE DUNE DI ZANDVOORT

Il circuito di Zandvoort, cittadina balneare affacciata sul Mare del Nord, viene inaugurato nel 1948 e ospita il G.P. d'Olanda con validità per il Mondiale di F1 dal 1952 al 1985 (tranne che nel '54, '56/'57 e '72). Viene considerato uno dei templi della velocità, con la famosa Curva Tarzan (Tarzanbocht, in olandese) e le insidie atmosferiche causate dalla sabbia e dalla salse-

Panzer anglo-arabo-tedesco

Uno dei motori turbo più vittoriosi della storia della F1: il Tag-Porsche V6, campione del mondo nelle stagioni 1984, 1985 e 1986 con la McLaren. Debutta sulla MP4 di Niki Lauda a Zandvoort nel 1983 (ritiro al 25° giro).

dine portate dal vento dal vicino Nordzee. È teatro di famosi debutti come per Lodovico Scarfiotti (1963, su Ferrari 156), il motore Ford-Cosworth V8 DFV nel 1967, subito vincente con Jim Clark e la Lotus 49, e il motore Tag-Porsche turbo sulla McLaren MP4 di Niki Lauda; di prime vittorie ➔

Un leone sull'Ombra

La sgargiante livrea della Shadow DN9 dell'olandese Jan Lammers ai box di Monza per il G.P. d'Italia 1979, voluta dallo sponsor olandese Samson (tabacchi).



ALBO D'ORO G.P. D'OLANDA

1952	Alberto Ascari	ITA	FERRARI
1953	Alberto Ascari	ITA	FERRARI
1954	n.d.	n.d.	N.D.
1955	Juan Manuel Fangio	ARG	MERCEDES
1956	n.d.	n.d.	N.D.
1957	n.d.	n.d.	N.D.
1958	Stirling Moss	GBR	VANWALL
1959	Joackim Bonnier	SWE	BRM
1960	Jack Brabham	AUS	COOPER-CLIMAX
1961	Wolfgang Von Trips	GER	FERRARI
1962	Graham Hill	GBR	BRM
1963	Jim Clark	GBR	LOTUS-CLIMAX
1964	Jim Clark	GBR	LOTUS-CLIMAX
1965	Jim Clark	GBR	LOTUS-CLIMAX
1966	Jack Brabham	AUS	BRABHAM-REPCO
1967	Jim Clark	GBR	LOTUS-FORD
1968	Jackie Stewart	GBR	MATRA-FORD
1969	Jackie Stewart	GBR	MATRA-FORD
1970	Jochen Rindt	AUS	LOTUS-FORD
1971	Jacky Ickx	BEL	FERRARI
1972	n.d.	n.d.	N.D.
1973	Jackie Stewart	GBR	TYRRELL-FORD
1974	Niki Lauda	AUS	FERRARI
1975	James Hunt	GBR	HESKETH-FORD
1976	James Hunt	GBR	MCLAREN-FORD
1977	Niki Lauda	AUS	FERRARI
1978	Mario Andretti	USA	LOTUS-FORD
1979	Alan Jones	AUS	WILLIAMS-FORD
1980	Nelson Piquet	BRA	BRABHAM-FORD
1981	Alain Prost	FRA	RENAULT
1982	Didier Pironi	FRA	FERRARI
1983	René Arnoux	FRA	FERRARI
1984	Alain Prost	FRA	MCLAREN-TAG-PORSCHE
1985	Niki Lauda	AUS	MCLAREN-TAG-PORSCHE



Il più vittorioso in Olanda

Con quattro successi ('63, '64, '65 e '67) Jim Clark è il pilota più vittorioso nel G.P. d'Olanda. Qui è con Colin Chapman, patron della Lotus, marca alla quale sarà sempre fedele regalando due titoli mondiali (1963 e 1965).

Sopra, Jan Lammers con Elio De Angelis, suo compagno di squadra alla Shadow e anche lui esordiente nella stagione 1979.



→ assolute per Joackim Bonnier e la BRM P25 nel 1959, Wolfgang Von Trips nel 1961 con la Ferrari 156, Graham Hill nel 1962 su BRM P57 e James Hunt con la Hesketh 308 nel 1975. Purtroppo le dune di Zandvoort diventano fatali per due piloti inglesi, Piers Courage nel 1970 e Roger Williamson nel 1973, incidente tragicamente famoso per l'eroico ma vano tentativo di David Purley di salvarlo.

SOLO DUE SCUDERIE

È del biennio 1976-77 la breve avventura della Boro di Bevenkerk, più che un costruttore una scuderia nata dall'iniziativa degli imprenditori Bob e Rody Hoogenboom (il

Di padre in figlio

Max Verstappen, l'attuale fenomeno della F.1: con i suoi 18 anni è il più giovane vincitore di un gran premio, evento avvenuto nella scorsa gara in Spagna con la Red Bull RD11. Sotto: Jos Verstappen, papà di Max, è stato il primo olandese a salire sul podio in F.1 (in due occasioni nel 1994, con la Benetton B194); qui è al volante della Footwork-Arrows FA17 nella stagione 1996.



GETTY IMAGES

nome è ricavato dalle prime sillabe dei due nomi), che nel 1975 ricevono una monoposto Ensign N175 come risarcimento di un contenzioso con il team di Morris Nunn e la ribattezzano Boro 001. Esordisce l'anno successivo con l'australiano Larry Perkins al G.P. di Spagna (5 gare con miglior risultato un 8° posto in Belgio) e chiude nel 1977 con una sola partecipazione al G.P. d'Olanda, con l'inglese Brian Henton, terminato con una mortificante squalifica.

Tutto il materiale tecnico viene ceduto nel 1978 all'imprenditore indo-olandese Teddy Yip, partron della Theodore Racing di Hong Kong. Poco fortunata anche la Spyker, Casa costruttrice di supercar ad alte

prestazioni con sede a Zeewolde. Il team di F.1 nasce rilevando la russa Midland sul finire della stagione 2006, che a sua volta aveva acquistato l'irlandese Jordan Grand Prix. Si iscrive col proprio nome nel 2007 schierando come piloti Christijan Albers, Adrian Sutil, Markus Winkelhock e Sakon Yamamoto e la monoposto F8 con motore Ferrari, ma ottiene solo un 8° posto (con Sutil) in Giappone e un punto iridato. L'unico aneddoto degno di nota è relativo a qualche giro in testa al G.P. d'Europa al Nürburgring del 2007, con Winkelhock, nelle prime convulse fasi della gara. Dalla sua cessione all'imprenditore indiano Vijay Mallya nascerà poi, nel 2008, la Force India.



MOCERI-BONETTI PRIMI AL TRAGUARDO

VETTA CONQUISTATA

La “classica” dolomitica è un biglietto da visita esaltante nel panorama italiano della regolarità. Soprattutto per chi vi si affaccia dall'estero. L'edizione 2016 ha regalato un paio di emozioni in più: la vittoria di un equipaggio - con i colori di Ruoteclassiche - che saliva sull'auto per la prima volta e il bis di partecipazione di Arturo Merzario

Testo di **Paolo Mazzetti** - foto di **René Photo Collection** e **Paolo Mazzetti**

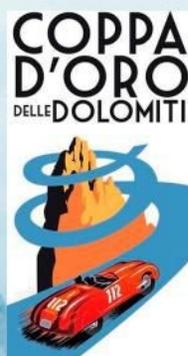


Un podio assortito

Nella foto, i vincitori Giovanni Mocerì e Daniele Bonetti, su Alfa Romeo Giulietta TI (1961); in alto a destra, Patron-Raimondi, MG Supercharged del 1933 (secondi) e, sotto, Fabbri-Bertieri, Volvo Amazon 122 del 1961 (terzi).

LA GARA IN CIFRE

Equipaggi al via (di cui stranieri)	84 (35)
Paesi rappresentati	12
Percorso (km)	520
Prove speciali	46
Prove di media	4



"S

ono eventi come questi che il mondo c'invidia!". Così si è espresso il concorrente più acclamato della Coppa d'Oro delle Dolomiti, testimonial dell'edizione 2016 della corsa automobilistica alpina di maggior blasone: Arturo Merzario, tra i piloti italiani più vittoriosi, ma non quanto il suo sconfinato talento avrebbe meritato. Inconsapevole dei suoi settantatré anni, portati con assoluta nonchalance, il pilota comasco ha portato in gara un'Alfa Romeo Giulia TI Super del 1963 della collezione FCA Heritage, impressionando per le traiettorie, pennellate da autentico artista, sui quattordici passi dolomiti previsti negli oltre cinquecento chilometri di percorso.

Epicentro della corsa, le cui edizioni originali furono disputate dal 1947 al 1956, è stata come sempre Cortina d'Ampezzo, base di partenza e arrivo delle tre tappe: due venerdì 22 luglio, la prima con sconfinamento a Lienz e la seconda in notturna con cena a Corvara, e una sabato 23, con salita al Passo Giau e discesa a Belluno. A ogni sosta, Merzario è risultato l'autentica star della manifestazione, concedendosi con disponibilità al pubblico. Soprattutto in Austria, dove Arturo è celebre non solo per aver estratto dalle fiamme Niki Lauda, ma pure per le tante cronoscalate vinte, sono stati numerosissimi gli appassionati venuti appositamente per fargli autografare pagine di libro che lo ritraggono o scatole di modellini delle auto che ha portato in gara. Senza nulla togliere alle "madrine", piloti così amati dal pub- ➔

Scenari mozzafiato, prove selettive e l'incanto di Cortina d'Ampezzo. Un mix perfetto per far dire ai concorrenti "è stato fantastico!"



SCUDERIA DEL PORTELLO

Tutti in coda al presidente

Il presidente dell'Acì Angelo Sticchi Damiani, in compagnia della moglie, su Lancia Aurelia B24 Convertibile.



Il bilancio rappresentano per la Case un investimento assai più produttivo. Per il marchio del Biscione questa "Coppa d'Oro" è stata perfetta: a trionfare sul traguardo di corso Italia è stata una Giulietta TI del 1961. Al volante c'era un altro personaggio di grande talento, il pediatra siciliano Giovanni Moceri (alla sua terza vittoria nella gara dolomitica), "navigato" dal bresciano Daniele Bonetti.

Il loro successo non era stato messo in preventivo, sia perché i coefficienti per anno non premiavano la Giulietta sia perché l'equipaggio siculo-lombardo sembrava destinato a dare forfait, dopo la rottura del motore della loro Fiat 508 C. Pochi giorni prima del via, il loro meccanico ha acquistato la Giulietta, che si trovava a Piacenza, e gliel'ha affidata. Così Moceri e Bonetti l'hanno provata sul percorso fino a Cortina e poi, senza aver mai disputato una pro-

va con questa vettura, hanno condotto la gara dall'inizio alla fine, con disarmante sicurezza. "Sono particolarmente contento di questo successo - ha affermato Moceri - perché conseguito su una macchina italiana. Questo weekend è stato ottimo, ringrazio la mia scuderia, Loro Piana Classic, e il mio navigatore Daniele, con il quale l'affiatamento è ottimo".

Visibilmente soddisfatto anche Lucio De Mori, pur se la sua elezione a presidente di AC Belluno, proprietario della "Coppa d'Oro", l'ha costretto a rinunciare per la prima volta alla direzione di gara. Alle premiazioni, l'organizzatore Alessandro Casali ha tracciato un bilancio positivo dell'evento, mentre la conclusione è spettata al presidente dell'Acì, Angelo Sticchi Damiani: "Le auto partecipanti e i paesaggi proposti ci rendono orgogliosi delle grandi manifestazioni automobilistiche italiane". **R**

Le dame con l'ombrellino

A destra, la AC-Bristol Ace (1971) delle dame tedesche Christina ed Eva Baumann, attrezzate con ombrellino in tinta per ripararsi dal sole d'alta quota durante le soste.



Acclamattissimo il cowboy

Sotto, festeggiatissimo Arturo Merzario, accanto alla sua Alfa Romeo Giulia TI Super (1964). Nello sconfinamento austriaco, c'è stato per lui un autentico bagno di folla.



Alfieri del Portello

Le due Alfa Romeo, entrambe del 1956, portate in gara dalla Scuderia del Portello: in primo piano, la Giulietta Spider tipo "Sebring" di Cajani-Piotto; dietro, la Giulietta Sprint di Carrisi-Papaux.



Respiro internazionale

Foltissima la pattuglia degli equipaggi provenienti dall'estero. Sopra, Smeets-Smeets, Fiat 508 S Spider MM (1933); a sinistra, gli spagnoli Fernandez-Montse, Ferrari 225 S (1952); sotto a sinistra, Ghose-Alison, Ferrari 212 berlinetta Touring (1952); in basso, Fernandez-Villasenor, Allard J2X (1952).



RADUNI, CONCORSI E GARE DI REGOLARITÀ

SETTEMBRE

2-4 HILLS RACE (PV)

Gara di accelerazione per auto americane e Volkswagen Maggiolino, più ritrovo moto Harley-Davidson a Rivanazzano Terme (PV). mediagarage.it

3-4 COPPA CITTÀ DI TONEZZA (VI)

Regolarità turistica Acì/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, scuderialtacco.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 Acì/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 BOBBIO-PENICE (PC)

Evento rievocativo con prove. Club Piacentino Auto Moto Epoca. Tel. 0523 248930, cpae.it



4 RADUNO CITTÀ DI CASSINO (FR)

Evento tematico Asi senza prove. Cassino Classic Car. Tel. 360 755815.

4 CHANTILLY ARTS & ELEGANCE (F)

Terza edizione del subito celebre concorso d'eleganza. 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 Acì/Csai. San Martino Corse. rallysanmartino.com

7-11 DAL CIRCUITO MADONITA ALLA CATANIA-ETNA

Concorso d'eleganza per auto storiche e moderne unito al 28° Concorso Nazionale Una Ragazza per il Cinema. Scuderia Targa Florio. scuderiatargafflorio.it

9-11 LEI AL VOLANTE - RADUNO DANNUNZIANO (PE)

Evento turistico Asi con prove. Jaguar Drivers Club. jaguardrivers.it

9-11 RIEVOCAZIONE STORICA AUTOGIRO DELLA PROVINCIA DI RAGUSA

Regolarità Asi con strumentazione classica. Veteran Car Club Ibleo. Tel. 0932 651317 - 0932 255356 - 389 0843238, vccibleo.it

↓ 4 SETTEMBRE CONCORSO CHANTILLY ARTS & ELEGANCE

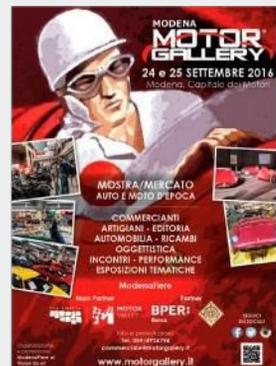


Lo splendido scenario del castello di Chantilly, pochi km a Nord di Parigi, ospita un grande, complesso e ricco concorso di eleganza. Chantilly Arts & Elegance organizza tre distinte competizioni: il Concours d'Elegance - Manufacturers & Fashion Houses (auto, moda e bellezza in una combinazione unica), il Grand Prix des Clubs (riservato a sodalizi provenienti da tutto il continente) e il Concours d'Etat, riservato ai capolavori del collezionismo automobilistico. Novità del 2016 sarà un concorso riservato alle Rally Supercars. chantillyartsetelegance.com

↓ 24 - 25 SETTEMBRE MODENA MOTOR GALLERY

TERRA (E SALONE) D'ECCELLENZE

Un territorio unico al mondo per specificità e alta professionalità legata al mondo delle due e delle quattro ruote: è quello della cosiddetta Motor Valley, dove nell'arco di 50 chilometri si confrontano marchi del calibro di Ferrari, Maserati, Lamborghini, Dallara, Ducati e Pagani. Ovvio che in una terra di simili eccellenze dovesse nascere un Salone di grande appeal: il Modena Motor Gallery, in calendario il 24-25 settembre, che unisce alla formula della mostra-mercato quella della kermesse a tutto tondo, con esposizioni tematiche, momenti di approfondimento culturale, vetrine dedicate al know-how tecnologico e alla maestria artigiana. In programma, per l'edizione 2016, diversi focus: i cent'anni dalla nascita di Ferruccio Lamborghini, i cinquanta della Miura, i 90 della Maserati e della Ducati. Un capitolo a parte merita la mostra "Enzo Ferrari Vs Colin Chapman", curata da Matteo Panini, che intende ripercorrere l'evoluzione dei rispettivi marchi - Ferrari e Lotus - attraverso il confronto di due linee di pensiero molto diverse: quella dei garagisti inglesi, inventori del motore posteriore in Formula 1, e quella degli italiani, rappresentata dalla Casa di Maranello, convinta sostenitrice che "i buoi vanno davanti al carro e non dietro" e ultima tra tutti i costruttori a seguire la nuova concezione. motorgallery.it



SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

SETTEMBRE

3 - 4 CASTELFRANCO EMILIA (MO)

Mostra-scambio con "Notte della Vespa" a Bosco Albergati. Motori d'Epoca Modena. Tel. 3298632271.

3 - 4 CREMONA

Negli spazi di Cremona Fiere - Cà de Somenzi. Tel. 334 2428600, motoclubtorrazzo.it

4 GOODWOOD REVIVAL MEETING (GB)

Gare, raduni, mercatini, mostre, esibizioni, aste: il meglio dell'automobilismo britannico e internazionale va in scena a Goodwood. goodwood.com

10 - 11 IMOLA (BO)

Lungo la pista e nei paddock dell'Autodromo Dino ed Enzo Ferrari. mostrascambioimola.it

11 SETTIMO TORINESE (TO)

Auto e moto classiche e d'epoca. Tel. 3393588113, info@clubantichepassioni.it

16 - 18 ROMA CLASSIC MOTOR

Salone di auto e moto d'epoca con esposizione e vendita; accessori, ricambi e automobilia. romaclassicmotors

17 - 18 BERGAMO

Per auto e moto d'epoca e pezzi custom, presso Aeroclub 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)

Mostra-scambio internazionale di auto, moto e automobilia. Epoca Car. epocacar.com/mostre.htm

24 - 25 MOSTRA-SCAMBIO D'ABRUZZO (PE)

Accessori e ricambi di auto e moto d'epoca allo Stadio Adriatico di Pescara. Tel. 330 933532, facebook.com/events/526018867581637

25 SANTHIÀ (VC)

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

30/1 - 2 RIPOSTO (CT)

Auto e moto d'epoca presso l'area mercatale di viale Pier Santi Mattarella. Tel. 347 5024240.

OTTOBRE

1 - 2 COSE DEL PASSATO (BS)

Mostra-scambio 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/>

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 PAESAGGI DI SICILIA - GIRO ENOGASTRONOMICO DELL'ETNA (CT)

Evento turistico Asi senza prove. VCC Etneo. vccetneo.it

16 - 18 II GALLURA ON THE ROAD

Evento turistico Asi senza prove. Associazione Automoto Epoca Sardegna. Tel. 070 283181, aesardegna.org

17 - 18 ELBA GRAFFITI (LI)

Regolarità classica Acj/Csai. Acj 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 Acj/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 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

23 - 25 LE VALLI DELL'ALTO GARDA

Evento tematico Asi senza prove. Topolino Autoclub Italia di Bologna. topolinoautoclubitalia.it

24 NOTTURNA CITTÀ DI TRAPANI

Regolarità formula Asi. Club F. Sartarelli. Tel. 0923 548508, cametp.it

24 - 25 TROFEO AIDO M. GIOVANELLI (BS)

Regolarità classica Acj/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, vccligure.com



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 SETTEMBRE TROFEO AIDO

GARA SOLIDALE

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; domenica 25, dopo la partenza da Gardone VT il programma prevede un tour tra le montagne bresciane, pranzo in Franciacorta e passaggio sul Lago d'Isèo. All'arrivo a Sarezzo, come da irrinunciabile tradizione, ci sarà lo squisito spiedo servito alle premiazioni. trofeoaido.org.



9 - 11 GOODWOOD REVIVAL MEETING (GB)

Gare, raduni, mercatini, mostre, esibizioni, aste: il meglio dell'automobilismo britannico e internazionale va in scena a Goodwood. goodwood.com

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, uotedelpassato.org

10 - 11 CITTÀ DI LUMEZZANE AUTO STORICHE (BS)

Regolarità Storica Acj/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 (TO)

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 PREMIO NUVOLARI (MN)

Grande Evento Acj/Csai. Scuderia Mantova Corse. gpnuvolari.it

15 - 19 GRAND TOUR DELLE CALABRIE (CS)

Evento turistico Asi senza prove. Scuderia Brutia Historic Cars. Tel. 333 9254420, scuderiabrutia.it

**RADUNI, CONCORSI
E GARE DI REGOLARITÀ**

24 - 25 SPORT CITTÀ DI MODENA

Regolarità Sport Acì/Csai. Prosevent Srl. prosevent.com

24 - 25 LE MATRA NELLA CINTA SENESE (SI)

Raduno di marca. Club Matra Italia. matraitalia.eu

24 - 25 VALLI BIELLESI - OASI ZEGNA (BI)

Regolarità classica e turistica Acì/Csai. Veglio 4X4, veglío4x4.it

25 TROFEO SORELLE RAMONDA (PV)

Regolarità formula Asi. Veteran Car Club Carducci. Tel. 0383 804123, veterancar.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 CIRCUITO DI MILANO

Regolarità classica Acì/Csai. Automobile Club Milano. <http://fregolink.com/it/eventi/circuito-di-milano-1804/>

25 - 1/10 RAID DELL'ETNA (PA)

Regolarità turistica Acì/Csai. Scuderia del Mediterraneo. raidetna.it

30 - 2/10 LEGGENDARIA CONTEA DI GORIZIA

Regolarità Superclassica e turistica Acì/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 Castiglione. Tel. 0376 631381, www.camsc.it

1 GRAN PREMIO DI MODENA

Regolarità classica Acì/Csai. Prosevent Srl. prosevent.com

1 - 2 CAMPAGNE E CASCINE - COPPA 3T (CR)

Regolarità Storica Acì/Csai, campionato italiano. Scuderia 3T Cremona. scuderia3t.it

1 - 2 LA GRANDE CORSA (TO)

Regolarità Sport Acì/Csai. Veglio 4X4, veglío4x4.it

1 - 2 RIEVOCAZIONE CORSA IN SALITA BOLOGNA - LOIANO (BO)

Evento turistico Asi con prove. Team San Luca. Tel. 051 976561 - 335 389857 - 330 775789, www.teamsanluca.it

↓ 14 - 16 OTTOBRE MITTELEUROPEAN RACE

L'ULTIMA CLASSICA

Prima edizione di una manifestazione di Regolarità Classica Acì/Csai che si propone di diventare una "super classica". Fulcro della manifestazione sarà la città di Trieste che offrirà la possibilità di ammirare le vetture dei partecipanti, come in un grande paddock, nella cornice del suo centro storico. Percorso che si snoda dalla città, con la sua splendida costa e il mare, fino alle colline del Collio, con la cornice delle Alpi Carniche sullo sfondo. mitteleuropeanrace.it



↓ 8 - 9 OTTOBRE COPPA FRANCO MAZZOTTI

UN GIORNO IN PIÙ DI GARA

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. clubmillemiglia.eu



GARE DI VELOCITÀ

SETTEMBRE

**3 - 4 RALLY STORICO DI REGGELLO
COPPA CITTÀ DELL'OLIO (FI)**

Rally storico organizzato da Reggello Motor Sport. rallyreggello.it

4 PERONI RACE WEEKEND 4 - MUGELLO (FI)

Campionato italiano Acì/Csai velocità in circuito. Organizzazione: 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. <http://www.trapani.aci.it>

25 PERONI RACE WEEKEND 5 - SALTZBURGRING (A)

Campionato italiano Acì/Csai velocità in circuito. Organizzazione: 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)

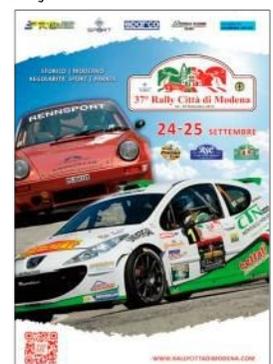
Cronoscalata Csai, valida per i campionati europeo e italiano, organizzata da Chianti Cup Racing. www.chianticup.it

**24 - 25 HISTORIC
CITTÀ DI MODENA (MO)**

Rally storico organizzato da Prosevent. rallycittadimodena.it

**24 - 25 COPPA
NISSENA (CL)**

Cronoscalata organizzata da Automobile Club Caltanissetta. caltanissetta.aci.it





Il più importante mercato di compravendita di auto e moto d'epoca in Europa. Salone Internazionale per appassionati e collezionisti.

AUTO MOTO D'EPOCA

FIERA DI PADOVA

ANTEPRIMA

20-21-22-23

Ottobre 2016

Qui puoi trovare i tuoi sogni.

Con più di 4000 auto in vendita e oltre 600 ricambisti, Auto e Moto d'Epoca è il più grande mercato in Europa.

GALLERIA PANANTI CASA d'ASTE
DAL 1968

GALLERIA PANANTI CASA D'ASTE
in collaborazione con **AUTO E MOTO D'EPOCA**
presenta la prestigiosa Asta di auto d'epoca

SABATO 22 OTTOBRE 2016

NEW!



Nuovo settore dedicato alle **Moto Storiche**



Acquista on-line il biglietto d'ingresso su www.autoemotodepoca.com



INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

Segreteria Organizzativa: Intermeeting Srl
Tel. 0039.049.7386856 - Fax 0039.049.9819826

PadovaFiereSpa

L'ORGIA DEL POTERE D'ACQUISTO

SE QUESTA È CRISI...

Dovevano essere la cartina di tornasole del mercato dell'auto storica, il termometro della situazione. E così è stato: nonostante il tripudio di auto d'epoca in vendita, i fatturati multimilionari e le molte quotazioni record, i numeri delle sei vendite all'incanto nella settimana di Pebble Beach sono in ribasso, con alcune eccezioni

Testo di **Gilberto Milano**

Come ogni anno, per una settimana il mondo dell'auto storica ha celebrato la sua apoteosi edonistica, commerciale e collezionistica nel triangolo d'oro di Monterey, Carmel e Pebble Beach.

