ED EditorialeDomus

PERIODICO MENSILE N° 335 **NOVEMBRE 2016** (ITALY ONLY)

RUOTECLASSICHE

EVENTI AUTO E MOTO D'EPOCA A PADOVA • **FAI DA TE** I "SEGRETI" DELL'ESPERTO PER IL RIMESSAGGIO

ruoteclassiche.it

IN REGALO



UN ALLEGATO DI 64 PAGINE
STORIE, PASSIONE, STILE E OROLOGI

110 ANNI Lancia

GLORIA ETERNA

- LA PRIMA AUTO: LA 12 HP
- QUARANT'ANNI FA LA GAMMA COUPÉ E BERLINA
- LE GRANDI AMMIRAGLIE
- MUNARI E BIASION IN PISTA CON I MITI DEI RALLY
- I MODELLI CHE HANNO SCRITTO LA STORIA







IN QUESTO NUMERO:

LE ALTRE AUTO DI QUESTO MESE
TRIUMPH HERALD
HONDA NSX

GUIDA ALL'ACQUISTO
LE 25 "PERLE" DA COMPRARE ALL'ASTA DUEMILARUOTE DI **MILANO AUTOCLASSICA**

GARECLASSICHE
RALLY LEGEND
MITTELEUROPEAN RACE
RAID DELL'ETNA

LANCIA CLASSICHE

110 ANNI
PORTATI CON CLASSE.



Nasce **Lancia Classiche**, il nuovo servizio di certificazione e restauro di vetture storiche Lancia.
Vieni a scoprirlo a Milano Autoclassica dal **25** al **27 novembre**.

Lancia mette in mostra i capolavori della sua collezione storica.

Milano Autoclassica

Rho Fiera Milano, Padiglione 18

www.milanoautoclassica.com **www.fcaheritage.com**



Il genio italiano

Sembra singolare che l'"accartocciamento" progressivo del nostro Paese - diciamo pure l'involuzione culturale - ci faccia dimenticare uomini ed episodi non trascurabili della nostra storia. Non si contano gli italiani che si sono distinti nel passato per aver contribuito in maniera significativa all'evoluzione dell'umanità. I lettori più attempati li ricorderanno a memoria come le poesie del Pascoli, i più giovani è bene che studino e sappiano che dietro la maggior parte dei progetti che hanno consentito radicali progressi per la nostra qualità della vita c'è un cognome italiano. Elencarli tutti, impegnerebbe l'intera pagina. Tra i molti, ormai pochi includerebbero Vincenzo Lancia. Costui, il 27 novembre 1906, all'epoca 25enne, e pilota della Ceirano (diventata poi Fiat) diede vita, assieme al socio Claudio Fogolin, a un'azienda che porta il suo nome, con lo scopo di costruire automobili. Smise così di pensare a correre, perché sosteneva che "l'unica vettura Lancia inscritta è quella che è arrivata prima!" come anche che "quando il contenuto c'è il prezzo non è un problema". Oltre ad avere una spiccata propensione per la meccanica, aveva indiscusse abilità di marketing. Enzo Ferrari di quell'azienda ha sempre avuto enorme ammirazione, tanto da implorare l'ingegner De Virgilio di riservagli un'Aurelia GT; e riuscì a buscare persino una batosta in gara, alla Mille Miglia del '54. Così com'è da ricordare che il figlio di Vincenzo, Gianni, regalò alla Casa di Maranello una monoposto straordinaria, la D50, quando decise di chiudere baracca e burattini dopo la morte improvvisa di Alberto Ascari a Monza e cedette a Ferrari la sua Scuderia. Ma non è certo solo sulle piste che le Lancia si sono distinte: l'intera storia di questo grande blasone è costellata di successi e straordinarie innovazioni tecniche. Basti citare due modelli: la Lambda (1922), prima auto al mondo con scocca portante e sospensioni a ruote indipendenti; e l'Aurelia (1950), primo modello di serie con motore V6 e cambio in blocco con il differenziale. Solo due di infiniti esempi. Questo mese abbiamo confezionato uno speciale di 50 pagine su questo marchio che ha scritto capitoli fondamentali della storia dell'auto: dalla prima "Alfa" alla Thema degli anni 80, passando per un quintetto che ha fatto man bassa nei rally: Fulvia HF, Stratos, 037, Delta S4 e Delta Integrale. Anche Munari e Biasion si sono uniti alla festa. L'obiettivo è rinfrescare a tutti la memoria sui fasti di uno dei più grandi e longevi marchi di auto al mondo. Speriamo lo legga anche il Dottor Marchionne. La Lancia ha un passato troppo "ingombrante" alle spalle per non lasciarle un briciolo di speranza per il futuro. È già qualcosa celebrare l'anniversario avviando il progetto "Lancia Classiche". Ma ancora non basta.

David Giudici
@davgiud



DA NON PERDERE

52 110 ANNI LANCIA
GENETICAMENTE AMMIRAGLIE
Dilambda, Aurelia B12, Flaminia 2.5, Thema 3.0 V6 LX: icone di classe assoluta ma anche sinonimo di innovazione tecnica e qualià costruttiva.

72 110 ANNI LANCIA
BALLANDO CON LE STELLE
Abbiamo portato in pista a Vairano cinque regine dei rally. A guidarle e raccontarcele, i protagonisti di tante esaltanti vittorie del passato: Sandro Munari e Miki Biasion.

92 YOUNGTIMER
NATA SUPERCAR
Dall'esperienza maturata in Formula 1 e dai preziosi consigli di Senna in particolare, la Honda NSX ha attinto a piene mani. Risultato? Un bolide decisamente affidabile.

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

IL MONDO DI RUOTECLASSICHE

TORNA **"TEMPO"** E RACCONTA LE GRANDI STORIE DI OROLOGI, GARE E PILOTI



IN EDICOLA QUESTO MESE
Torna, gratis con la rivista, l'allegato dedicato alle grandi maison di orologeria che hanno legami stretti con il mondo dei motori: 64 pagine di storie, eventi e pezzi pregiati.



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.

CON RUOTECLASSICHE A DICEMBRE
Nel 2017 ricorreranno i settant'anni della Ferrari. Per l'occasione, Ruoteclassiche ha preparato un calendario a tema Cavallino, con le 12 "Rosse" di maggior fascino. Una storia per immagini che affonda nel mito.



SOMMARIO



A SPECIALE 110 ANNI

REGINE DEL PASSATO
38 Lancia 12 HP Double Phaeton Miller Bros. 1908

LA STORIA
44 110 anni Lancia

TEST A TEST
52 Lancia Dilambda 1935 - Aurelia B12 1955 - Flaminia 2.5 1963 - Thema 3.0 V6 LX 1992

ANNIVERSARI
62 Lancia Gamma berlina e coupé 1976-84

NATE PER CORRERE
72 Lancia Coupé Rallye 1.6 HF, Stratos HF, Rally 037, Delta S4, Delta HF Integrale 16V Safari

A AUTOMOBILI

IMPRESSIONI
86 Triumph Herald Coupé 1960

YOUNGTIMER
92 Honda NSX 1990-2005

CLASSICHE DOMANI
178 Land Rover Defender 90 Heritage



S STORIA E COSTUME

EVENTI
106 AutoMoto d'Epoca Padova
114 Modena Motor Gallery

GARECLASSICHE
116 Rallylegend
122 Mitteleuropean Race
124 Raid dell'Etna

T TUTTOCLASSICO

TECNICA
102 Servofreno

FAI DA TE
104 Rimessaggio invernale







MERCATO

VENDITE ALL'ASTA

98 Duemila Ruote (Milano)
130 The D-Day Sale

IL POLSO DEL MERCATO

132 Cabriolet BMW, investimento di prospettiva

QUOTAZIONI

134 Dieci gradi di valore
157 I prezzi dei veicoli industriali e commerciali
158 I prezzi delle auto americane

VENDO&COMPRO

160 Un ponte fra domanda e offerta



124



116

RUBRICHE

3 **Editoriale** Il genio italiano
6 **Flashback** Budapest 1956
10 **Fatti e persone**
Querelle Asi-Aci, Alluvione di Firenze del 1966, Next 100 BMW
26 **Ci vediamo al club**
34 **Posta**
36 **Photobox**
128 **Appuntamenti** con le storiche



Periodico mensile
Novembre 2016

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

PRESIDENTE
Giovanna Mazzocchi Bordone

AMMINISTRATORE DELEGATO
Sofia Bordone

BRAND MANAGER
Nicola Licci

MARKETING MANAGER
Roberto Mastrostefano

INTERNATIONAL DIRECTOR
Tommaso Vincenzetti

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

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

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

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

DIREZIONE PUBBLICITÀ
Massimo Bergia Zina

RESPONSABILE DI TESTATA
Marco Niero

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

AGENTI PER L'ITALIA
Piemonte-Valle D'Aosta: Due A Communication Sas, via S. Francesco d'Assisi, 22 - 10121 Torino, tel. 011 3997851, fax 011 3997714.
Liguria: Comunicaredi Alessandro Monti, Via M. Polo, 10/6 - 16136 Genova, monticomunicare@libero.it, tel 010 218785.
Veneto, Friuli V. G. e Trentino Alto Adige: Studio 71 sas di Zapparoli Andrea & C., via G. Dalla Bona, 4a 37138 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004
Emilia Romagna: Massimo Verni Pubblicità, via San Pier Tommaso, 18/3 (int. 4)40139 Bologna, tel. 051 544145 fax 0517456932.
Toscana, Marche e Umbria: LP Communication, via San Marcellino 13, 50126 Firenze, tel. 055 6800508 fax 055 6814225.
Lazio e Campania: Interspazi, via Lorenzo Valla, 38/A 00152 Roma, tel. 06 5806368-5819853, fax 06 5899492.
Sardegna: Giampiero Apeddu, via S.Arrullioni, 28 09126 Cagliari, tel. 070 43491.
Per le restanti regioni contattare: tel. 02 82472253
AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:
Link Media s.r.l. Tel. 02 34934464 e-mail: valeria@link-media.com - linkmedia@link-media.com.

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

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

DIRETTORE RESPONSABILE
David Giudici

ART DIRECTOR
Stefano Tosi

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

IMPAGINAZIONE
Paolo Pedrozzi, Giusy Mammola

SEGRETERIA DI REDAZIONE
Roberta Ermolli, Maria Teresa Tricarico

HANNO COLLABORATO
Pino Allievi, Alessandro Barteletti, Giosuè Boetto Cohen, Massimo Condolo, Giulietta Cozzi, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Flavio Manzoni, Paolo Mazzetti, Gilberto Milano, Marcello Minerbi, Nicolò Minerbi, Emanuele Sanfront, Maurizio Schifano, Marco Visani

FOTOGRAFIE
Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Barteletti, Michele P. Casiraghi, Fortepan/Nagy Gyula, Alessandra Leocata, Luci e Immagini, Thomas Maccabelli, Nicolò Minerbi, Maurizio Schifano, Massimiliano Serra, Susanna Serri
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: responsabiledati@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, CartaSì, Diners, Visa)
Versamento sul c/c postale n. 668202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3 20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri di RUOTECLASSICHE desiderati.
Si prega di accertarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

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

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

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

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

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

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

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

Copyright 2016 : Editoriale Domus S.p.A. Milano.
È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto della pubblicazione senza autorizzazione dell'editore.
Registrazione del Tribunale di Milano n. 709 del 26/10/1987.

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

Carri armati in una città grigia e gente che guarda. C'è una bandiera alla finestra, ma non è una parata: per terra pezzi di qualcosa che è andata in frantumi. È un'immagine dell'insurrezione ungherese nel novembre 1956, sessant'anni esatti da oggi. Tredici giorni di speranza contro l'oppressione sovietica e lo sprofondare in un sistema che aveva fallito nei Paesi satelliti, ancor più che dov'era nato. Perché insieme alla libertà si era portato via la ricchezza, piccola, ineguale - magari solo una percezione - di popoli che però non erano la Russia d'inizio secolo. Ma l'indeterminatezza di questa foto, dove i cittadini guardano, ma non sono più in grado di reagire, non racconta solo i fatti del '56. Allora 4000 carri, 200.000 soldati e 3400 morti avevano scosso il mondo e aperto dilemmi nelle coscienze di molti comunisti. Già alla vigilia della seconda guerra mondiale, l'Ungheria era stato il Paese del dubbio, schiacciato tra la violenza nazista (che avrebbe prevalso) e la consapevolezza di ciò che sarebbe accaduto. Prima del mezzo milione di ebrei deportati ad Auschwitz, da Budapest erano partite le leggi razziali di un Paese (allora) libero. Ed è un istante che ci lega anche all'oggi, quando a generazioni di distanza da quegli anni tremendi, metà degli ungheresi sembra distinguersi, in Europa, per un europeismo di comodo e la discriminazione con cui guarda ai deboli.

Chiudiamo con una nota a tema con la rivista: non molti anni prima di questa foto fu deciso, a Mosca, che l'Ungheria non poteva produrre automobili. Treni e bus sì (i famosi "Ikarus"), ma niente mercato privato, che era pianificato in Cecoslovacchia, Romania, DDR. Gli ungheresi ci pensarono un po' e poi - tra le pieghe del "niet" - trovarono la scappatoia delle microcar. Non sembra che le loro invenzioni abbiano contribuito alla city car del futuro, ma le forme leziose, mignon, quasi da luna park di queste automobiline ci strappano un sorriso.

Giosuè Boetto Cohen





Infranto anche il sogno mignon
Due prototipi progettati nel '55 dal team dell'ingegner Rubik, padre del celebre cubo. A sinistra, la Balaton, a destra l'Alba Regia. Montavano motori a due tempi di 250 cm^3, avevano carrozzeria d'alluminio e ruote d'aeroplano. Tutte le microcar ungheresi furono "bloccate" dai fatti del 1956 e non ebbero seguito.

FORTEPAN / NAGY GYULA

L'incubo arriva all'alba

Sessant'anni fa, la mattina del 4 novembre, i carri armati di Mosca entrano nella capitale. Comincia la repressione nel sangue della rivolta ungherese



DUEMILA RUOTE

FIERA MILANO • MILANO, ITALIA

25-27 NOVEMBRE 2016

IN COINCIDENZA CON

MILANO
AUTOCLASSICA
Salone dell'Auto Classica e Sportiva

PIU' DI 800 LOTTI
TUTTI SENZA RISERVA

AUTO - MOTOCICLETTE- BARCHE
BICICLETTE - AUTOMOBILIA

TUTTI I DETTAGLI, LISTINI E REGISTRAZIONI

WWW.RMSOTHEBYS.COM

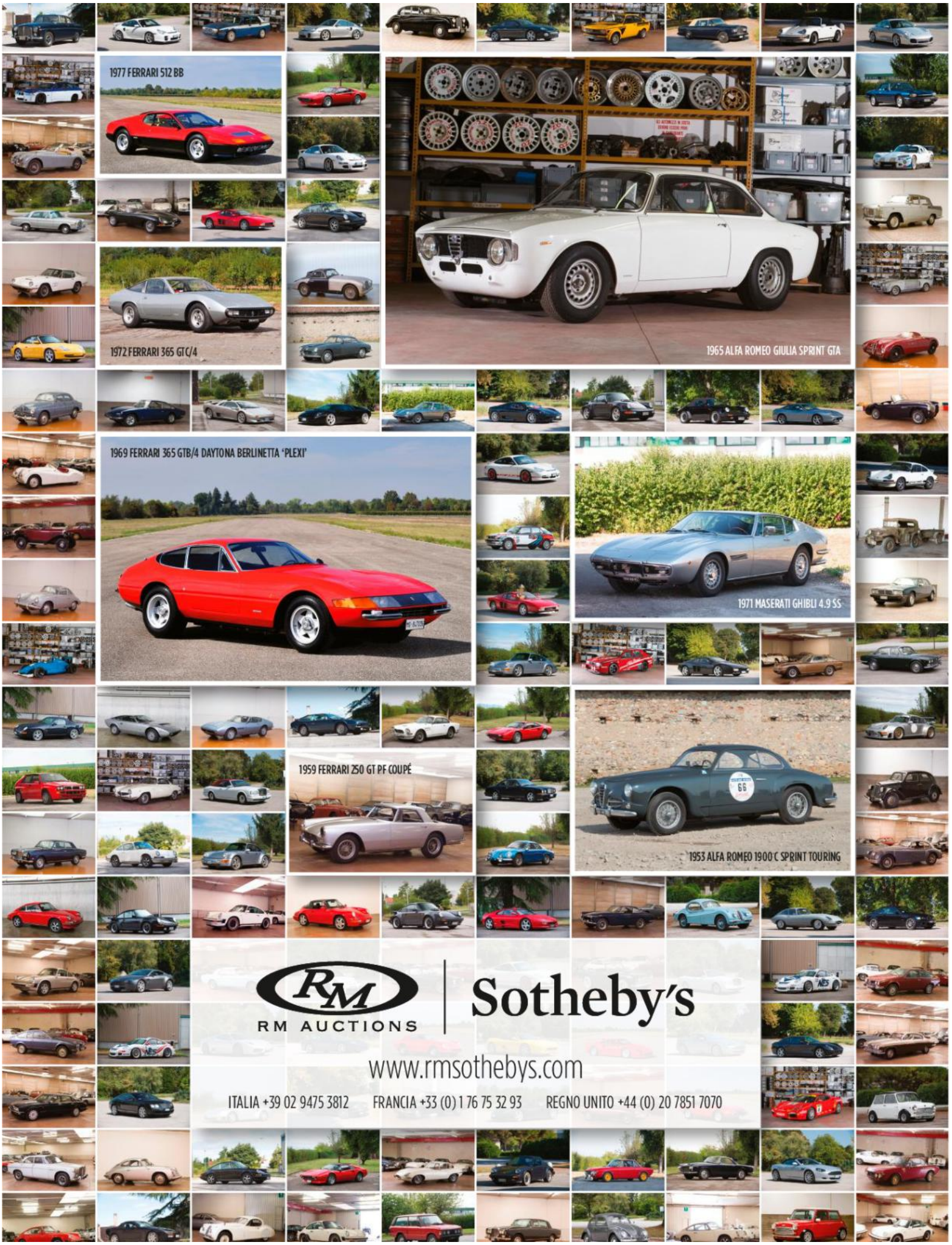

1966 FERRARI 275 GTB/6C ALLOY TELAIO NO. 08311 'TORQUE TUBE'


1968 FERRARI 365 GTC


1964 FERRARI 330 GT 2+2 S1


1972 FERRARI DINO 246 GT


1970 MASERATI GHIBLI 4.9 SS


1977 FERRARI 512 BB
1965 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA
1972 FERRARI 365 GTC/4
1969 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA BERLINETTA 'PLEXI'
1971 MASERATI GHIBLI 4.9 SS
1959 FERRARI 250 GT PF COUPÉ
1953 ALFA ROMEO 1900 C SPRINT TOURING
RM AUCTIONS
Sotheby's
www.rmsothebys.com
ITALIA +39 02 9475 3812
FRANCIA +33 (0) 1 76 75 32 93
REGNO UNITO +44 (0) 20 7851 7070