Visto dall'Europa sembra il paese di Bengodi, soprattutto se si guarda al mercato delle auto storiche: mentre nel Vecchio Continente gli scambi sono molto diminuiti, in California in una settimana si sono tenute ben sei aste (RM Sotheby's, Bonhams, Gooding&Co., Rick Kole, Russo & Steele, Mecum) per un totale di 1278 auto in ven-

dita. Numeri rilevanti per le nostre abitudini, leggendo i quali sembrerebbe fuori luogo parlare di crisi. Tuttavia, se si sta ai numeri, questi sono stati effettivamente in ribasso. Secondo la rilevazione della società assicuratrice Hagerty "solo" 719 sono state le auto vendute, pari al 56,25% del totale. In ribasso anche il fatturato complessivo (345 milioni di dollari, pari a poco più di 305 milioni di euro) contro i 396.000.000 di dollari del 2015, circa il 13% in meno.

Paradossalmente però le aste di Monterey hanno totalizzato un numero elevatissimo di record di aggiudicazione per modello, a conferma che quando le vetture sono davvero speciali, sono originali in tutto e han-

no una storia documentata le offerte d'acquisto non mancano. Lo si è visto oltre che con le automobili riportate in queste pagine, anche con un'Alfa Romeo 8C 2300 Monza del 1933 battuta a 10.531.000 euro; con una Bugatti Type 55 Roadster del 1932 (9.203.540 euro); con una Lancia Aurelia B24 Spider del 1955 (1,78 milioni di euro) e con la Porsche 935 ex Paul Newman (4,28 milioni di euro). Lo scettro di regina di Monterey è andato al primo esemplare di Jaguar D Type destinato a squadre private, seguito da un'altra sorpresa, l'Alfa Romeo 8C 2900 Lungo Spider, una rarità assoluta. Al terzo posto la prima delle Ferrari, una 250 GT Spider California LWB da competizione. **R**

1 ALFA ROMEO
8C 2900 B LUNGO SPIDER
TOURING, 1939
Stima d'asta
€ 18.000.000 - 22.500.000
Venduta **€ 17.522.123**
RM Sotheby's, Monterey,
19 agosto

Un'autentica rarità automobilistica, per la prima volta all'asta in questo secolo. Non una semplice vettura, bensì la sportiva più moderna e avanzata dell'epoca. Ora è anche la più costosa auto anteguerra della storia.

2 BUGATTI

TYPE 51 GRAND PRIX, 1931

Stima d'asta **SU RICHIESTA****Venduta € 3.351.696****Bonhams, Carmel, 19 agosto**

La prima di una serie di 40 esemplari costruiti, una delle più note e delle più avanzate Bugatti da corsa di quegli anni, portata in gara anche da Piero Taruffi e Tazio Nuvolari. Venduta a quello che viene ritenuto il suo giusto prezzo.

**3 FIAT-ABARTH**

"LA PRINCIPESSA", 1960

Stima d'asta **SU RICHIESTA****NON VENDUTA****Gooding & Co, Pebble Beach, 20-21 agosto**

Nove record di velocità al suo attivo, è l'ultima auto da record Abarth progettata da Pinin Farina. Soprannominata "La principessa", montava un motore di 1000 cm³ da 108 CV per 220 km/h. Uno dei pochi lotti non aggiudicati da Gooding. È ancora in vendita: basta mettersi in contatto con la Casa d'aste americana.

**4 FERRARI 250 GT SWB**

COMPETIZIONE, 1960

Stima d'asta**€ 13.275.000 - 16.000.000****Venduta € 11.947.000****Gooding & Co, Pebble Beach,****20-21 agosto**

È giunta settima alla 24 Ore di Le Mans del 1960. Fu poi acquistata da Luigi Chinetti nello stesso anno. Venduta, anche se sotto la stima.

**5 CISITALIA**

202 CMM, 1948

Stima d'asta**€ 1.800.000 - 2.700.000****NON VENDUTA****Gooding & Co, Pebble Beach,****20-21 agosto**

Seconda e ultima berlina aerodinamica costruita su progetto di Giovanni Savonuzzi. Fu portata alla Mille Miglia da Piero Taruffi ma dovette ritirarsi causa incidente. Con un motore di 1100 cm³ raggiungeva i 200 km/h.

6 FORD GT 40, 1966**Stima d'asta****€ 3.380.000 - 3.830.000****NON VENDUTA****RM Sotheby's, Monterey,****19 agosto**

Delle 31 MK1 stradali costruite, questa è stata utilizzata dalla Ford per usi promozionali. Passata di mano diverse volte fino al 1992, è stata restaurata e modificata in alcune parti meccaniche per renderla più affidabile e fruibile.

7 PORSCHE 356 A GS CARRERA SPEEDSTER, 1956

Stima d'asta
€ 720.000 - 990.000
Venduta € 786.685

Bonhams, Carmel, 19 agosto
 Versione di punta della 356 realizzata in appena 151 esemplari, aveva una stima d'asta contenuta rispetto al passato dopo l'autentica impennata iniziata nel 2014. Ha comunque ottenuto un ottimo risultato d'asta.



8 MERCEDES-SIMPLEX 28-32 HP TONNEAU, 1904

Stima d'asta
€ 2.200.000 - 2.700.000
Venduta € 2.476.602

Bonhams, Carmel, 19 agosto
 Ideale per la London-Brighton, da qui anche la quotazione elevata. Considerata all'epoca come la Mercedes che ha fatto invecchiare tutte le altre auto, è stata la prima di questo tipo a sbarcare in UK.



10 FERRARI 750 MONZA SCAGLIETTI, 1955

Stima d'asta
€ 3.600.000 - 5.000.000
Venduta € 4.623.890

RM Sotheby's, Monterey, 19 agosto
 Considerata una delle migliori 750 Monza esistenti, dopo il ritiro dalle corse è rimasta di proprietà per 40 anni del fondatore della Chaparral Cars. Prima di lui era stata guidata da Phil Hill e da Carroll Shelby.



9 BMW 328, 1939

Stima d'asta
€ 630.000 - 810.000
Venduta € 486.726

RM Sotheby's, Monterey, 19 agosto
 Considerata la più importante delle BMW anteguerra, era dotata di un sei cilindri di 1971 cm³ da 80 CV e di una delle linee più aerodinamiche dell'epoca per una roadster. Dal 2015 non era più apparsa in un'asta. Solo 464 gli esemplari.

11 JAGUAR D TYPE, 1955

Stima d'asta
€ 18.000.000 - 22.500.000
Venduta € 19.274.336

RM Sotheby's, Monterey, 19 agosto
 Auto leggendaria e tra le più preziose Jaguar di sempre. È infatti la vincitrice della 24 Ore di Le Mans del 1956 e la prima D Type destinata a squadre private. Da oggi è anche la più cara auto inglese venduta in un'asta.



12 SHELBY

COBRA 260 "CSX 2000", 1962

Stima d'asta SU RICHIESTA**Venduta € 12.168.142****RM Sotheby's, Monterey,****19 agosto**

La più preziosa delle vetture di Carroll Shelby, la prima Cobra, l'auto che ha dato dignità alle auto sportive americane. È stata presentata senza stima. Gli esperti ipotizzavano un tetto di 8,5 milioni di euro, invece...

**12****13 FERRARI**

250 GT SPIDER CALIFORNIA

LWB COMPETIZIONE, 1959

Stima d'asta**€ 16.000.000 - 17.700.000****Venduta € 16.062.000****Gooding & Co, Pebble Beach,****20-21 agosto**

Una delle sole 9 costruite in alluminio. Appartenuta alla scuderia Chinetti vanta come miglior piazzamento il 5° posto assoluto alla 12 Ore di Sebring del 1960. Il suo è il terzo miglior risultato nelle aste di Monterey 2016.

**13****14****14 ARNOLT-BRISTOL**

BOLIDE ROADSTER DELUXE

BERTONE, 1954

Stima d'asta**€ 400.000 - 495.000****Venduta € 394.247****RM Sotheby's, Monterey,****19 agosto**

Disegnata da Franco Scaglione all'epoca della sua collaborazione con Nuccio Bertone. Commissionata da Wacky Arnolt, importatore Usa, è stata realizzata sul telaio della Bristol 404. Solo 142 gli esemplari costruiti.

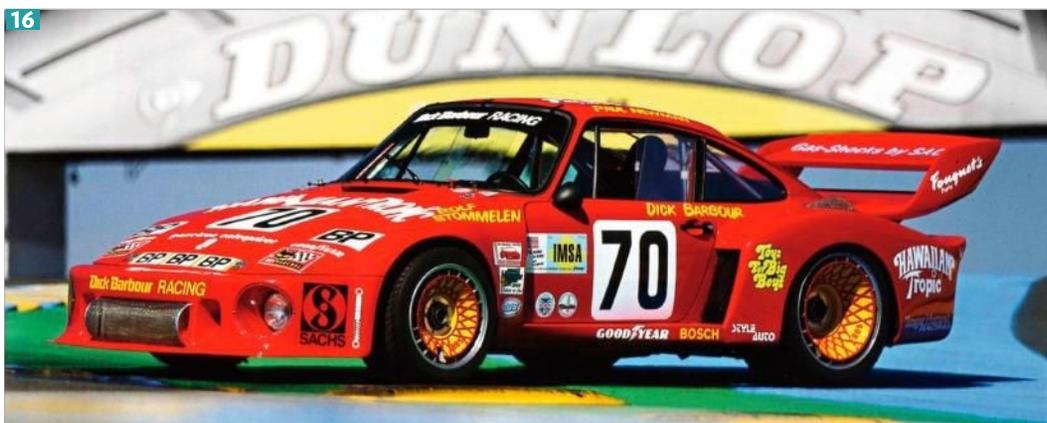
15 GHIA L 6.4 COUPÉ, 1962**Stima d'asta****€ 315.000 - 380.000****Venduta € 511.060****RM Sotheby's, Monterey,****19 agosto**

Sotto il vestito c'è una Chrysler ma lo stile insolito di Ghia fece furore tra i divi di Hollywood, a iniziare da Frank Sinatra. Troppo complicato però il processo di produzione. Solo 26 alla fine gli esemplari costruiti. Tutti molto contesi.

**16 PORSCHE 935, 1979****Stima d'asta****€ 4.000.000 - 4.450.000****Venduta € 4.283.185****Gooding & Co, Pebble Beach,****20-21 agosto**

Paul Newman ci ha messo del suo: con lui, Stommelen e Barbour è giunta 2ª assoluta e 1ª di classe alla 24 Ore di Le Mans del 1979; ma questa 935 è anche una delle Porsche più vittoriose.

Un prezzo adeguato al suo rango.

**16****CALENDARIO ASTE****SETTEMBRE****1 - 4 AUCTIONS AMERICA - AUBURN FALL (USA)**

All'Auburn Auction Park, nell'Indiana.
auctionsamerica.com

3 BONHAMS - THE BEAULIEU SALE (GB)

Presso il National Motor Museum di Beaulieu, nei dintorni di Southampton.
bonhams.com/departments/CAT-MOT/

3 BONHAMS - THE CHANTILLY SALE - PARIS (F)

A Parigi. bonhams.com/departments/CAT-MOT/

7 RM AUCTIONS & SOTHEBY'S - LONDON

Al Battersea Evolution, a Londra.
http://rmsothebys.com

10 BONHAMS - THE GOODWOOD REVIVAL SALE (GB)

In concomitanza con il Goodwood Revival, nei pressi di Chichester, nel Sud dell'Inghilterra.
bonhams.com/departments/CAT-MOT/

FIAT 128 PER TUTTI I GUSTI

Berlina a 2 e 4 porte, familiare, coupé e spider



La Fiat 128 è una delle poche "compatte" Fiat che, dopo anni di assoluto disinteresse da parte dei collezionisti, sta risalendo la china delle quotazioni. L'attenzione degli appassionati è iniziata già da anni per la versione più sportiva della gamma: la X1/9, una due posti secchi con carrozzeria tipo Targa e motore centrale, prodotta per quasi vent'anni tra il 1972 e il 1989 e che all'epoca riscosse un successo commerciale notevole (circa 180.000 esemplari), soprattutto in America. La X1/9 è ricercata sia se appartiene alla prima serie (1972-78), quella caratterizzata dal motore 1300 e dal cambio a 4 marce, sia nella seconda serie 1500 Five Speed (1978-89). Le quotazioni si aggirano attorno ai 6000 euro, con punte che raggiungono i 10.000 per gli esemplari restaurati professionalmente.

L'altra versione entrata da tempo nel mirino dei collezionisti è la 128 Sport Coupé, perché è un modello con un notevole passato



sportivo: ancora oggi questa brillante e compatta 4 posti è ricercata per l'utilizzo in gara (sia nella regolarità sia, più raramente, nelle gare di velocità). Le quotazioni media e massima delle Sport Coupé variano da 3500 a 5000 euro, mentre le 3P col portellone, prodotte a

partire dal 1975, sono attestate su livelli inferiori di circa 1000 euro.

I collezionisti hanno messo gli occhi anche sulle ormai rare Rally a due porte: questa è la versione che, in prospettiva, è destinata a crescere maggiormente di valore: gli attuali

LE ALTRE 128



128 BERLINA 2 PORTE € 2000

Finiture basic per la versione d'accesso, che costava 55.000 lire in meno della 4P. Per questo ebbe scarso successo.



128 FAMILIARE € 2000

Oggi quasi scomparsa. Modifiche tecniche: rapporto al ponte accorciato e balestre a tre foglie.



128 RALLY € 5000

La versione di maggior valore dopo la X1/9. Il restauro non è facile: molti dettagli vanno riprodotti a campione.



128 BERLINA (II SERIE) € 1500

Tra gli aggiornamenti introdotti: servofreno, calandra più elaborata, rivestimento in gomma sui paraurti.



128 SPECIAL € 1500

Finiture in finto legno sul cruscotto e, a richiesta, il 1300 depotenziato della Rally. Si riconosce dai fari rettangolari.



128 3P € 2500

Il pratico portellone sulla 128 coupé fu l'unica novità Fiat del 1975, un anno difficile a causa della crisi petrolifera.



NUOVA 128 (III SERIE) € 1000

La prima Fiat con i paraurti in plastica. Era disponibile in tre allestimenti: base, C (Comfort) e CL (Comfort Lusso).



X1/9 FIVE SPEED € 5500-6000

Caratterizzata dai paraurti "America", montava il 1500 da 85 CV (10 CV in più del 1300) e cambio a 5 marce.



Prima serie è meglio

Qui sopra, due Fiat 128 su cui puntare: una 128 Sport e una X1/9 (in alto) prima serie; nella pagina a fianco, una 128 berlina prima serie.

EVENTI

Ecco gli appuntamenti da non perdere al ritorno dalle vacanze:

AROMA IL MEGLIO DI MILLENNIUM

Dopo la pausa estiva, il clou delle manifestazioni espositive di settembre è, naturalmente, la Fiera di Imola (9-11 del mese) che si tiene, come ormai avviene da decenni, lungo il circuito del Santerno nell'Autodromo Enzo e Dino Ferrari. Come corollario, una serie nutrita di eventi locali minori (li abbiamo presentati su Ruoteclassiche di agosto). A ottobre, invece, il calendario è ancora più nutrito, con l'evento più importante che si tiene nella capitale, nel weekend dell'8 e 9: nell'ippodromo delle Capannelle, sulla via Appia,



Il meglio di Millennium, una mostra-scambio d'auto, moto, ricambi, accessori e oggettistica militare d'epoca. Per informazioni, tel. 338 7229553 o sul web all'indirizzo millenniummotori.it. Ma già il weekend precedente, tra l'1 e il 2 di ottobre, ci sono numerose opportunità per gli appassionati: la mostra-mercato al Centro Fiera del Garda di Montichiari (centrofiera.it), il Mercante in Auto alla Fiera di Parma (mercanteinfiera.it/mercanteinauto); a poca distanza la mostra-scambio organizzata dall'Auto Moto Club Sassuolo (ames-sassuolo.it); in Romagna la mostra-mercato di Rimini (tel. 347 1844267) e infine a Villafranca di Verona la fiera organizzata dal VCC Enrico Bernardi (vcebernardi.it/raduniemanifestazioni.html). In contemporanea al "Millennium" di Roma, i mercatini di Treviso e Gonzaga (Mantova), mentre il weekend successivo (dal 21 al 23, con una preview il 20) tutti, ma proprio tutti i collezionisti e gli appassionati convergeranno alla Fiera di Padova, per una trentatreesima edizione di Auto & Moto d'Epoca che si preannuncia come fantasmagorica (automotodepoca.com).

Marco Di Pietro

5000 euro potrebbero aumentare di un buon 50% nell'arco dei prossimi due anni.

Per chi ha un budget di spesa inferiore, l'acquisto di una 128 normale, nella diffusissima versione a 4 porte o nella più rara 2 porte, si potrebbe rivelare una scelta comunque azzeccata: oggi si trova, abbastanza facilmente, a prezzi quasi ridicoli (tra i 1000 e i 2000 euro se in buono stato di conservazione). Il consiglio di Ruoteclassiche è di puntare sulle meno diffuse e rifinite Special (meglio la 1300), riconoscibili per l'adozione in anteprima dei fari anteriori rettangolari, poi conservati su tutta la gamma con la terza serie del 1976.

Rarissime, perché quasi tutte disintegrate da un utilizzo professionale le familiari, denominate Panorama nella terza serie. Prezzi

nettamente superiori, infine, per le "fuoriserie" Moretti, Scioneri e degli altri carrozzieri oggi scomparsi.

La 128, prima trazione anteriore della Casa torinese (se si esclude l'esperimento dell'Autobianchi Primula) è stata prodotta in 3.107.000 esemplari (oltre alle 180.000 X1/9) e fabbricata su licenza anche all'estero, spesso con modifiche rilevanti dal punto di vista estetico: in Jugoslavia col marchio Zastava (oltre un milione di unità fino al 2008); in Spagna nella versione 3P (31.000 esemplari); in Egitto come Nasr 128 (fino al 2009) e in Argentina fino al 1990 dalla consociata Fiat Concord. Le 128 estere possono costituire una curiosità di discreto valore commerciale.

↓ L'ALTERNATIVA

RITMO ACCELERATO

Se sulla Fiat 128 iniziano ad accendersi i riflettori dei collezionisti, anche la sua sostituta, la Ritmo, comincia a destare l'interesse degli appassionati. L'importanza storica di entrambi i modelli è notevole, anche se non si è ancora tradotta in valore economico. Se la 128 è stata infatti la prima Fiat con motore trasversale e trazione anteriore, la Ritmo è stata la prima vettura della Casa torinese a essere costruita dai robot. Gli stabilimenti di Rivalta (nella cintura torinese) e quelli di Cassino furono convertiti alla produzione automatizzata, diventando le fabbriche più moderne d'Europa (con il rovescio della medaglia di un'immediata ricaduta sociale, perché per produrre queste auto servivano meno operai). La Ritmo è stata



anche la prima auto Fiat con i paraurti in plastica dalla linea integrata nella sagoma della vettura. Le Ritmo che hanno un valore economico importante sono naturalmente le più sportive 105 TC e, più ancora, le Abarth 125 e 130 TC. A ruota, ma su livelli ancora modesti, le Cabrio di Bertone. Salvare dalla rottamazione una normale Ritmo berlina potrebbe però rivelarsi una scelta vincente, specie se si punta su una prima serie (quella con i caratteristici interni "minimalisti" e i pulsanti "a botticella"). Ormai ne sono sopravvissute pochissime. Se poi si riuscisse a trovare una serie speciale Targa Oro (nella foto)...

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	cm ³	Anni	Euro x 000		
			↓	□	↑
ABARTH ITALIA					
500 BERLINA	479	1957-63	10,0	20,0	30,0
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	20,0	40,0	60,0
595	594	1963-71	13,0	25,0	35,0
595 SS	594	1964-71	15,0	30,0	45,0
695	690	1964-71	13,0	25,0	35,0
695 SS	690	1964-71	16,0	32,0	48,0
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	18,0	35,0	50,0
750 BERLINA	747	1955-61	10,0	20,0	30,0
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	30,0	60,0	90,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	40,0	80,0	120,0
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	45,0	90,0	135,0
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	40,0	80,0	120,0
850 TC BERLINA	847	1961-65	15,0	30,0	45,0
850 TC NURBURGRING 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 1300/1124	1280	1966-69	10,0	20,0	30,0
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	13,0	25,0	35,0
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	50,0	100,0	150,0
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	13,0	25,0	35,0
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	15,0	27,0	40,0
1000 BERLINA	982	1962-67	15,0	30,0	45,0
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	18,0	35,0	50,0
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	18,0	35,0	50,0
1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	20,0	40,0	60,0
2200 COUPÉ 2-2 ALLEMANO	2160	1959-60	15,0	30,0	45,0
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	18,0	35,0	50,0
2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	15,0	30,0	45,0
2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	15,0	30,0	45,0
1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	60,0	120,0	180,0
2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	75,0	150,0	225,0

AC GRAN BRETAGNA

2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	13,0	25,0	35,0
2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	15,0	30,0	40,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			↓	□	↑
ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	30,0	60,0	90,0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	45,0	90,0	130,0
ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	23,0	45,0	65,0
ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	25,0	50,0	75,0
ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	33,0	65,0	100,0
COBRA 260	4261	1962-63	200,0	400,0	600,0
COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	350,0	700,0	1.050,0
COBRA 427	6997	1964-68	300,0	600,0	900,0
COBRA MK IV	4942	1983-97	60,0	120,0	180,0
COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	60,0	120,0	180,0
428 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

101 ENDURO/OFF AWD	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
RLSS	2994	1925-27	150,0	300,0	450,0
RM N/S/J	1944-1996	1923-26	50,0	100,0	150,0
6C 1500 NORTMALE	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			↓	□	↑
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 «MATA»	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 III SERIE	1290	1957-59	8,5	17,0	25,5
GIULIETTA TI I SERIE	1290	1959-61	8,0	16,0	24,0
GIULIETTA TI II 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 SV 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	82,5
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	25,0	50,0	75,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
				↓	↑
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35,0	70,0	100,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	32,5	65,0	100,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	30,0	60,0	90,0
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	20,0	40,0	60,0
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	40,0	80,0	120,0
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	23,0	45,0	65,0
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30,0	60,0	90,0
GIULIA TZ	1570	1963-65	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 DELUXE (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 QV.	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 QV.	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 QV.	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 2000L	1962	1978-81	3,0	6,0	9,0
ALFETTA 2000 L'AMERICA	1962	1981	3,3	6,5	10,0
ALFETTA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	2,0	4,0	6,0
ALFETTA 2.0	1962	1982-84	2,5	5,0	7,5
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-84	3,2	6,5	9,5
ALFETTA 2.0 CEM	1962	1983	3,5	7,0	10,0
ALFETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1979-84	1,5	3,0	4,5
ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2592	1983-84	1,5	3,0	4,5
ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	5,0	10,0	15,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
				↓	↑
ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	4,5	9,0	13,5
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	4,5	9,0	13,5
ALFETTA GTV TURBODIELTA	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 TURBODIELTA	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/S/LI	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 QV.	1712	1986-90	1,3	2,5	3,5
33 1.3 1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	0,5	1,0	1,5
ALFA 6 2.5 1.8 TD INTERCOOLER S.W.	1490-1712	1987-89	0,8	1,5	2,3
33 SPORT WAGON QV.	1712	1988-90	1,0	2,0	3,0
33 1.8 TD	1779	1986-89	0,5	1,0	1,5
33 1.8 TD GIARDINETTA	1779	1986-87	0,5	1,0	1,5
33 1.8 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	0,5	1,0	1,5
NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1990-94	0,5	1,0	1,5
NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1990-94	0,5	1,0	1,5
NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	0,4	0,8	1,5
NUOVA 33 1.8 TD 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 IE SPORT W. 4X4	1351	1992-94	0,8	1,5	2,3
NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4X4	1712	1990-94	0,8	1,5	2,3
NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4/4	1712	1991-94	1,0	2,0	3,0
NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4 SW/Q4 SW.	1712	1991-94	1,3	2,5	3,5
NUOVA 33 1.7 IE 16V QV.	1712	1990-94	1,0	2,0	3,0
NUOVA 33 1.7 IE 16V QV. SW.	1712	1990-94	1,0	2,0	3,0
NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351	1992-94	0,8	1,5	2,3
ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1779	1985-91	2,0	4,0	6,0
ALFA 75 2.0	1962	1985-89	2,5	5,0	7,5
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	3,0	6,0	9,0
ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	2,5	4,5	6,5
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962	1991-92	3,5	7,0	10,0
ALFA 75 2.5 V6 QV.	2492	1985-92	4,0	8,0	12,0
ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	5,0	10,0	15,0
ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1779	1986-90	5,0	10,0	15,0
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	5,0	10,0	15,0
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1762	1987-88	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	2,3
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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
				↓	↑
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 1.7 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,	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
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

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

AMPHICAR GERMANIA

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

ANSALDO ITALIA

4C TORPEDO	1847	1923-26	17,5		35,0	50,0
4F TORPEDO	1847	1926-28	17,5		35,0	50,0
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	2518-2872	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 COUPE	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

ROCSIA (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 COUPE	2580	1950-53	45,0		90,0	130,0
DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	60,0		120,0	180,0
DB2/4 MK2 MK3 COUPE	2580-2922	1953-59	50,0		100,0	150,0
DB2/4 MK2 MK3 CABRIOLET	2580-2922	1953-59	70,0		140,0	200,0
DB4 COUPE	3670	1958-63	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 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	175,0		350,0	525,0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	200,0		400,0	600,0
DB6 COUPE/VANTAGE	3995	1965-69	100,0		200,0	300,0
DB6 MK2 COUPE	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
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	67,5
VOLANTE 2+2	5340	1991-99	22,5		45,0	67,5
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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
80 2.6 EV6/2.8 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
COUPE 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 1.8 172/4/5/0/5/2	1781-3125	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			↓	□	↑
12 (6 CLINDR) II SERIE	1535	1938-47	4,8	9,5	14,0
10/4	1125	1932-36	4,0	8,0	12,0
12/4	1535	1932-36	4,3	8,5	13,0
15/9	1711	1935-37	4,3	8,5	13,0
14	1711	1937-39	4,3	8,5	13,0
SEVEN TORPEDO	747	1922-39	5,0	10,0	15,0
SEVEN SPIDER	747	1922-39	5,0	10,0	15,0
SEVEN BERLINA	747	1922-39	4,5	9,0	13,5
BIG SEVEN	900	1937-40	3,5	7,0	11,0
16	2249	1932-36	5,0	10,0	15,0
16 (II SERIE)	2199	1945-49	4,0	8,0	12,0
18	2510	1938-39	5,0	10,0	15,0
28	4016	1938-40	7,5	15,0	22,5
EIGHT TOURER	900	1939-47	4,0	8,0	12,0
EIGHT BERLINA	900	1939-47	3,5	7,0	11,0
TEN	1125	1939-47	3,5	7,0	11,0
A40 DORSET	1199	1947	2,5	5,0	7,5
A40 DEVON	1199	1947-52	2,5	5,0	7,5
A40 SPORTS TOURER	1199	1950-53	3,3	6,5	10,0
A40 SOMERSET	1199	1952-54	2,5	5,0	7,5
A40 CAMBRIDGE	1199	1954-57	2,0	4,0	6,0
A40 SOMERSET DHC	1199	1950-53	3,0	6,0	9,0
A90 WESTMINSTER	2639	1954-56	2,5	5,0	7,5
A90 ATLANTIC (FHC)	2660	1949-52	3,0	6,0	9,0
A90 ATLANTIC (DHC)	2660	1949-52	3,5	7,0	11,0
A95	2639	1956-59	2,5	5,0	7,5
A99	2912	1959-61	2,5	5,0	7,5
A105	2639	1956-59	2,5	5,0	7,5
A105 VANDEN PLAS	2639	1958-59	3,0	6,0	9,0
A110 (A10) MK II	2912	1961-68	2,5	5,0	7,5
CHAMP	2838	1952-57	4,5	9,0	13,5
A30	803	1951-56	2,0	4,0	6,0
A30 COUNTRYMAN	803	1954-56	2,3	4,5	7,0
A35	948	1956-62	2,3	4,5	7,0
A35 COUNTRYMAN	948	1956-62	2,5	5,0	7,5
A50 CAMBRIDGE	1489	1954-57	2,0	4,0	6,0
A55 CAMBRIDGE MK II/MK II EST.	1489	1957-61	2,0	4,0	6,0
A60 CAMBRIDGE/ESTATE (P. FARINA)	1622	1961-69	2,3	4,5	7,0
A60 CAMBRIDGE DIESEL	1489	1962-69	1,5	3,0	4,5
A70 HAMPSHIRE	2199	1948-51	2,5	5,0	7,5
A70 HEREFORD/ESTATE	2199	1950-54	2,5	5,0	7,5
A70 HEREFORD DHC	2199	1950-54	3,3	6,5	10,0
A40	948-1098	1958-68	1,8	3,5	5,5
A125 SHEERLINE	3993	1947-53	5,0	10,0	15,0
A135 PRINCESS (TUTTI II MOD.)	3993	1947-59	5,5	11,0	16,5
METROPOLITAN COUPE	1500	1954-62	2,5	5,0	7,5
METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	4,0	8,0	12,0
GIPSY	2199	1958-67	3,5	7,0	11,0
SEVEN (MINI)	848	1959-64	5,0	10,0	15,0
SEVEN (MINI)	848-998	1965-70	3,0	6,0	9,0
SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848-998	1961-70	4,0	8,0	12,0
MINI COOPER	997	1961-63	7,5	15,0	22,0
MINI COOPER	998	1964-68	6,5	13,0	20,0
MINI COOPER S	1071	1963-64	10,5	21,0	31,5
MINI COOPER S	1275	1963-69	9,5	19,0	28,5
MINI COOPER S	970	1964-65	10,0	20,0	30,0
MINI MOKE	848	1964-68	5,0	10,0	15,0
BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	4,0	8,0	12,0
BMC LEYLAND MOKE (AUS)	998	1970-81	3,5	7,0	10,0
LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998-1275	1974-77	3,5	7,0	10,0
1100/1100 MK2	1098	1964-70	1,3	2,5	4,0
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	1,5	3,0	4,5
1300/1300 GT	1275	1967-74	1,5	3,0	4,5
1300 TRAVELLER	1275	1971-74	1,3	2,5	4,0
1800/1800 MK2	1798	1964-74	1,0	2,0	3,0
3 LITRE	2912	1967-71	1,3	2,5	4,0
FXD TAXI	2178-2520	1958-81	2,7	5,5	8,0
CARBODIES TAXI	2286-2664	1982-97	2,2	4,5	6,5
MAXI (TUTTI I MODELLI)	1485-1748	1970-82	0,5	1,0	1,5
ALLEGRO (TUTTI I MODELLI)	1098-1748	1973-82	0,5	1,0	1,5
PRINCESS 1800 HL	1798	1974-80	0,5	1,0	1,5
MINI/MINI E/MINI 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 10 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	0,5	1,0	1,5
METRO 1.3/1.3 S/1.3 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	0,5	1,0	1,5
METRO 1.3 SPORT/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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			↓	□	↑
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 BNI	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/B17	2912	1959-61	22,5	45,0	65,0
3000 MK II BN7/B17/B17	2912	1961-63	25,0	50,0	75,0
3000 MK III B18	2912	1963-68	27,5	55,0	80,0
SPRITE MK I (FROGEYE)	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 COUPE 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 COUPE/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
STELINA	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
BIANCHINA COUPE 12	1221	1965-68	1,8	3,5	5,0
PRIMULA COUPE S14	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 1.1 4WD	999-1108	1986-95	0,8	1,5	2,3
Y10 FIRE I.E./E. LX/SELECTRONIC	999-1108	1987-95	0,5	1,0	1,5
Y10 1.3 I.E./GT I.E.	1297-1301	1987-95	1,0	2,0	3,0
Y10 JUNIOR/GLOO	999	1995	0,5	1,0	1,5

BANTAM STATI UNITI

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

BENTLEY GRAN BRETAGNA

4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	125,0	250,0	375,0
6 1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	175,0	350,0	520,0
8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	250,0	500,0	750,0
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	37,5	75,0	110,0
4 1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	42,5	85,0	125,0
MK VI	4257	1946-51	17,5	35,0	50,0
MK VII	4566	1951-52	15,0	30,0	45,0
R TYPE	4566	1952-55	20,0	40,0	60,0
R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	100,0	200,0	300,0
S I	4887	1955-59	19,0	38,0	57,0
S I CONTINENTAL	4887	1955-59	75,0	150,0	225,0
S II	6230	1959-62	20,0	40,0	60,0
S II CABRIOLET	6230	1959-62	55,0	110,0	165,0
S III	6230	1962-66	21,0	42,0	63,0
S III CABRIOLET	6230	1962-66	60,0	120,0	180,0
T	6230	1965-70	11,0	22,0	33,0
T CONVERTIBLE	6230	1967-70	22,5	45,0	67,0
T	6750	1971-77	10,0	20,0	30,0
T2	6750	1977-80	11,0	22,0	33,0
CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	15,0	30,0	45,0
CORNICHE TWO DOOR	6750	1977-81	16,0	32,0	48,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	22,5	45,0	67,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	21,0	42,0	63,0
MULSANNÉ	6750	1980-83	9,0	18,0	27,0
MULSANNÉ	6750	1984-89	10,0	20,0	30,0
MULSANNÉ TURBO	6750	1982-91	14,0	28,0	42,0
MULSANNÉ S	6750	1987-93	11,0	22,0	33,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			↓	□	↑
EIGHT	6750	1984-93	10,0	20,0	30,0
BROOKLANDS/R	6750	1992-98	11,0	22,0	33,0
TURBO R/S/R/T	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/R/L	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

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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
30 CSL (SERIE E9) "BATMOBILE"	3003-3153	1973-75	37,5		75,0	110,0
316/318 (E21)	1573-1766	1975-78	1,0	2,0	3,0	
315/316/318 (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	
316/318/320I (E30)	1767-1991	1982-87	0,5	1,0	1,5	
323I (E30)	2316	1982-85	1,8	3,5	5,0	
320I 2P (E30)	1990	1988-91	3,0	6,0	9,0	
320I 4P (E30)	1990	1988-90	4,0	8,0	12,0	
320I CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	2,0	4,0	6,0	
321 CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	2,3	4,5	6,5	
318I CABRIOLET (E30)	1796	1990-95	2,0	4,0	6,0	
320I CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	2,3	4,5	7,0	
316/318/318IS/320I (E30)	1596-1991	1987-91	0,5	1,0	1,5	
324D (E30)	2443	1985-90	0,5	1,0	1,5	
325I 2/4 P (E30)	2494	1985-91	0,8	1,5	2,3	
325I 2/4V 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 III (E30)	2467	1989-90	17,5	35,0	50,0	
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	14,0	28,0	42,0	
316/318I (E36)	1596-1895	1990-96	0,5	1,0	1,5	
318I TOURING (E36)	1796	1996	0,7	1,5	2,2	
320I 2/4V (E36)	1991	1990-96	0,8	1,5	2,2	
320I 2/4V TOURING (E36)	1991	1996	1,0	2,0	3,0	
323I/325I/328I 2/4V (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 2/4V TOURING (E36)	2494-2793	1995-99	1,8	3,5	5,0	
318 TDS TOURING (E36)	1665	1996	0,7	1,5	2,2	
325 TDS TOURING (E36)	2497	1996	1,0	2,0	3,0	
316/318IS 16V COUPÉ (E36)	1596-1895	1992-99	2,0	4,0	6,0	
320I 2/4V COUPÉ (E36)	1991	1992-99	2,0	4,0	6,0	
323I/325I/328I 2/4V 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 2/4V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	2,3	4,5	7,0	
323I/325I/328I 2/4V 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	
316/318 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	
M 535I (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	
551I (E28)	3450	1985-87	1,0	2,0	3,0	
M 555I (E28)	3450	1984-87	2,5	5,0	7,5	
M5 (E28)	3450	1987-88	4,0	8,0	12,0	
518I (E34)	1796	1990-95	0,5	1,0	1,5	
520I/520I 2/4V (E34)	1991	1988-95	0,5	1,0	1,5	
518I TOURING (E34)	1796	1990-95	0,5	1,0	1,5	
520I/520I 2/4V 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 2/4V/525IX 2/4V (E34)	2494	1990-95	0,8	1,5	2,2	
525I 2/4V/525IX 2/4V TOURING (E34)	2494	1992-95	1,0	2,0	3,0	
530I (E34)	2986	1988-94	1,0	2,0	3,0	
530I V8 TOURING (E34)	2997	1992-95	1,5	3,0	4,5	
535I (E34)	3450	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	6,0	10,0	
M5 TOURING (E34)	3795	1992-95	5,0	10,0	15,0	
520I/525I/525I/528I 2/4V (E39)	2171-2793	1995-02	1,5	3,0	4,5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
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 2/4V TOURING (E39)	2494-2797	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/633CSI (E24)	2788-3210	1976-82	2,5	5,0	7,5	
635 CSI (E24)	3453	1978-82	3,2	6,5	9,5	
635 CSI (E24)	3453	1982-89	3,7	7,5	11,5	
628 CSI/633CSI (E24)	2788-3210	1982-88	2,5	5,0	7,5	
M 635 CSI (E24)	3453	1984-89	11,0	22,0	33,0	
728I/728I/730I/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	
735I (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 (I/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)	5376	1992-96	8,0	16,0	24,0	
Z3 1.8I/1.9I/2.0I/2.2I	1796-2171	1995-02	4,0	8,0	12,0	
Z5 2.5I/2.8I/3.0I 2/4V	2494-2797	1996-02	4,5	9,0	13,5	
Z5 MROADSTER	3201	1997-02	9,0	18,0	27,0	
Z3 2.8I/3.0I COUPÉ	2793-2979	1998-02	4,5	9,0	13,5	
Z3 M COUPÉ	3201	1998-02	15,0	30,0	45,0	
Z4 2.0I/2.2I	1995-2171	2003-05	4,5	9,0	13,5	
Z4 2.5I	2494	2003-05	5,0	10,0	15,0	
Z4 3.0I	2979	2003-05	5,5	11,0	16,5	
Z4 3.0I COUPÉ	2996	2005	5,0	10,0	15,0	
X5 3.0I	2979	1999-05	1,7	3,5	5,2	
X5 4.4	4398	1999-05	2,0	4,0	6,0	
X5 4.8	4799	2004-05	2,5	5,0	7,5	
X5 3.0D	2993	1999-05	1,7	3,5	5,2	
323I/325I/328I/330I 2/4V (E46)	2494-2797	1998-04	1,5	3,0	4,5	
323I/325I/328I/330I 2/4V TOURING (E46)	2494-2797	1999-05	1,8	3,5	5,0	
316/318I COUPÉ (E46)	1895-1995	1999-05	1,8	3,5	5,0	
320I 2/4V COUPÉ (E46)	1991-2171	1999-05	2,0	4,0	6,0	
323I/325I/328I/330I 2/4V CPÉ (E46)	2494-2797	1999-05	2,5	5,0	7,5	
318I/320I CABRIOLET (E 46)	1995-2171	2000-05	2,5	5,0	7,5	
325I/330I CABRIOLET (E 46)	2494-2797	2000-05	3,0	6,0	9,0	
M5 COUPÉ (E 46)	3246	2001-05	5,5	11,0	16,5	
M5 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	
530I (E 60)	2979	2003-05	2,5	5,0	7,5	
545I (E60)	4398	2004-05	3,0	6,0	9,0	
530I TOURING (E60)	2979	2004-05	3,0	6,0	9,0	
545I TOURING (E60)	4398	2004-05	3,5	7,0	10,0	
M5 V10 (E60)	4999	2004-05	5,0	10,0	15,0	
630 CI	2979	2004-05	4,0	8,0	12,0	
645 CI	4398	2003-05	4,5	9,0	13,5	
630 CI CABRIOLET	2979	2004-05	5,0	10,0	15,0	
645 CI CABRIOLET	4398	2004-05	5,5	11,0	16,5	
X3 2.5I/3.0I	2494-2797	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	
325X/330X (E90)	2497-2996	2005	2,2	4,5	6,7	
325I/330I TOURING (E90)	2497-2996	2005	2,2	4,5	6,7	
325X/330X 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			

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
SEVEN CSR200/260	2261	2004-05	13,0		26,0	39,0

CEIRANO ITALIA

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

CHEVROLET STATI UNITI

BLAZER/GMC JIMMY	4093-5733	1969-73	2,5	5,0	7,5
BLAZER/GMC JIMMY (II S)	4093-5733	1974-86	2,0	4,0	6,0
BLAZER/GMC JIMMY (DIESEL II S)	6217	1982-86	1,5	3,0	4,5
BLAZER V/GMC JIMMY V	5012-5733	1987-91	2,0	4,0	6,0
BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	1,5	3,0	4,5
BLAZER K/GMC YUKON	5733	1992-94	2,5	5,0	7,5
BLAZER K/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1994	2,0	4,0	6,0
BLAZER S-10/GMC JIMMY	2471-4300	1982-93	2,0	4,0	6,0
BLAZER S-10/GMC JIMMY (II SERIE)	2198-4300	1994-05	2,5	5,0	7,5
TAHOE/GMC YUKON	5733	1995-99	3,0	6,0	9,0
TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1995-99	2,5	5,0	7,5
TAHOE/GMC YUKON (II S)	4806-5967	1999-05	3,5	7,0	10,0
TRAILBLAZER	4157-5327	2000-05	2,0	4,0	6,0
CORVETTE COUPÉ (CS)	5666	1997-03	10,0	20,0	30,0
CORVETTE CONVERTIBLE (CS)	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 3.0/3.5 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 3.0/3.5/3.8 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 SHM SPYDER NUVOLARI	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/CZ/CS 5 HP TORPEDO 2/5 POSTI	856	1922-26	6,0	12,0	18,0
B14 TORPEDO	1539	1926-28	7,0	14,0	21,0
B14 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	6,5	13,0	20,0
C4 TORPEDO	1628	1928-32	6,5	13,0	20,0
C6 BERLINA	2442-2650	1928-32	8,0	16,0	24,0
8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	7,0	14,0	21,0
7A TRACTION AVANT	1303	1934	7,5	15,0	22,0
7B TRACTION AVANT	1529	1934	7,5	15,0	22,0
7S TRACTION AVANT	1911	1934	7,5	15,0	22,0
7C TRACTION AVANT	1628	1934-39	7,0	14,0	21,0
7CE TRACTION AVANT	1628	1939-40	7,0	14,0	21,0
11A TRACTION AVANT	1911	1934-37	7,0	14,0	21,0
11AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	7,5	15,0	22,0
11B TRACTION AVANT	1911	1937-39	7,0	14,0	21,0
11C TRACTION AVANT	1911	1938-40	7,0	14,0	21,0
11L TRACTION AVANT	1911	1934-37	7,0	14,0	21,0
11BL 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
11B NORMALE	1911	1946-57	5,0	10,0	15,0
11BL LÉGÈRE	1911	1948-57	5,5	11,0	16,5
2 CV	375-425	1948-60	6,0	12,0	18,0
2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1958-66	12,5	25,0	37,5
2 CV	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
MEHARI 4X4	602	1979-86	6,0	12,0	18,0	
DS19	1911	1955-62	10,0	20,0	30,0	
DS19	1911	1963-67	9,0	18,0	27,0	
DS19	1985	1967-68	7,5	15,0	22,0	
DS20	1911-1985	1968-74	6,0	12,0	18,0	
DS20 PALLAS	1985	1970-74	7,0	14,0	21,0	
DS21	2175	1965-72	6,5	13,0	20,0	
DS21 PALLAS	2175	1965-72	7,5	15,0	22,0	
DS21 LE	2175	1969-72	7,5	15,0	22,0	
DS21 LE PALLAS	2175	1969-72	8,5	17,0	25,0	
D SUPER 5	2175	1972-75	6,0	12,0	18,0	
DS23	2341	1972-75	8,0	16,0	24,0	
DS23 PALLAS	2341	1972-75	9,0	18,0	27,0	
DS23 LE	2341	1972-75	9,0	18,0	27,0	
DS23 LE PALLAS	2341	1972-75	10,0	20,0	30,0	
DS23 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	8,5	17,0	25,0	
ID19	1911-1985	1957-67	6,0	12,0	18,0	
ID19 CONFORT	1911	1967-69	5,0	10,0	15,0	
ID20	1985	1968-69	5,0	10,0	15,0	
ID19 BREAK/FAMILIALE	1911	1958-67	8,0	16,0	24,0	
ID21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	8,5	17,0	25,0	
ID19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	7,5	15,0	22,0	
DS20 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 CARBURATORE/INIEZIONE	2670	1970-75	9,0	18,0	27,0	
ZCV4	435	1970-78	2,3	4,5	6,5	
ZCV6/CLUB	602	1970-90	2,5	5,0	7,5	
ZCV6 SPÉCIAL	602	1976-90	2,5	5,0	7,5	
ZCV SPOT	435	1976	3,0	6,0	9,0	
ZCV6 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	
LNLINA	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 X14/GTI	1219-1980	1979-89	0,5	1,0	1,5	
VISA 17 D/18D	1769	1984-89	0,5	1,0	1,5	
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2,0	4,0	6,0	
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	4,0	8,0	12,0	
AXEL/OLCIT	652-1239	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 GTI/GTI	1360	1987-95	0,8	1,5	2,3	
AX 1.4 4X4	1360	1991-96	0,5	1,0	1,5	
AX 1.4 D (TUTTI I MOD.)	1361-1521	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 GTI/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 TURBO 2	2500	1986-89	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 3.0 116 V6 24V	2946-2975	1989-00	0,5	1,0	1,5	
XM 3.0 116 V6 24V BREAK	294					

M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
DOUBLE SIX S3 VANDEN PLAS IIS	5345	1973-79	4.0	8.0	12.0	
DOUBLE SIX S3 COUPE II SERIE	5345	1973-77	8.0	16.0	24.0	
DOVEREIGN 3.4 (4.2) III SERIE	3442-4235	1979-86	3.5	7.0	10.0	
DOUBLE SIX S3 III SERIE	5345	1979-81	3.5	7.0	10.0	
DOUBLE SIX S3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	4.0	8.0	12.0	
DOUBLE SIX S3 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
240Z	2395	1969-75	7.5	15.0	22.0

DB FRANCIA

750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	7.5	15.0	23.0
750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	12.5	25.0	37.0
750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	11.0	22.0	33.0
850 LE MANS	851	1961-62	7.5	15.0	23.0

DE LOREAN STATI UNITI

DMC12	2849	1981-83	17.5	35.0	52.5
-------	------	---------	------	------	------

DE TOMASO ITALIA

VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	35.0	70.0	105.0
MANGUSTA	4728	1966-70	60.0	120.0	180.0
PANTERA/PANTERAL	5763	1970-80	30.0	60.0	90.0
PANTERAL	5763	1981-88	25.0	50.0	75.0
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	27.5	55.0	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
GIARA	3982-4601	1996-05	11.5	23.0	35.0
BIGLIA/MANGUSTA	4601	1996-01	10.0	20.0	30.0

DELAGE FRANCIA

CO/COZ/CS (GRAND SPORT)	4524	1918-24	22.5	45.0	70.0
DO	3003	1918-24	17.5	35.0	50.0
DE/DI/DIS 11 CV	2116-2120	1922-28	17.5	35.0	50.0
GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	27.5	55.0	80.0
DM/DMS/DMN 17 CV	3180	1926-30	22.5	45.0	70.0
DR	2170	1927-30	17.5	35.0	50.0
D6/D5	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
DH2	2151	1935-38	17.5	35.0	50.0
DI-50	2370	1938-39	20.0	40.0	60.0
3L	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 84/84N	2940	1919-24	17.5	35.0	50.0
TYPE 87	1843	1921-26	15.0	30.0	45.0
TYPE 92	2513	1924-28	17.5	35.0	50.0
TYPE 94	2940	1923-26	17.5	35.0	50.0
TYPE 97	1847	1923-26	15.0	30.0	45.0
TYPE 102 M SPORT	2750	1928-31	20.0	40.0	60.0
TYPE 107/107 M	1785	1926-29	15.0	30.0	45.0
TYPE 108/108 N	2460	1928-33	17.5	35.0	50.0
TYPE 109	1496	1929-31	7.5	15.0	22.0
TYPE 110	2178	1930-31	12.5	25.0	37.0
TYPE 112	2872	1927-29	17.5	35.0	50.0
TYPE 122/123	1800	1932-33	10.0	20.0	30.0
TYPE 124	2102	1931-34	12.5	25.0	37.0
TYPE 126	2860	1931-34	17.5	35.0	50.0
TYPE 132 SUPER LUXE	1800	1934-36	10.0	20.0	30.0
TYPE 134 SUPER LUXE/134 N	2151	1933-46	12.5	25.0	37.0
TYPE 134 G	2371	1938-46	12.5	25.0	37.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	55.0	110.0	165.0	
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	60.0	120.0	180.0	
TYPE 135 SPECIAL COMPETITION	3557	1935-37	100.0	200.0	300.0	
TYPE 135 M/M/S/M COMPETITION	3557	1938-52	75.0	150.0	225.0	
TYPE 138 SUPER LUXE/SPORT S-L	3227	1935-35	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 VLR	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 COUPE 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 COUPE 2P HEBMÜLLER	896	1953-55	2.3	4.5	7.0
SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	2.5	5.0	7.5
SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	2.8	5.5	8.0
SONDERKLASSE COUPE 2P KARMANN	896	1953-55	2.3	4.5	7.0
SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	2.3	4.5	7.0
3-6 (F 95/F 94)	996	1955-59	2.3	4.5	7.0
3-6 LUXUS COUPE 4P	996	1955-59	2.8	5.5	8.0
3-6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	3.3	6.5	10.0
3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	3.5	7.0	10.0
3-6 UNIVERSAL	996	1957-59	2.5	5.0	7.5
3-6 MONZA	980-996	1956-58	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 COUPE	8277	2005	27.5	55.0	82.5

FACEL VEGA FRANCIA

FVS COUPE	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
FACEL IIA/FACEL IIA 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				