a cura di **Dario Tonani**

Parola di Garante

La querelle Asi-Aci si arricchisce di un nuovo capitolo. A favore del primo



I DIECI CLUB RICORRENTI

Club Orobico Auto Moto d'Epoca
pres. Ugo Gambardella

Auto Moto Storiche Varese
Angelo De Giorgi

Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca
Marco Galassi

Gallarate Auto Moto Storiche
Arturo Ferraro

Veteran Car Club Carducci
Antonio Borgonovi

Veteran Car Club Como
Adriano Compagnoni

Circolo Auto e Moto d'Epoca Frusinate
Mariano La Pietra

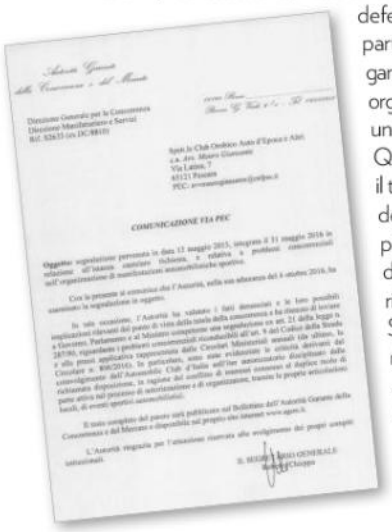
Antiquariauto
Luigi Di Matteo

VCC Ligure
Mauro Milano

Amams
Claudio Scapinello

La lite tra Aci e Asi, progredita dalle schermaglie verbali ai provvedimenti giuridici, prosegue senza soluzione di continuità, facendo registrare un punto a favore dell'Automotoclub Storico Italiano o, per essere precisi, di una decina di club affiliati. A loro favore si è pronunciata l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (si veda la foto sotto), sollecitata da un ricorso presentato dall'avvocato Mauro Giansante, egli stesso regolarista di rango da molti anni. Questa nuova azione ha tratto spunto da un ricorso che lo stesso legale pescarese aveva presentato ad Aci Sport (l'ex Csai) a difesa di alcuni piloti e scuderie, lo scorso anno multati e deferiti per aver partecipato a una gara di regolarità organizzata da un club Asi. Quest'anno, per il timore di essere deferiti, molti piloti con licenza di regolarità rilasciata da Aci Sport, hanno rinunciato alle gare Asi; alcuni club hanno quindi provveduto a iscrivere le loro gare, oltre che a quello dell'Asi, pure al calendario Aci Sport. Tuttavia, l'iniziativa non è risultata gradita al sodalizio torinese presieduto dall'avvocato Roberto Loi che, a sua volta, ha stigmatizzato i club che avevano adottato questa opzione. Di conseguenza, i club federati Asi si sono trovati nella condizione di vedere disertate dai regolaristi le loro manifestazioni. Per questo motivo, dieci club organizzatori di eventi Asi di spicco, nel timore di vederli bloccati, si sono consorziati, rivolgendosi al Garante della Concorrenza per "denunciare la condotta autoritaria e monopolista di Aci Sport che, contravvenendo alle disposizioni di legge, persegue le manifestazioni in regime Asi", come spiega un comunicato. Il 12 ottobre, l'autorità si è pronunciata, affermando di "aver valutato i fatti denunciati e le loro possibili implicazioni rilevanti dal punto di vista della tutela della concorrenza e ha ritenuto di inviare a Governo, Parlamento e Ministero competente una segnalazione ex art. 21 della legge 287/1990, riguardante i problemi concorrenziali riconducibili all'art. 9 del Codice della strada e alla prassi applicativa rappresentata dalle Circolari Ministeriali annuali. In particolare sono state evidenziate le criticità derivanti dal coinvolgimento dell'Automobile Club d'Italia nell'iter autorizzatorio disciplinato dalla richiamata disposizione, in ragione del conflitto di interessi connesso al duplice ruolo di parte attiva nel processo di autorizzazione e di organizzatore, tramite le proprie articolazioni locali, di eventi sportivi automobilistici". In sintesi, il Garante non solo si è pronunciato a favore della libertà di organizzare manifestazioni di regolarità, nel pieno rispetto dello spirito non agonistico che caratterizza i club ricorrenti, ma ha espresso un principio giuridico assai rilevante: Aci Sport non può contestualmente svolgere la duplice attività di organizzatore (tramite le delegazioni locali) e di controllore/autorizzatore delle manifestazioni automobilistiche. Essendo stata la pronuncia rimessa a Governo, Parlamento e Ministero, toccherà all'apparato statale dare corso alle conseguenti iniziative legislative, allo scopo di riformulare la legge. Da notare che, se quanto disposto dal Garante avrà effetto sulla legge e sul Codice della Strada, i provvedimenti dovrebbero riguardare non solo la regolarità e le vetture d'epoca, bensì tutte le specialità agonistiche automobilistiche. Ovviamente Aci Sport, forte di essere federato al Coni, unico ente italiano che sovrintende lo sport, potrebbe a sua volta ricorrere contro la pronuncia del Garante. Tuttavia, l'impressione - nonché l'auspicio di tutti gli appassionati - è che Aci e Asi finiscano per giungere a un accordo pacificatore, che vada a vantaggio di quanti nel fine settimana amano incollare i numeri di gara sulla fiancata della propria vettura.

Paolo Mazzetti



MILANO AUTOCLASSICA

NOVEMBRE CLASSICO



Tutto pronto per la 6ª edizione di Milano Autoclassica (la seconda di quest'anno, dopo quella di marzo), in programma a Fiera Milano (Rho) dal 25 al 27 novembre. Due i piatti forti di un salone in continua crescita, che mixa sapientemente passato, presente e futuro offrendo alle Case la possibilità di presentare le proprie anteprime accanto ai modelli storici; da un lato, la super asta "Duemila Ruote", nella quale RM Sotheby's proporrà 434 automobili, 136 moto e 58 natanti provenienti da una celebre collezione privata (si tratta della più importante vendita all'incanto di veicoli storici mai tenutasi in Europa; ne parliamo diffusamente a pag. 98); dall'altro, le iniziative legate ai 110 anni del marchio Lancia, che cade il 27 novembre, nell'ultimo giorno di Salone. Specificamente, un concorso d'eleganza che oltre al titolo di "Best in Show" assegnerà due premi di classe: "Style and speed class the best mix of elegance and performance" e "Perfection class, the most sensitive restauration". A questo si aggiungeranno l'attesissima presentazione ufficiale di Lancia Classiche e una mini rassegna con i più grandi capolavori della Collezione Lancia. Tre i padiglioni della kermesse, per un totale di 50mila metri quadrati, sui quali saranno esposte oltre 1500 auto e moto storiche dagli anni 20 agli anni 90. Nell'area esterna, il Classic Circuit Arena ospiterà una serie di esibizioni con il meglio del motorismo classico, mentre in un percorso che si snoda tra i padiglioni gli appassionati potranno effettuare test drive di alcuni modelli di nuova produzione.



DETAILING CENTER MA-FRA

AL VIA "LABOCOSMETICA"



È nato il 14 ottobre, davanti a una platea di giornalisti e detailer provenienti da tutta Italia, il primo Detailing Center Ma-Fra, nella storica sede dell'azienda nata nel 1965 fa a Baranzate (MI). L'occasione, il lancio di "Labocosmetica" (contrazione di "Laboratorio Italiano Cosmetici Auto"), gamma di 15 prodotti specificamente sviluppati per la cura estetica dei veicoli d'alta gamma, moderni e storici: dal lavaggio alla lucidatura, dalla correzione degli inestetismi della carrozzeria ai trattamenti di protezione di lunga durata, dall'eliminazione di macchie di calcare e di acido alla pulizia di tutte le superfici interne ed esterne. Con questa linea, l'azienda milanese, che oggi distribuisce i suoi prodotti in una cinquantina di Paesi (il 48% del suo fatturato deriva dall'estero), intende ritagliarsi un ruolo importante nel mondo del cosiddetto "detailing". "Labocosmetica" è il frutto di un percorso condiviso qualche anno fa a fianco di Lamborghini e Alfa Romeo e oggi rappresenta la punta di diamante della produzione Ma-Fra in termini di qualità delle materie prime, efficienza e durata. Il Car Detailing Center Ma-Fra di Baranzate è la prima di una serie di strutture che nasceranno sul territorio nazionale, per le quali l'azienda ha già avviato un processo di formazione specialistica.

CON RUOTECLASSICHE DI DICEMBRE

70 ANNI FERRARI IN 12 SCATTI

Con l'ultimo numero dell'anno continua la tradizione, cominciata nel lontano 2001, dei calendari di Ruoteclassiche. Per quello del 2017 non potevamo prescindere dall'anniversario tondo tondo - settant'anni - di un marchio che ha fatto grande l'Italia motoristica in ogni angolo del pianeta: la Ferrari. Il problema semmai era restringere a un sotto-tema il materiale pressoché sterminato da cui potevamo attingere nel nostro archivio. E crediamo di aver fatto una scelta che i lettori apprezzeranno proponendo dodici icone della storia del Cavallino; dodici ambasciatrici di stile, colte (statiche o lanciate in velocità) sulle strade del mondo che hanno contribuito a conquistare come emblemi di sportività.
Il calendario, in formato orizzontale (44,5 x 33,5 cm) sarà disponibile a partire dai primi giorni di dicembre al prezzo di 9.90 euro.







ANNIVERSARI

Firenze si sveglia sott'acqua

Cinquant'anni fa, nella notte fra il 3 e il 4 novembre, l'apocalittica alluvione di Firenze. E a testimoniare quelle ore da incubo, strade ridotte a fiumi e automobili sommerse

4 novembre 1966: è un venerdì di ponte lungo, l'anniversario della vittoria nella Prima guerra mondiale. Sono giorni che la Toscana è flagellata da piogge torrenziali. Ma la situazione peggiora e precipita improvvisamente nella notte fra il 3 e il 4 novembre. L'Arno è in piena (come peraltro il Bisenzio, l'Ombrone Pistoiese e tutti i corsi d'acqua della regione) e la sua furia comincia ad avere la meglio sugli argini, arrivando a straripare in diverse zone della periferia di Firenze. Tra le 4 e le 7 di mattina, il fiume dilaga in città. La tipografia del quotidiano La Nazione è sommersa da 5 metri d'acqua, la gigantesca rotativa serrata in un bozzolo di fango. Il giornale - unica voce del dramma - è costretto a sdoppiarsi in due squadre: cronisti e inviati da una parte, nelle strade allegate, a raccontare il dramma della città; personale tipografico a Bologna, ospite degli impianti del giornale confratello, Il Resto del Carlino, per stampare un'edizione che uscirà col titolo "L'Arno straripa a Firenze". Alle 9 le acque limacciose dell'Arno invadono piazza del Duomo, assediano Palazzo Vecchio, in alcune zone arrivano fino al primo piano dei palazzi. Firenze, in ginocchio, è una città allagata, irriconoscibile; le sue strade sono fiumi di acqua fangosa (e chiazze di nafta) che trascinano ogni cosa. Sono passati cinquant'anni da quei giorni da incubo, diventati in pochissime ore la ferita di un intero Paese. Alla fine si contano 35 morti tra Firenze (17) e provincia (18), cifra altissima e che avrebbe però potuto essere probabilmente molto maggiore se anziché in una festività il dramma avesse colpito in un giorno feriale, con i fiorentini sorpresi nel tragitto casa-lavoro e i contadini impegnati nelle loro faccende all'aperto. Di quella ferita rimangono impresse le immagini delle automobili sommerse dall'acqua e dal fango, capovolte e ammaccate perché trascinate per centinaia di metri dalla violenza della corrente oppure con l'interno grondante di liquami. Attorno a quei catorci ruotarono per settimane storie di truffaldine speculazioni quando non di vero e proprio sciacallaggio: non furono pochi coloro che promisero improbabili interventi di recupero o si offrirono di comprare le vetture a prezzo di rottame onde poi immetterle dopo una sommaria pulizia nel circuito dell'usato.



UN CIMITERO A MONCALIERI

LE FIAT DEL DILUVIO



Sono trascorsi sei mesi da quel maledetto 4 novembre e le "Fiat del diluvio" vengono ritratte nel loro ultimo traguardo, una discarica a Moncalieri (TO), poco prima di venire sepolte. La Fiat ha deciso di toglierle dalla circolazione per evitare che, riassettate alla meglio, possano tornare sulle strade in condizioni di scarsa sicurezza. La foto, forse poco conosciuta, dà la misura dell'incubo che ha travolto Firenze e provincia, quasi al pari di quelle che ritraggono vetture sommerse dall'acqua nelle ore immediatamente successive all'esondazione. La Casa torinese sarà in prima linea nell'offrire condizioni vantaggiose ai possessori di auto "alluvionate": in caso di acquisto di vettura nuova con permuta di quella vecchia è previsto uno sconto del 40% se l'usato ha un'anzianità inferiore a 5 anni. In caso di ripristino viene applicato uno sconto del 15% sulla manodopera e del 30% sui ricambi. Si tratta di una riuscita operazione d'immagine, in quanto il "ritiro forzoso" testimonia la volontà di togliere dalla circolazione mezzi potenzialmente pericolosi.

KIDSTON

LE AUTOMOBILI PIÙ STRAORDINARIE AL MONDO



Illustrata **1967 LAMBORGHINI 400GT INTERIM (ultimo telaio 350)**

PORTFOLIO CLIENTI

1954 Alfa Romeo 1900 Super Sprint Zagato (vincitrice della classe per vetture conservate a Pebble Beach)
1961 Ferrari 250GT SWB *Berlinetta* ● 1963 Austin Healey 3000 MkIII - 'ARX 91B' ex-ufficiale BMC, vincitrice dell'Alpine Rally, partecipante a due Targa Florio & BOAC '500'
1968 Lamborghini Miura P400 S (6,380 km da nuova) ● 1970 Fiat Dino 2400 Spyder
1988 Porsche 959 'Komfort' ● 1989 Aston Martin V8 Vantage X Pack (ex-Salone di Ginevra)
1990 Lamborghini Countach 25th Anniversary (6,349 km) ● 2004 Porsche Carrera GT
Alcune delle auto attualmente disponibili non sono state incluse in questa lista per rispettare la privacy dei clienti

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

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

RETRO CLASSICS

Festa italiana a Stoccarda

Lo stile italiano conquista Retro Classics, il salone dedicato all'heritage in programma a Stoccarda dal 2 al 5 marzo prossimi. Un intero padiglione di ben 5000 metri quadrati, degli otto allestiti, sarà dedicato non solo alle due e alle quattro ruote d'epoca del Bel Paese, ma anche all'automobilia, ai grandi eventi motoristici che coinvolgono le storiche e a tutto ciò che rappresenta il fior fiore del Made in Italy tanto apprezzato nel mondo: moda e accessori, design, arte, musica, cibo e buon vino. I visitatori - lo scorso anno sono stati ben 90.000 - avranno così modo di ammirare, scoprire, comprare e assaggiare il gusto unico dell'italianità in un contesto fieristico di complessivi 125.000 metri quadrati, con oltre 1550 espositori e più di 800 operatori dell'informazione accreditati. L'appuntamento è quindi a Passione italiana, in una delle capitali europee dell'automobile. Per info dettagliate: *stoccarda@visionup.net*



CORSO DI RESTAURO AL "BONFANTI-VIMAR"

RIPRISTINARE LA 190 SL

Dopo l'ottimo riscontro ottenuto dal corso per restauratori di veicoli d'epoca, dedicato qualche tempo fa alla Fiat 600, l'Associazione Amici del Museo Bonfanti-Vimar, in collaborazione con la struttura museale e il Cvae, ripropone l'iniziativa rivolgendola a un altro modello di culto per i collezionisti: la Mercedes 190 SL, una delle più affascinanti e desiderate spider degli anni 50. Il workshop, della durata di sei ore e mezza (10-12 e 14.30-18.30) si svolgerà sabato 19 novembre presso la sede del Museo Bonfanti-Vimar, in via Torino 2 a Romano d'Ezzelino (VI), e si articolerà in una parte teorica e in una pratica sulla meccanica e la carrozzeria. Voluta dall'importatore americano Hoffman, la 190 SL fece il suo debutto ufficiale al Salone di Ginevra del 1955, dove suscitò un interesse travolgente soprattutto da parte del pubblico femminile. Il prezzo del corso è di 100 euro a partecipante, comprensivo di 10 euro di quota associativa. Per informazioni e iscrizioni: tel. 0424 513746 - *info@museobonfanti.veneto.it*



CIRCUITO DI MILANO

PASSERELLA DI ANTEGUERRA



A distanza di 80 anni dalla prima edizione del Circuito di Milano, che si corse il 28 giugno 1936, si è disputata il 25 settembre la rievocazione storica della gara, promossa dall'Automobile Club Milano e patrocinata dal Comune del capoluogo lombardo. Più di cinquanta le vetture al via, dagli anni 20 agli anni 40 (ma con due esemplari ultracentenari), che si sono misurati su un circuito di circa 20 km, da ripetere due volte, lungo alcuni luoghi caratteristici della città, con partenza e arrivo alla sede dell'Aci. La vittoria è andata a Ezio Salviato e Maria Caterina Moglia, su Lancia Aprilia (1939,) davanti a Turelli-Turelli (Fiat 508 Sport Figini, 1933) e Spagnoli-Parisi (Fiat 508 Sport Ghia, 1932).

#AUTOABBANDONATE

In un numero in gran parte dedicato alla Lancia, in occasione dei 110 anni di vita del marchio, non poteva mancare un "abbandono" in tema: ecco dunque una Flavia berlina, da anni lasciata a se stessa in un'area privata in località Resia, nella provincia di Bolzano. Ce la invia il lettore Alessandro Ghezzi.

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



AUTOMOBILES, MOTOS ET AUTOMOBILIA D'EXCEPTION
Jeudi 9 février 2017
Paris, France

Après la spectaculaire vente aux enchères du Grand Palais en 2016 Bonhams est heureux d'annoncer le retour à ce lieu magique et riche en histoire.

Les inscriptions sont ouvertes pour ce qui promet d'être un événement inoubliable.

RENSEIGNEMENTS

Europe
+32 (0) 476 879 471
eurocars@bonhams.com

UK
+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com

USA
+1 415 391 4000
usacars@bonhams.com

LES GRANDES MARQUES DU MONDE
AU
GRAND PALAIS



Un des 39 exemplaires en conduite à gauche produit
ASTON MARTIN DB5 CONVERTIBLE 1965
Vendu 1 897 500€, Grand Palais, 2015

Ex-Jack Lemon Burton, Lady Mary Grosvenor, Bob Estes
BUGATTI TYPE 35B GRAND PRIX 1929
Vendu 1 610 000€, Grand Palais, 2014

Bonhams

bonhams.com/cars

DISCOVERY SPORT

L'AVVENTURA È NEL NOSTRO DNA.

LAND ROVER

ABOVE & BEYOND



FINO AL 30 NOVEMBRE, DISCOVERY SPORT CON SKY VIEW: TETTO PANORAMICO A CONTRASTO INCLUSO*.

Non è detto che la fine di una strada significhi anche la fine di un'avventura. Grazie alla tecnologia Terrain Response®, puoi sempre andare avanti. All'interno puoi scegliere il comfort intelligente che ti offre 5+2 sedili per più esploratori e con il tetto panoramico, anche il cielo entrerà a far parte di ogni tua avventura. Non c'è da meravigliarsi se Discovery Sport è uno dei SUV compatti più versatili su strada. E anche fuori.

Scopri i privilegi riservati ai Soci del Land Rover Club su club.landrover.it

landrover.it

*Offerta valida per i contratti stipulati entro il 30 novembre 2016 su tutti i modelli Discovery Sport 17MY ad eccezione dell'allestimento PURE.

Consumi Ciclo Combinato da 4,9 a 8,3 l/100 km. Emissioni CO_2 da 129 a 197 g/km.
Scopri le soluzioni d'acquisto personalizzate di LAND ROVER FINANCIAL SERVICES. Land Rover consiglia Castrol Edge Professional.

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

Piloti sul lettino



FINIRE DA un neurologo perché il tuo compagno di squadra va più forte? Capita. Il caso più eclatante è quello di Lewis Hamilton, che dovette ricorrere alle cure di un luminare di Londra quando Jenson Button, suo partner in McLaren, cominciò a stargli davanti. Discorsi di autostima in bilico, in un ambiente nel quale ognuno si sente il migliore. Era così anche nei tempi andati, quelli nei quali l'immaginario collettivo vede lo sport come un paradiso al riparo delle nevrosi della vita comune.

Un esempio: Juan Manuel Fangio, il più grande di ogni epoca sino all'avvento di Schumacher. Fangio, nel luglio del 1956, si sottopose a una serie di sedute nello studio del professor Davide Alessi, primario del Besta a Milano. Il motivo? Non riusciva a sopportare la pressione che gli metteva Enzo Ferrari, vedeva fantasmi ovunque, era convinto che il costruttore di Maranello lo boicottasse. La diagnosi emanata da Alessi parlò di "neurosi attiva con conseguente presenza di uno stato emotivo-ansioso". Con il referto in mano, Fangio si recò da Ferrari in cerca di ulteriore conforto. E il "Drake", per metterlo a suo agio, acconsentì affinché Fangio avesse sin dalla gara successiva un meccanico a sua totale disposizione. Fu la svolta. Non tanto per il meccanico personale, quanto per l'atteggiamento in pista. Con la testa sgombra, Fangio vinse subito il GP di Gran Bretagna e poi quello della Germania al Nürburgring, dove segnò anche un formidabile record della pista. Due imprese maiuscole, grazie alle quali riuscì a passare in testa al mondiale, con 8 punti sul compagno di colori Peter Collins, pupillo di Ferrari e della consorte Laura, che stravedevano per lui tanto da concedergli di abitare nella villetta di Fiorano dove spesso aveva dimorato Dino. Collins, tra l'altro, aveva trionfato nel GP di Francia, il 1° luglio, proprio nel giorno in cui a Modena si erano celebrati i funerali di Dino Ferrari. Ed eccoci all'ultima gara del mondiale 1956, il GP d'Italia a Monza, con Fangio rinfrancato, tornato fiducioso nei propri mezzi. L'aritmetica è dalla sua parte perché alla fine valgono i migliori 5 risultati dell'anno, però Juan Manuel è ugualmente nervoso. La gara vede scattare al comando il suo compagno di squadra Castellotti, quasi subito costretto al ritiro. Poco dopo è invece lo stesso Fangio a bloccarsi definitivamente ai box per un problema allo sterzo. A quel punto il DS Eraldo Sculati ferma Musso e gli chiede di cedere la macchina a Fangio, in un'era in cui queste cose erano permesse. Il pilota romano risponde con un secco no.

Al comando c'è Collins, che con l'altra Rossa si avvia a conquistare il titolo. Ma nel momento in cui la sua vettura fa il pit stop per il cambio gomme accade l'inimmaginabile. Collins, infatti, scende dalla Ferrari e si avvicina a Fangio facendogli cenno di salire. Juan Manuel l'abbraccia e si mette al volante andando a conquistare, col secondo posto dietro a Moss, il suo quarto mondiale. "Sono più giovane, avrò tempo per arrivare al titolo", dirà Collins che perderà la vita durante il GP della Germania di due anni dopo. Aveva deciso da solo, il biondo Peter? "No, fu Enzo Ferrari a ordinarglielo prima della gara", mi rivelò Nello Ugolini che era il DS della Maserati.





Cambio in corsa
Sotto, Juan Manuel Fangio sulla Ferrari n. 22; a destra, è sulla n. 26 portata in gara dal via da Pater Collins. Al primo posto, Stirling Moss, su Maserati, ma la seconda piazza basta al pilota argentino per vincere il suo quarto titolo mondiale.



BAUME & MERCIER
MAISON D'HORLOGERIE GENEVE 1830

Fasoli BRESCIA / Cappelletti Gioielleria CANTU' CO / Iannicelli 1872 CASERTA / Bolchini Costa LEGNANO MI / Calvagna Gioielli LUMEZZANE PIEVE BS
Junior B MEDA MI / Sessa MERCATO SAN SEVERINO SA / Gioielli Difino PALAGIANO TA / Fattori ROMA / Gioielleria Passalacqua TERRASINI PA

FLAVIO MANZONI

Genio e aerodinamica

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



FRA I GRANDI dell'automobile mi ha sempre colpito una figura che oggi viene ricordata alquanto raramente, ma che per molti versi meriterebbe maggior riconoscimento e andrebbe studiata anche dai più giovani. Si tratta di Mario Revelli di Beaumont, uno dei più geniali progettisti di tutti i tempi. Di famiglia nobile e di gusti raffinati, viene ricordato soprattutto per l'eleganza déco di alcune grandi carrozzerie degli anni 30 (come una coupé su telaio Hispano-Suiza del 1933, la Fiat 527S Ardita prodotta da Bertone dal 1934 o l'Alfa Romeo 6C 1750 GS Aprile del 1931), i cui bozzetti sembrano quadri di Tamara de Lempicka, e per i suoi avanzati studi di aerodinamica.

In quest'ultimo solco può essere collocata la sua creazione più celebre, la Fiat 1500 del 1935: uno dei primissimi tentativi di riduzione della resistenza all'aria applicati a un'auto di grande serie, come esemplificato dai caratteristici fari anteriori a goccia integrati nei parafanghi. L'intera impostazione del progetto risultava innovativa, perché l'avantreno a ruote indipendenti e il telaio a X determinavano un abbassamento del pianale che permetteva di sedersi in vettura senza dover "salire" come accadeva all'epoca, il che rese anche necessario un cofano motore spiovente per garantire sufficiente visibilità al pilota. In questo modo, i canoni del disegno automobilistico venivano stravolti e resi, finalmente, autonomi dai retaggi legati alle carrozze: l'altezza da terra si riduceva, le linee rigide ottenute per giustapposizione di volumi indipendenti scomparivano e il corpo vettura diventava un tutt'uno più fluido e armonioso, anticipando molte tendenze future. Ma nella carriera di Revelli di Beaumont compaiono molte altre proposte degne di nota.

Già nel 1934 fu disegnata una grossa monovolume a motore posteriore dalla coda rastremata, molto aerodinamica, mentre risale agli inizi degli anni 40 una piccola vettura a 6 posti che ricorda la Fiat 600 Multipla, nata solo vent'anni dopo. Nel 1940 è la volta di una delle sue idee più innovative, in grado ancora oggi di colpire per la sua attualità: un taxi cittadino elettrico, a 4 o 6 posti, costruito anche in un'ottica autarchica di risparmio delle risorse. L'anno successivo apparirà una vetturetta a tre ruote, con la stessa propulsione, dotata perfino di componenti interni in sughero per ridurre l'uso di materiali strategici in tempo di guerra. Ciò che colpisce nell'approccio del nobile piemontese, che fu anche consulente per Simca e GM e insegnante a Torino e a Pasadena, è l'originalità dirompente ma ben misurata.

Il pensiero laterale, nell'automobile, consiste nel trovare soluzioni innovative adottando una visione magari rivoluzionaria, ma sempre rispettosa delle esigenze funzionali, produttive e commerciali. Mario Revelli di Beaumont ha saputo elevare questa pratica quasi al rango di arte: ecco perché è una figura da cui c'è tanto da imparare.





Linee d'avanguardia
La Fiat 1500 del 1935 (qui l'esemplare ex Collezione Quattroruote), è uno dei primissimi esempi di linea aerodinamica su una vettura di grande serie. A destra, il disegno per un progetto di taxi elettrico a 6 posti (1940).

An event by Bologna Fiere

WWW.MOTORSHOW.IT

FORTE

MOTOR SHOW

BOLOGNA 3-11 DICEMBRE 2016



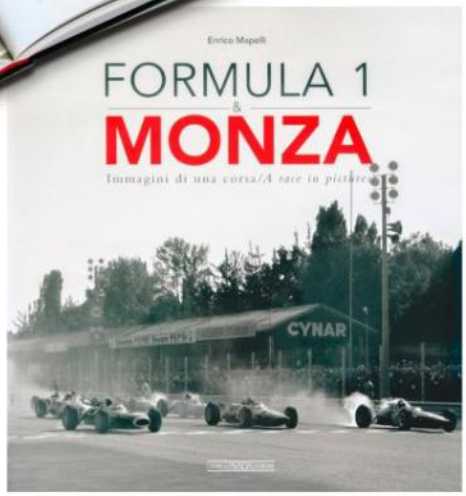
PASSIONE A 360 GRADI

AUTOSHOW • 48 RACING ARENA • TEST DRIVE • TECH&INNOVATION EXPERIENCE
HERITAGE • PASSION VILLAGE • MOTOR SHOW OFF • CONFERENCE

ACI SPORT · CANFIA · autopromotec · ECONOMETRICA · UNRAE



FORMULA 1 & MONZA IMMAGINI DI UNA CORSA
Enrico Mapelli
Giorgio Nada Editore
360 pagine - 60 euro



AUTODROMI

Qui si è fatta la storia della F.1

Il tempio della velocità come non è mai stato raccontato

"Tutto comincia in un tempo lontano, quando i Gran Premi erano le Corse, le piste i Circuiti, i piloti si chiamavano Corridori e i migliori di loro, i Campioni, li chiamavano Assi". Inizia davvero da lontano la storia dell'Autodromo di Monza raccontata da Enrico Mapelli, giornalista monzese, autore di questa monumentale opera sul circuito più famoso del mondo. Non la solita storia dell'autodromo brianzolo però: la pista di Monza è lo strumento per raccontare anche la storia della Formua 1 da un punto di osservazione privilegiato. Un libro da sfogliare prima di leggerlo, per godersi le splendide e numerosissime immagini (sono oltre 900, a colori e in bianco e nero) molte delle quali viste raramente, e poi iniziare a godersi i racconti. A partire dagli albori, da "quando la Formula non aveva numero" per poi passare alla storia vera e propria, dal 1948 fino ai giorni nostri. Una storia raccontata non secondo l'elenco cronologico dei gran premi, ma per argomenti, raggruppandoli in periodi omogenei. Come quello della costruzione della parabolica e delle conseguenze della velocità eccessiva, con relative polemiche e uscita di scena delle sopraelevate; dei nuovi regolamenti della F.1; della lavorazione del film Grand Prix, della vita nei box... Mapelli parla anche di uomini, di marchi, di monoposto, di piloti, di "barbari", di sfide e di numeri. **Gilberto Milano**