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			↓	□	↑
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 *BALLILA* (3M) BERLINA	995	1932-34	8,0	16,0	24,0
508 *BALLILA* (3M) BERLINA LUSO	995	1932-34	9,0	18,0	27,0
508 *BALLILA* (3M) TORPEDO	995	1932-34	11,0	22,0	33,0
508 *BALLILA* (3M) SPIDER	995	1932-34	12,0	24,0	36,0
508 *BALLILA* (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	35,0	70,0	100,0
508 M	995	1933-37	8,5	17,0	25,0
508 *BALLILA* (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	7,5	15,0	22,5
508 *BALLILA* (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	7,5	15,0	22,5
508 *BALLILA* (4M) TORPEDO	995	1934-37	10,0	20,0	30,0
508 *BALLILA* (4M) SPIDER	995	1934-37	11,0	22,0	33,0
508 S *BALLILA* (4M) S. C. D'ORO	995	1934-37	35,0	70,0	100,0
508 S *BALLILA* (4M) (BERL. MM.)	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
500 C (NUOVA BALLILA)	1089	1937-39	5,5	11,0	16,5
508 L (NUOVA BALLILA)	1089	1937-39	6,5	13,0	20,0
508 C.M.M.	1089	1938-39	30,0	60,0	90,0
500 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/B L	1089	1948-49	5,0	10,0	15,0
1100 E/E L	1089	1949-53	4,5	9,0	13,5
1100 S	1089	1947-50	25,0	50,0	75,0
1100 S	1089	1950-51	22,5	45,0	70,0
1500 A/B/C	1493	1935-47	10,0	20,0	30,0
1500 D	1493	1948-49	8,5	17,0	25,0
1500 E	1493	1949-50	8,5	17,0	25,0
1400	1395	1950-54	5,0	10,0	15,0
1400 CABRIOLET	1395	1950-54	10,0	20,0	30,0
1400 A/B DIESEL	1901	1953-58	3,5	7,0	10,5
1400 A	1395	1954-56	4,0	8,0	12,0
1400 B	1395	1956-58	4,5	9,0	13,5
1900	1901	1952-54	5,0	10,0	15,0
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	7,0	14,0	21,0
1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	10,0	20,0	30,0
1900 A	1901	1954-56	4,0	8,0	12,0
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	7,0	14,0	21,0
1900 B	1901	1956-58	4,5	9,0	13,5
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	7,5	15,0	22,5
AR 51	1901	1951-55	4,5	9,0	13,5
AR 55	1901	1955-59	4,0	8,0	12,0
AR 59	1901	1959-73	3,5	7,0	10,0
CAMPAGNOLA	1901	1951-55	4,5	9,0	13,5
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	4,0	8,0	12,0
CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	4,0	8,0	12,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	3,5	7,0	10,0
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	3,5	7,0	10,0
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	3,5	7,0	10,0
8V	1996	1952-54	150,0	300,0	450,0
8V ZAGATO	1996	1952-54	250,0	500,0	650,0
1100/103	1089	1953-56	3,5	7,0	10,0
1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	3,8	7,5	11,0
1100/103 TV	1089	1953-56	5,0	10,0	15,0
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	7,5	15,0	22,0
1100/103 E	1089	1956-57	3,3	6,5	10,0
1100/103 E FAMILIARE	1089	1956-57	3,5	7,0	10,0
1100/103 E TV	1089	1956-57	4,5	9,0	13,5
1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	7,5	15,0	22,0
1100/103 D	1089	1957-60	2,5	5,0	7,5
1100/103 D FAMILIARE	1089	1957-60	2,8	5,5	8,0
1100/103 H LUSO	1089	1959-60	2,8	5,5	8,5
1100 EXPORT	1089	1960-62	2,3	4,5	6,5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			↓	□	↑
1100 SPECIAL	1089	1960-62	2,3	4,5	6,5
1100 FAMILIARE	1089	1960-62	2,5	5,0	7,5
1100 D	1221	1962-66	1,8	3,5	5,0
1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	2,0	4,0	6,0
1100 R	1089	1966-69	1,3	2,5	3,5
1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	1,5	3,0	4,5
1200 GRANLUCE	1221	1957-60	2,5	5,0	7,5
1200 TRASFORMABILE	1221	1957-60	6,5	13,0	20,0
1200 CABRIOLET	1221	1959-63	5,5	11,0	16,5
600 (VETRI SCORREVOLI)	633	1955-57	5,0	10,0	15,0
600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)	633	1956-57	5,5	11,0	16,5
600	633	1957-60	4,0	8,0	12,0
600 TRASFORMABILE	633	1957-60	4,3	8,5	12,0
600 D	767	1960-69	2,3	4,5	6,5
600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	2,5	5,0	7,5
600 MULTIPLA	633	1956-60	7,0	14,0	21,0
600 D MULTIPLA	767	1960-67	6,0	12,0	18,0
NUOVA 500	479	1957	6,0	12,0	18,0
NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	5,0	10,0	15,0
NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	5,5	11,0	16,5
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	5,0	10,0	15,0
NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	7,0	14,0	21,0
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	6,5	13,0	20,0
500 D	499	1960-65	3,5	7,0	10,0
500 F	499	1965-72	2,5	5,0	7,5
500 LUSO	499	1968-72	2,3	4,5	6,5
500 GIARDINIERA	499	1960-67	2,8	5,5	8,0
500 R	594	1972-75	2,0	4,0	6,0
1800/1800 B	1795	1959-68	3,0	6,0	9,0
1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	3,5	7,0	10,0
2100	2054	1959-61	3,3	6,5	10,0
2100 SPECIALE	2054	1959-61	3,8	7,5	11,0
2100 FAMILIARE	2054	1959-61	3,8	7,5	11,0
2300	2279	1961-63	4,0	8,0	12,0
2300 SPECIALE	2279	1961-63	4,5	9,0	13,5
2300 LUSO	2279	1963-68	3,8	7,5	11,0
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	4,5	9,0	13,5
2300 LUSO FAMILIARE	2279	1963-68	4,3	8,5	12,0
2300 COUPE	2279	1961-65	7,5	15,0	22,0
2300 COUPE 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 COUPE	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 COUPE	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	843-905	1965-76	1,0	2,0	3,0
850 COUPE	843	1965-68	3,0	6,0	9,0
850 SPORT COUPE	903	1968-71	2,5	5,0	7,5
850 SPIDER	843	1965-68	5,5	11,0	16,5
850 SPORT SPIDER	903	1968-72	5,0	10,0	15,0
124	1197	1966-70	1,3	2,5	3,7
124 (II/SERIE)	1197	1970-74	1,0	2,0	3,0
124 FAMILIARE	1197	1966-74	1,3	2,5	3,8
124 SPECIAL	1438	1968-70	1,3	2,5	3,7
124 SPECIAL (VIII/SERIE)	1438	1970-74	1,0	2,0	3,0
124 SPECIAL TTT 1600	1438-1592	1970-74	1,5	3,0	4,5
124 SPORT COUPE	1438	1967-69	2,8	5,5	8,0
124 SPORT COUPE	1608	1969-72	2,5	5,0	7,5
124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	6,5	13,0	20,0
124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	6,5	13,0	20,0
124 SPORT COUPE 1,6/1,8	1592-1756	1972-74	2,0	4,0	6,0
124 SPORT SPIDER 1,6/1,8	1592-1756	1972-75	6,0	12,0	18,0
124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	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 COUPE	1987	1967-69	11,5	23,0	35,0
DINO 2400 COUPE	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
			↓	□	↑
128 (II/SERIE)	1116-1290	1976-85	0,5	1,0	1,5
128 FAMILIARE (II/SERIE)	1116-1290	1972-80	0,5	1,0	1,5
128 RALLY	1290	1971-74	2,5	5,0	7,5
128 SPORT COUPE 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/N BERTONE	1498	1978-83	2,8	5,5	8,0
X1/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	3,0	6,0	9,0
130 BERLINA 2800	2866	1969-71	3,5	7,0	10,0
130 BERLINA 3200	3235	1971-77	4,0	8,0	12,0
130 COUPE	3235	1971-77	5,0	10,0	15,0
126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	0,8	1,5	2,2
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,

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
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)/E 2.0 16V	1585-1995	1985-96	0,5	1.0	1.5	
CROMA 2.0 IE TURBO	1995	1985-96	0,5	1.0	1.5	
CROMA 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	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	
BRAWA (TUTTI I MODELLI)	1369-1747	1995-96	0,5	1.0	1.5	
BRAWA 1.9 D	1929	1995-96	0,5	1.0	1.5	
BRAWO (TUTTI I MODELLI)	1369-1747	1995-96	0,5	1.0	1.5	
BRAWO 1.9 D	1929	1995-96	0,5	1.0	1.5	
BRAWO 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 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 "BORDELAISE"	2896	1924-28	8,0	16.0	24.0	
A	3285	1928-32	9,0	18.0	27.0	
AF	2043	1928-32	6,0	12.0	18.0	
ALSACE (MATFORD)	3621	1935-36	7,5	15.0	22.5	
V8-62 (MATFORD)	2225	1936-37	6,0	12.0	18.0	
V8-66 (MATFORD)	3621	1936-37	7,5	15.0	22.5	
V8-72 (MATFORD)	2225	1937	4,5	9.0	13.5	
V8-76 (MATFORD)	3621	1937	6,0	12.0	18.0	
V8-F-81 (MATFORD)	3621	1938-39	5,5	11.0	16.5	
V8-F-82 (MATFORD)	2225	1938-39	4,0	8.0	12.0	
V8-F-91A (MATFORD)	3621	1939-40	5,0	10.0	15.0	
V8-F-92A (MATFORD)	2225	1939-40	3,5	7.0	10.0	
F.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 DECOUVRABLE	2158	1952-54	2,8	5.5	8.0	
VENDOME (F39E)	3923	1953-54	2,8	5.5	8.0	
ABEILLE	2158	1952-54	2,3	4.5	7.0	
COMETE	2158-2351	1951-53	3,3	6.5	10.0	
MONTE-CARLO	3923	1953-54	4,0	8.0	12.0	

FORD GERMANIA

KÖLN	921	1933-36	3,5	7.0	10.0	
RHEINLAND	3285	1934-36	10,0	20.0	30.0	
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	12,5	25.0	38.0	
EIFEL	1172	1935-39	3,0	6.0	9.0	
EIFEL CABRIOLET	1172	1936-39	4,0	8.0	12.0	
EIFEL ROADSTER	1172	1936-39	4,5	9.0	13.5	
V8	2225-2620	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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	2,8	5.5	8.0	
TAUNUS 12M P4/T2M 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.)	1183-1505	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.)	1998-2295	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/T5 COUPÉ	1998-2295	1967-68	3,5	7.0	11.0	
17M P7B (TUTTI I MOD.)	1498-2295	1968-71	1,5	3.0	4.5	
17M P7B TURNIER	1498-2295	1968-71	1,5	3.0	4.5	
17M P7B CABRIOLET	1699-2295	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 III/III SERIE	1293-1993	1971-82	0,8	1.5	2.3	
TAUNUS SW III/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	1855	1975-77	9,0	18.0	27.0	
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 XRS/XRSI	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 XRSI	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 III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	0,5	1.0	1.5	
ORION III 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 III SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2295	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 SW I SERIE)	1699-2994	1972-77	0,8	1.5	2.3	
GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	0,5	1.0	1.5	
GRANADA D II SERIE	1948-2499	1977-85	0,5	1.0	1.5	
GRANADA SW II SERIE	1699-2792	1977-85	0,5	1.0	1.5	
GRANADA D SW II SERIE	1948-2499	1978-85	0,5	1.0	1.5	
FIESTA III SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1976-88	0,5	1.0	1.5	
FIESTA I 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.)	1242-1588	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 SW (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 1.8i 4X4 SW	2792	1986-89	0,8	1.5	2.3	
SIERRA 2.9i 4X4	2935	1988-92	0,8	1.5	2.3	
SIERRA 2.9i 4X4 SW	2935	1988-92	0,8	1.5	2.3	
SIERRA RS COSWORTH	3993	1986-87	7,5</			

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
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 MAM	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/TVS	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 COUPE	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)	843-990	1964-68	5,0	10,0	15,0	
850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	9,0	18,0	27,0	
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	2,0	4,0	6,0	
128 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	2,0	4,0	6,0	
X/1/9 SPECIAL	1290	1973-78	4,0	8,0	12,0	
126 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	1,3	2,5	4,0	
127 NP (TUTTI I MODELLI)	903-1049	1971-81	2,0	4,0	6,0	
132 2000	1936	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	
G52	1597	1982-88	4,0	8,0	12,0	
G52	1597	1988-91	5,0	10,0	15,0	
G52 CONVERTIBLE	1597	1990-91	6,0	12,0	18,0	
G54/G27	1986-4498	1990-97	7,5	15,0	22,5	
G53	3947	1990-91	7,5	15,0	22,5	
G40	1986	1995-00	9,0	18,0	27,0	
G20/G27 (I 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 COUPE	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 COUPE	395	1957-67	3,7	7,5	11,0	
ISAR 1600/1700	584-688	1958-65	2,5	5,0	7,5	
1004/1204/1304	992-1290	1962-67	1,8	3,5	5,0	
1700/1700 TS	1682	1964-67	2,5	5,0	7,5	
1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	3,5	7,0	10,0	
BMW 1600 GT	1575	1967-68	3,5	7,0	10,0	
2600 V8/3000 V8	2580-2982	1966-68	4,5	9,0	13,5	
BMW 3000 COUPE	2982	1967-68	4,0	8,0	12,0	

GREPPI ITALIA

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

HEALEY GRAN BRETAGNA

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

HILLMAN GRAN BRETAGNA

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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
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 MODELLI)	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 MODELLI)	1496-1725	1967-70	1,0	2,0	3,0	
HUNTER (TUTTI I MODELLI)	1725	1966-77	1,0	2,0	3,0	
AVENGER (TUTTI I MODELLI)	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	
HS 26 JUNIOR	4560	1930-34	42,5	85,0	130,0	
T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404	1932-43	17,5	35,0	50,0	
K6 (T70)	5181	1934-37	200,0	400,0	600,0	
J12 (T68)	9424-11310	1931-37	250,0	500,0	750,0	

HONDA GIAPPONE

S600	606	1965-66	5,0	10,0	15,0	
S800	791	1966-70	6,0	12,0	18,0	
N360/N400/N600	354-599	1969-74	1,8	3,5	5,0	
CVIC (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	0,5	1,0	1,5	
CVIC CRX	1590	1984-91	1,8	3,5	5,0	
CVIC (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 2.0/2.0H/16 4WS	1958	1987-90	1,0	2,0	3,0	
PRELUDE 2.0 16V/2.2 16V 4WS	1996-2259	1991-96	1,3	2,5	3,5	
PRELUDE 2.0 16V/2.2 16V	1996-2259	1996-02	1,3	2,5	3,5	
LEGEND 2.7/1.6 24V COUPE	2675	1988-90	1,0	2,0	3,0	
LEGEND 3.2/3.5/1.6 24V COUPE	3206-3474	1991-98	1,5	3,0	4,5	
NSX	2977-3179	1990-05	12,5	25,0	35,0	
CRV	1973-2354	1995-05	1,5	3,0	4,5	
INTEGRA TYPE R	1797	1997-99	1,8	3,5	5,0	
HRV 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	
CVIC (TUTTI I MODELLI)	1396-1590	1995-96	0,5	1,0	1,5	
CRV	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	
1350 ANJOU	2312	1950-54	5,0	10,0	15,0	
2050 ANJOU	3485	1950-54	6,0	12,0	18,0	

HUMBER GRAN BRETAGNA

SNIPER 80	3498	1932-35	12,5	25,0	37,5	
SNIPER	4086	1935-37	13,5	27,0	40,0	
SNIPER	3180	1937-39	11,0	22,0	33,0	
SNIPER	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 II/III/IV	4086-4139	1948-54	8,0	16,0	24,0	
SNIPER IMPERIAL	4086	1937-39	14,0	28,0	42,0	
SUPER SNIPER	4086	1938-40	7,0	14,0	21,0	
SUPER SNIPER MK I	4086	1945-48	6,5	13,0	20,0	
SUPER SNIPER MK II/MK III	4086	1948-52	7,5	15,0	22,5	
SUPER SNIPER MK IV/V A/IV B	4139	1952-57	6,0	12,0	18,0	
SUPER SNIPER SER. I/II/III/IV	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						

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
ISO RIVOLTA ITALIA						
GT 300/IR 300	5559	1962-70	40,0	80,0	120,0	
GT 340/IR 340	5559	1962-70	42,5	85,0	125,0	
45 (4 SPORTELLI)/FIDIA/IR 10	5559-5762	1967-74	17,5	35,0	52,0	
LELE (300-355 CV)	5559	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	5559	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 CANAM	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	7570	1924-30	300,0	600,0	900,0	
TIPO 8B	7570	1930-32	350,0	700,0	1.000,0	
TIPO 8AS	7570	1924-30	350,0	700,0	1.000,0	
TIPO 8ASS	7570	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	1954	1925-32	22,5	45,0	70,0	

JAGUAR GRAN BRETAGNA						
SS1 COUPE/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	42,5	85,0	130,0	
SS2 COUPE/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	37,5	75,0	100,0	
SS90 ROADSTER	2663	1935	100,0	200,0	300,0	
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	200,0	400,0	600,0	
112 LITRE BERLINA	1776	1935-40	20,0	40,0	60,0	
112 LITRE BERLINA	1776	1945-49	20,0	40,0	60,0	
112 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	30,0	60,0	90,0	
212 LITRE BERLINA	2663	1935-40	20,0	40,0	60,0	
212 LITRE BERLINA	2663	1945-49	20,0	40,0	60,0	
212 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	30,0	60,0	90,0	
312 LITRE BERLINA	3485	1938-40	20,0	40,0	60,0	
312 LITRE BERLINA	3485	1945-49	20,0	40,0	60,0	
312 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	30,0	60,0	90,0	
312 LITRE DROPP HEAD COUPE	3485	1945-49	27,5	55,0	80,0	
XK120 OTS. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	75,0	150,0	220,0	
XK120 OTS. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	50,0	100,0	150,0	
XK120 FIXED HEAD COUPE	3442	1951-54	35,0	70,0	100,0	
XK120 DROPP HEAD COUPE	3442	1953-54	40,0	80,0	120,0	
XK140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	45,0	90,0	135,0	
XK140 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	30,0	60,0	90,0	
XK140 DROPP HEAD COUPE	3442	1954-57	35,0	70,0	105,0	
XK150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	37,0	75,0	110,0	
XK150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	40,0	80,0	120,0	
XK150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	25,0	50,0	75,0	
XK150 S FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	27,0	55,0	80,0	
XK150 DROPP HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	30,0	60,0	90,0	
XK150 S DROPP HEAD COUPE	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 DROPP HEAD COUPE	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	
24 LITRE	2483	1955-59	8,5	17,0	25,0	
34 LITRE	3442	1957-59	11,0	22,0	33,0	
MK2 24 LITRE	2483	1959-67	10,0	20,0	30,0	
MK2 34 LITRE	3442	1959-67	13,0	26,0	40,0	
MK2 38 LITRE	3781	1959-67	15,0	30,0	45,0	
34S	3442	1964-68	7,5	15,0	22,5	
38S	3781	1964-68	8,5	17,0	25,0	
MKX	3781-4235	1961-66	7,0	14,0	21,0	
420	4235	1966-68	6,0	12,0	18,0	
420G	4235	1966-70	7,5	15,0	22,5	
240	2483	1967-69	7,5	15,0	23,0	
340	3442	1967-68	8,5	17,0	25,0	
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPE	3781	1961-62	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 COUPE	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 COUPE	4235	1964-68	30,0	60,0	90,0	
E TYPE I SERIE COUPE 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 COUPE	4235	1968-71	25,0	50,0	75,0	
E TYPE II SERIE COUPE 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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
JEEP STATI UNITI						
E TYPE V12 COUPE	5545	1971-73	20,0	40,0	60,0	
E TYPE V12 ROADSTER	5545	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 I SERIE	5545	1972-73	3,5	7,0	10,0	
XJ6 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1973-79	3,0	6,0	9,0	
XJ6 4.2 COUPE II SERIE	4235	1975-77	6,5	13,0	20,0	
XJ12 I SERIE	5545	1973-79	3,0	6,0	9,0	
XJ12 COUPE II SERIE	5545	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 I/E III SERIE	5545	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.	5545	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 SUPER CHARGED (X308)	3996	1997-02	3,0	6,0	9,0	
XJR 100 SUPER CHARGED (X308)	3996	2001	3,5	7,0	10,0	
XJ5 3.6/3.6 CAT	3590	1983-91	7,0	14,0	21,0	
XJ5 4.0	3980	1991-96	8,0	16,0	24,0	
XJ5	5545	1975-81	7,5	15,0	22,5	
XJ5 H.E.	5545	1981-87	8,0	16,0	24,0	
XJ5 H.E.	5545	1988-93	8,5	17,0	25,5	
XJ5 6.0 V12	5993	1993-96	10,0	20,0	30,0	
XJR-S	5993	1990-93	12,0	24,0	36,0	
XJ-SC	5545	1983-87	8,0	16,0	24,0	
XJ5 CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	12,0	24,0	36,0	
XJ Z20	3498	1992-94	150,0	300,0	450,0	
XJ8 COUPE	3996-4196	1996-05	6,0	12,0	18,0	
XJR	3996-4196	1998-05	7,0	14,0	21,0	
XJR 100	3996	2001	8,0	16,0	24,0	
XJ8 CONVERTIBLE	3996-4196	1996-05	8,0	16,0	24,0	
XJR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-05	9,0	18,0	27,0	
XJR 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 SUPER S/C (X350)	4196	2003-04	7,0	14,0	21,0	
XJR V8 (X350)	4196	2004-05	7,0	14,0	21,0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
JENSEN GRAN BRETAGNA						
PW	3860-4274	1946-52	11,5	23,0	35,0	
INTERCEPTOR COUPE/CONV.	3993	1949-58	15,0	30,0	45,0	
541/541 R/541 S	3993-5354	1953-63	20,0	40,0	60,0	
CY8	5916-6276	1962-66	17,5	35,0	50,0	
INTERCEPTOR II/III SERIE	6276-7212	1966-76	19,0	38,0	62,0	
FF III/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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
COUNTACH LP400	3929	1973-78	150.0	300.0	450.0	
COUNTACH LP400S	3929	1978-82	125.0	250.0	380.0	
COUNTACH LP500S	4754	1982-84	110.0	220.0	350.0	
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

40	6178	1919-28	22.5	45.0	70.0	
21	3100-3327	1923-31	15.0	30.0	45.0	
30	4437	1928-33	20.0	40.0	60.0	
40	6180	1928-31	20.0	40.0	60.0	
10	1203	1932-35	5.0	10.0	15.0	
18	2504	1933-34	9.0	18.0	27.0	
LIGHT 6	1378	1933-37	6.0	12.0	18.0	
E 18	2390	1935	9.0	18.0	27.0	
SPECIAL S 8	4625	1936-39	15.0	30.0	45.0	
11	1444	1936-39	4.0	8.0	12.0	
18	2565	1936-39	9.0	18.0	27.0	
ROADRIDER	1527	1937-38	5.0	10.0	15.0	
14	1809	1937-39	5.5	11.0	16.5	
10	1287	1946-51	4.0	8.0	12.0	
14 LEDA	1968	1950-54	3.5	7.0	10.0	

LANCIA ITALIA

LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-23	100.0	200.0	300.0	
LAMBDA VIII/VI/VII/VIS 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 VII SERIE BERLINA	3960	1928-32	60.0	120.0	180.0	
ASTIRA VIII/VI/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 LUSO VIGNALE	1090	1959-62	4.0	8.0	12.0	
APPIA III SERIE GARDINETTA 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 GT 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 SUPER SPORT ZAGATO	2775	1964-67	50.0	100.0	150.0	
FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	3.0	6.0	9.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
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 I.E. BERLINA	1991	1972-75	2.5	5.0	7.5	
2000 COUPÉ	1991	1971-74	5.0	10.0	15.0	
2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	6.0	12.0	18.0	
FULVIA BERLINA	1091	1963-64	2.0	4.0	6.0	
FULVIA 2C	1091	1964-69	2.0	4.0	6.0	
FULVIA GT	1216	1967	2.3	4.5	7.0	
FULVIA GT	1231	1967-69	2.3	4.5	7.0	
FULVIA 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 ZAGATO	1298	1968-72	10.0	20.0	30.0	
FULVIA RALLYE 1.6 HF (FANALONA)	1584	1968-70	25.0	50.0	75.0	
FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSO	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 III/S.	1297-1995	1975-81	1.5	3.0	4.5	
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 I.E. IV S.	1366-1995	1981-84	1.8	3.5	5.0	
BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2.5	5.0	7.5	
BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1975	1.8	3.5	5.0	
BETA HPE 1.6/2.0 III/SERIE	1585-1995	1975-81	1.5	3.0	4.5	
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-84	1.8	3.5	5.0	
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2.5	5.0	7.5	
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 III/S.	1585-1995	1974-82	3.5	7.0	10.0	
BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1975-79	4.5	9.0	13.5	
MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1980-84	5.0	10.0	15.0	
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	0.5	1.0	1.5	
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	0.5	1.0	1.5	
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	1.3	2.5	4.0	
STRATOS HF	2418	1973-78	120.0	240.0	350.0	
DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	0.5	1.0	1.5	
DELTA GT 1600/GT I.E.	1585	1982-93	1.0	2.0	3.0	
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	2.0	4.0	6.0	
DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	2.3	4.5	6.5	
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	4.0	8.0	12.0	
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	6.0	12.0	18.0	
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	10.0	20.0	30.0	
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	15.0	30.0	45.0	
DELTA S4	1759	1985-87	60.0	120.0	180.0	
DELTA TURBO DS	1929	1986-91	0.5	1.0	1.5	
GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	1.5	3.0	4.5	
GAMMA 2000 I SERIE	1999	1980-84	1.8	3.5	5.0	
GAMMA 2500/2500 I.E. II SERIE	2484	1980-84	2.0	4.0	6.0	
GAMMA 2000 COUPÉ I SERIE	1999	1976-79	2.5	5.0	7.5	
GAMMA 2500 COUPÉ I SERIE	2484	1976-79	2.8	5.5	8.0	
GAMMA 2000 COUPÉ II SERIE	1999	1980-84	3.0	6.0	9.0	
GAMMA 2500 I.E. COUPÉ II SERIE	2484	1980-84	3.3	6.5	10.0	
037 RALLY	1995	1982-84	85.0	170.0	250.0	
PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302-1585	1982-89	0.5	1.0	1.5	
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1987-89	0.8	1.5	2.3	
PRISMA DIESEL/TURBODIESEL	1929	1984-89	0.5	1.0	1.5	
THEMA I.E.	1995	1984-88	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1984-88	2.3	4.5	6.5	
THEMA V6	2849	1984-88	2.0	4.0	6.0	
THEMA TURBO DS	2445	198				

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
DISCOVERY 2.5 TD (IIS)	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 (IIS)	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	2393	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 DI II S	2497	1994-01	1.5	3.0	4.5	
RANGE ROVER 4.4 V8 (III S)	4398	2002-05	3.5	7.0	10.0	
RANGE ROVER 4.2 V8 (III S) COMPR.	4197	2005	4.5	9.0	13.5	
RANGE ROVER 2.9 TD (III S)	2926	2002-05	2.3	4.5	6.5	
FREELANDER SOFTBACK	1795-2497	1997-05	1.0	2.0	3.0	
FREELANDER WAGON	1795-2497	1997-05	1.3	2.5	3.5	
FREELANDER SOFTBACK TD	1950-1994	1997-05	1.3	2.5	3.5	
FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-05	1.8	3.5	5.0	
RANGE ROVER SPORT 4.4 V8	4394	2005	4.0	8.0	12.0	
RANGE ROVER SPORT 4.2 V8 (COMPR.)	4197	2005	4.5	9.0	13.5	