BIOGRAFIE

TUTTO SUL DRAKE

Dopo quanto è stato scritto fino a oggi si può ancora pensare di raccontare qualcosa di nuovo su Enzo Ferrari? Evidentemente sì se Luca Dal Monte, scrittore ed esperto di comunicazione (ha lavorato in Ferrari, Maserati e Pirelli) ha investito cinque anni della sua vita a questo scopo. Per farlo però ha dovuto indossare gli abiti dello storico pignolo e determinato e documentarsi come nessuno ha fatto prima di lui. Con il vantaggio, rispetto a molti studiosi del nostro passato, di poter ancora attingere alle testimonianze dirette di chi Enzo Ferrari lo ha conosciuto e vissuto da vicino. Prima di accingersi a scrivere le 1100 pagine della sua opera l'autore ha consultato 77 libri scritti su Enzo Ferrari (in pratica la bibliografia completa sul "Drake"), letto i testi scritti da 74 giornalisti specializzati, visionato le loro interviste al Commendatore, parlato con molti di loro e con tutte le persone che a vario titolo gli sono state vicine. Il risultato è una biografia (Giunti-Giorgio Nada Editore, 28 euro) molto documentata, probabilmente esaustiva di uno degli italiani più famosi al mondo. **G.M.**



TUTTI I LIBRI DA NON PERDERE

PILOTI, VEICOLI E AZIENDE CHE HANNO FATTO GRANDE L'ITALIA NEL MONDO



NUVOLARI UN GENIO DELLA VELOCITÀ
Un nuovo ritratto arricchito di aneddoti e testimonianze inediti sulla vita e sulle vittorie di uno degli eroi dello sport automobilistico nazionale.
Lorenzo Montagner
Tre Lune Editore
192 pagine - 20 euro



MOTORIZZAZIONE DELLA GUARDIA DI FINANZA
Tutti i mezzi della Guardia di Finanza dalla nascita del Servizio Motorizzazione del Corpo (15 maggio 1935).
Gerardo Severino e Giuseppe Furno
Ente Editoriale della Guardia di Finanza
350 pagine - 19 euro



FERRARI
Nel 2017 la Ferrari compie settant'anni. Ecco un modo veloce, economico ma documentato per essere informati su quello che si annuncia come un evento storico.
Umberto Zappelloni
Tam Editore
148 pagine - 9,50 euro

NEXT 100 FESTIVAL

Un secolo di BMW in pista

Per la prima volta riunito in tutte le sue anime - BMW, BMW Motorrad, Mini e Rolls-Royce - il popolo della casa di Monaco si è ritrovato a Monza, nel weekend del 23-25 settembre, per celebrare i cent'anni del Gruppo e i cinquanta di quest'ultimo sul territorio italiano. Tre giorni all'insegna dei festeggiamenti, ma soprattutto della sportività (con la presenza di celebri piloti di varie epoche) e dei grandi numeri: basti pensare che nel weekend di kermesse si sono registrati oltre 40.000 visitatori, quattromila dei quali si sono cimentati in pista (o nel circondario dell'autodromo) con i test drive organizzati sia per le quattro sia per le due ruote. Difficile raccontare tutto il menu, che andava dalla suggestiva parata di BMW M, con al volante assi del calibro di Bruno Giacomelli, Riccardo Patrese, Nelson Piquel, Johnny Cecotto, Pierluigi Martini e non solo, all'esposizione nei paddock di numerosi pezzi rari e pregiatissimi, quando non addirittura unici. Qualche esempio? In rigoroso ordine cronologico, HH 49 Formel 2 Rennwagen (1949), 700 RS (1961), Brabham BWW BT7 Rekordwagen (1965), 2002 TI Rallyeversion (1969), Dornier BMW 270 (1970), 320 Turbo Gruppe 5 (1979), M3 Rallye (1986), Benetton BMW B186 Turbo (1986), fino ai più recenti bolidi visti in pista a Le Mans dal 2000 in avanti. E poi le moto, tantissime: duemila i centauri "accreditati"; le Mini, almeno 350 portate dal Federclub Mini Italia; le oltre 250 vetture fatte convenire su Monza dal BMW Autoclub Italia. Non sono mancate le attività per i più piccoli (più di 6 mila i bambini presenti nei tre giorni) e per quanti volevano approfondire la conoscenza delle iniziative messe in campo dal marchio tedesco nell'ambito della responsabilità e del sociale (5000 ingressi nel box di SpecialMente), ma anche in quello dei workshop tecnici.



Una Monza d'altri tempi
Numerose le parate "a tema", sia per le due sia per le quattro ruote: cent'anni di icone e grandi personaggi.





ALBERTO SORLINI (1920-2016)

Era un grande fotografo

Il mondo della fotografia è in lutto per la scomparsa, a 96 anni, di Alberto Sorlini, "ritrattista" ufficiale della Mille Miglia dal '47 al '57. Il celebre fotografo bresciano ha dato moltissimo alla Freccia Rossa, avendo documentato su incarico dell'AC Brescia tutte le edizioni del dopoguerra: i suoi scatti, famosi in tutto il mondo, sono custoditi nell'Archivio Novafoto-Sorlini, oggi di proprietà della Giorgio Nada Editore. Per conto dell'Ufficio stampa della Freccia Rossa, nelle ore immediatamente successive alla corsa, Sorlini e i suoi assistenti riempivano di foto centinaia di buste da spedire alle riviste di cinque continenti. Nato il 19 gennaio 1920, è stato il fondatore del Cinefotoclub, nel 1953, e quindi del Museo Nazionale della Fotografia di Brescia. Nella sua lunga carriera, ha pubblicato diversi libri, vincendo premi nazionali e internazionali. La Federazione internazionale d'arte fotografica lo ha insignito dei titoli Afiap nel '58, Efiap nel '74, mentre quella nazionale gli ha assegnato il titolo di Sem/Fiaf nel 1997. **P.M.**



IL FILM SU TAZIO NUVOLARI

NELLE SALE A FEBBRAIO

Conto alla rovescia per l'uscita nelle sale italiane di "Quando corre Nuvolari", il film sul mantovano volante previsto per febbraio 2017. La produzione ha appena diffuso la locandina definitiva, sulla quale campeggia una celebre frase del campione: "L'importante non è raggiungere il limite ma superarlo". La pellicola, con l'attore italo-inglese Brutius Selby nel ruolo di "Nivola", è una storia d'amore, coraggio, amicizia e tradimenti, nella quale non è il più forte a vincere, ma il più coraggioso. Il regista Tonino Zangardi l'ha raccontata incrociando momenti della carriera sportiva del pilota con frammenti della sua vita privata. Il plot prende spunto da un episodio accaduto durante la Mille Miglia del 1948, quando, a pochi chilometri dal traguardo, in località Gualdo Tadino (in Umbria), Nuvolari - ormai cinquantaseienne - decise di continuare la gara senza il cofano della sua Ferrari 166 SC.



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

LASCIATEVI GUIDARE DALL'ISPIRAZIONE.

Nuova **DS 4**



Nasce Nuova DS 4, connubio perfetto
di potenza e raffinatezza. Forte di un design elegante,
audace e dinamico, Nuova DS 4 nasce all'insegna della cura
di ogni dettaglio. Per regalarti il piacere puro della guida.
Scoprila su nuovaDS4.it

DS *preferisce* **TOTAL**

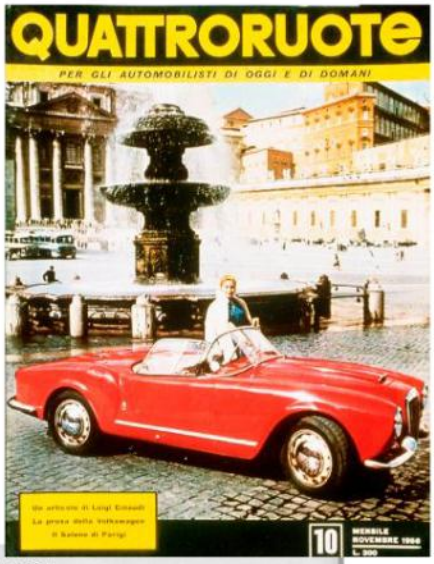
DSautomobiles.it

NUOVA DS 4 THP 210 S&S Consumo su percorso misto: 5.9 l/100km. Emissioni di CO_2 su percorso misto: 138 g/km. Le immagini sono inserite a titolo informativo.

FRANCA MAY E LA SUA AURELIA B24 CONVERTIBILE

Novembre 1956...

Nel 60° della nascita di Quattroruote rivisitiamo mese per mese, in formato "bonsai", i contenuti del 1956. Arriva il primo reportage dal Salone di Parigi e la prova su strada dell'unica VW a listino



La rivista torna a occuparsi, nella sezione "Prove su strada" di una vettura proveniente da oltre confine: la VW "Maggiolino" (identificato però solo con la dicitura Volkswagen 1956). Del resto in quegli anni, il modello era l'unico della gamma del costruttore tedesco, disponibile anche in versione cabriolet; il listino di Quattroruote era peraltro ridotto all'osso (una paginetta con meno di 50 auto) e non riportava i marchi esteri. Il test della "Maggiolino" offriva quindi lo spunto (inedito) di ripercorrere succintamente la storia del progetto, soffermandosi sulle ragioni del suo successo. In sintesi: funzionalità del prodotto, tenuta del valore (appunto perché modello unico del quale non sono previsti cambiamenti per almeno tre anni) e organizzazione capillare della rete commerciale.



Test all'auto del popolo La "Maggiolino" si guadagna le 9 pagine della "Prova su strada"; a sinistra il risicato spazio dedicato alle italiane presenti al Salone di Parigi.

"In un 'Salon' poco brillante neppure la partecipazione italiana è stata eccelsa. I costruttori, anche se tutti presenti, hanno esposto modelli già conosciuti". Impietose le righe che introducono la sezione dedicata all'Italia nel reportage della kermesse parigina, anche se il titolo è di ben altro tenore: "A Parigi le più belle erano ancora le italiane". Nel dettaglio, l'unico a meritarsi un plauso (e l'aggettivo "notevole") è stato Pinin Farina, di cui vengono presentati due modelli: la Ferrari Super America, col caratteristico parabrezza senza montanti laterali, e il prototipo Super Flow II, su meccanica Alfa Romeo. Alle altre italiane esposte viene riservato solo un laconico elenco: una (bella) cabriolet della Touring, ridisegnata nella parte posteriore, su telaio Aston Martin; lo spyder Maserati 1500 di Zagato e la berlinetta Abarth 750 di Bertone. Ma è l'intero articolo, dal titolo "Un salone che dice niente e troppo", a sbandierare un tono di delusione.

CURIOSITÀ

LA "TOP 12" DEI LADRI D'AUTO

L'auto più rubata nel Bel Paese? Senza dubbio la Fiat 1100, di cui sono stati sottratti ai legittimi proprietari ben 509 esemplari in 8 mesi e mezzo (1° gennaio - 10 settembre 1956). Al secondo posto, la Fiat 500 (378), al terzo la 600 (172). Altissima però la percentuale dei recuperi, nell'ordine dell'85-93 per cento.



OGNI KM CI COSTA...

Quanto costa ricoverare, proteggere dai ladri e mantenere in buono stato un'automobile? Quali sono le voci che concorrono alla spesa? Una tabella riporta i costi chilometrici per ogni modello.

CANDELE AI RAGGI X

La sezione "Tecnica dell'auto" dedica un ampio spazio al tema candele, soffermandosi in particolare sulla loro efficienza in caso di temperatura troppo fredda o troppo calda.

VOLI PINDARICI

Le foto sono sempre state motivo di orgoglio per Quattroruote: "questa rara documentazione fotografica è stata scattata sulla pista berlinese dell'Avus, durante una gara per vetture Sport fino a 1500 cm³". Progonista dell'acrobazia è la Porsche di Richard von Frankenberg.



RADIO MONTE CARLO PRESENTA

michael bublé



IL NUOVO ALBUM

nobody but me

WARNER MUSIC ITALY

RADIO MONTE CARLO

RADIO MONTE CARLO. MUSICA DI GRAN CLASSE.

civediamoalclub@ruoteclassiche.it



TROFEO MILANO

Giochi, guglie e cronometri

In archivio la decima edizione con 95 auto e 36 moto, tutte ante 1973

Novantacinque automobili, costruite tra il 1914 e il 1973, e 36 moto, prodotte dal 1926 al 1973, hanno animato, sabato 1° ottobre, la decima edizione del Trofeo Milano. La manifestazione, tradizionale appuntamento autunnale organizzato dal Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca (Cmae), riproponeva la sua formula classica a mezza strada tra il raduno di appassionati e la gara di regolarità. La carovana è partita in mattinata dal Galoppatoio di San Siro, dove si è disputata una prima prova a cronometro, per poi dirigersi alla volta di Vigevano attraverso strade secondarie e poco trafficate della campagna lombarda: i partecipanti hanno sfilato da Assago, Zibido San Giacomo, Noviglio, Pasturago e Bereguardo e hanno quindi attraversato il Ticino sul suggestivo ponte di barche reso insidioso dalla magra del fiume che ha costretto gli equipaggi a procedere a passo d'uomo per evitare che le macchine "toccassero" sotto. Dopo essere transitati da Parasacco e Borgo San Siro, hanno fatto il loro ingresso in piazza Ducale a Vigevano, dove le auto sono state presentate al pubblico dal presidente del Cmae, Marco Galassi. Lungo la via del ritorno la carovana ha percorso l'alzaia del Naviglio Grande per poi raggiungere il Castello Sforzesco, per congiungersi con i mezzi storici dei Vigili del Fuoco, della Polizia di Stato, della Polizia Locale di Milano e dell'Associazione Nazionale Carabinieri. Di grande pregio il parco vetture, introdotto al folto pubblico presente dalle voci dei due noti presentatori di Radio Deejay,







Da Milano a Vigevano. E ritorno
A destra, il coreografico passaggio della carovana sul ponte galleggiante di Bereguardo. In alto, la Flaminia Convertibile Touring dei vincitori Stella-De Albertis. Qui sopra, Abarth 750 Zagato (1957). Sotto, da sinistra: Bentley Mark VI (1948), Fiat 15 Ter Autopompa Vigili del Fuoco (1916); Cinemobile Sonoro, su base Fiat 618 Carrozzeria Viberti (1936).











Andrea e Michele: Lancia Theta Torpedo (1914), Fiat 15 Ter Autopompa Vigili del Fuoco (1916), Lancia Lambda ottava serie (1939), Fiat 508 S Coppa d'Oro (1934), Bentley Derby 3½ Park Ward (1935), Cord 812 Sportsman (1937), solo per citare le più anziane. Ammiratissima una Lancia Flaminia berlina del 1962, con al traino una barca a vela dinghy d'epoca. Per la cronaca, il trofeo - un vero fiocco in marmo di una guglia del Duomo di Milano (concesso ai vincitori fino all'edizione successiva) - è andato a Marco Stella e Cristina De Albertis, su Lancia Flaminia Convertibile Touring del 1964. La Coppa delle Dame è stata invece appannaggio della coppia Anna e Giannina Airaghi, su Alfa Romeo Giulia SS Bertone del 1963. Info e dettagli su *cmae.it*



Giro di boa in piazza Ducale
L'ingresso delle vetture nella splendida piazza Ducale di Vigevano, giro di boa di questa decima edizione. In alto, da sinistra, una Lancia Aprilia Cabriolet Pininfarina (1948) e l'Alfa Romeo Giulia SS Bertone (1963) di Anna e Giannina Airaghi, vincitrici della Coppa delle Dame.

TROFEO AIDO

REGOLARITÀ E SOLIDARIETÀ

Al Trofeo Aido Monica Giovanelli - Gran Premio Annalisa Gnutti, dopo un anno di pausa, dovuta alla cadenza biennale, hanno preso parte, il 24-25 settembre, una cinquantina di vetture costruite prima del 1961. Per la diciassettesima edizione è rimasto valido l'abituale leitmotiv che vuole si corra per vincere l'ignoranza, la diffidenza e il dolore di molti malati, che attendono nuova vita da un trapianto di organi. Il prologo del sabato prevedeva il Trofeo dedicato a Roberto Gaburri, grande amico e collaboratore del Trofeo Aido, recentemente scomparso, nonché donatore lui stesso. La gara a eliminazione diretta tra due equipaggi, uno contro l'altro, è stata vinta da Tiberio Cavalleri e Saskia Stoeckelmann, su Lancia Aprilia del 1938. La domenica, i partecipanti hanno affrontato un percorso attraverso Val trompia, lago d'Iseo e Valle Camonica, con partenza da Gardone VT e arrivo a Sarezzo. La chiusura, come sempre, è avvenuta all'Oratorio di Inzino dove, durante le premiazioni, è stato servito il tradizionale spiedo alla bresciana. Nonostante i piloti classificati top driver e driver A fossero penalizzati con una riduzione del 20% sul punteggio ottenuto, la testa della classifica ha assistito al duello tra le due Fiat 508 S del 1934, le celebri Balilla Sport, dei plurititolati Andrea Vesco e Andrea Guerini e dei veterani Osvaldo Peli e Nicola Donà, divisi da una manciata di penalità. Al terzo posto hanno chiuso Seneci-Calvagna su MG Midget del 1961. **P.M.**





CREDIT LUIGI COCCA

IN BREVE

MEETING LANCIA

Nel weekend del 17-18 settembre, a Cernusco su Naviglio (MI), si sono riuniti parecchi esemplari di Lancia con motore V6, principalmente Aurelia e Flaminia, in tutte le loro declinazioni. I proprietari hanno fatto tappa all'Atelier Zagato, al museo Alfa Romeo, a Volandia e al mistico Sacromonte di Varallo Sesia. Il pranzo si è tenuto alla Villa Lancia di Fobello, con l'ospitalità di Manfredi e Mariele Lancia. Tra gli ospiti c'erano anche Luigi e Giovanni De Virgilio, figli di Francesco, il progettista del motore dell'Aurelia. Nell'occasione, il Registro Flaminia, per i sessant'anni della commercializzazione della Flaminia, ha annunciato un raduno di modello a primavera 2017, che percorrerà la Via Consolare Flaminia con arrivo a Roma.

NSU CLUB ITALIA

Incontro di Amicizia dell'NSU Club Italia, il 23-25 settembre a Padova, antica sede della Compagnia Italiana Automobili, importatrice dei veicoli della Casa tedesca. Sabato i partecipanti si sono diretti a Luvigliano di Torreglia dove hanno visitato Villa dei Vescovi. Dopo il pranzo a Teolo, il gruppo è rientrato a Ponte San Nicolò per una serata con alcuni ex dipendenti della Compagnia Italiana Automobili che con le loro testimonianze hanno ripercorso i momenti salienti della vita della NSU italiana, che per due anni gestì una catena di montaggio della Prinz 4. Domenica, i partecipanti hanno visitato l'Orto Botanico di Padova, patrimonio dell'Unesco.

GUZZI E TRIDENTI

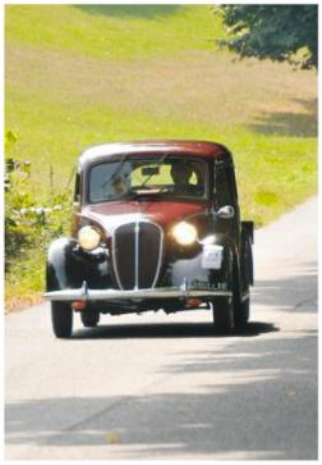
L'11 settembre, tra Mandello del Lario e Varenna (LC), si è tenuto il classico raduno di fine estate del Biturbo Club Italia, che ha proposto un connubio storicamente suggestivo tra Maserati e Moto Guzzi. Per un ventennio, dalla metà degli anni 70 alla metà dei 90, questi furono i marchi top del gruppo motoristico a partecipazione pubblica gestito da Alejandro De Tomaso, con veicoli divenuti famosi come la Biturbo e la V7 Special o la California. Trentasei Maserati si sono congiunte con il grande raduno internazionale Guzzi (che celebrava i 95 anni del marchio) per una visita al museo storico annesso alla fabbrica e un tour alla volta del piccolo borgo di Varenna, sulle rive del Lario.

TROFEO GIOVANNI AGNELLI

Tutte le auto della famiglia

Grande meeting Fiat a Villar Perosa per i 150 anni dalla nascita di Giovanni Agnelli





Nella ricorrenza dei 150 anni dalla nascita di Giovanni Agnelli, il 3 e 4 settembre, Villar Perosa (TO) ha ospitato la seconda edizione del Trofeo Giovanni Agnelli, riservato a vetture costruite tra il 1906 ed il 1966. Si è trattato di una rievocazione del trofeo organizzato nel 1966 dall'Avvocato Gianni Agnelli per il 100° anniversario della nascita del nonno. Le auto si sono riunite a Pinerolo per una visita al Museo della Cavalleria, per poi raggiungere Villar Perosa in serata. Domenica, si è svolta la tradizionale sfilata per le vie del paese, per poi dare vita al Trofeo (simbolico, trattandosi più di una sfilata) sulla salita Villar Perosa-Pra Martino. Interessanti le vetture presenti, messe a disposizione dal Registro Fiat Italiano e da collezionisti privati: una Fiat Zero, arzilla durante la salita, le eleganti le Fiat 503 e varie 509, 519 e 519S, 520 e una stupenda Fiat 525 SS, dalla linea al tempo stesso elegante e sportiva. Immancabili, poi, le Balilla 3 e 4 marce, le 500 A, B e C, la 508 C e la 1100 B. Una delle vetture più ammirate è stata la rossa Fiat 8V del 1952. Tra le più recenti, hanno destato i ricordi del pubblico le Fiat 1100 Special e la 1200 Granluce. A chiudere la sfilata c'erano una Fiat 1300 grigia, una 1500 spider e una rara 124 coupé Moretti. L'evento si è concluso con il pranzo in Borgata Caserme, sopra la villa della famiglia Agnelli.

MEMORIAL MARCO TURCI

TRECENTO SUPERCAR



Oltre trecento supercar di ieri e di oggi (molte delle quali provenienti dall'estero) si sono ritrovate domenica 16 ottobre a Mirandola (MO) per la tredicesima edizione del Memorial Marco Turci, organizzato dal Lancia Thema Club International: obiettivo, celebrare il giovane amico maseratista scomparso qualche anno fa. Tra le vetture partecipanti anche alcuni esemplari del Museo Ferruccio Lamborghini di Funo e del Museo dell'Automobile di San Martino in Rio, che hanno patrocinato l'evento, come pure Lamborghini Miura e Countach, Alfa Romeo, Dino, Ferrari, Lancia (Stratos e Delta ufficiali), Maserati, Mustang, Porsche ecc. Il via alla carovana è stato dato alle 10.30 per un giro che ha toccato le zone colpite dal sisma del 2012, Suzzara e San Benedetto Po, nella cui piazza, all'ombra della millenaria abbazia di Polirone, capolavoro di Giulio Romano, si è svolto il pranzo. L'appuntamento per la prossima edizione, che si annuncia ricca di novità, è stato fissato per le giornate dal 13 al 15 ottobre 2017.

REGISTRO ITALIANO VOLVO D'EPOCA

CON I PILOTI DELLA SCUDERIA



Una cinquantina di Volvo hanno animato, sabato 1° ottobre, con un suggestivo itinerario lungo i colli bolognesi il classico raduno annuale del Registro Italiano Volvo d'Epoca. Punto d'incontro la sede di Volvo Car Italia di Bologna, dove il centinaio di soci presenti ha potuto provare in anteprima le nuove S90 e V90, che hanno debuttato sul mercato italiano a metà ottobre. Presenti anche i piloti della Scuderia Volvo, reduci dai brillanti risultati ottenuti quest'anno con Nino Margiotta e Leonardo Fabbri nel Campionato Grandi Eventi Auto storiche. Nell'occasione è stato allestito un piccolo circuito che ha permesso ai partecipanti di cimentarsi con una serie di prove di abilità e con il cronometro.

BIANCHINA CLASSIC CLUB

TRE GIORNI SULLE DOLOMITI

Quello sulle Dolomiti è un appuntamento classico per gli appassionati di auto d'epoca; quest'anno il Bianchina Classic Club ha organizzato un tour di tre giorni, che ha avuto anche la benedizioni di splendide giornate di sole. Venerdì 9 settembre, 25 equipaggi hanno raggiunto l'Hotel Brunner di Chiusa. Nei giorni successivi, tra località alpine e musei, le Bianchina hanno percorso quasi 150 km che, per questo tipo di vettura, in montagna non sono pochi. *bianchina.it*



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

Girardo.com



CLASSIC ELEGANZA A STRESA

Una corona alla più bella del lago

Molte nubi ma fortunatamente poca pioggia sul defilé organizzato nel parco dell'Hotel Regina Palace e sul lungolago di Stresa (VB) dal Classic Club Italia nel weekend dell'1 e 2 ottobre. Una ventina le macchine iscritte al concorso d'eleganza, tutte del dopoguerra e appartenenti alle categorie più disparate: dalle cabriolet alle sportive, dalle berline di lusso alle utilitarie. Di grande pregio e rarità il parco delle pretendenti al titolo di "Best in Show", come una Siata Daina Gran Sport del 1952, un'Alfa Romeo 6C 2500 Sport Pinin Farina del 1951, una Bristol 401 del 1953 e un'Alvis TD 21 Graber prototipo del 1958. Presenti pure, per nulla intimorite da simili concorrenti, Innocenti Mini Cooper Mk 3, Autobianchi Bianchina Cabriolet e Lancia Fulvia Coupé 3. Il sabato le auto sono state esposte nel parco del prestigioso hotel, in modo che anche il pubblico potesse esaminarle per attribuire un premio "a furor di popolo", assegnato poi la domenica alla Mercedes 220 SE Cabriolet del 1962 di Guido Romersa. Nel frattempo i proprietari delle auto si sono goduti un lungo quanto suggestivo tour delle Isole Borromee in motoscafo, che ha toccato anche l'eremo di Santa Caterina del Sasso, spettacolare complesso monastico le cui origini risalgono al 1195, edificato a strapiombo sul lago. La domenica mattina, grazie al benestare accordato dal Comune di Stresa, tutte le auto iscritte hanno potuto sfilare sulla passerella allestita sul lungolago. Presentate da Franco Bruno Ronchi del Registro Internazionale Touring Superleggera e giudicate da un gruppo di esperti costituito dallo stesso Ronchi,

Premi di peso
Sotto, da sinistra, Alfa Romeo 6C 2500 Sport Pinin Farina (1951, miglior berlina); Alvis TD 21 Graber prototipo (1958, miglior veicolo restaurato).





dai due designer Arcangelo Jeker e Zbigniew Maurer e dal lo scrivente, le vetture sono state protagoniste di un approfondito confronto che ha visto attribuire i premi principali, oltre a quello assegnato dal pubblico alla Mercedes del 1962 di cui abbiamo già detto, all'Alvis TD 21 Graber prototipo del 1958 di Giacomo Olivieri quale miglior veicolo restaurato; all'Alfa Romeo Alfetta GTV6 2.5 del 1980 di Alberto Merlo quale miglior veicolo conservato; alla Ford Thunderbird del 1956 di William Pollini per la categoria spider e cabriolet; alla Siata Daina Gran Sport del 1952 fra le coupé e all'Alfa Romeo 6C 2500 Sport Pinin Farina del 1951 fra le berline. Premio Ruoteclassiche alla Fiat 1100/103 TV del 1956, preparata Nardi dall'origine, di Fabio Colombo. Alla fine della manifestazione il "Best in Show" è andato all'Alfa 6C 2500 Pinin Farina di Franco Di Bitetto, che già aveva trionfato fra le berline: esemplare spettacolare, dall'interno in panno grigio azzurro ancora immacolato e con soli 56.000 km percorsi in 65 anni.

Fulvio Zucco





Piccole star
Da sinistra, in senso orario, Fiat 1100/103 TV (1956), Fiat 1200 Trasformabile 103 G (1961), Ford Thunderbird (1956), Innocenti Mini Cooper Mk 3.



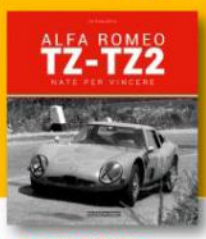


Libreria dell'Automobile

NOVITÀ

www.libreriadellautomobile.it www.giorgionadaeditore.it

ISCRIVITI ALLA NOSTRA MAILING LIST SU www.libreriadellautomobile.it



■ ALFA ROMEO TZ-TZ 2
Nate per vincere
€ 60,00
PAG: 216 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano
Disponibile anche l'edizione Inglese
ALFA ROMEO TZ-TZ2
Born to win



■ ALFA ROMEO DUETTO e SPIDER
€ 25,00
PAG: 96 - f.to cm 24,3x27
FOTO: 171 a colori e 54 in b/n
TESTO: Italiano



■ FERRARI REX
Biografia di un grande uomo del Novecento
€ 28,00
PAG: 1168 - f.to cm 14x22
FOTO: 120 a colori e in b/n
TESTO: Italiano



■ CISITALIA
Una Storia di coraggio e passione
€ 50,00
PAG: 208 - f.to cm 24,3x27
FOTO: 282 a colori e in b/n
TESTO: Italiano



■ AUTOBIANCHI PRIMULA & A111
€ 25,00
PAG: 96 - f.to cm 24,3x27
FOTO: 148 a colori e 92 in b/n
TESTO: Italiano



■ CARROZZIERI ITALIANI
ITALIAN COACHBUILDERS
€ 75,00
PAG: 408 - f.to cm 26x28,5
FOTO: oltre 1250 a col. e in b/n
TESTO: Italiano/Inglese



■ DESTRA 3 LUNGA CHIUDE
Quando i rally avevano un anima
€ 25,00
PAG: 288 - f.to cm 14x22
FOTO: 76 a colori e 21 in b/n
TESTO: Italiano



■ AUTOMOBILI DEL MARE
RACING CARS OF THE SEA
Cantiere navale San Marco 1953-1975
€ 60,00
PAG: 192 - f.to cm 27x33
FOTO: 141 a colori e 115 in b/n
TESTO: Italiano/Inglese



■ IL GRANDE LIBRO DEI MOTOCARRI ITALIANI
€ 39,00
PAG: 176 - f.to cm 22x29,7
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano



■ FORMULA 1 & MONZA
Immagini di una corsa
A race in pictures
€ 60,00
PAG: 364 - f.to cm 28x31
FOTO: oltre 900 a col. e in b/n
TESTO: Italiano/Inglese

VIENI A VISITARE IL NOSTRO
nuovo punto vendita
Corso Venezia, 45 - 20121 Milano
Tel/Fax 02-76006624

Ufficio di vendita per corrispondenza:
Mail order department:
Tel 02 27301462-8 Fax 02 27301454
(Lunedì-Venerdì dalle 9 alle 18)
ordini@libreriadellautomobile.it
info@libreriadellautomobile.it
www.libreriadellautomobile.it
vieni a trovarci su f e ebay

MANIFESTAZIONI 2016

20/23 OTTOBRE	PADOVA AUTO E MOTO D'EPOCA - PAD. 1
12/13 NOVEMBRE	NOVEGRO (MI) MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO - PAD. A
25/27 NOVEMBRE	MILANO AUTOCLASSICA
8 DICEMBRE	FERRARA GRANDE MERCATO MOSTRA SCAMBIO

VENDITA PER CORRISPONDENZA
MINIMO D'ORDINE € 20,00

COPPA FRANCO MAZZOTTI

Vesco-Guerini, triplete!