LEXUS GIAPPONE

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
GS 300/GS 430	2997-4293	2000-05	1.5	3.0	4.5	
LS 430	4293	2000-05	1.5	3.0	4.5	
SC 430	4293	2001-05	3.5	7.0	10.0	
RX 300/330	2994-3302	2001-05	2.0	4.0	6.0	
RX 400H	3311	2004-05	2.5	5.0	7.5	

LOYD GERMANIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
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 +2130S COUPÉ	1558	1971-74	11.0	22.0	33.0	
EUROPA	1563	1971-75	10.0	20.0	30.0	
ESPRIT S2/S3/S5 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 GTS 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 1.6i	1588	1989-92	5.0	10.0	15.0	
ELAN 1.6i 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 111i 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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
VOLIN 969	1118-1196	1979-96	1.0	2.0	3.0	

MAHINDRA INDIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
CJ/CJD (TUTTI I MODELLI)	2112-2523	1993-96	0.5	1.0	1.5	

MARCOS GRAN BRETAGNA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
800	796	1986-96	0.3	0.5	0.8	

MASERATI ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
A6 1500	1488	1946-50	25.0	50.0	75.0	
A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	25.0	50.0	75.0	
A6 G 2000 FRUJA SPIDER	1954	1951-53	32.5	65.0	95.0	
A6 G/54 2000 ZAGATO	1985	1954-57	35.0	70.0	100.0	
A6 G/54 2000 ALLEMANO	1985	1954-57	22.5	45.0	65.0	
A6 G/54 2000 FRUJA SPIDER	1985	1954-57	27.5	55.0	80.0	
3500 GT (CARBURATORI)	3485	1957-64	65.0	130.0	200.0	
3500 GT SPYDER VIGNALE (CARR.)	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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
5000 GT TOURING	4957-4941	1960-64	300.0	600.0	900.0	
5000 GT ALLEMANO	4957-4941	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 GTIS	3485	1963-69	50.0	100.0	150.0	
SEBRING 3.7/4.0	3692-4014	1963-69	55.0	110.0	160.0	
GHIULI	4719	1968-73	100.0	200.0	300.0	
GHIULI SPYDER	4719	1969-73	150.0	300.0	450.0	
GHIULI SS	4930	1970-73	125.0	250.0	370.0	
GHIULI 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	
2272/222 E	1996-2790	1988-91	3.0	6.0	9.0	
224V	1996	1989-94	3.5	7.0	10.0	
BITURBO S	1996	1984-87	3.5	7.0	10.0	
BITURBO SI	1996	1987-88	4.0	8.0	12.0	
BITURBO 420	1996	1985-86	1.8	3.5	5.0	
BITURBO 420I	1996	1986-87	2.0	4.0	6.0	
422	1996	1988-91	2.5	5.0	7.5	
424V	1996	1990-94	3.0	6.0	9.0	
418V	1996	1991-93	2.5	5.0	7.5	
BITURBO 420 S	1996	1986	2.0	4.0	6.0	
BITURBO 420 SI	1996	1987-88	2.5	5.0	7.5	
BITURBO 425	2494	1984-87	2.0	4.0	6.0	
BITURBO 430	2790	1988-90	3.0	6.0	9.0	
430/430 4V	2790	1991-93	3.5	7.0	10.0	
BITURBO SPYDER	1996	1985-87	5.0	10.0	15.0	
BITURBO SPYDER I	1996	1986-88	6.5	13.0	19.5	
BITURBO SPYDER I	1996	1988-93	7.5	15.0	22.5	
BITURBO SPYDER I 24V	1996	1992-95	9.0	18.0	27.0	
BITURBO SPYDER 2.8/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	
GHIULI	1996-2790	1992-95	6.0	12.0	18.0	
GHIULI GT	1996	1995-98	6.5	13.0	20.0	
GHIULI 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 CAMBIOCORSA	4236-4244	2001-05	14.0	28.0	42.0	
COUPÉ	4236	2002-04	11.0	22.0	3	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
220 SE/250 SE COUPE	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 COUPE	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 COUPE	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/250 2.5 TURBO (W201)	1997-2497	1983-93	0.5	1.0	1.5	
190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	2.8	5.5	8.0	
190 E 2.5 16 (W201)	2498	1989-93	3.5	7.0	10.0	
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2498	1990-91	12.5	25.0	35.0	
190 E 2.6 (W201)	2599	1985-93	1.0	2.0	3.0	
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496	1973-76	1.5	3.0	4.5	
280/280 E (W114)	2746	1972-76	2.3	4.5	6.5	
240 D/240 D 3.0 (W115)	2404-3005	1973-76	1.0	2.0	3.0	
240 D LANG (W115)	2404	1973-76	1.0	2.0	3.0	
280 C (W114)	2746	1972-77	3.3	6.5	10.0	
280 CE (W114)	2746	1972-77	3.5	7.0	10.0	
200/230/230 E/250 (W123)	1997-2525	1976-79	0.8	1.5	2.3	
200/230 E/250 (W123)	1997-2525	1980-84	1.0	2.0	3.0	
280/280 E (W123)	2746	1976-84	1.5	3.0	4.5	
200 D/220 D/240 D (W123)	1988-2404	1976-85	0.5	1.0	1.5	
240 D LANG (W123)	2404	1977-85	0.5	1.0	1.5	
300 D/300 CD (W123)	2998-3005	1976-85	0.8	1.5	2.3	
230 C/230 CE (W123)	2299	1977-84	2.3	4.5	6.5	
280 C/280 CE (W123)	2746	1977-84	2.8	5.5	8.0	
200 T/230 T/250 T/280 TE (W123)	1997-2746	1977-84	1.3	2.5	3.5	
240 TD (W123)	2404	1977-85	0.5	1.0	1.5	
300 TD/300 TD TURBO (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/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/250 D/250 D 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 TE/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 C/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/320 CPÉ (W124)	2962-3199	1987-96	2.5	5.0	7.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
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/SESEL (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	
380 S/SESEL (W126)	2746	1979-82	0.8	1.5	2.3	
280 S/SESEL (W126)	2746	1983-86	1.0	2.0	3.0	
380 SESEL (W126)	3839	1979-82	1.0	2.0	3.0	
380 SESEL (W126)	3839	1983-86	1.3	2.5	3.5	
500 SESEL (W126)	4973	1979-82	1.0	2.0	3.0	
500 SESEL (W126)	4973	1983-88	1.3	2.5	3.5	
500 SESEL (W126)	4973	1989-91	1.5	3.0	4.5	
260 SE (W126)	2599	1986-90	1.0	2.0	3.0	
300 SESEL (W126)	2962	1986-88	1.3	2.5	3.5	
300 SESEL (W126)	2962	1989-91	1.5	3.0	4.5	
420 SESEL (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/SL TURBODIESEL (W126)	2998	1980-87	0.8	1.5	2.3	
280/300/320 SESEL (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/350 D TURBO (W140)	3449	1992-96	1.0	2.0	3.0	
420 SESEL (W140)	4196	1991-98	1.5	3.0	4.5	
500 SESEL (W140)	4973	1991-98	1.8	3.5	5.0	
600 SESEL (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 COUPE/CL (W140)	4196-4973	1992-98	1.5	3.0	4.5	
600 S COUPE/CL (W140)	5987	1992-98	2.5	5.0	7.5	
280 SL (R107)	2746	1974-75	7.5	15.0	22.5	
280 SL (R107)	2746	1975-80	8.0	16.0	24.0	
280 SL (R107)	2746	1980-85	8.5	17.0	25.0	
280 SL (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 SL (C107)	3499	1971-80	6.0	12.0	18.0	
380 SL (R107)	3839	1980-85	11.0	22.0	33.0	
380 SL (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 SL (C107)	4520	1973-80	6.0	12.0	18.0	
450 SL (C107)	4973-5025	1978-80	7.5	15.0	22.5	
500 SL (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	
C180/200/220/230 (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 250 COMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	1.3	2.5	3.5	
C180 T/200 T/220 T/230 T (W202)	1799-2295	1996</				

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
E500 T (W211)	4966	2003-05	4.0	8.0	12.0	
E55 K AMG T (W211)	5439	2003-05	5.0	10.0	15.0	
C230 K SPORTCOUPE	1796	2000-05	1.3	2.5	3.5	
C320 S30 SPORTCOUPE	3199-3498	2000-05	1.8	3.5	5.0	
C32 AMG SPORTCOUPE	3199	2000-04	3.0	6.0	9.0	
C30 CDI SPORTCOUPE	2950	2000-04	1.3	2.5	3.5	
SLK200 K (II SERIE)	1796	2004-05	4.5	9.0	13.5	
SLK350 (II SERIE)	3498	2004-05	5.0	10.0	15.0	
SLK55 AMG (II SERIE)	5439	2004-05	6.0	12.0	18.0	
CLS500	3498	2004-05	4.0	8.0	12.0	
CLS500	4966	2004-05	5.0	10.0	15.0	
CLS55 AMG	5439	2004-05	7.0	14.0	21.0	
A200 TURBO (II S)	2034	2004-05	1.8	3.5	5.0	
SLR MC LAREN	5439	2004-05	125.0	250.0	350.0	
B200 TURBO	2034	2005	1.7	3.5	5.2	
ML350 (II SERIE)	3498	2005	3.0	6.0	9.0	
ML500 (II SERIE)	4966	2005	4.0	8.0	12.0	
ML280/320 CDI (II SERIE)	2987	2005	3.0	6.0	9.0	
ML63 AMG (II SERIE)	6208	2005	6.0	12.0	18.0	
R350	3498	2005	2.5	5.0	7.5	
R500	4966	2005	3.5	7.0	10.5	
R320 CDI	2987	2005	2.5	5.0	7.5	

MG GRAN BRETAGNA

J1Z/J3 MIDGET	746-847	1932-33	15.0	30.0	45.0	
L1Z/L2 MAGNA	1087	1933-34	16.0	32.0	48.0	
NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	17.5	35.0	50.0	
MIDGET PA/PB ROADSTER	847-939	1934-36	15.0	30.0	45.0	
SA DROPHEAD COUPE	2288-2322	1937-39	17.5	35.0	50.0	
VA DROPHEAD COUPE	1548	1937-39	16.0	32.0	48.0	
WA DROPHEAD COUPE	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 COUPE	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 COUPE	1588	1958-60	13.5	27.0	40.0	
A1600 ROADSTER	1588	1959-61	13.5	27.0	40.0	
A1600 COUPE	1588	1959-61	10.0	20.0	30.0	
A1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	14.0	28.0	42.0	
A1600 MK2 COUPE	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 COUPE	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 COUPE	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 MKV 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	
R/V8	3947	1992-95	7.5	15.0	22.5	
FF VVC	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 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	
ZTX POWER 385	4601	2002	4.0	8.0	12.0	

MINI GERMANIA

ONE/ONE DE LUXE	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	
------------------	------	---------	-----	-----	-----	--

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
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 III	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 (II SERIE)	2477-3497	1999-05	2.0	4.0	6.0	
PAJERO V6 (II SERIE)	2972-3800	1999-05	2.5	5.0	7.5	
ECLIPSE	1755-1997	1992-93	0.8	1.5	2.3	
ECLIPSE (II SERIE)	1996-1997	1994-96	1.0	2.0	3.0	
SPACE RUNNER	1834-1997	1991-96	0.5	1.0	1.5	
SPACE WAGON	1834-1997	1991-96	0.5	1.0	1.5	
SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-96	0.5	1.0	1.5	
SPACE GEAR	1997-2972	1994-96	0.7	1.5	2.2	

MORGAN GRAN BRETAGNA

THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	15.0	30.0	45.0	
THREEWHEELER (BLACKBURNE)	1098	1930-39	14.0	28.0	42.0	
THREEWHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	15.0	30.0	45.0	
F-4/F-2/F-SUPER THREWE (FORD EPSA)	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 EFF)	1584-1599	1968-93	15.0	30.0	45.0	
4/4 1800 (FORD)	1796	1993-05	16.0	32.0	48.0	
PLUS 4 <COWLED> (VANG/TR2/TR3/TR4)	1991-2138	1954-69	16.5	33.0	50.0	
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138	1961-68	17.5	35.0	50.0	
PLUS 4 (FIAT/ROVER)	1994-1995	1985-99	17.5	35.0	50.0	
PLUS 8 (ROVER P6/MOSS)	3528	1968-72	17.5	35.0	50.0	
PLUS 8 (ROVER P6)	3528	1972-76	18.0	36.0	54.0	
PLUS 8 (ROVER SD1 CARB)	3528	1976-86	18.0	36.0	54.0	
PLUS 8 (ROVER SD1 INIEZ)	3528	1984-90	18.0	36.0	54.0	
PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4552	1989-04	20.0	40.0	60.0	
ROADSTER V6	2967	2004-05	19.0	38.0	57.0	
PLUS 4 PLUS (TR4)	2138	1964-65	17.5	35.0	50.0	
AERO 8	4398	2000-05	21.0	42.0	63.0	

MORRIS GRAN BRETAGNA

MINOR BERLINA	847	1929-34	4.5	9.0	13.5	
EIGHT BERLINA	918	1935-48	4.0	8.0	12.0	
TEN BERLINA	1292-1550	1933-48	3.5	7.0	10.0	
OXFORD TORPEDO/BERLINA	2062-2513	1927-35	5.0	10.0	15.0	
COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938	1931-35	6.0	12.0	18.0	
MINOR	918	1948-50	2.8	5.5	8.0	
MINOR	918	1951-53	2.5	5.0	7.5	
MINOR TRAVELLER	803	1952-56	3.5	7.0	10.0	
MINOR CONVERTIBLE	918	1951-52	4.5	9.0	13.5	
MINOR	803	1953-56	2.5	5.0	7.5	
MINOR CONVERTIBLE	803	1953-56	4.5	9.0	13.5	
MINOR 1000	948-1098	1956-71	2.8	5.5	8.0	
MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1956-71	3.8	7.5	11.0	
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098	1956-68	5.0	10.0	15.0	
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	2.3	4.5	7.0	
OXFORD P/PARINA (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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
MINI COOPERS	970	1964-65	10.0	20.0	30.0	
MINI COOPERS 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-				

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
OLYMPIA	1288	1935-37	3,5	7,0	10,0	
OLYMPIA (OL 38)	1488	1938-40	3,5	7,0	10,0	
OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	2,8	5,5	8,0	
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	3,3	6,5	10,0	
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	2,0	4,0	6,0	
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	2,0	4,0	6,0	
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	2,8	5,5	8,0	
OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	2,0	4,0	6,0	
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	2,8	5,5	8,0	
1200	1196	1959-62	1,8	3,5	5,0	
REKORD	1488-1680	1960-63	2,0	4,0	6,0	
REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	2,8	5,5	8,0	
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	1,8	3,5	5,0	
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	1,5	3,0	4,5	
REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	2,3	4,5	7,0	
REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	1,3	2,5	4,0	
REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	2,0	4,0	6,0	
KADETT	1074	1936-37	4,0	8,0	12,0	
KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	3,5	7,0	10,0	
KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	1,8	3,5	5,0	
KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	1,0	2,0	3,0	
KADETT C (TUTTI I MOD.)	993-1196	1973-79	0,8	1,5	2,3	
KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	5,0	10,0	15,0	
KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1584	1979-84	0,5	1,0	1,5	
KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	0,5	1,0	1,5	
KADETT GTE	1796	1983-84	0,8	1,5	2,3	
KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	0,5	1,0	1,5	
KADETT E/TURBOD. (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	0,5	1,0	1,5	
KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	1,0	2,0	3,0	
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	1,3	2,5	3,5	
KADETT 13 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 (1005/SR/1900S)	1078-1897	1967-70	1,0	2,0	3,0	
GT	1078-1897	1968-73	4,0	8,0	12,0	
KAPITÄEN	2605-2784	1964-68	1,8	3,5	5,0	
KAPITÄEN 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	
KAPITÄEN	2784	1968-70	1,8	3,5	5,0	
ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	2,0	4,0	6,0	
DIPLOMAT V8	5354	1969-77	2,5	5,0	7,5	
COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	1,5	3,0	4,5	
COMMODORE BERLINA COUPÉ	2490	1972-77	1,5	3,0	4,5	
COMMODORE GSI/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 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 (III SERIE)	2498	1993-99	0,5	1,0	1,5	
VECTRA 1500 (II SERIE)	2498	1999	0,8	1,5	2,3	
VECTRA (TUTTI I MODELLI)	1389-1998	1988-95	0,5	1,0	1,5	
VECTRA 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 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1686	1995-96	0,5	1,0	1,5	
VECTRA TD I/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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
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 M/V6/S/W. (II S.)	2962	1994-99	0,8	1,5	2,3	
OMEGA 3.2 V6/SW (II S.)	3175	2000-02	0,8	1,5	2,3	
OMEGA 2.5 TD/SW (II S.)	2497	1994-96	0,5	1,0	1,5	
SENATOR	2490-2968	1977-88	0,8	1,5	2,3	
SENATOR TURBODIESEL	2260	1985-87	0,5	1,0	1,5	
SENATOR II SERIE	2490-2594	1987-93	0,8	1,5	2,3	
SENATOR 3.0I/3.0I 24V II SERIE	2968	1987-93	0,8	1,5	2,3	
MONZA	2784-2968	1977-82	2,0	4,0	6,0	
MONZA	2784-2968	1983-87	2,5	5,0	7,5	
CORSA (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	0,5	1,0	1,5	
CORSA TR (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	0,3	0,5	0,8	
CORSA D/TURBODIESEL	1488	1987-92	0,5	1,0	1,5	
CORSA GSI	1598	1987-92	0,8	1,5	2,3	
CORSA GSI (II SERIE)	1598	1993-01	0,8	1,5	2,3	
CORSA GSI 1.8 (III SERIE)	1796	2001-05	0,8	1,5	2,3	
TIGRA	1389-1598	1994-01	0,8	1,5	2,3	
ASTRA (TUTTI I MOD.)/SW	1389-1998	1991-96	0,5	1,0	1,5	
ASTRA D/TD (TUTTI I MOD.)/SW	1686-1700	1991-96	0,5	1,0	1,5	
ASTRA GSI 16V	1998	1991-96	0,8	1,5	2,3	
ASTRA 1.4I CABRIO/1.6I CABRIO	1389-1598	1993-98	1,0	2,0	3,0	
FRONTERA (TUTTI I MODELLI)	1998-2772	1991-98	1,5	3,0	4,5	
FRONTERA 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 I MOD.)	1598-2198	2001-05	1,3	2,5	3,5	
ASTRA CABRIOLET 2.2 TD (II SERIE)	2171	2002-05	1,0	2,0	3,0	
8/25 PS	2000	1920-24	5,0	10,0	15,0	
14/38 PS	3450	1919-24	6,0	12,0	18,0	
21/55 PS	5646	1919-24	9,0	18,0	27,0	
30/75 PS	7793	1920-24	10,0	20,0	30,0	
41/72 PS	951	1924-26	6,0	12,0	18,0	
41/4 PS	1018	1924-25	5,0	10,0	15,0	
41/6 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	1932	1934-37	5,0	10,0	15,0	
SUPER 6	2473	1937-38	5,0	10,0	15,0	
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-04	1,5	3,0	4,5	
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC (II S.)	1998	2005	1,7	3,5	5,2	
SPEEDSTER	2198	2001-04	5,0	10,0	15,0	
SPEEDSTER TURBO	1998	2003-05	6,0	12,0	18,0	
CORSA (I SERIE)	1196-1389	1993-96	0,5	1,0	1,5	
CORSA D/TD (II SERIE)	1488-1686	1993-96	0,5	1,0	1,5	
SIGNUM 3.2 V6	3175	2003-05	1,0	2,0	3,0	
TIGRA TWIN TOP 16V	1364-1796	2004-05	1,3	2,5	3,5	
ASTRA GTC OPC (III SERIE)	1998	2005	1,5	3,0	4,5	
VECTRA 3.2 V6 24V (III SERIE)	3175	2002-05	1,0	2,0	3,0	
VECTRA 3.2 V6 24V CARAVAN (III S.)	3175	2003-05	1,2	2,5	3,7	

OSCA ITALIA

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

PAGANI ITALIA

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

PANHARD FRANCIA

4 CILINDRI TORPEDO	3180	1920-29	9,0	18,0	27,0
6 CILINDRI LIMOUSINE	1830-3507	1927-30	12,5	25,0	38,0
8 CILINDRI LIMOUSINE	5084	1930-35	17,5	35,0	50,0
DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	12,5	25,0	38,0
DYNA 100/110/120/130	610-854	1947-53	3,0	6,0	9,0
DYNA Z CABRIOLET	851	1957-59	5,0	10,0	15,0
DYNA Z	851	1953-59	2,8	5,5	8,0
DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56	5,		

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
106 GTI (I SERIE)	1587	1996	0,7	1,5	2,2	
305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	0,5	1,0	1,5	
305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	0,5	1,0	1,5	
305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-89	0,5	1,0	1,5	
305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1979-89	0,5	1,0	1,5	
309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	0,5	1,0	1,5	
309 D/TURBOD. (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1986-92	1,5	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 I MODELLI)	1796-2165	1979-92	0,5	1,0	1,5	
505 D/TURBOD. (TUTTI I M.)	2304-2498	1979-91	0,5	1,0	1,5	
505 BREAK/FAMILIALE	1796-2165	1982-92	0,5	1,0	1,5	
505 BREAK/FAMILIALE D	2498	1982-91	0,5	1,0	1,5	
505 V6	2849	1986-90	0,8	1,5	2,2	
604 SL/TI/STI/GTI	2664-2849	1975-86	2,5	5,0	7,5	
604 GRD/SRD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	0,8	1,5	2,2	
604 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-96	0,5	1,0	1,5	
605 D/TD (TUTTI I MODELLI)	2088-2446	1989-96	0,5	1,0	1,5	
605 3.0i/SV 24	2963-2975	1989-97	0,8	1,5	2,2	
605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	0,8	1,5	2,2	
306 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1993-96	0,5	1,0	1,5	
306 S16	1998	1993-96	2,0	4,0	6,0	
306 GTI	1998	1996-01	0,8	1,5	2,2	
306 CABRIOLET	1587-1998	1993-02	2,5	5,0	7,5	
306 D/TD	1905	1994-96	0,5	1,0	1,5	
406 (TUTTI I MODELLI)	1580-1998	1995-96	0,5	1,0	1,5	
406 BREAK (TUTTI I MOD.)	1762-1998	1996	0,7	1,5	2,0	
406 TD (TUTTI I MODELLI)	1905-2088	1995-96	0,5	1,0	1,5	
406 TD BREAK (TUTTI I MOD.)	1905-2088	1996	0,5	1,0	1,5	
406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	0,5	1,0	1,5	
406 SVT BREAK	1998	1996	0,7	1,5	2,0	
406 2.9 V6 24V/11 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 COUPE 2.0/22 16V	1998-2230	1996-05	2,0	4,0	6,0	
406 COUPE 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 COUPE	2946-2964	2005	2,5	5,0	7,5	

PEUGEOT DANGEL FRANCIA

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

PONTIAC STATI UNITI

FIREBIRD 3.4/3.8 V6	3350-3791	1992-96	2,5	5,0	7,5
FIREBIRD 3.4/3.8 V6 CONVERTIBLE	3350-3791	1994-96	3,2	6,5	9,7
FIREBIRD 5.7 V8	5735	1992-96	3,2	6,5	9,7
FIREBIRD 5.7 V8 CONVERTIBLE	5735	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	67,5
356 B 1600 GS CARRERA	1587	1960-61	65,0	130,0	200,0
356 B 1600 GT CARRERA	1587	1960-61	70,0	140,0	210,0
356 B 2000 GS CARRERA	1966	1961-63	75,0	150,0	225,0
356 B 2000 GT CARRERA	1966	1961-63	80,0	160,0	240,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
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	1951-54	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	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 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 T/TE/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/TE 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/TE 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	67,5	
911 SC (180-188 CV)/TARGA	2994	1977-80	21,5	43,0	64,5	
911 SC (204 CV)/TARGA	2994	1980-83	22,5	45,0	67,5	
911 SC CABRIOLET	2994	1983	24,0	48,0	72,0	
911 3200 CARRERA/TARGA	3164	1983-89	23,5	47,0	70,5	
911 3200 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-89	25,0	50,0	75,0	
911 3200 CARRERA SPEEDSTER	3164	1987-89	40,0	80,0	120,0	
911 CARRERA 2/TARGA (964)	3600	1989-93	11,0	22,0	33,0	
911 CARR. 2 CABRIOLET/TURBO LOOK (964)	3600	1989-94	11,0	24,0	36,0	
911 CARRERA 4/TARGA (964)	3600	1989-94	12,5	25,0	37,5	
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	67,5	
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	10,5	
944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	6,0	12,0	18,0	
944 TURBO	2479	1				