Con la gara bresciana, i due Andrea completano un tris da favola, dopo Mille Miglia e Gran Premio Nuvolari



L'ottava edizione della gara organizzata dal Club della Mille Miglia, in memoria di Franco Mazzotti, indiscusso leader dei fondatori della Freccia Rossa, ha superato le attese degli stessi organizzatori. Il cambio di formula, con un giorno in più a disposizione, ha portato le iscrizioni a 102 equipaggi. Si è trattato di una gara di regolarità tecnicamente impegnativa, in virtù di 89 prove cronometrate e 3 prove di navigazione, distribuite sui 154 km della prima tappa, tra Brescia e il Lago di Garda, e i 124 da Sirmione a Chiari (attraversando la Franciacorta) della seconda frazione. Il via è stato dato sabato 8 ottobre dal Museo Mille Miglia di Brescia; immediatamente dopo si sono disputate le prime prove nel Parco del Montenetto, a sud di Brescia, per poi dirigiresi lungo la Strada dei Vini e dei Colli Longobardi. Per ricordare le imprese aeronautiche di Franco Mazzotti, caduto in guerra alla cloche del suo aereo, la carovana si è quindi cimentata coi cronometri sulle piste dell'Aeroporto Militare di Ghedi, con il pranzo servito negli hangar dei Tornado del Sesto Stormo, i "Diavoli Rossi". Poi è stata la volta del Trofeo Roberto Gaburri, a Pozzolengo, paese natale del presidente di 1000 Miglia Srl recentemente scomparso. L'arrivo davanti al Castello di Sirmione ha concluso la prima tappa: a sventolare la bandiera d'arrivo c'era il campione Paolo Rossi, che ha invitato tutti a visitare la sua mostra, dedicata al successo ai Mondiali di calcio del 1982 in Spagna, aperta nel nucleo antico della penisola lacustre. Il mattino seguente, dopo la Valtenesi, il passaggio sul settecentesco ponte di Pontenove e alcune prove al Museo Mille Miglia, le vetture sono entrate in Franciacorta da Cellatica, per una decina di prove sul circuito ricavato intorno al Centro Sportivo di Gussago. Da lì, dopo il passaggio ai castelli di Passirano e Bornato, la gara ha reso omaggio al cofondatore della Mille Miglia, Aymo Maggi, facendo terminare una prova proprio davanti al cancello di Villa Maggi, a Calino, frazione di Cazzago S. Martino. Le ultime sette prove cronometrate sono state disputate nel Parco di Villa Mazzotti, la casa natia di Franco; nella splendida villa dei Mazzotti a Chiari si sono svolti pure il pranzo di chiusura e le premiazioni. Per la cronaca, hanno vinto Andrea Vesco e Andrea Guerini, su Fiat 508 S Coppa d'Oro (al terzo successo di peso, dopo Mille Miglia e Gran Premio Nuvolari), davanti a Ezio e Maria Caterina Salviato, su Lancia Aurelia. Sul terzo gradino del podio sono saliti Giovanni Moceri, per l'occasione in copia con Gianfranco Gentile, manager dell'Heritage di FCA, su Lancia Fulvia Rallye 1,3. La Coppa delle Dame è andata a Himara Bottini e Rosemary Boscardin, su Triumph TR3. Tantissimi i top drive al via: Giuliano Canè, Armando Fontana, Gianmario Fontanella, Alessandro Gamberini, Osvaldo Peli, Ezio Salviato, Sergio Sisti e Lorenzo Turelli. Da segnalare anche il ritorno, dopo quasi 15 anni di assenza, di un altro grande regolarista - Roberto Vesco, padre di Andrea, che ha corso con Valerio Bocelli -, così come la presenza di Arturo Merzario, tornato a guidare una vettura con lo scudetto della Scuderia Brescia Corse, con la quale trionfò nel Campionato Marche per vetture Sport nel 1973. Classifiche complete su *clubmillemiglia.eu*



CREDIT LUIGI COCCA

Trionfatori I vincitori Andrea Vesco (a destra) e Andrea Guerini, con al centro Arturo Merzario.



Con il patrocinio di

REGIONE PIEMONTE

CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TORINO

AUTOMOBILE CLUB TORINO

ACI SPORT

CITTA' DI TORINO

In collaborazione con

Con il sostegno di

BRC GAS EQUIPMENT

In contemporanea con

AUTOMOTO RACING

Made by GL events

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

LINGOTTO FIERE TORINO

a cura di **Fabrizio Greggio**

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

LA LETTERA DEL MESE

I QUARANT'ANNI DELLA BMW SERIE 6

Quest'anno, che celebra il secolo di vita della BMW, mi sembra sia passato un po' in sordina il quarantesimo compleanno della Serie 6. Mi piacerebbe quindi veder ripercorse le tappe fondamentali di questa sportiva d'alto lignaggio.

Giuseppe Carli







In effetti i festeggiamenti per i cento anni dalla fondazione della Casa bavarese (7 marzo 1916) hanno messo un po' in ombra la ricorrenza della prestigiosa sportiva di Monaco. La nostra storia inizia in occasione del Salone di Ginevra del 1976, quando la BMW presenta la Serie 6 (E24), destinata a rimpiazzare l'ormai obsoleta E9 (3.0 CS e 3.0 CSi). La nuova coupé tedesca, sapientemente disegnata da Paul Bracq, risponde ai più moderni requisiti imposti dalla normativa statunitense in materia di sicurezza passiva. Due i motori disponibili, entrambi a sei cilindri in linea: 2985 cm³ da 185 CV DIN alimentato a carburatore (la 630 CS) e 3205 cm³ da 200 CV a iniezione (la 633 CSi). Il prezzo di listino era rispettivamente di 18.765.000 lire e di 20.250.000 (per curiosità la Lamborghini Jarama 400 GTS ne costava 24.300.000). Inizialmente la scocca viene realizzata presso la Karmann, ma già nel corso del 1977 la produzione viene eseguita interamente negli stabilimenti BMW. Nel 1978 la gamma si amplia con la 635 CSi, equipaggiata con un sei cilindri in linea 3453 cm³ da 218 CV DIN; l'anno successivo la 628 CSi (2788 cm³ da 184 CV DIN) sostituisce la 630 CS. Nell'estate del 1982 la Serie 6, che vede uscire dai listini europei la 633 CSi, subisce importanti aggiornamenti con l'adozione del pianale derivato dalla Serie 5 sigla E28, con sospensioni riviste; è inoltre introdotto l'ABS di serie sulla 635 CSi (mentre rimane a richiesta sulla 628). Quest'ultima viene dotata di un nuovo propulsore di 3430 cm³, sempre in grado di erogare 218 CV, ma più parco nei consumi. Infine la "nuova" Serie 6 beneficia di un alleggerimento di circa 60 kg. Dal punto di vista stilistico figura essenzialmente l'inedito fascione paraurti con spoiler e fendinebbia integrati. Al Salone di Francoforte del 1983 debutta la M 635 CSi, spinta dal favoloso 6 cilindri in linea di 3453 cm³ da 286 CV DIN: questo motore a quattro valvole comandate da due alberi a camme in testa deriva da quello utilizzato per la supercar M1.

Nel 1987 esce di scena la 628 CSi; ormai il ciclo vitale della Serie 6 è al temine: nell'aprile del 1989 viene prodotta l'ultima E24: dalla fine del 1975 sono 86.219 gli esemplari costruiti. Poi 14 anni di silenzio, fino al Salone di Francoforte del 2003, quando viene presentata la 645 Ci (E63), seguita pochi mesi dopo dalla versione cabriolet (E64), svelata a Detroit nel 2004. Entrambe montano un V8 di 4398 cm³ da 333 CV. Nell'autunno del 2004 arriva la 630 Ci col 6 cilindri di 2976 cm³ da 258 CV; al Salone di Ginevra 2005 debutta la M6, mossa da un poderoso V8 di 4999 cm³ da 507 CV (dal 2006 disponibile anche la versione cabriolet). Nello stesso anno la 645 Ci lascia il posto alla 650i (4799 cm³ da 367 CV). Nel 2007 una piccola rivoluzione si ha con la 635d, la prima Serie 6 a gasolio (motore 2993 cm³, 286 CV). E giungiamo al 2011 con la terza generazione della Serie 6, identificata dalle sigle F12 (cabriolet) e F13 (coupé), ma questa è storia attuale.



SUNBEAM STILETTO

ELEGANTE COUPÉ SCOMPARSA

Durante un recente viaggio nel Donegal (Repubblica d'Irlanda) ho fotografato questa strana vettura che non avevo mai visto. Potreste darmi qualche informazione in merito?

Guido Lanfranchi

In effetti Lei si è imbattuto in quella che può essere considerata una vera mosca bianca, almeno nel nostro Paese. Si tratta di una Sunbeam Stiletto, compatta coupé a due porte introdotta nel 1967. Il motore, montato posteriormente, è un quattro cilindri in lega leggera di 875 cm^3 con albero a camme in testa, alimentato da due carburatori Zenith/Stromberg. La potenza erogata è 55 CV a 6100 giri/min, sufficienti per far toccare alla Stiletto, che pesa in ordine di marcia 737 kg, i 155 km/h. Decisamente moderno lo schema delle sospensioni a quattro ruote indipendenti, a cui fa da contraltare un impianto frenante non certo all'avanguardia, con tamburi anche all'avantreno. La graziosa carrozzeria si distingue per la doppia coppia di proiettori e per il rivestimento del padiglione in vinile nero; l'abitacolo è rifinito con cura e prevede il pavimento interamente ricoperto in moquette. D'intonazione sportiva il bel volante a tre razze forate e la strumentazione (tachimetro graduato fino a 160 km/h, contagiri, manometro olio, termometro acqua, amperometro e indicatore di livello carburante), con quadranti "impreziositi" da cornici lucide. I sedili, rivestiti in pelle sintetica Amblair, risultano ben dimensionati e quelli posteriori sono sdoppiati e con schienale ribaltabile per aumentare la capacità di carico fino a un massimo di 425 litri (99 con quattro passeggeri). La Stiletto è lunga 353 cm, larga 153, alta 132,7 e ha un passo di 208,3 cm. Questa elegante coupé viene prodotta fino al 1972 per un totale di circa 9000 unità.



IL PELO NELL'UOVO

ALTA E NON ALFA!

Qualcuno leggendo l'ultimo numero di Ruoteclassiche potrebbe credere che mi sia bevuto il cervello. O la memoria, visto che mi definiscono decano, ma per fortuna non è così. Nel mio ricordare lo scherzetto di Amedeo Gordini alla Ferrari di Lampredi e la pronta risposta del progettista del cavallino è saltato fuori per un errore di stampa che al G.P. di Formula 2 dell'ACF del 1952, a Rouen, tra i concorrenti c'era anche un'Alfa. Nel mio originale il nome era "Alta", costruita dall'Alta Car Engineering di Surbiton, Inghilterra. L'Alfa, nel senso di Romeo, c'entra come i cavoli a merenda anche perché non correva in Formula 2 e si era ritirata dalle competizioni nel 1951 dopo la vittoria nel campionato del mondo di Formula 1 con Fangio. Questa specie di sarchiapone, l'Alta F2, era stata progettata da Geoffrey Taylor, montava suoi motori che, tra l'altro, erano forniti anche ad altri costruttori di telai come Cooper, Connaught, HWM; era una vettura affidabile con alcune interessanti caratteristiche innovative, come i bracci triangolari delle sospensioni montati su boccole in gomma, che nelle mani di piloti inglesi come George Abecassis, Peter Whitehead e Lance Macklin si comportò onorevolmente. Tra l'altro su un'Alta fece una gara anche il leggendario Stirling Moss agli inizi della carriera.

Marcello Minerbi



FIAT 600 SCIONERI

CURA RICOSTITUENTE

Buongiorno, sono Renato Mingardi, il proprietario della Fiat 600 Scioneri pubblicata su Ruoteclassiche di agosto 2015. Allora era un "rottame prezioso", ma oggi dopo un accurato restauro la 600 è tornata all'antico splendore, come testimoniano le foto che vi ho inviato.





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

Le auto dei nostri lettori

Le scelte della redazione tra le immagini inviate a ***#laLanciadelNonno***



Lancia Augusta
Stefano Antognozzi
Il nonno Clemente, tassista nella provincia di Fermo.



Lancia Delta HF Integrale
Edoardo Boni
Alla guida sotto l'occhio vigile del nonno paterno.



Lancia Fulvia GT (1967)
Andrea Coviello
Genitori in gita sul litorale ligure nel 1968-69.



Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3
Lorenzo Giacalone
La Fulvia Coupé dei nonni con Bianca.



Lancia Beta Coupé 1.3
Valerio Saccoccia
Il padre Rosario e l'inseparabile 1300.



Lancia Flavia
Luciano Maria Frascino
Il nonno nel 1963 alla 9ª Autosciatoria delle Università.



Lancia Delta HF Turbo
Daniele Sammaruca
In Corsica nel 1992 con la fidanzata e l'auto di papà.



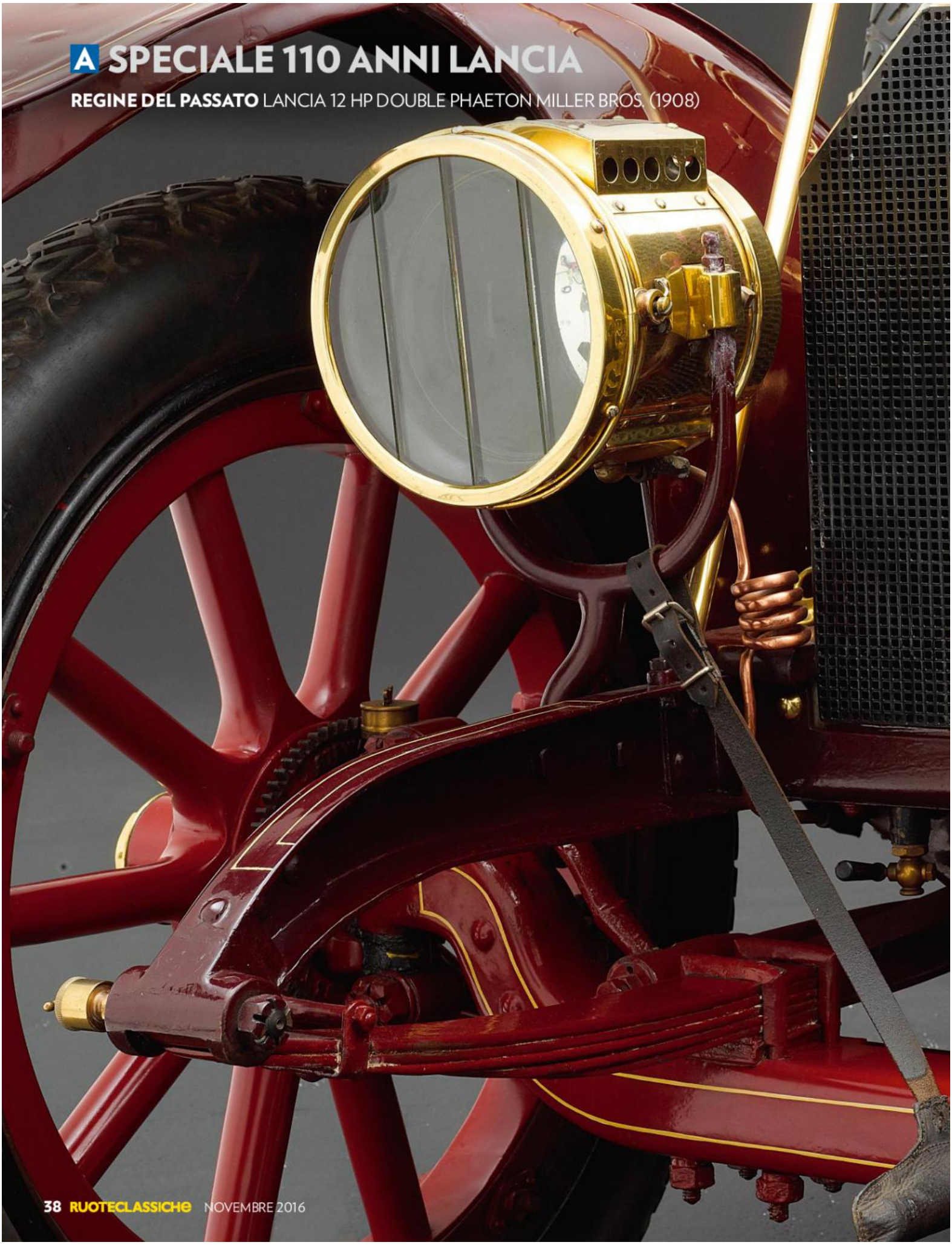
Lancia Appia I serie
Roberto Pernici
A cinque anni ad Arco di Trento con l'Appia dello zio.



Lancia Flavia
Edoardo Zaghi
Il papà in una foto del 1963.


VOLVO
VOLVO V90
NATURALMENTE DIVERSA
MADE BY SWEDEN
volvocars.it
3 anni di manutenzione inclusi nel prezzo*
*Il pacchetto di manutenzione incluso nel prezzo comprende i primi tre tagliandi come previsto dal piano di manutenzione programmata Volvo.
Promozione valida fino al 30/11/2016. Volvo V90. Valori massimi nel ciclo combinato: consumo 7,4 l/100km. Emissioni CO_2 169 g/km.

REGINE DEL PASSATO LANCIA 12 HP DOUBLE PHAETON MILLER BROS. (1908)





LA PRIMA DELLA CLASSE

RIBATTEZZATA ALFA

Progettata nel 1907 e prodotta in oltre 100 esemplari l'anno seguente, si chiamava 12 HP, ma successivamente venne identificata con la prima lettera dell'alfabeto greco. In Italia ne sopravvivono soltanto tre: due sono al museo Lancia, mentre la protagonista di queste pagine appartiene al collezionista Lopresto

Testo di **Marco Di Pietro** - foto di **Michele P. Casiraghi**

L'esordio della prima Lancia su strada iniziò a... colpi di piccone. Narra la leggenda che nel settembre del 1907, ultimato finalmente il primo prototipo, ci si accorse che era troppo largo per uscire dal portone dello stabilimento di via Ormea a Torino, e quindi fu necessario abbattere parzialmente l'ingresso.