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
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/CARAV1100/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/RS	956-1108	1962-73	2,0		4,0	6,0
8 GORDINI	1108-1255	1965-70	7,5		15,0	22,5
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	1,0		2,0	3,0
3	603	1961-64	2,3		4,5	6,5
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	2,5		5,0	7,5
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1967-74	2,3		4,5	7,0
4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	1,8		3,5	5,0
4 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-94	1,5		3,0	4,5
5 (TUTTI I MODELLI)	845-1397	1972-84	0,8		1,5	2,3
5 ALPINE	1397	1976-82	2,5		5,0	7,5
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	3,0		6,0	9,0
5 TURBO	1397	1980-82	30,0		60,0	90,0
5 TURBO 2	1397	1983-85	25,0		50,0	75,0
5 RODEO	1108	1981-87	1,8		3,5	5,0
4 FROG	956	1987	3,0		6,0	9,0
SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	956-1397	1984-96	0,5		1,0	1,5
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	2,5		5,0	7,5
SUPER 5 TD/GTD	1596	1985-96	0,5		1,0	1,5
6 (TUTTI I MODELLI)	845-1108	1969-78	0,5		1,0	1,5
9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-89	0,5		1,0	1,5
9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	0,5		1,0	1,5
9 TURBO	1397	1985-89	1,3		2,5	3,5
11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	0,5		1,0	1,5
11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	0,5		1,0	1,5
11 TURBO	1397	1983-89	1,3		2,5	3,5
12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	0,5		1,0	1,5
12 GORDINI	1565	1971-74	6,0		12,0	18,0
14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	0,5		1,0	1,5
15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	1,0		2,0	3,0
17/17 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	1,3		2,5	3,5
16 L7/L7S	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 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 TD	1870	1990-95	0,5		1,0	1,5
19 1.8 16V/1.6 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/TURBODIESEL	2068	1989-93	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 TURBODIESEL	2068	1982-85	0,8		1,5	2,3
LAGUNA (TUTTI I MODELLI)	1794-1995	1994-96	0,5		1,0	1,5
LAGUNA BREAK (TUTTI I M.)	1783-1998	1995-96	0,5		1,0	1,5
LAGUNA 3.0 V6 BREAK	2963	1995-96	0,7		1,5	2,2
LAGUNA 2.9 24V V6/3.0 V6	2946-2963	1994-00	0,8		1,5	2,3
LAGUNA D/TD (TUTTI I MODELLI)	2188	1994-96	0,5		1,0	1,5
LAGUNA D/TD BREAK (TUTTI I M.)	2188	1995-96	0,5		1,0	1,5
SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-96	0,5		1,0	1,5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
SAFRANE II SERIE (TUTTI I M.)	1948-2435	1996	0,5		1,0	1,5
SAFRANE TURBOD. (TUTTI I MOD.)	2068-2500	1992-96	0,5		1,0	1,5
SAFRANE II SERIE TD (TUTTI I M.)	2188	1996	0,5		1,0	1,5
SAFRANE 2.9 24V V6/3.0 V6 (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 16V	1764	1991-96	1,3		2,5	4,0
CLIO 2.0 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 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
WRATH BERLINA	4257	1938-39	30,0		60,0	90,0
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	20,0		40,0	60,0
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	40,0		80,0	120,0
SILVER WRATH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	22,5		45,0	70,0
SILVER WRATH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	60,0		120,0	180,0
SILVER CLOUD I SERIE BERL. E LIM.	4887	1955-59	19,0		38,0	57,0
SILVER CLOUD II 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 III SERIE D.H.C.	6230	1959-62	75,0		150,0	225,0
SILVER CLOUD III SERIE BERL. E LIM.	6230	1962-66	21,0		42,0	63,0
SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	75,0		150,0	225,0
SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	11,0		22,0	33,0
SILVER SHADOW I SERIE LUNGA	6230	1969-70	11,0		22,0	33,0
SILVER SHADOW I SERIE COUPÉ	6230	1966-70	17,5		35,0	50,0
SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET	6230	1966-70	22,5		45,0	70,0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	45,0		90,0	135,0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	47,5		95,0	140,0
SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	10,0		20,0	30,0
SILVER SHADOW II	6750	1977-80	9,0		18,0	27,0
SILVER WRATH 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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↓	□	↑
SILVER SPUR	6750	1983-89	10,0			

M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
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
93	748	1956-57	2,5	5,0	7,5
93B	748	1958-60	2,3	4,5	6,5
95 SW	841	1960-68	2,5	5,0	7,5
95 V4 SW	1498	1967-78	2,3	4,5	6,5
96	841	1960-68	2,0	4,0	6,0
96 V4	1498	1967-80	1,8	3,5	5,0
750 GRAN TURISMO	748	1958-59	4,0	8,0	12,0
SONETT II 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 I1 SERIE (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-96	0,8	1,5	2,3
900 TURBO 16 I1 S. (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-97	1,3	2,5	3,5
900 TURBO 16 CABRIOLET I1 S.	1985-2498	1994-97	2,5	5,0	7,5
9000(I2.0-2.3 TURBO 16V/CD)3.0 V6	1985-2962	1985-97	0,5	1,0	1,5
9000(I2.0-2.3 TURBO 16V/3.0 V6 (4P))	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 (I1 S.)	1998	2002-05	1,0	2,0	3,0
9.3 2.8 V6 TURBO (I1 S.)	2792	2005	1,5	3,0	4,5
9.3 2.0 TURBO CABRIOLET (I1 S.)	1998	2003-05	3,0	6,0	9,0
9.3 2.8 V6 TURBO CABRIOLET (I1 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
FLURA	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	1195-1995	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 I 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 (3 CV)	569	1936-48	4,0	8,0	12,0
8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	4,5	9,0	13,5
ARONDE 9	1221	1951-55	2,0	4,0	6,0
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	2,3	4,5	6,5
ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	2,8	5,5	8,0
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	3,8	7,5	12,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
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 COUPE BERTONE	944	1962-67	3,5	7,0	10,0	
1200 S COUPE	1204	1967-71	4,0	8,0	12,0	
1000 (TUTTI I MODELLI)	997-1118	1973-78	0,8	1,5	2,3	
1000 RALLYE	1118	1970-71	3,0	6,0	9,0	
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4,0	8,0	12,0	
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	4,5	9,0	13,5	
1300/1500	1290-1475	1963-66	1,0	2,0	3,0	
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	1,3	2,5	3,5	
1301/1501	1290-1475	1967-76	0,8	1,5	2,3	
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	1,0	2,0	3,0	
1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	0,5	1,0	1,5	
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	0,5	1,0	1,5	
1100 TI	1294	1974-78	0,8	1,5	2,3	
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	0,5	1,0	1,5	
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1442	1977-86	0,5	1,0	1,5	
HORIZON LD/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
4R	1944	1928-30	7,5	15,0	22,5
6R	2916	1929-30	10,0	20,0	30,0
422	1195	1930-32	4,0	8,0	12,0
430	1661	1929-32	5,0	10,0	15,0
430 D	1802	1930-36	5,5	11,0	16,5
635	1792	1931-34	5,0	10,0	15,0
637/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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
FORTWO BRABUS	698	2003-05	2,0	4,0	6,0	

SPA ITALIA

TIPO 23/23S - 20 HP TORP/BERL	2774	1920-25	17,5	35,0	55,0
TIPO 24S - 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 MODELL

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
			↓	↑

SUZUKI GIAPPONE

L10 JIMNI	359	1970-73	1,8	3,5	5,0
LJ50	539	1970-80	1,5	3,0	4,5
LIBO	797	1975-80	1,8	3,5	5,0
SJ410/413/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
VALEO WAGON (TUTTI I M.)	1590-1840	1996	0,5	1,0	1,5

TALBOT LAGO FRANCIA

SPECIAL COUPE	3996	1936-39	65,0	150,0	200,0
SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	75,0	150,0	225,0
SS COUPE	3996	1937-39	75,0	150,0	225,0
SS CABRIOLET	3996	1937-39	90,0	180,0	270,0
T.26 RECORD	4482	1946-55	20,0	40,0	60,0
T.26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	27,5	55,0	85,0
T.26 GS GRAND SPORT	4482	1953-55	30,0	60,0	90,0
T.14 L.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

EJ40	3878	1960-70	3,5	7,0	10,0
EJ40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	2,5	5,0	7,5
EJ55 SW	3878	1967-70	2,8	5,5	8,0
EJ55 SW	2977-3878	1971-79	2,3	4,5	6,5
EJ60 SW	3431-4228	1980-82	2,3	4,5	6,5
LAND CRUISER 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/5P CABRIO	1998	1994-00	1,0	2,0	3,0
CELICA IV SERIE	1587-1998	1985-89	0,8	1,5	2,3
CELICA CABRIOLET IV SERIE	1998	1986-89	1,5	3,0	4,5
CELICA TURBO 4WD IV SERIE	1998	1986-89	1,8	3,5	5,0
CELICA 1.6(2.0)2.0 GT V SERIE	1587-1998	1989-93	0,8	1,5	2,3
CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1989-93	1,5	3,0	4,5
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V SERIE	1998	1989-93	2,5	5,0	7,5
MR2 I SERIE	1453-1587	1984-89	0,8	1,5	2,3
MR2 II SERIE	1998	1989-92	1,0	2,0	3,0
MR2 III SERIE	1998-2164	1992-99	1,5	3,0	4,5
MR2 IV SERIE	1794	1999-05	1,5	3,0	4,5
SUPRA 2.0 24V	1988	1988-91	0,8	1,5	2,3
SUPRA 2.0(2.5) GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	1,0	2,0	3,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	1,5	3,0	4,5
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	2,0	4,0	6,0
LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1998-05	3,0	6,0	9,0
LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1998-05	2,0	4,0	6,0
RAV 4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-05	1,5	3,0	4,5
RAV 4 3P/5P TD II SERIE	1995	2002-05	1,3	2,5	3,5
CARINA E/SW (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 V I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1762-1998	1993-99	1,0	2,0	3,0
CELICA CABRIOLET V I SERIE	1998	1993-99	1,8	3,5	5,0
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR/4WD V.I.S.	1998	1993-99	3,0	6,0	9,0
CELICA 1.8 16V VI 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
PRILIUS 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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
			↓	↑

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/COUPE	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/COUPE	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 (RENOVIN)	2088	1949-51	5,0	10,0	15,0
RENOVIN LIMOUSINE	2088	1951	6,0	12,0	18,0
MAYFLOWER	1247	1949-53	4,5	9,0	13,5
MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	6,5	13,0	20,0
HERALD	948-1147	1959-70	2,0	4,0	6,0
HERALD COUPE	948-1147	1959-64	2,5	5,0	7,5
HERALD CONVERTIBLE	948-1147	1961-71	4,0	8,0	12,0
VITESSE	1596-1998	1962-71	2,5	5,0	7,5
VITESSE CONVERTIBLE	1596-1998	1962-71	4,0	8,0	12,0
TR2	1991	1953-55	17,5	35,0	50,0
TR3	1991	1955-58	16,5	33,0	48,0
TR3 A	1991	1957-61	17,5	35,0	50,0
TR3 B	1991	1962	17,5	35,0	50,0
ITALIA	1991	1960-61	20,0	40,0	60,0
TR4	2138	1961-65	14,0	28,0	42,0
TR4 AIRS	2138	1965-67	14,0	28,0	42,0
TR5 PI	2498	1967-68	19,0	38,0	57,0
TR 250	2498	1967-68	13,5	27,0	40,0
TR6 PI	2498	1969-75	11,0	22,0	33,0
2000 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	2,0	4,0	6,0
2500 MK2/TC	2498	1968-77	2,5	5,0	7,5
SPITFIRE 4	1147	1962-64	5,0	10,0	15,0
SPITFIRE MKII	1147	1964-67	4,0	8,0	12,0
SPITFIRE MKIII	1296	1967-70	4,5	9,0	11,5
SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	3,5	7,0	11,0
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	4,0	8,0	12,0
STAG	2997	1970-77	7,5	15,0	22,5
GT6 COUPE MKI	1998	1966-68	6,5	13,0	20,0
GT6 COUPE MKII	1998	1968-70	4,5	9,0	13,5
GT6 COUPE MKIII	1998	1971-73	6,0	12,0	18,0
TOLEDO	1296-1493	1970-76	1,5	3,0	4,5
1500/1500 TC	1296	1966-70	1,3	2,5	4,0
1500/1500 TC	1493	1970-76	1,5	3,0	4,5
DOLOMITE 1500/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2,0	4,0	6,0
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	3,5	7,0	10,0
TR7 COUPE	1998	1976-81	2,8	5,5	8,0
TR7 SPIDER	1998	1980-82	3,5	7,0	10,0
ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	0,4	0,8	1,2

TVR GRAN BRETAGNA

GRANTURRA	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
280/350/400/420/450	2792-4441	1980-91	9,0	18,0	27,0
S CONVERTIBLE/SZ/SC	2792-2935	1986-90	8,5	17,0	25,0
SPEED EIGHT	3947	1989-91	9,0	18,0	27,0
SZ/SC	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
-------------	-----------	---------	-----	------------	-----

UM 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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
			↓	↑

4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	10,0	20,0	30,0
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	5,0	10,0	15,0
PRINCESS TI100/1300	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	1922-2			

"LA STORIA NON SI RIPETE"



BIAUTOGROUP

BIAUTO GROUP PRESENTA

BICLASSIC & SPORT

UNA SELEZIONE UNICA DI AUTO D'EPOCA DI ALTA GAMMA PER RISCOPRIRE ED ESALTARE I MODELLI CHE HANNO SCRITTO, CON QUATTRO RUOTE, LA STORIA DELL'AUTOMOBILE.



ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA, SPORTIVE MODERNE E INTERE COLLEZIONI IN TUTTA ITALIA

PER ULTERIORI INFORMAZIONI IL NOSTRO CONSULENTE SPECIALIZZATO E' A VOSTRA DISPOSIZIONE.

NICO ZIELLA - 392 905 1330 - E MAIL biautogrouptorino@gmail.com

biClassic & Sport è parte di biAuto Group - Concessionarie Ufficiali BMW, BMW i, MINI, Jaguar e Land Rover



Via Bologna, 102 - Torino

Frazione Quarto Inferiore, 310 - Asti

Corso Canale, 8 - Guarene d'Alba

Strada Cebrosa, 93 - Settimo Torinese

www.biautogroup.com



TRACKDAY MEETING & VINTAGE CARS
AUTODROMO DI MODENA



17

17 SETTEMBRE 2016



GTCUP.QUATTORUOTE.IT

MEDIA PARTNER
TopGear
Magazine

M 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	6350	1950-59	8.000
900/950	8725	1950-58	12.000
MILLE	11050	1958-65	6.000
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	6.000
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	5.000
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	3.000
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	2.000
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	1.000

ASTRA ITALIA

BM19/Z1/Z2	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 I SERIE	3770-4156	1952-57	1.600
FILARETE	5319	1951-56	2.800
AUDAX	5319	1951-56	3.500

CITROËN FRANCIA

H/HY	1628-1911	1948-81	5.000
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	4.000

FIAT ITALIA

18 BL/BLR	5650	1914-21	10.000
15 TER	4398	1913-22	10.000
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200
621	2516	1930-35	8.000
621/621N	4580	1934-39	10.000
632N/633N	5540	1931-37	12.000
634N I/II SERIE	8310-8355	1931-39	15.000
626N	5750	1939-47	5.000
666N/7	9365	1939-47	8.000
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000
640N	6032	1948-52	4.500
680N	10170	1948-52	7.000
615/615N	1395-1901	1951-61	2.000
615N1	1395-1901	1960-68	1.500
642N	6650	1952-55	4.200
642T	6650	1952-55	5.000
642N2/N6/N6R	6650	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 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

Modello cm³ Anni Euro

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	12885	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	767-905	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

3R0 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 B 401	8245	1959-66	2.500
BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000
JOLLY	1090	1959-63	5.000
ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500
ESAGAMMA 516 TRATT./4 ASSI	10521	1962-66	3.000
ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600
ESAGAMMA/ESAG. E 519 TR./4 ASSI	10521	1966-68	3.200
ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000
ESAGAMMA E 520 TRATT./4 ASSI	10521	1968-75	3.600
ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000
ESADELTA C 402 TRATT./4 ASSI	9469	1967-75	2.400
SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	4.000

MAGIRUS DEUTZ GERMANIA

150 D14	9500	1960-73	1.000
230/232 D26	11310	1967-75	1.500
360 D18	19145	1975-80	1.800

MAN GERMANIA

F8 PONTON	11413	1956-69	1.000
F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900

MERCEDES GERMANIA

LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800
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

Modello cm³ Anni Euro

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 III/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

BOHERING	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 T2			

M 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

Modello	Note	Anni	Euro x 000
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

Modello	Note	Anni	Euro x 000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	10,0 20,0 30,0
CONVERTIBILE		1946-60	37,5 75,0 110,0
STATION WAGON		1946-53	50,0 100,0 140,0
SKYLARK		1953	90,0 180,0 250,0
STATION WAGON		1954-74	10,0 20,0 30,0
SKYLARK		1954	65,0 130,0 180,0
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	7,5 15,0 22,5
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5,0 10,0 15,0
CONVERTIBILE		1961-74	10,0 20,0 30,0
SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	3,8 7,5 11,5
SKYLARK CONVERTIBILE		1961-63	7,5 15,0 22,5
RIVIERA		1963-65	12,5 25,0 35,0
GS 350/400/455 COUPE		1965-73	12,5 25,0 35,0
GS 350/400/455 CONVERTIBILE		1965-72	20,0 40,0 60,0
RIVIERA		1966-73	10,0 20,0 30,0

CADILLAC

Modello	Note	Anni	Euro x 000
BERLINA 4 PORTE		1946-52	12,5 25,0 35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	12,5 25,0 35,0
COUPE		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
COUPE		1953-58	20,0 40,0 60,0
ELDORADO CONVERTIBILE		1953	150,0 300,0 400,0
ELDORADO CONVERTIBILE		1954-58	75,0 150,0 200,0
ELDORADO COUPE		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
COUPE		1959-60	20,0 40,0 60,0
ELDORADO CONVERTIBILE		1959	100,0 200,0 280,0
ELDORADO COUPE		1959	30,0 60,0 90,0
DE VILLE CONVERTIBILE		1959	60,0 120,0 170,0
CONVERTIBILE		1961-64	20,0 40,0 60,0
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7,5 15,0 22,5
LIMOUSINE		1961-74	10,0 20,0 30,0
CONVERTIBILE		1965-70	12,5 25,0 35,0
ELDORADO COUPE		1968-76	7,5 15,0 22,5
ELDORADO CONVERTIBILE		1971-76	12,5 25,0 35,0
BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	3,8 7,5 11,0
LIMOUSINE		1975-89	5,0 10,0 15,0
ALLANTE		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

Modello	Note	Anni	Euro x 000
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

Modello	Note	Anni	Euro x 000
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
COUPE		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
COUPE	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
COUPE	6 CIL.-20%	1958-60	15,0 30,0 45,0
CONVERTIBILE		1958-60	25,0 50,0 75,0
CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	4,0 8,0 12,0
CORVAIR CONVERTIBILE		1960-65	8,0 16,0 24,0

Modello Note Anni Euro x 000

Modello	Note	Anni	Euro x 000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	BIG BLOCK+20%	1961-74	6,0 12,0 18,0
COUPE	BIG BLOCK+20%	1961-66	10,0 20,0 30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	22,5 45,0 65,0
CORVETTE	(C1) IN.+50%	1961-62	50,0 100,0 150,0
CORVAIR TURBO	CONV.+50%	1962-66	6,0 12,0 18,0
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	5,0 10,0 15,0
CORVETTE	(C2) IN./BIG BLOCK+50%	1963-67	60,0 120,0 180,0
CORVETTE CONV.	(C2) IN./BIG BLOCK+50%	1963-67	60,0 120,0 180,0
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	7,5 15,0 20,0
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	7,5 15,0 22,5
CHEVELLE CONVERTIBILE		1966-72	17,5 35,0 50,0
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	15,0 30,0 45,0
CHEVELLE SS CONVERTIBILE		1966-72	27,5 55,0 80,0
COUPE	BIG BLOCK+20%	1967-74	10,0 20,0 30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	12,5 25,0 35,0
CAMARO COUPE	6 CIL.-30%	1967-73	7,5 15,0 20,0
CAMARO CONVERTIBILE	6 CIL.-30%	1967-69	15,0 30,0 40,0
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	35,0 70,0 105,0
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	30,0 60,0 90,0
CORVETTE COUPE	(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 COUPE	6 CIL.-30%	1975-81	6,5 13,0 18,0
CORVETTE COUPE	(C3)	1975-82	10,0 20,0 30,0
CAMARO COUPE	4/6 CIL.-30%	1982-91	3,8 7,5 10,0
CORVETTE	(C4)	1983-84	5,0 10,0 15,0
CORVETTE COUPE	(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 COUPE	(C4)	1992-96	8,8 17,5 25,0
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-96	12,5 25,0 35,0
CAMARO	6 CIL.-30%	1992-96	4,5 8,5 13,0
CAMARO CONVERTIBILE	6 CIL.-30%	1993-96	6,0 12,0 18,0
CORVETTE COUPE	(C5)	1997-03	10,0 20,0 30,0
CORVETTE CONV.	(C5)	1998-03	10,0 20,0 30,0
CORVETTE COUPE 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

Modello	Note	Anni	Euro x 000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	7,5 15,0 20,0
CONVERTIBILE		1946-56	37,5 75,0 110,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1946-48	100,0 200,0 300,0
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	50,0 100,0 150,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1949	75,0 150,0 220,0
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	37,5 75,0 110,0
300 COUPE		1955-61	60,0 120,0 180,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15,0 30,0 45,0
COUPE		1957-61	17,5 35,0 50,0
CONVERTIBILE		1957-61	50,0 100,0 150,0
300 CONVERTIBILE		1957-61	115,0 230,0 345,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	5,0 10,0 15,0
COUPE		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 CONVERTIBILE		1962-65	25,0 50,0 75,0
300 HURST COUPE		1970	15,0 30,0 45,0
TOWN AND COUNTRY		1983-87	2,5 5,0 7,5

DE SOTO

Modello	Note	Anni	Euro x 000
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
COUPE		1957-60	17,5 35,0 50,0
CONVERTIBILE		1957-59	40,0 80,0 110,0
ADVENTURER COUPE		1957-59	37,5 75,0 110,0
ADVENTURER CONVERTIBILE		1957-59	75,0 150,0 200,0

DODGE

Modello	Note	Anni	Euro x 000
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
COUPE	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
COUPE		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

Modello Note Anni Euro x 000

Modello	Note	Anni	Euro x 000
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 COUPE		1970-74	10,0 20,0 30,0
CHALLENGER CONVERTIBILE	HEMI+150%	1970-72	12,5 25,0 35,0
CHALLENGER RT COUPE	440+30%	1970-71	30,0 60,0 90,0
CHALLENGER RT CONVERTIBILE	440+20%	1970	60,0 120,0 180,0

EDEL

Modello	Note	Anni	Euro x 000
BERLINA 4 PORTE		1958	7,5 15,0 22,5
COUPE		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
COUPE		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

Modello	Note	Anni	Euro x 000
T TOURING		1918-27	12,5 25,0 35,0
T SEDAN/COUPE		1918-27	10,0 20,0 30,0
A SEDAN/COUPE		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/COUPE		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,

Modello	Note	Anni	Euro x 000		
			↓	□	↑

FRAZER

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

HENRY J/ALLSTATE

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

HUDSON

BERLINA		1946-57	10,0	20,0	30,0
COUPÉ		1946-57	12,5	25,0	35,0
CONVERTIBILE		1946-57	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 CONVERTIBILE		1946-47	87,5	175,0	250,0
STATION WAGON		1949-51	50,0	100,0	150,0
BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	7,5	15,0	22,5
STATION WAGON		1952-59	15,0	30,0	45,0
CONVERTIBILE		1952-59	27,5	55,0	80,0
BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	5,0	10,0	15,0
STATION WAGON		1960-74	5,0	10,0	15,0
CONVERTIBILE		1960-70	12,5	25,0	35,0
COMET 2/4 PORTE		1961-70	3,8	7,5	11,0
COMET/CYCLONE CONVERTIBILE		1961-70	10,0	20,0	30,0
COMET/CYCLONE		1963-70	7,5	15,0	22,5
COUGAR COUPÉ		1967-73	10,0	20,0	30,0
COUGAR ELIMINATOR COUPÉ		1968-73	17,5	35,0	50,0
COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	15,0	30,0	45,0

Modello	Note	Anni	Euro x 000		
			↓	□	↑

METROPOLITAN

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

OLDSMOBILE

BERLINA 4 PORTE		1946-60	7,5	15,0	22,5
STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	50,0	100,0	150,0
COUPÉ		1946-60	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE		1946-60	40,0	80,0	120,0
STATION WAGON		1949-60	10,0	20,0	30,0
FIESTA CONVERTIBILE		1953	100,0	200,0	300,0
F 85 2/4 PORTE		1961-64	3,8	7,5	11,0
F 85 STATION WAGON		1961-64	3,8	7,5	11,0
F 85 CONVERTIBILE		1961-64	7,5	15,0	22,0
BERLINA 4 PORTE		1961-74	6,0	12,0	18,0
COUPÉ		1961-74	7,5	15,0	22,5
CONVERTIBILE		1961-74	15,0	30,0	45,0
STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	17,5	35,0	50,0
STARFIRE COUPÉ		1962-63	12,5	25,0	35,0
JETFIRE TURBO		1962-63	6,0	12,0	18,0
442 COUPÉ		1965-69	15,0	30,0	45,0
442 CONVERTIBILE		1965-69	25,0	50,0	75,0
TORONADO COUPÉ		1966-70	12,5	25,0	35,0
HURST OLDS		1968-69	27,0	55,0	80,0
442 COUPÉ		1970-72	25,0	50,0	75,0
442 CONVERTIBILE		1970-72	30,0	60,0	90,0
RALLYE 350		1970	17,5	35,0	50,0
TORONADO COUPÉ		1971-78	7,5	15,0	22,0
442 COUPÉ		1973-75	10,0	20,0	30,0
TORONADO COUPÉ		1979-85	5,0	10,0	15,0
TORONADO COUPÉ		1986-90	3,8	7,5	11,0

PACKARD

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

PLYMOUTH

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

Modello	Note	Anni	Euro x 000		
			↓	□	↑

BARRACUDA COUPÉ		1970-71	17,5	35,0	50,0
BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	12,5	25,0	35,0
CUDA COUPÉ	440+50%/HEMI+150%	1970-71	30,0	60,0	90,0
CUDA CONVERTIBILE	440+50%	1970-71	50,0	100,0	150,0
BARRACUDA COUPÉ		1972-74	15,0	30,0	45,0
PROWLER		1996	15,0	30,0	45,0

PONTIAC

BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	6,0	12,0	18,0
CONVERTIBILE		1946-52	30,0	60,0	90,0
STATION WAGON		1946-52	30,0	60,0	90,0
COUPÉ		1949-52	10,0	20,0	30,0
BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	7,5	15,0	22,5
COUPÉ		1953-60	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE		1953-60	30,0	60,0	90,0
STATION WAGON		1953-60	10,0	20,0	30,0
SAFARI		1955-57	30,0	60,0	90,0
BONNEVILLE CONVERTIBILE	IN+20%	1957-58	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 CONVERTIBILE		1961-64	7,5	15,0	22,0
GRAND PRIX COUPÉ		1962-66	10,0	20,0	30,0
GTO COUPÉ		1964-67	25,0	50,0	75,0
GTO CONVERTIBILE		1964-67	37,5	75,0	110,0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4,0	8,0	12,0
LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	5,0	10,0	15,0
TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	12,5	25,0	35,0
LE MANS CONVERTIBILE		1965-72	12,5	25,0	35,0
FIREBIRD COUPÉ		1967-81	10,0	20,0	30,0
FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	25,0	50,0	75,0
GRAND PRIX COUPÉ		1967-74	8,8	17,5	25,0
GTO CONVERTIBILE	JUDGE+20%	1968-72	32,5	65,0	97,5
GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	60,0	120,0	180,0
TRANS AM		1969	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 CONVERTIBILE	6 CIL. -30%	1994-97	5,5	11,0	16,0

SHELBY

MUSTANG GT 350 COUPÉ		1965	110,0	220,0	320,0
MUSTANG GT 350 COUPÉ		1966	100,0	200,0	280,0
MUSTANG GT 350 COUPÉ		1967-70	60,0	120,0	170,0
MUSTANG GT 500 COUPÉ		1967-70	87,5	175,0	250,0
MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE		1967-70	125,0	250,0	350,0
MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE		1968-70	125,0	250,0	350,0

STUDEBAKER

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

Un ponte tra domanda e offerta

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

VENDO AUTO

ABARTH

OT 2000, 1967, auto rarissima, 185 CV, Weber 45, 5 marce, 240 km/h, tutta originale, con targhe nere, visibile a Teramo. Tratt. ris.