La produzione della prima automobile a portare la firma di Vincenzo Lancia, ex collaudatore e pilota Fiat che aveva deciso di mettersi in proprio, iniziò soltanto nel 1908, quando il primo esemplare fu esposto all'ottava edizione del Salone dell'Automobile di Torino, ottenendo un lusinghiero riscontro, anche di carattere internazionale (Autocar, la rivista inglese già prestigiosa all'epoca, la definì "silenziosa, elastica, ben progettata e superbamente rifinita"). Chiamata 12 HP, ma conosciuta in fabbrica come Tipo 51 e, successivamente alla guerra mondiale, nominata retroattivamente Alfa, prima lettera dell'alfabeto greco, la Lancia dell'esordio era un'automobile decisamente fuori dagli schemi: aveva un telaio basso e leggero, con trasmissione a cardano anziché a catena, e un motore quattro cilindri biblocco da 2,5 litri in grado di sviluppare la notevole potenza di 28 CV a 1500 giri, ma poteva raggiungere i 1800 giri (regime elevato per l'epoca). Sfiorava i 100 all'ora di velocità massima.

In un anno, il 1908, ne furono costruite 108 unità, alcune delle quali furono vendute in Gran Bretagna e negli Stati Uniti. Come appunto la numero di telaio 102 (99 invece è il numero di motore) che fu esportata in America come nudo telaio e poi "vestita" da Miller Bros. di Amesbury, nel Massachussetts con un'elegante carrozzeria Double Phaeton: è l'auto che vedete raffigurata in queste pagine.

Fu acquistata nuova dal giudice Dave Tunick, che la tenne per circa cinquant'anni. Da oltre un decennio è di proprietà di Corrado Lopresto che l'ha trovata in America in condizioni di restauro quasi ottimale, e quindi ha provveduto soltanto a qualche miglioramento soprattutto estetico. La Lancia Alfa è ormai rarissima in Italia: se ne conoscono altri due esemplari, entrambi posseduti dal museo Lancia a Torino. Uno, in versione "corsa" (ne vennero realizzate 5-6 unità), con passo accorciato di 8 cm (da 282 a 274) e modifiche alle sospensioni, venne impiegato in gara sul circuito di Savannah in Georgia nel 1909. L'altro, invece, è una berlina a guida interna.

L'Alfa numero di telaio 102, restaurata in maniera superba, ha partecipato, come da tradizione per tutte le auto della Collezione Lopresto, a numerosi concorsi d'eleganza in giro per il mondo. Il premio più prestigioso se l'è aggiudicato in occasione dell'evento organizzato per i 100 anni della Lancia a Torino nel 2006. Ha vinto il premio più impor-



Il trionfo dell'ottone
La prima Lancia è rifinita in modo superbo, anche se l'ingegno di "monsù" Vincenzo sta sotto pelle: la tecnica raffinata caratterizzerà tutte le Lancia a venire. L'interno dell'esemplare nelle foto è quello originale, recuperato integralmente.





Tachimetro in miglia
Pelle, ebanisterie pregiate, ottone lucidato e dettagli di grande qualità, come lo strumento posto davanti alla pedaliera, che è il tachimetro (in miglia, poiché quest'auto è per il mercato americano) e il contamiglia. In basso, l'avvisatore acustico, un capolavoro Art decò.













CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale, 4 cilindri in linea Alesaggio 90 mm - Corsa 100 mm Cilindrata 2545 cm^3 Rapporto di compressione: 4,8:1 Potenza 28 CV a 1500 giri/min Alimentazione a caduta, con 1 carburatore verticale Lancia a due stadi Accensione a magnete ad alta tensione Lubrificazione a gravità e pompa ausiliaria.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 4 rapporti + RM Frizione multidisco a bagno d'olio Pneumatici 810 x 90.
Corpo vettura	Carrozzeria Double Phaeton, 4-5 posti Telaio in acciaio, a longheroni e traverse Sospensioni anteriori ad assale rigido e balestre longitudinali semiellittiche Sospensioni posteriori ad assale rigido e balestre longitudinali a 3/4 di ellisse Freni meccanici a pedale agente sulla trasmissione - Sterzo a vite e ruota.
Dimensioni e peso	Passo 2820 mm Carreggiata ant. 1330 mm, post. 1330 mm Lunghezza (solo telaio) 3800 mm Larghezza 1615 mm - Altezza 2100 mm Peso (autotelaio) 710 kg.
Prestazioni	Velocità circa 100 km/h.





Quattro cilindri biblocco
Il motore dell'Alfa è un 4 cilindri in linea composto da due blocchi di ghisa da 2 cilindri ciascuno, testa cilindri fissa, distribuzione a 2 valvole parallele e albero a camme laterale nel basamento.



tante, il Best in Show, nonostante la concorrenza di 380 modelli iscritti e provenienti da 18 Paesi del mondo.

Nel 1908 la prima Lancia, un'auto di classe media, ma con finiture di classe e tecnologia d'avanguardia, costava parecchio: l'autotelaio era in listino a 10.000 lire, mentre con carrozzeria Double Phaeton il prezzo partiva da 12.000 lire, fino ad arrivare alle Limousine che erano poste in vendita a 14.000 lire. Difficile fare un paragone con auto dello stesso periodo: può valere però a titolo esemplificativo un confronto con la Fiat Tipo Zero, nata qualche anno dopo e costruita in duemila esemplari. Era una vettura di media cilindrata (1850 cm^3) che, con carrozzeria torpedo di serie, costava 6900 lire.

In questa prima Lancia si intuisce già il percorso che la Casa torinese farà nei decenni a venire: si imporrà in tutto il mondo come un'auto estremamente raffinata e di grande qualità, pur non intendendo rivaleggiare con i marchi più sfrenatamente lussuosi. "Essere, non apparire". Si potrebbe riassumere così il motto delle Lancia di tutte le epoche: cioè sostanza abbinata all'innovazione, senza trascurare l'affidabilità. Per questo l'Alfa s'impose sul mercato internazionale, salendo alla ribalta delle cronache anche per la partecipazione alle corse automobilistiche (questo era il metodo migliore per comparire gratis sulle pagine dei giornali). Vincenzo Lancia, grande corridore nel passato, diventato costruttore non volle più partecipare direttamente alle gare. Riteneva che l'impegno tecnico ed economico necessario per correre avrebbe nuociuto alla produzione. Però lo fecero per lui i clienti, già con il primo modello 12 HP. E Vincenzo Lancia, da geniale uomo (anche) di marketing, dopo la vittoria nel 1909 al Grand Prix d'America per vetture leggere sul circuito di Savannah con il pilota William Hilliard (e l'anno dopo ancora, con la stessa auto, ma con il pilota Knipper) inventò subito una frase semplice ed efficace, che per anni fu impiegata nelle pubblicità della Casa: "L'unica vettura Lancia iscritta è quella che è arrivata prima". R

Grazie alle vittorie sportive delle Alfa, Vincenzo coniò lo slogan: "L'unica vettura Lancia iscritta è quella che è arrivata prima".



Raggiungeva i 100 all'ora Nonostante la cilindrata relativamente modesta per l'epoca (poco più di 2,5 litri), la Lancia Alfa garantiva una velocità di punta notevole: sfiorava i 100 km/h. Tra le auto del periodo, è una delle più semplici da guidare, tiene bene la strada e frena in maniera abbastanza efficace.

UN'INCREDIBILE AVVENTURA

LE AUTO? MEGLIO DEL MANZO IN SCATOLA

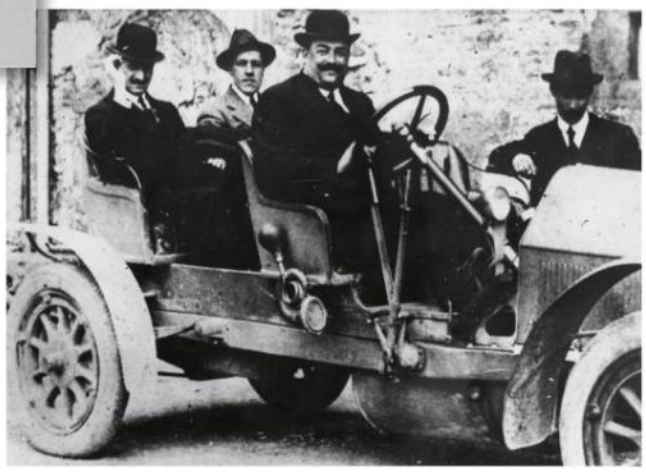
Figlio di Giuseppe, facoltoso commerciante e importatore di carne dall'Argentina, Vincenzo era destinato a entrare nell'azienda di famiglia. Per fortuna la passione per i motori cambiò il suo destino e quello dell'intera storia. Dalla penna di un Lancista "doc" i modelli salienti del mitico marchio torinese, conditi con qualche ricordo personale

Testo di **Marcello Minerbi**

Centodieci anni fa nasce la Lancia e tutto comincia... dalla carne in scatola. Curioso vero? In due parole: il padre di Vincenzo, Giuseppe, ricco commerciante e importatore di carne dall'Argentina, aveva trovato il metodo per inscatolarla diventando così il fornitore del regio esercito italiano. Vincenzo era destinato a fare il contabile e il direttore dell'azienda dopo aver frequentato l'istituto tecnico Lagrange di Torino, ma lì esplode la passione per la meccanica e l'automobile. Marinando la scuola, frequenta l'officina di Ceirano, pioniere dell'automobilismo torinese. All'inizio come contabile ma poi il suo geniaccio meccanico lo fa notare nella cerchia dei primi automobilisti. La Ceirano viene assorbita dalla Fiat e lì Vincenzo Lancia diventa, con Felice Nazzaro, uno dei piloti collaudatori di punta. È veloce, ha il senso della meccanica. Nel 1906, tornato dagli Usa dopo la mitica impresa nella coppa Vanderbilt, comincia ad accarezzare l'idea di metter su la "sua" fabbrica di auto. Così il 27 novembre 1906 la Lancia viene costituita con Vincenzo Lancia e soci Claudio Fogolin (geniale meccanico), Carlo Biscaretti di Ruffia, Ernesto Vaccarosi e il Conte Francesco Contin di Castelseprio. Il mito comincia così.







Vittorie d'Oltreoceano In alto, la copertina del manuale di Giuseppe Lancia sulla preparazione delle carni: è datato 1892. Sopra a destra, la pubblicità del 1910 che riporta la seconda vittoria consecutiva della Lancia al Grand Prix d'America, disputato sul circuito di Savannah. A destra, Vincenzo Lancia al volante di una delle sue vetture.

ALFA (1908)

LEZIONE DI GRECO

Vincenzo decide di chiamare Alfa la sua prima automobile, come a significare l'inizio di un mondo meccanico, che diventerà famoso. Un telaio leggero, il motore biblocco di 2543 cm³, valvole laterali e 24 CV a 1450 giri e prestazioni brillanti. Forse un po' troppo per gli chaffeur d'allora, che innescarono la leggenda della sua pericolosità, in realtà entrava in curva più veloce delle altre. Piaceva agli inglesi e negli Stati Uniti vinse anche alcune gare. Incidentalmente, superava i 90 km/h.



DIALFA (1908)

TROPPO VELOCE

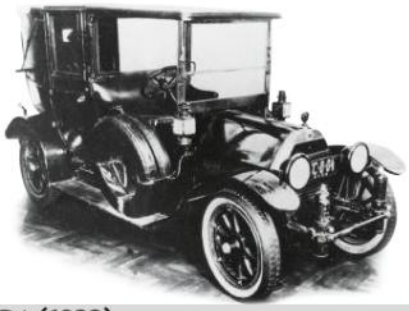
Visto che l'Alfa aveva venduto bene Vincenzo Lancia aggiunge il prefisso "di" e due cilindri in più alla prima creatura, nasce così la Dialfa, che fu un grosso flop... a sei cilindri. Il barcone toccava i 110 km/h, troppi per i piloti di quei tempi. Ne costruirono solo 23.



GAMMA (1910)

LA PRIMA CON LO STEMMA

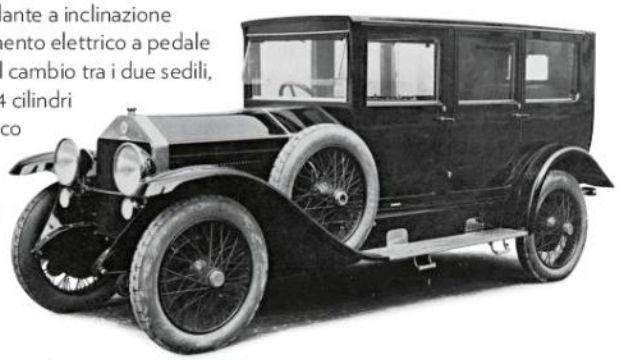
Se la Dialfa aveva intimidito il pubblico, la Gamma 20 HP lo cattura grazie al confort, alla facilità di guida, all'offerta di carrozzerie e allestimenti per tutte le esigenze. Diventa la Lancia più venduta ed è la prima a portare lo stemma della Casa, quello col volante stilizzato e la bandiera con scritto Lancia disegnato da Carlo Biscaretti di Ruffia, amico e socio di Vincenzo.



KAPPA (1919)

RITORNO ALLA PACE

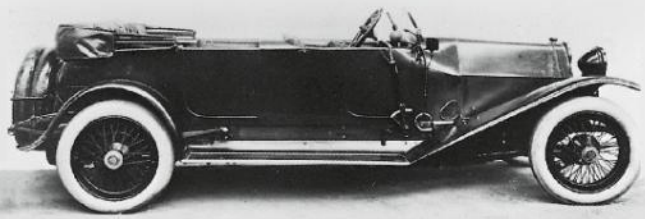
Con lo scoppio della prima guerra mondiale molti costruttori convertono la produzione in mezzi bellici e così fa la Lancia e il telaio della Kappa viene utilizzato per le ambulanze, a guerra finita si riparte con le auto normali. La Kappa porta alcune novità: il volante a inclinazione regolabile, l'avviamento elettrico a pedale centrale, la leva del cambio tra i due sedili, al centro. Col suo 4 cilindri stavolta monoblocco di quasi 5000 cm³ sviluppa 70 CV e permette di arrivare a toccare i 125 km/h.



DIKAPPA (1921)

SILENZIOSA CON LA PIOGGIA

Figlia della Kappa è la Dikappa, una torpedo molto elegante e velocissima: coi suoi oltre 130 km/h era una delle auto più veloci del tempo. La carrozzeria era in legno di noce e acacia rivestita di alluminio. Su questa auto è nata una storiella. Un cliente andò a lamentarsi con Vincenzo Lancia perché la carrozzeria scricchiolava. Lancia serafico rispose: "Ma perché il tempo è secco, vedrà che alla prima pioggia lo scricchiolio passerà". Pare che sia andata proprio così.



LAMBDA (1922)

IL CAPOLAVORO

Se c'è un'auto della Lancia universalmente conosciuta come una delle più geniali e innovative questa è proprio la Lambda. Al punto che è famosa in tutto il mondo: inglesi, australiani e americani l'hanno battezzata "Capolavoro" e tanto basta. Era un'auto nuovissima, una specie di astronave, in un mondo di ferraglia. Pensate, aveva la prima carrozzeria portante del mondo, la sospensione a ruote indipendenti davanti, il bagagliaio integrato nella carrozzeria, il tunnel centrale. Aveva, anzi ha, una maneggevolezza da auto moderna, e l'ho sperimentata sia come pilota sia come passeggero andando da Torino a Capo Nord col mitico Gaetano Rastelli. Col bagnato, a tirarla in curva, tendeva a partire un po' di coda, ma lo sterzo pronto e un sapiente dosaggio dell'acceleratore ti facevano fare dei godibilissimi sovrasterzo. Quella su cui ho viaggiato era una Torpedo III serie del 1924 con capote in tela, che sotto la pioggia e il freddo cane del Nord non serviva a niente. Per ripararmi portavo via dagli alberghi i sacchi neri della spazzatura e mi ci infilavo dentro. Roba da profugo... La Lambda era un'auto robustissima, apprezzata dagli australiani che l'hanno mitizzata. Una con l'equipaggio Remon Vos ed Emma Vos si è fatta la Pechino-Parigi con una Lambda del 1927 e sono arrivati al traguardo: ottavi.



DILAMBDA (1928)

L'AMMIRAGLIA



Qualche numero? Motore V8, lunghezza più di 5 metri, eleganza superiore soprattutto nella seconda serie con auto carrozzate da Pinin Farina, ma non fu un gran botto e nonostante fosse stata presentata al Salone di New York negli "States" non ebbe il successo che Lancia si aspettava e che la bellezza dell'auto meritava. Non era velocissima, faceva i 130, ma quel motore e tutta la meccanica erano un monumento alla progettazione della Casa torinese.