3772275377

ALFA ROMEO

156 2.5 V6 24V, 2000, rosso, molto bella, full optional, 85.000 km, tagliandata + kit completo cinghia distribuzione. Possibilità impianto a gas, visibile a Verona, 5000 euro

3281783002

164 SUPER 2.0 AMERICA, 1998, argento, interno in velluto verde, 1800 km da nuova, conservata, ABS, servosterzo, radio-CD-cassette, telefono, antifurto. Tagliando maggio 2015, visibile a Pordenone, 6500 euro

3406981305

ALFA 75 2.0 TWIN SPARK, 1988, grigio medio metallizzato, in buono stato, originale in tutto, da vedere, visibile a Eupilio (CO), 3900 euro

3664510695

ALFA 90 2.0 INIEZIONE, 1986, beige chiaro, splendida prima serie, con solo 67.000 km, perfetta di carrozzeria, interni nuovi, meccanica ok, Asi, visibile a Catanzaro, 3800 euro

3288922443

ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO, 1984, bronzo metallizzato, prima vernice, 25.000 km circa da nuova, targhe originali, ancora con Pirelli di primo equipaggiamento, Asi, visibile a Caserta, 11.500 euro

3683392600

ALFETTA 2000L, 1981, grigio scuro metallizzato, carrozzeria, interni, gomme e meccanica belli. Asi, revisione giugno 2017, visibile a in provincia di Varese, 8500 euro

3345688916

ALFETTA GT, 1978, blu scuro, iscritta Asi, condizioni più che ottime, tutta ok. Prima serie, con paraurti cromati, per intenditori, visibile a Brescia, 6700 euro

3661991552

■ **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, interno nero, meccanica ottima, visibile a Piacenza, 16.200 euro

3394070270

■ **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

■ **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, 1960, rosso, targhe nere, omologata Asi, ottimo stato di conservazione, per intenditori, visibile a Brescia, 55.000 euro



3334445888

GIULIETTA SPRINT III SERIE, 1965, rosso, vettura da restaurare, radiata d'ufficio, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

■ **SPIDER**, 1990, rosso, in buone condizioni d'uso, di provenienza Austria, da immatricolare, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0509718592

SPIDER, 1989, nero, auto in ottime condizioni, iscritta Asi, visibile a Piacenza, 11.000 euro

3394070270

SPIDER 1.6, 1989, bianco, iscritta Asi, come nuova, interno nero, con radio. Capote, gomme, tutto ok. Da veri intenditori, visibile a Brescia, 13.500 euro

3356191357

SPIDER 2.0, 1991, grigio metallizzato, già Asi, con hardtop, aria condizionata e air bag. Posso inviare foto, visibile a Pesaro, 14.000 euro

3290620388

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

3000 MK II BT7, 1962, azzurro metallizzato, vettura in fase di restauro totale, rara versione a 3 carburatori, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE, 1982, bronzo metallizzato, carrozzeria originale, riverniciata solo esternamente, tappezzeria originale, motore e meccanica solo 1200 km. Targa originale, Asi Targa Oro, da vedere, visibile a Benevento, 9200 euro

3201169319

A112 ELEGANT, 1974, amaranto-panna, unico proprietario, condizioni ottime, 3500 euro



3384825935

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 CABRIOLET, 1961, rosso, restauro pari al nuovo dimostrabile, targhe e documenti di prima immatricolazione, visibile a Cosenza. Tratt. ris.

3476332190

BMW

3.0 CSI, 1972, argento, vettura iscritta Asi, privato vende. Tratt. ris.

360372850

635 CSI (E24), 1983, verde scuro metallizzato, Automatic, con documenti in regola, interni belli, motore buono, vernice consumata, cerchi in lega, visibile a Ravenna, 5500 euro

3332348087

Z3 ROADSTER 2.2, 2001, nero, assetto M, cerchi Radial da 17", interni in pelle nera, sedili sportivi, full optional, originale e perfetta, visibile a Torino, 12.000 euro

3357175199

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

CADILLAC

FLEETWOOD LIMOUSINE, 1984, blu ministeriale, iscritta Asi, da vetrina, con televisore e telefono nel salotto. Vettura molto ricercata per cerimonie, visibile in zona Chieti, 11.000 euro

0872988213

FLEETWOOD LIMOUSINE, 1984, pari al nuovo, con bar, televisore e telefono. Auto molto ricercata per matrimoni, da vedere e provare, visibile in zona Chieti, prezzo da concordare

0872988213

FERRARI

MONDIAL 8, 1981, rosso, con pneumatici Michelin TRX, iscritta Asi, visibile a Torino, 31.000 euro

3407314885

FIAT

1100 SPECIAL, 1961, celeste, vettura conservata, ottima di meccanica, interni e carrozzeria; documenti e targhe originali, visibile a Torino, 6500 euro



3492535421

124 ABARTH RALLY, 1973,

Azzurro-nero, omologata Asi per gare Gruppo 3, restaurata stradale + Renault Super 5 GT Turbo, visibile a in Toscana. Tratt. ris.

3479375856

127 SPECIAL, 1975, bianco, vernice originale, autoradio, antifurto e fendinebbia, motore ottimo, uso quotidiano, visibile a Bologna, 2500 euro

3387665356

500 B, 1948, Bordeaux-nero, restaurata, con documenti originali. Tratt. ris.

3297460041

■ **500 C**, 1953, grigio, interno grigio, restaurata, perfetta, motore rifatto, targhe nere, libretto nuovo, www.old-cars.it, visibile a Mantova. Tratt. ris.

3498689674 o 0375790025



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.EPOCAGAR.com **NOVITÀ 2013** **NEGOZIO ON LINE**

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

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

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

TEL: 349/8085621 - 333/2825599



EUROTELI - LIVORNO
Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

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



SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO

CERCHI per auto d'epoca
dagli anni '60 ad oggi

Reperimento cerchi rari

DAVIDE TASSI

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
Cell. 347/2511545 - tassi.davide@yahoo.it

www.cerchiautodepoca.com

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

500 C BELVEDERE, 1953, verde bottiglia, con documenti e targhe originali, visibile a Torino, 11.000 euro

3338758147

500 D, 1965, bianco, restaurata completamente, motore nuovo, meccanica perfetta. Vettura come nuova, 10.500 euro

3396604703

521/C TORPEDO, 1931, blu, auto con targhe e documenti originali, pelle dei sedili recuperabile, facile restauro, visibile a Bolognetta. Tratt. ris.

3406432652

600, 1960, verde chiaro, tutta originale, molto bella, 38.000 km originali, carrozzeria sanissima, visibile a Carrù (CN), 5000 euro

3486933842

600 D, 1960, bianco, auto bellissima, interni perfetti, da salotto, 10.000 euro

3331704328

850 GRAND PRIX FRANCIS LOMBARDI PRESERIE, 1968, rosso medio, vettura restaurata in modo integrale, interni sportivi in similpelle rossa e nera, volante Ferrero, cerchi Millemiglia, motore potenziato con parti speciali, targhe nere. Rarissima e splendida, da museo, visibile a Piacenza, prezzo adeguato



3395313013

BARCETTA 16V, 1997, giallo, esemplare perfetto di carrozzeria e meccanica, interni ottimi, tagliando appena effettuato, visibile a Catanzaro, 4500 euro

32818922443

DINO 2400 SPIDER, 1971, argento metallizzato 605, auto italiana, due proprietari, restauro ad alto livello. Tratt. ris.

3351469345

FORD

SIERRA COSWORTH, 1988, bianco, auto da rally Gruppo N con passato sportivo documentabile, 280 CV, visibile a Cremona. Tratt. ris.

3355451607

SIERRA RS COSWORTH, 1986, Gruppo N, 3 porte "pinnone", frizione in rame, coppia conica corta, autobloccante, rapporto terzo corto. Eventuale permuta, visibile a Teramo, 23.000 euro

3772275377

INNOCENTI

MINI COOPER MK3, 1971, blu-panna, Asi Targa Oro, cerchi in lega+originali in acciaio, paracoppa, fari Carello, targhe originali TO, revisionata. Prezzo trattabile, visibile a Torino, 10.000 euro

3343922282

MINI COOPER MK3, 1972, verde-nero, veicolo Asi Targa Oro, con carrozzeria, interni e meccanica perfetti, visibile a Roma, 12.500 euro

3357196783

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

MINI MINOR MK3, 1971, giallo-nero, estetica Cooper, interni sani, marciante, cerchi in lega, targhe nere, libretto a pagine, visibile a Ravenna, 3000 euro

3332348087

JAGUAR

420, 1970, grigio scuro metallizzato, Asi, carrozzeria ben conservata, interni perfetti, meccanica ottima, 14.000 euro

3495004051

■ **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

MK2 3.8 LITRE, 1962, Pearl Silver Grey, restauro completo documentato da 200 foto, stupenda e senza eguali, Asi, visibile a Udine, prezzo elevato

3381624247

■ **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

JEEP

CJ-7, 1981, nero lucido, restaurata nel 2013, interni Laredo Tan originali, motore diesel, matching numbers, italiana, visibile a Roma, 15.000 euro

3923962003

LANCIA

■ **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, 1962, bianco Saratoga, splendido conservato, solo con restauri conservativi, targhe e documenti originali, Asi, ricambi vari, visibile a Martellago (VE), 11.000 euro

3498147600

BETA 190 DIESEL, 1960, bianco-azzurro, carro attrezzi Viberti, portata 16 q, unico esemplare, restaurato, circolante, revisionato, Asi, visibile a Lombardia. Tratt. ris.



3483636606

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

21^a 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

MUSSO GOMME

pneumatici per vetture e moto da collezione

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

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA



Firestone
WAYMASTER

DUNLOP
VINTAGE
RACING

BF Goodrich
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

SCONTI
PER I NOSTRI
80 ANNI

CITRÒ SERVICES Srl

La nostra passione al tuo servizio!



Dimenticato niente?
Scopri il nostro grande
catalogo online su
WWW.CITROSERVICES.COM

TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITROËN STORICA E MOLTO DI PIÙ
VISITA IL NOSTRO SITO WWW.CITROSERVICES.COM
EMAIL: INFO@CITROSERVICES.COM - S.GIORGIO DI LOMELLINA (PV) - TEL. 02 39197090

GALVANICA SPINO D'ADDA snc

PULITURA, SABBIAZIONE 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

WINTER
EDITION



MILANO AUTOCLASSICA

25/26/27 Novembre 2016

Fiera Milano Rho

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

DELTA GT IE 1600, 1989, nero metallizzato, auto completa, con verniciatura e sedili anteriori da rivedere. Motore ok, con alimentazione a gas (revisione scaduta). Egidio, visibile in provincia di Potenza. Tratt. ris.

3493983986

FLAVIA 2000, 1973, beige, vettura con motore nuovo, con 8000 km, 5000 euro

335283707

FULVIA COUPÉ 1966 E SPORT ZAGATO 1972, in buono stato, quotazione Ruoteclassiche

3881936066

FULVIA COUPÉ II SERIE, 1974, rosso, per rally storici, motore 1.3 nuovo, macchina allestita con sedili sportivi, rollbar, estintore, 8 gomme + 4 cerchi, in livrea Marlboro. Prezzo trattabile, visibile a Brescia, 19.000 euro



3394157002

LAWIL

VARZINA CABRIOLET, 1975, bianco, piccola jeep tipo spiaggia, con cinture, rollbar e tendalino parasole, immatricolata nel maggio 2013, con solo 900 km. Motore 250 cm³, 2 tempi, cambio a 4 marce più retromarcia, velocità 70 km/h, nuova e divertente, visibile a Pavia. Tratt. ris.

3388433849

MAZDA

MX-5 (MIATA), 1991, Classic Red, vettura originale, perfetta, conservata, qualsiasi prova, da vedere, solo box, visibile a Varese, 4900 euro



3314495965

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

220 D (W115), anni 70, grigio, radiata ma completa di tutto, ottima per ricambi o da reimmatricolare. Ferma da anni in garage, visibile a Cassano Murge (BA). Tratt. ris.

3495086553

■ **230 SL «PAGODA»**, 1967, rosso, vettura da restaurare, di provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

300 CE-24 (W124), 1991, grigio scuro metallizzato, 231 CV, Katalitic, full pelle, radica, radio Becker, climatizzatore, ASR, ABS, controllo di trazione, 100.000 km, perfetta, 7300 euro

3335011230

■ **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

E 220 COUPÉ (W124), 1994, blu metallizzato, carrozzeria bella, motore ottimo, 130.000 km, manutenzione scrupolosa, documenti originali, Asi, visibile a Torino, 7000 euro



3492535421

MG

A 1600 ROADSTER, 1960, rosso, raro modello 1600, vettura restaurata nel 2015 con documentazione fotografica e fatture. Cerchi a raggi, tetto rigido, radio originale, portapacchi cromato, visibile a Milano Nord, 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

TC, 1952, verde, molto bella, con vari accessori, visibile a Brescia, 30.000 euro

3484796030

MORGAN

4/4 1600, 1969, Old English White, 2 posti, RHD, in ottime condizioni, appena collaudata, Asi Targa Oro, accessoriata, visibile a Genova, 34.000 euro

3403322859

PEUGEOT

205 RALLYE, 1988, Blanc Meije, auto in ottime condizioni meccaniche, originale e conservata, interni e carrozzeria da rivedere, visibile a Salerno. Tratt. ris.

3406203846

404 DIESEL, 1969, bianco, vettura unica in Italia, 80.000 km da nuova, con motore 2 litri diesel nuovo, pronta per l'uso, Asi, visibile a Milano, 9600 euro



3494501276



BOXER CLASSICHE

AFRA SAS SPECIALISTI RICAMBI DAL 1946

www.boxerclassiche.com info@boxerclassiche.com

Ricambi di meccanica, carrozzeria e tappezzeria per la tua Porsche d'epoca.
AFRA sas - Fax 0232861150
Via Carducci 36 38 20019 Settimo Milanese





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.



RADIATORE ALLUMINIO XK120



KIT REVISIONE CARBURATORI



CAMBIO A 5 MARCE



WWW.GMAJAG.NET

GMA s.a.s. di Gallorini Marco

Via Riviera 39, Pavia tel: 0382525429/ 0382523630 email: info@gmajag.net

406 COUPÉ 2.0 16V, 1999, Bordeaux metallizzato, versione Plus, con interni in pelle beige, molti accessori, sempre in box, affidabile. Costruita dalla Pinyinfarina, bella, visibile a Villa d'Ogna (BG), 3000 euro
3475571527

PORSCHE

911 2.7, 1974, bianco, perfetta di carrozzeria, interni e meccanica (Centro Porsche), visibile a Perugia, 60.000 euro
3474180268

911 CARRERA 3200, 1985, grigio metallizzato, versione con tetto apribile, aria condizionata, 231 CV. Asi e certificata originale dalla nascita, 58.000 euro
3471171945

911 CARRERA CABRIOLET (964), 1993, argento, con capote blu, 140.000 km, bellissima, da amatore, visibile a Monte San Savino (AR), 62.000 euro
337674849

911 T 2.2, 1971, blu pastello, vettura da restaurare, di provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.
0309718592

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

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO 1200, 1966, Sea Sand L568 (Tortora), Typ 11/117, con tetto apribile, ben conservato, meccanica perfetta, documenti originali, uniproprietario, in uso, visibile a Parma, 13.000 euro
3388641668

WILLYS

MB, 1944, verde militare, originale, con meccanica e carrozzeria più che perfette, visibile a Remanzacco (UD), prezzo da concordare dopo visione



3391369410

VENDO MOTO

BMW

R75 (MILITARE), 1944, sabbia militare, meccanica e carrozzeria perfette, originale, iscritta Asi, visibile a Remanzacco (UD), prezzo da concordare dopo visione



3391369410

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

MARCHE VARIE

MODELLI VARI, Collezione moto e scooter restaurati e Asi, in blocco o singolarmente, visibile a Tricesimo (UD). Tratt. ris.
3280516097

MOTO GUZZI

AIRONE ASTORINO 250, 1951, rosso, uso quotidiano, perfetto, da provare. Vendo o permuto con Fiat Topolino o Autobianchi A112 Abarth, da valutare, con targhe originali, visibile a Capodiponte (BS). Tratt. ris.
3473151188

NUOVO FALCONE, 1970, blu, versione Carabinieri, accessorato, restaurato, Asi Targa Oro, pari al nuovo. Targa MI, 22.000 km, visibile a Lodi, 7000 euro
3493518152

■ **V35 NEVADA**, 1983, targa Milano, funzionante + altra uso ricambi+ Piaggio Vespa 125 faro tondo e Vespa 50, in blocco. Tratt. ris.
3389369456

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

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

~~MOSTRASCAMBIO PESARO~~
 si trasferisce presso

45^a
1-2
Ottobre 2016



Ingresso EST, via Galla Placidia incrocio via Teodorico

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

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

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-sabbatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
 tel. 011/9087900 fax 0119089847
 www.cromaturabon.com
 commerciale@cromaturabon.com

N.P.M. NITROEN 2CV SERVICE

ROMA

8-9 OTTOBRE 2016

**Il Meglio di MillenniumM
 a CAPANNELLE**

Ippodromo Capannelle Via Appia 1245 (uscita 23 G.R.A. dir.centro)

XXXII edizione
 By Miti&Motori

**Un mare di ricambi
 Auto moto e accessori
 d'epoca e militare**

UNA ROSA A NUVOLARI

Regolarità a norme codice su strade aperte al traffico, a cura di **La DolceVita Romana Club**, in collaborazione con **Miti&Motori**. La partecipazione è riservata ad auto sportive e sidecars costruiti fino al 1970. Partenza cronometrata 9 ottobre ore 10.30 dalla mostrascambio "Il Meglio di MillenniumM", Ippodromo Capannelle, via Appia 1245. Arrivo all'EUR, omaggio floreale alla statua di Nuvolari. Ritorno a Capannelle, brunch e premiazione.

Info e Prenotazioni Regolarità: tel 393-5598409
info@ladolcevitaromanaclub.it

RTR 99 radio ti ricordi

**PRENOTAZIONE ALBERGHI
 AGENZIA PUNTO NEL MONDO**
 tel. 06.21808000 fax 06.21808005
info@puntoelmondo.it

Arte Assicurazioni Srl
 Via Salaria 21 - 00187 Roma
 Tel. 066942121
 Fax. 066942120

PortaPortese
 INSEIZIONI GRATUITE
 06/70199

**La più grande MostraScambio del Centrosud
 nel più grande Ippodromo d'Italia**
 Info: 328.7867721 333.6175244 3452461858 fax 06.62298727
www.millenniummotori.it

ATLAS

Fasce bianche applicabili ai fianchi degli pneumatici, massima qualità. Prezzo set di 4 pezzi, 60 euro

3356507707

AUTOMOBILIA

Targhe in latta smaltate anni 50. Tratt. ris.



3357081759

Statuetta di metallo cromato originale per auto Jaguar. Spedisce ovunque, 120 euro

3336934881

DOCUMENTAZIONE AUTO

Libretti uso e manutenzione Isetta, Fiat 500, 500 L, 600, 850, 1100, 1100 E. In blocco, 500 euro

3406432652

GIORDANI

BERLINA LUSO. 1960, auto a pedali in lamiera, con parti cromate. Perfetta. Tratt. ris.



3357081759

MATERIALE DIDATTICO

Quadro luminoso scuola guida per patente nautica, anni 60, 120x100 cm. Tratt. ris.



3357081759

MODELLISMO

Kit di automodelli in plastica anni 50, marca Monogram, Revell, AMT, Heller, Tamiya, visibili a Bologna. Tratt. ris.

3336467893

MOTORING ART

Quadri Ford Thunderbird '56 rosa 131x65 cm, Chevrolet '54 gialla 106x81 cm e Osea 54x44 cm, visibili a Bologna. Tratt. ris.

3336467893

NOLEGGIO

Alfa Romeo Alfa 75 1.6, 1989, blu Lord. Per matrimoni, film e fiction televisive. Vettura in ottimo stato, con cerchi in lega, Asi Targa Oro. Tratt. ris.



3425702588

PER ALFA ROMEO 2000 ANNI 50

Catena duplex distribuzione, in scatola originale, 20 euro

3881936066

PER ALFA ROMEO 6C 2300 DEL 1934

Cambio completo e in ottimo stato, visibile a Cremona. Tratt. ris.

3486004535

PER ALFA ROMEO ALFA 75 TURBO

Quattro cerchi in lega Speedline, sabbiate e riverniciati. Perfetti, visibili a Roma, 900 euro

3403937715

PER ALFA ROMEO ALFASUD 1.2 5M DEL 1982

Cofani anteriore e posteriore, portiere anteriori e posteriori, carburatore Weber doppio corpo, pastiglie freni, cuscinetti anteriori, fanaleria anteriore e posteriore, paraurti posteriore. Tratt. ris.

3249855385

PER ALFA ROMEO GIULIA SUPER BISCIONE

Motore 1600 + cambio, sigla 0526, completo di tutto. Vero affare, visibile a Senago (MI), 1200 euro

3382578165

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

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SS E SPIDER

■ Coppia vetri porta destra e sinistra nuovi. Disponibili anche alzacvetro per Giulietta e Giulia Spider. Tratt. ris.

3389369456

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 GIULIETTA, GIULIA, GIULIA GT

Ricambi di carrozzeria e di meccanica nuovi e usati, più varie minuterie, visibile a Sibari (CS). Tratt. ris.

3382340826

DELLA ROCCA

AUTOMOBILES



Asa 1000 Spider, 1966
Hard top
Tiratura limitata
meno di 20 esemplari



MODENA MOTOR GALLERY®

24 e 25 SETTEMBRE 2016
Modena, Capitale dei Motori

MOSTRA/MERCATO AUTO E MOTO D'EPOCA

Commercianti - La Strada degli Artigiani
Editoria - Automobilia - Ricambi
Oggettistica - Incontri

**La Grande Mostra del 2016:
"Straordinaria Motor Valley"**
Emilia Romagna - Italy

Eventi:
Il "Garagista" Inglese
Colin Chapman Vs Enzo Ferrari (mostra)

Anniversario Ducati/Lamborghini/Maserati
Performance degli artigiani
Asta Automobilia
Le Microcar in Galleria (Museo Ames)

La Piazza dei Privati

Vendi la tua auto o moto d'epoca!
Posto auto 60,00 € - Posto moto 20,00 €
(oltre iva, comprensivo di 1 pass ingresso per 2 giorni)
Prenotazione obbligatoria.

Pacchetti speciali per i club a 40 €

ModenaFiere

www.motorgallery.it

Info e prenotazioni:

Tel. 059/4924794

commerciale@motorgallery.it

Organizzazione e promozione:

Vision Up srl - ModenaFiere srl

Main Partner



MOTOR
VALLEY

Partner

BPER:
Banca



SEGUICI
SUI SOCIALI



**PER ALFA ROMEO SPIDER
ULTIMA SERIE 1980-90**

■ Cofani, sedili, porte complete, paraurti anteriori e posteriori, minigonne più altro materiale. Tratt. ris.

3389369456

PER BMW 3.0 CSL

Volante Petri 35 cm in pelle con mozzo, in ottimo stato, per modello E9, ma anche 02. Prezzo da concordare

3382732567

**PER CITROËN DS E
DS CABRIOLET**

Ricambi nuovi e usati. Tratt. ris.

3355945776

PER FERRARI LA FERRARI

Raro libretto uso e manutenzione originale, 250 euro

3283056562

PER FIAT 131

Cambio a 4 marce con albero di trasmissione e collettore motorino di avviamento, pochi chilometri, visibili a Roma. Tratt. ris.

3388432627

**PER FIAT 1500 6C
DAL 1935 AL 1950**

Parafanghi, cofani, portiere, vetri, alzacvetri e altro, visibile a Sibari (CS). Tratt. ris.

3382340826

PER FIAT 500 A 1936

Motore completo, con fasce nuove Fiat e cambio, due cerchi bordo tondo e marmitta corta artigianale inox, visibile a Roma, 3500 euro

3388432627

PER FIAT 501 E 503 DEL 1928

Pistoni misura 66,4 marca Frigobor, completi di fascia. Tratt. ris.

3406432652

PER FIAT 514 CASTAGNA

Ricambi parte anteriore: parafanghi, radiatore con calandra, cofani. Tratt. ris.

3297460041

**PER GILERA OTTO BULLONI
DEL 1939**

Cambio di velocità revisionato, completo di leve, visibile a Mantova, Tratt. ris.

0376819279

**PER LANCIA FULVIA COUPÉ
PRIMA SERIE**

Volante con corona in mogano, pari al nuovo, 250 euro

330431411

**PER MATRA MURENA,
BAGHEERA E RANCH**

Qualsiasi ricambio, nuovo e usato, e kit di elaborazione, visibile a Roma. Tratt. ris.

3479113451

**PER MERCEDES 320 SL (R129)
1995**

Motore, cambio e scarico; hardtop, porte e cofano di colore blu, interno in pelle e cerchi in lega, visibile a Pescara. Tratt. ris.

3388889076

**PER MOTO DUCATI 500 GTV
DEL 1983**

Motore completo per ricambi, visibile a Perugia, 100 euro

330882503

**PER MOTO GUZZI FALCONE
SPORT 1951**

Portaborse cromato, visibile a Como, 250 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 TRIUMPH SPITFIRE 1500
DAL 1974 AL 1980**

■ Cruscotto realizzato artigianalmente, come da campione, in vera radica di noce. A.G. Restauri, visibile a Milano, 350 euro

3336259211

**PER VOLKSWAGEN-AUDI-
SKODA-SEAT**

Cerchi in lega 7,5 x 16, interasse 110 mm, 40 euro/cad.

3495602681

RALEIGH

Bicicletta Lady, verde, con ruote da 26" anni 80, usata pochissimo, in ottime condizioni, con cambio Sturmey a 3 rapporti, visibile a Roma, 390 euro

3388432627

RIVISTE AUTO

Cavallino dal n°1; Prancing Horse e Automobiles Classiques annate complete, visibili a Torino, Tratt. ris.

3358475230

TONY KART

SUPER ROCK 125 FRIZIONE, 2008, bianco-verde-rosso, Go kart, con dischi freno autoventilanti, tubi aeronautici, contagiri e manometro olio. Percorso solo il rodaggio, come nuovo + carrello, visibile a Todi (PG), 3000 euro

3334364545

COMPRO AUTO

ALFA ROMEO

GIULIA 1600 SPIDER VELOCE, 1964-1965, rossa o bianca, esemplare in perfetto stato, a meno di 70.000 euro

3458440189

TEAM NUVOLARI srl



**MASERATI Biturbo SI, 1987, km 12.000, conservata, P.O.A.
FIERA DI PADOVA, 20-23 OTTOBRE 2016 - TEL. 3356918826 - 3281765025 - 3381233620**

Grimaldi Classic Cars



Disponibile su
App Store

Disponibile su
Google play

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

Scarica la nostra APP
GRIMALDI AUTO SPA

VI ASPETTIAMO ALLA FIERA DI PADOVA AUTO e MOTO D'EPOCA PAD.6 !

Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE SS *ASI ORO* 1.300 01/1962 Colore Bianco Gardenia 005 Originale come da Registro storico Alfa romeo, targhe originali, status impeccabile. ITALIANA da SEMPRE. SS!



ALFA GT ZAGATO 1.600 ***UNICO PROPRIETARIO*** COLORE ROSSO, libretto a pagine, RICERCATISSIMA e INTROVABILE 1.600, pochi km, interni neri favolosi. **1.600!**



FERRARI 308 GT4 DINO, Imm.08/1977, colore ROSSO, RARISSIMA, ISCRIZIONE ASI, EX PROPRIETARIO SUA DA 27 ANNI, TAGLIANDO COMPLETO CON CINGHIA A LUGLIO 2016, CRUSCOTTO IN ALLUMINIO. 308!



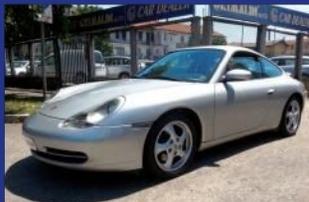
FERRARI F355 GTS, BLU SCURO 510 ***UNICO PROPRIETARIO con 17.000km, Imm.1996, CAMBIO MANUALE, 6cd, Pelle Beige con ancora il cellophane sulla moquette, book service COMPLETO, TAGLIANDO FERRARI 2016. **17.000 KM!**



FERRARI 348 TB 01/1992 *ASI* Kat - ***UNICO PROPRIETARIO*** SOLO 20.300KM, 301cv, VERNICE ORIGINALE - NO RESTAURI - BELLISSIMA, APPENA EFFETTUATO Tagliando Completo Ferrari cinghia distribuzione-alternatore-filtri-olio-olio freni-aria condizionata. Interni in pelle nera, book garanzia compilato dell'epoca, rete vendita, ROSSO CORSA. SOLO 20.300 KM!



FIAT DINO 2.400 SPIDER Imm.1971, BLU SCURO, ***SOLO 2 PROPRIETARI*** targhe nere, interni in pelle beige curati e senza difetti, libretto a pagine, uso e manutenzione, foglio completare. MERAVIGLIOSA. IN ARRIVO. **2.400!**



PORSCHE 996, cambio manuale, ***SOLO 29.000 KM***, TAGLIANDO PORSCHE 07/2016, book service, doppie chiavi, pulsante open exhaust originale, pelle nera COME NUOVA. **IMPECCABILE!**



PORSCHE 996 COUPE, con TETTO APRIBILE. 01/1998, TAGLIANDO PORSCHE con CINGHIE e FRIZIONE NUOVA, BLU METALLIZZATO, autoradio ALPINE con equalizzatore, sedili elettrici con memoria, cruise control, fari allo xeno, cerchi in lega 18". **996!**



ALFA 147 GTA, Imm.2003 ***CAMBIO MANUALE*** Interni impeccabili, 6 cilindri, 250hp, COMPLETAMENTE ORIGINALE, interni originale senza usura, BOSE SOUND. **UN INVESTIMENTO!**



FERRARI MONDIAL T CABRIO, CABRIO 3.4 ***UNICO PROPRIETARIO*** 09/1991 TUTTI I BOOK FERRARI, GARANZIA, RETE, SERVICE CON TIMBRI, CINGHIA E TAGLIANDO FERRARI APPENA FATTO 2015, uso e manutenzione, fatture dei tagliandi. **UNICO PROPRIETARIO!**



PORSCHE 911, 2.700 G TARGA 150cv ***ASI*** ARGENTO METALLIZZATO, Immat.04/1974, targhe nere, interni PELLE NERA, tetto asportabile, cerchi molto belli, libretto centro service porsche, volante speciale, match numbers. **911 G!**



FIAT CROMA 2.000CC TURBO I.E., Imm. 1992, ***UNICO PROPRIETARIO***POCHI KM, PRIMA VERNICE, interni in pelle nera, UNICA SUL MERCATO con queste CARATTERISTICHE.Grigio Chiaro met 683, book service completo, depliant, uso e manutenzione. **TARGA PISTOIA!**



MINI "RED FLAME", 1.000cc Imm.1990, RESTAURATA, VERSIONE LIMITATA, colore originalissimo, rossa/tetto bianco, paraurti cromati, guarnizioni-fari-luci OTTIMI, carrozzeria ZERO difetti, adesivi Originali, interni conservati e senza usura, cerchi in lega. **TARGA PAVIA!**



INNOCENTI LAMBRETTA B 125, *FMI TARGA ORO* IMM.1951, TOTALMENTE RESTAURATA, MOTORE, VERNICE E TUTTE LE PARTI SONO NUOVE. **B 125!**



PIAGGIO VESPA GS, 150 Imm.1960.***SOLO 2 PROPRIETARI*** targa UDINE, colore Grigio, tutti i documenti dell'epoca con anche il contratto d'acquisto, vari ricambi, restaurata, funziona al 100%, tutta originale. **GS!**



BMW 320 CABRIO "BAUR TC", Imm.1985, colore Nero, interni immacolati in pelle nera senza strappi o usure, cerchi in lega, capote conservata ed in ottimo stato. **BAUR!**



ALFA ROMEO GIULIA 1.300 SUPER, ***ASI*** GRIGIO INDACO, PELLE ROSSA DA CONCORSO, SOLO 3 proprietari, libretto a pagine, braccioli post, matching numbers, targhe nere, volante in legno, tappeti in gomma. **GIULIA SUPER!**



ALFA GTV LUSSO, "UNICO PROPRIETARIO" blu met/pelle nera spettacolare, pochi km, book service e cinghia nuova 4.000km fa, ad aprile 2017 diventa 20ennale, OTTIMO STATO. **PREZZO BASSO!**



FIAT 500 FRANCIS LOMBARDI MY CAR, Imm.1969, bianca, interni neri, libretto a pagine e foglio complementare, targhe nere. **FRANCIS!**



FIAT 1.500 SPIDER, con HARD-TOP ***SOLO 2 PROPRIETARI***, ROSSA, pelle nera, libretto a pagine, il secondo proprietario l'ha comprata 51 anni fa, targa originale. **IMM.1963!**



ALFA GT 2.000 UNIFICATO, Imm.1971, ROSSO/INTERNO BEIGE, RARISSIMO, libretto a pagine, targhe originali, motore 00512, carrozzeria da far girar la testa. **2.0 ROSSO!**



ALFA GT 2.000 VELOCE, Imm.1972, BIANCO, TARGA MILANO, RARISSIMO, libretto a pagine, targhe originali, motore 00512. **TARGA MI!**



ALFA ROMEO SPIDER CODA TRONCA, 2.0 "america" con carburatori, Imm.1974, argento met, capote nera, 132cv, radio alpine cassetta, interni in pelle nera, volante a calice in legno. **SPIDER!**



INNOCENTI MINI COOPER, 1.300cc, 6 OROLOGI, Imm.1975, blu/tetto bianco, RESTAURATA, libretto originale, motore rifatto, interni Pelle e Tessuto BEIGE, tromboncini, diversi pezzi nuovi. **TARGA FIRENZE!**



JAGUAR XK 120, TESTA C-TYPE, compressione 8:1, 01/1954, ASI ORO, Verde Scuro/Interni in Pelle Biscotto DA INNAMORARSI, Motore F11208, 3.442cc, capote e tonneau, motore-carrozzeria-interni hanno solo bisogno di più sguardi. **RUOTE A RAGGI!**

ACQUISTIAMO CON PAGAMENTO IMMEDIATO AUTO D'EPOCA E INTERE COLLEZIONI, PASSAGGIO IMMEDIATO

Aperti dal Lunedì al Venerdì, Sabato su appuntamento.

WWW.AIRCOOLED.IT



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

RESTAURO DI PARABOLE FARI

di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore del 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

CASINI GERI, via Togliatti 178, 50019 Sesto Fiorentino (FI), tel. 055/4215623, 339/3470923

PER FARE PUBBLICITÀ SU RUOTECLASSICHE

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

Fiji DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegliana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/5290921
Tel. Mobile
0335/6868718 - 0336/669363



Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO
www.deminici.it
MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

ALFA ROMEO, FERRARI, MASERATI, PORSCHE

MODELLI VARI, e vetture di altre marche di prestigio, gruppo di amatori acquista, Tratt. ris.

3393691737

FERRARI

208 GTB TURBO, 1982-1988, rosso, in buone condizioni generali, chilometri tagliandati. Tratt. ris.

3402598364

FIAT

509 S, 1925-1929, motore 990 cm³, carrozzeria bateau in legno o metallo, parafranghi a farfalla. Acquisto anche da restaurare, Tratt. ris.

3477079309

MARCHE VARIE

MODELLI VARI, auto d'epoca importante, in parziale permuta a mio favore con appartamento 170 m² nei pressi di Firenze. Tratt. ris.

3389540573

MORGAN

TUTTI I MODELLI, esemplari di qualsiasi serie e tipo, purché abbiano minimo 30 anni e siano in perfetto ordine, privato acquista. Tratt. ris.

3355604632

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 MOTO

BIMOTA

SB3-YB4-KB1, 1980-1984, bianco-argento, preferibilmente conservate, da privati. Oppure Honda RC 30- RC 45 originali. No da pista. Tratt. ris.

3398486416

COMPRO VARIE

AUTOMODELLI

Anni 30-90, Corgi Toys, Dinky Toys, BBR, Minichamps ecc. Kit, obsoleto, diecast ecc. Cerco sempre grandi collezioni. Massima riservatezza. Email: enrico.sardini@gmail.com. Tratt. ris.

022367505

MODELLISMO

Trenini, macchinine e giochi in latta Maerklin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi Toys, Schuco ecc. Tratt. ris.

3466800567

PER ALFA ROMEO ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE

Cerco targhetta posteriore con sigla del modello, cod. 60532699. Tratt. ris.

3476866870

PER LANCIA APRILIA

Cercasi radiatore. Tratt. ris.

3294080521

PER OSI 1200 S

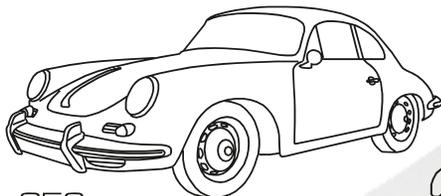
Cerco materiale cartaceo, dépliant, foto e riprese amatoriali. Email: stefanoliver@libero.it. Tratt. ris.

00491718348796

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

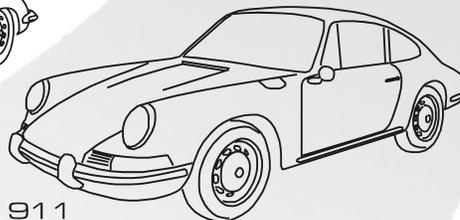
356 B T6/C Fuel Tank
571100-8



571071-0



356 A Floor Pans



911

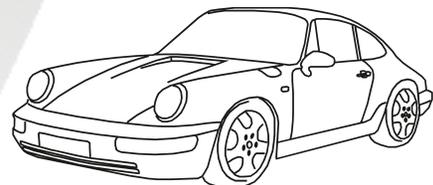
911 Wheel Housing Skin
591043



591001
911 Front Fender



591100-0
911 Complete Chassis Floor



964



92.280S
964 Rear Sport Exhaust



92.200S
964 Sport Bypass Pipe

Dansk

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



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

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

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

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalarati.
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



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



ENNE PI
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.

targhe d'epoca e decorative

Sede Leg: 38028 Revò (TN)-P.zza Madonna,5
Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)
Via Vienna,28-Zona Ind. Settore D
Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831
Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787
P. Iva e Cod Fisc. 02233160221

www.targheetarghe.it



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

**PER CARBURATORI
AUTO
STORICHE**

CELL. 338-3146038



DKS AUTOMOTIVE

www.dksautomotive.com

Ricambi e Accessori per:
Renault R4 e Derivati
Citroen 2 CV - Dyane - Mehari

Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919



2CV PALACE srl
V.le Regina Margherita, 123
20050 MACHERIO (MI)

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

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

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

di Bertamini Renzo & C. snc

Via Linfano, 2/B
Zona Industriale
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
Fax 0464/516651

**RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE
OLD TIMER SERVICE**

Spedizioni in tutta Italia e all'estero
www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

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



LANCIA ASTURA CABRIOLET PININFARINA
ANNO 1934 - RESTAURO TOTALE
CONDIZIONI DA CONCORSO - TARGHE ORIGINALI - ASI TARGA ORO



LANCIA AURELIA B24S
ANNO 1956 - STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI - MOTORE ORIGINALE COLORE CELESTE ORIGINALE INTERNI PELLE NATURALE

autoclassic

Corso Savona 50/1 - 10024 Moncalieri (Turin) Italy
Phone: +39-011644119
Email: autoclassic@autoclassic.it | www.autoclassic.it

SEGUITE TUTTI GLI AGGIORNAMENTI SULLE AUTO DISPONIBILI SULLA NOSTRA PAGINA Instagram: @autoclassitaly



FERRARI 250 GTE
ANNO 1961 - PRIMA SERIE
MOTORE ORIGINALE
INTERNI ORIGINALI



FERRARI TESTAROSSA
ANNO 1990 - STUPENDE
CONDIZIONI ORIGINALI
INTERNI PELLE BLU - TARGHE
E DOCUMENTI ORIGINALI



ABARTH 1600 ALEMANNNO SPYDER
ANNO 1959 - PRIMO DI 5
ESEMPLARI COSTRUITI - SALONE
DELL'AUTO DI TORINO
COMPLETA DA RESTAURARE



FORMULA ABARTH
ANNO 1982 - RESTAURATA
CERTIFICATO DI ORIGINE
ABARTH - MOLTO RARA



JAGUAR E-TYPE 3.8 SPIDER
ANNO 1962 - RESTAURO
TOTALE - MATCHING NUMBERS
OMOLOGATA ASI TARGA ORO



MASERATI BITURBO SPYDER
ANNO 1985 - 34.000
KM ORIGINALI - UNICO
PROPRIETARIO - APPENA
REVISIONATA IN MASERATI



FIAT 1100 E COUPE BERTONE
ANNO 1950 - CAMBIO A
CLOCHE - INTERNO IN PELLE
MOTORE A DUE CARBURATORI



FIAT DINO 2.4 SPIDER
ANNO 1970 - 420 ESEMPLARI
COSTRUITI - RESTAURO TOTALE
HARD TOP



PORSCHE 911 2.7 TARGA
ANNO 1976 - OTTIME
CONDIZIONI ORIGINALI
CERTIFICATO DI ORIGINE
PORSCHE



ISO RIVOLTA FIDIA 4S
ANNO 1967 - CAMBIO
MECCANICO - INTERNI IN PELLE
CONDIZIONI ORIGINALI
DA RESTAURARE



PORSCHE 911 2.4 T
ANNO 1973 - MOTORE 911/53 A
INIEZIONE MECCANICA
TARGHE E DOCUMENTI ITALIANI



BENTLEY R-TYPE
ANNO 1954 - RESTAURO TOTALE
DOCUMENTATO ESEGUITO
IN INGHILTERRA - TARGHE E
DOCUMENTI ITALIANI

IL TUO TAGLIANDO IN UN CLICK



**CON QTAGLIANDO CALCOLI GRATIS IL PREVENTIVO
DEL TAGLIANDO DELLA TUA AUTO IN POCHI SEMPLICI PASSI**

**VAI SU
QUATTORRUOTE.IT/QTAGLIANDO**

**INSERISCI
LA TUA TARGA**

**INSERISCI I
CHILOMETRI PERCORSI**

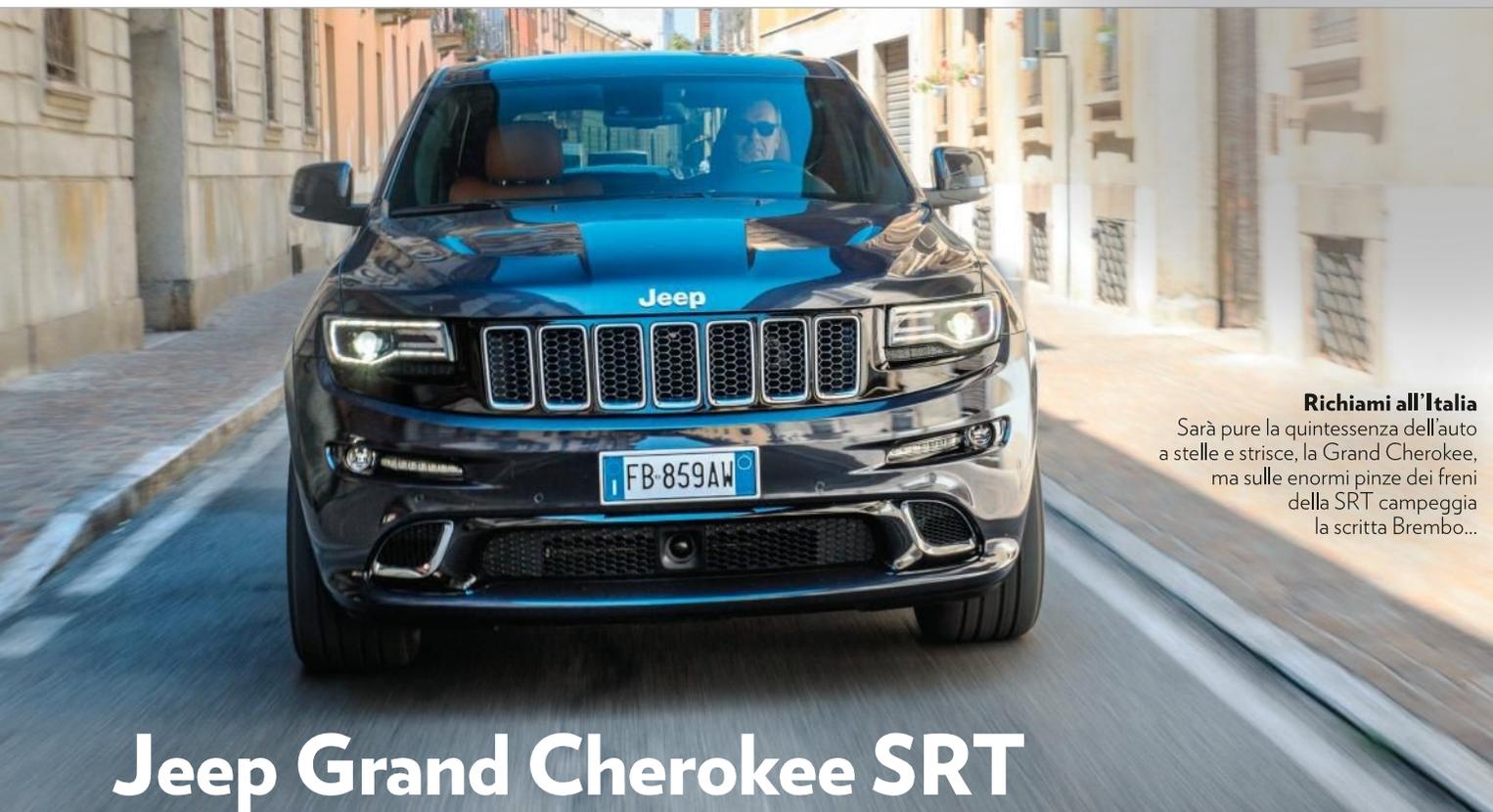
**OTTIENI GRATIS
IL TUO PREVENTIVO**

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 QUATTORRUOTE.IT/QTAGLIANDO

I nostri partner





Richiami all'Italia

Sarà pure la quintessenza dell'auto a stelle e strisce, la Grand Cherokee, ma sulle enormi pinze dei freni della SRT campeggia la scritta Brembo...

Jeep Grand Cherokee SRT

Muscolosa da vedere non meno che da guidare. Insomma, un'americana vecchia scuola

Gli ingredienti della più pura cultura yankee ci sono tutti. Il marchio e il modello, tanto per cominciare, che fanno parte della storia americana al pari della Statua della Libertà e della Route 66. E poi, per scendere nel dettaglio, tutto ciò che caratterizza la versione SRT, acronimo che sta per Street and Racing Technology. È la declinazione più muscolosa di questa Jeep, d'accordo, ma solamente oltre oceano si può ancora immaginare di infilare in un unico cofano 6400 maledettissimi centimetri

cubi. In tempi di downsizing, per mettere in fila 468 cavalli da noi ne basterebbero la metà o poco più, tra turbo e magie varie. Qui però la tradizione prevale e l'efficienza non è stata la prima preoccupazione dei progettisti (e neppure la seconda, a giudicare dalla velocità con la quale il serbatoio si svuota...): tutto è pensato, più che altro, per creare un'atmosfera irripetibile. E, in questo senso, la SRT è ineguagliabile: il V8 ha quella sonorità che soltanto un aspirato riesce a regalare e si accompagna a una spinta vigorosa

a tutti i regimi. Tant'è che non c'è bisogno di stuzzicarla più di tanto, per capire che è una Grand Cherokee diversa da tutte le altre: bastano già 2000-2500 giri per percepire chiara e inequivocabile quella muscolosità che è una delle pietre miliari del motorismo all'americana. E il fatto che da noi una SRT possa persino sembrare anacronistica (anche perché costa 92.000 euro) non toglie niente al suo fascino. Anzi, siamo sinceri... semmai aggiunge qualcosa.

Alessio Viola



Tocchi di dinamismo

I sedili avvolgenti, le modanature di carbonio, la grafica della strumentazione: la sportività di questa Jeep passa anche per numerosi dettagli dell'abitacolo.



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale 8 cilindri a V (90°) Cilindrata 6417 cm ³ Potenza 468 CV a 6250 giri/min Coppia 624 Nm a 4100 giri/min.
Trasmissione	Trazione integrale Cambio automatico a 8 rapporti.
Dimensioni e peso	Lunghezza 4846 mm - Larghezza 1954 mm Altezza 1749 mm Peso in ordine di marcia 2417 kg.
Prestazioni	Velocità 257 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 5 secondi Consumo medio 14 l/100 km.

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA
DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO



Official Sponsor della TUA PASSIONE



25 Settembre
1 Ottobre 2016
www.raidetna.it

FOLLOW US      

IN VENDITA SU www.autospa.it

OSARE HUMANUM EST.



NUOVA 308 GTi
BY PEUGEOT SPORT

NUOVA 208 GTi
BY PEUGEOT SPORT

PEUGEOT ASSISTANCE
10 ANNI DI ASSISTENZA STRADALE GRATUITA

800 833034
24 ORE SU 24

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL

Valori massimi: consumi ciclo combinato ed emissioni CO₂ rispettivamente: 5,4 l/100 km e 125 g/km per 208 GTi; 6 l/100 km e 139 g/km per 308 GTi.

Con 208 GTi e 308 GTi, la coppia più audace e dinamica di sempre, l'expertise del team Peugeot Sport ti permette di raggiungere anche i traguardi più ambiziosi: per 208 GTi, motore 1.6 THP S&S da 208 CV e da 270 CV per 308 GTi, differenziale a slittamento limitato Torsen® e Peugeot i-Cockpit. Inoltre, la 308 GTi con un rapporto peso/potenza record nel segmento, soli 4,46 kg/CV, accelera da 0 a 100 km/h in appena 6,0 secondi. Così puoi vivere ogni giorno il brivido di una vera sportiva.

PEUGEOT 208 GTi e 308 GTi