AUGUSTA (1933)

IL SUO CANTO LIBERO

Nel mondo dei collezionisti è un po' presa sotto gamba, ma è straordinaria: è stata la prima italiana coi freni idraulici, poi aggiungiamo le ruote indipendenti davanti, l'albero di trasmissione con giunti flessibili, la carrozzeria portante senza pilone centrale, la ruota libera. Togliendo il piede dall'acceleratore, il motore scendeva di giri al minimo e l'auto si muoveva per inerzia come se fosse in folle. Riaccelerando il motore riprendeva a spingere. Con la ruota libera inserita si può cambiare marcia evitando di premere la frizione senza grattare.



APRILIA (1936)

L'ULTIMA DI VINCENZO



Alcuni l'hanno definita capolavoro, e sarebbe il secondo dopo la Lambda, altri il canto del cigno, perché il signor Lancia viene a mancare nel '37, altri ancora la più sportiva auto da famiglia del tempo. Sia come sia, l'Aprilia ha un successo eclatante, per la bellezza e la modernità della linea, per le soluzioni tecniche, quali sospensioni a quattro ruote indipendenti, freni posteriori inboard, camere di scoppio emisferiche, carrozzeria pillarless portante, motore V4 stretto in alluminio da 48 CV: tutto questo ben di dio per arrivare attorno ai 130 km/h e diventare l'auto da battere nella categoria Turismo. Insieme con Lancia lavorò sull'auto un tecnico di grandi capacità, Battista Falchetto, lo stesso che sviluppò lo "scafo" della Lambda. Il pianale dell'Aprilia ingolosì i carrozzieri italiani che fecero a gara per vestirlo sempre con ottimi risultati. Si diceva che non stava in strada e che in curva partiva via. Non era vero, ma la leggenda nera nasceva dal fatto che l'Aprilia entrava in curva molto più velocemente delle auto della concorrenza e qualche novellino, sbirciando il tachimetro, si spaventava. Lo sterzo era preciso solo talvolta con qualche accenno di shimmy se non regolato a dovere sui tiranti e le boccole, ma la tenuta del retrotreno a ruote indipendenti era fantastica anche sulle strade in terra battuta. A proposito di difetti e di terra battuta l'Aprilia aveva l'inconveniente di rovinare i parafanghi posteriori. Molto larghi, si beccavano i sassolini scagliati dalle ruote provocando piccole ammaccature, sembravano vaiolosi, con le arrabbiature dei proprietari e la gioia dei carrozzieri.

ARTENA (1931)

L'INDISTRUTTIBILE



In un'epoca in cui le auto si rompevano spesso e raramente arrivavano a fare 20.000 chilometri prima di esalare l'ultimo respiro, arriva come una bomba l'Artena. Confortevole, silenziosa, col motore montato (novità per allora) su balestre e quattro silentbloc poteva arrivare a percorrere sino a 100.000 chilometri prima di dover "rifare" il motore. In casa avevamo una terza serie a sei luci con citofono interno, divisorio tra chaffeur e passeggeri, due sedili ripiegabili, console centrale e bagagliaio con valigie fatte apposta. Non era un fulmine di guerra col suo V4 di 2 litri da 55 CV, ma raggiungeva comunque i 115 km/h. Prima della guerra portava a spasso tutta la famiglia, i tedeschi rubarono le ruote e quando ne trovammo, l'Artena riprese a portare in giro la famiglia e a fare grandi viaggi. Ho anche imparato a guidare, lì con l'autista a fianco, che m'insegnava i trucchi. Poi, al suo tramonto fu venduta a un tassista di Rimini. Chissà dov'è...

ASTURA (1931)

PIACEVA AI VIP



Altro mito della Lancia, motore V8, 2606 cm³ e poi 2973, 73 e 82 CV, lunghezza 4 metri e 75 la cabriolet, 4 e 52 la berlina. La velocità è tra i 128-130 km/h, varie sono le carrozzerie, dalla berlina alle straordinarie cabriolet e coupé di Pinin Farina (l'avevano Galeazzo Ciano e Marlene Dietrich) alla berlina ministeriale di Mussolini. Il telaio a crociera in lamiera scatolata e il motore montato su supporti elastici danno alla vettura un confort sublime per l'epoca.

ARDEA (1939)

L'AUTO DEL DOTTORE

Sembrava una piccola Aprilia e proprio per le sue dimensioni e per una linea che la staccava dalle Fiat d'allora ebbe successo con un pubblico di professionisti, medici e dirigenti. Si distingueva. Il motore di 903 cm³ con 28 CV (30 nell'ultima versione) era il più piccolo costruito dalla Lancia. Nelle varie serie, la prima è del 1939, anno dello scoppio della II guerra mondiale, l'Ardea fu prodotta sino alla IV serie del 1953 con varie migliorie: sportello posteriore al bagagliaio, lunotto in un pezzo solo e più ampio (già messo sulla III serie), cambio a 5 marce, impianto elettrico a 12 Volt mentre prima era a 6. Il suo telaio fu utilizzato per fare alcune varianti, non fuoriserie di lusso, ma veicoli commerciali come taxi, furgoncini, ambulanze. Insomma, la piccola Ardea aiutò la Lancia a rinascere dopo la guerra.



AURELIA (1950)

NASCE UNA LEGGENDA

È il 1950, al Salone di Torino la Lancia presenta quella che diventerà un mito. L'Aurelia nasce grazie a tre progettisti di grande spessore: l'ingegner Giuseppe Vaccarino, direttore tecnico, il mitico Vittorio Jano, direttore delle esperienze e l'ingegner Francesco De Virgilio, padre dello straordinario 6 cilindri a V, primo motore al mondo V6 ad angolo stretto totalmente in lega leggera. L'Aurelia, voluta da Gianni Lancia, figlio di Vincenzo, è un concentrato di alta ingegneria. Motore di 1754 cm³ da 56 CV, la B10, questa la sigla della vettura, ha il retrotreno a ruote indipendenti, l'avantreno con il classico schema Lancia Sliding Pillar a molla intubata a bagno d'olio, valvole a V in testa con albero a camme centrale mosso da catena, cambio e frizione in blocco al retrotreno con freni interni, inboard, come si dice. Non sto a enumerarvi le edizioni dopo la B10, ricordo la B22S col motore 2 litri e 160 km/h che se la caverà molto bene nelle gare tipo la Mille Miglia in competizione con l'Alfa Romeo 1900. L'ultima serie dell'Aurelia è la B12 che monta un motore sempre V6 ma di 2266 cm³ con 87 CV e abbandona le ruote indipendenti al retrotreno in favore di un raffinato ponte De Dion. Tra l'altro è la prima auto italiana a montare di serie i vetri azzurrati. Con la mia B12 ho percorso la leggendaria Route 66 negli USA con gli yankee che la guardavano esterrefatti per il motore piccolo, piccolo e per lo stemma. "È tedesca?", chiedevano. "È italiana e va meglio delle tedesche!". "Ma dove vuole andare?". "A Santa Monica". "Scherza?". "No". Fine del dialogo.





AURELIA B20 (1951)

DALLA SCALA AL 'RING

Disegnata da Felice Mario Boano, è costruita all'inizio da Viotti e poi da Pinin Farina, che con tocchi sapienti la migliora ulteriormente. Motore 2 litri, 75 CV prima e 80 sulla seconda serie che faceva i 165 km/h. Cosa che molti non sanno è che l'Aurelia B20 inventò la categoria delle granturismo, ossia quelle auto con cui si poteva viaggiare e volendo andare a correre in pista e nelle gare di durata. Della B20 e di questa caratteristica ho un ricordo indelebile. Nella mia stessa casa abitava sotto di me un grande fotografo di auto, Corrado Millanta. Un giorno sento suonare il clacson di una B20 e chiamare "Millanta! Millanta!". Dall'Aurelia scende Felice Bonetto, pilota ufficiale della Lancia e uno dei più grandi corridori del tempo. Millanta arriva con una valigia, la caccia nel bagagliaio e l'auto parte rombando (era una B20 da corsa). Tre giorni dopo la B20 ritorna, Millanta si prende la sua valigia e io dalla finestra vidi che l'auto aveva dei numeri dipinti sulle porte e sul cofano. Che cosa era successo? Bonetto era andato al Nürburgring, aveva corso, vinto la classe e tornato a Milano. Queste erano le Lancia.

AURELIA B24 (1954)

MAGNIFICENZA



Nelle aste è una best seller, nel cuore degli appassionati è un sogno. L'aveva voluta Gianni Lancia perché pensava di venderla negli Usa. Gli stilisti della Pinin Farina con Franco Martinengo, responsabile, Aldo Brovarone e altri dello staff riescono a fare un'automobile dalla linea leggendaria. Meccanicamente derivata dalla GT, era in due versioni: spider e convertibile, la prima col tetto in tela e un vetro panoramico secondo lo schema stilistico caro agli americani, il tetto rigido metallico con vetro normale. Molti personaggi l'hanno voluta: lo scultore Umberto Mastroianni, per esempio, se ne fece fare dalla Pinin Farina una col muso speciale e il regista Dino Risi la volle nel film "Il sorpasso".

APPIA (1953)

INFATICABILE



Il motorino di 1089 cm³ con 38 CV faceva sì che la vettura fosse una concorrente della 1100 Fiat, ma era un po' più veloce, 120 km/h contro 116, e si distingueva per la qualità delle finiture. Fu utilizzata da vari carrozzieri per delle speciali: quella rimasta nel cuore degli sportivi era la versione da corsa, quella disegnata da Zagato che si fece onore in pista. La resistenza e la tenuta dell'Appia erano proverbiali: quando Quattroruote comprò la seconda serie (l'Appia più bella di tutte) la sottopose a una prova di durata. La vettura percorse 160.000 chilometri senza il minimo inconveniente.

FLAMINIA (1957)

LUSSO ANNI 60

Arrivano i Pesenti, arriva il professor Antonio Fessia come responsabile tecnico della Lancia. Dopo aver fatto l'Appia II serie si occupa di una grande Lancia. Partendo dalla splendida Florida di Pinin Farina, nasce la Flaminia, una delle auto più belle del carrozziere torinese e della Lancia. Il motore è quello V6 della B12 con cilindrata portata a 2458 cm³, capace di sviluppare 140 CV a 3000 giri. Auto confortevole, dunque, da gran signore e grandi viaggi. Le sospensioni davanti abbandonano lo schema Lancia per i bracci trasversali, ammortizzatore idraulico e molla coassiali mentre quelle dietro mantengono il ponte De Dion. I freni sono ancora a tamburo poi, sulla II serie saranno a disco. Nel 1963 la Flaminia riceve un motore più grande: 2775 cm³, sempre V6.



FLAVIA (1960)

TUTTO DAVANTI

Nel 1960 il botto: a Torino arriva in carne e ossa il sogno di Fessia, una trazione anteriore con motore boxer che derivava dall'esperimento fatto dal professore con la Cemsa Caproni anni prima. 1500 cm³, 78 CV, 148 km/h, confortevole, ma dalla guida singolare visto che in Italia non eravamo abituati alla trazione anteriore. Agli inizi se ne vedevano di più dai carrozzieri che sulla strada. Ma alla fine la gente imparò a guidarla. Nata 1.5, la Flavia diventa 1.8 nel 1963 e due anni dopo adotta l'iniezione. Nel 1961 arriva la coupé di 1.5 litri, 90 CV e 170 km/h. Cesare Fiorio intuisce il potenziale dell'auto e si butta nei rally, creando una squadra e una tradizione che porterà la Lancia a vincere numerosi Mondiali. Fino al 1992.



FULVIA (1963)

PER FAMIGLIA E RALLY



La tradizione delle tutto avanti continua con la Fulvia, una "piccola" di 1100 cm³, quasi 60 CV, 4 porte, 138 km/h; è confortevole, stabile, ma su strada non è un'iradiddio. Per darle più pepe arriva la 2C con due carburatori doppio corpo e si arriva così a 70 CV. Poi si aggiungono la GT e la GTE, quest'ultima con motore 1,3 litri, 88 CV e un bel 162 km/h. Con queste iniezioni l'auto ha un certo successo, ma la vera bomba è la Fulvia Coupé, che piacerà molto alle signore (Romina Power ne aveva una); la HF stravincerà nei rally e sarà l'auto propedeutica alle competizioni di una generazione di piloti tra cui anche Pat Moss, la sorella superveloce della leggenda Stirling Moss. È stata anche carrozzata da Zagato: la Sport.

BETA (1972)

FRANCESE SÌ, FRANCESE NO



La Beta è un'auto, come dire, strampalata. Attorno agli anni 70 la Fiat e la Citroën si stavano parlando. L'idea era quella di fare un'auto con pianale e scocca comuni. I primi disegni portarono a qualcosa di simile alla Beta ma la cosa non ebbe seguito e le due Case continuarono ognuna per conto suo. La Fiat mise in produzione la Beta, una trazione integrale col motore davanti trasversale inizialmente 1,4 litri poi 1,6, 1,8 infine 2 litri. Si andava da 90 a 110 CV poi 115 e con velocità da 165 a 180 km/h. Esteticamente l'auto non era un granché, le sue proporzioni facevano intuire a un esperto la sua genesi sofferta. Molto più convincenti erano la coupé e la HPE, un'intelligente coupé break all'inglese che Cesare Fiorio aveva suggerito. Sulla Beta III serie l'architetto Mario Bellini disegnò una plancia molto originale, tutta piena di strumenti e comandi circolari incassati. Naturalmente le dettero subito il nome di "gruviera". Alla berlina e alla HPE si aggiunse poi la Beta Spider. Ci fu anche una Spider Special carrozzata da Zagato per gli Usa con paraurti rinforzati. Poi verrà la Montecarlo, ma questa è un'altra storia.



IL SOGNO DI VITTORIO GHIDELLA

IL DOMINIO DEGLI ANNI OTTANTA



La Delta nasce nel 1979 con una serie di caratteristiche interessanti per inserirsi nello spazio delle medie che era stato lasciato libero dalla Lancia dai tempi della Fulvia, uscita di scena nel 1976. Si parte con un 4 cilindri di 1,3 litri e 75 CV e un 1,5 con 85. Nelle due motorizzazioni raggiungeva i 155 e i 160 km/h, ma la sua dote principale era il grado di finitura (più Lancia che Fiat) e un comportamento su strada di tutto rispetto. Ovviamente trazione anteriore con schema delle ruote indipendenti. La linea azzeccata era dovuta alla matita di Giugiaro, terrà nel tempo e si presterà a interpretazioni sportive, come vedremo. Varie le motorizzazioni, oltre a quelle citate si aggiungeranno un 1100, un 1600 Turbo, che la renderà pepata (alla presentazione in Spagna Ghidella l'aveva promesso), varie saranno le versioni da competizione come la Delta S4 due posti secchi con un 1800 da 250 CV e 225 km/h promessi. Ma il vero botto sarà l'Integrale a quattro ruote motrici, vera regina dei rally, con quattro freni a disco, un motore 2 litri con 166 CV all'inizio poi potenze sino a 211 CV e più negli esemplari da gara. Per sei anni sarà imbattibile. Nel servizio a pagina 72 il campione Miki Biasion ne svela i segreti.

La Thema, che debutta nel 1984 al Salone di Torino, è figlia di un progetto dell'ingegner Vittorio Ghidella che aveva immaginato una piattaforma comune per tre marchi, Fiat (che farà la Croma), Alfa Romeo (la 164), Lancia (la Thema) e Saab (la 9000). La Thema fu indubbiamente un successo, motore 4 cilindri trasversale, trazione anteriore, 2 litri di cilindrata, con o senza turbo, viaggiava tra i 195 e i 218 km/h. I posti erano, anzi sono, perché di Thema ce ne sono in giro ancora tante, 5 comodi. A ottime prestazioni e a un comportamento stradale sempre sicuro la Thema aggiungeva una guidabilità divertente che fece scattare nella mente di Ghidella l'idea di super motorizzarla, prima montando un V6 2,8 litri (che verrà messo anche sulla limousine costruita in 24 esemplari), poi un 3 litri V6, vari turbodiesel spiritati nel corso della produzione articolata in tre serie di berline cui poi si aggiungono delle azzeccate station wagon disegnate da Pininfarina, mentre la berlina nasceva dalla mano di Giugiaro e Tom Tjiarda. Ma l'apice della godibilità della Thema arriva quando l'ingegner Ghidella (uno che le auto le sapeva fare) decise di mettere sotto il cofano il motore 8 cilindri a V e 32 valvole preso dalla Ferrari con 215 CV. Risultato, una bomba. Me la sono guidata una notte in solitario sul tratto Pont St. Martin in Val d'Aosta - Gressoney pelando letteralmente le gomme davanti con accelerazioni fulminee e staccate al limite. Roba non certo da Codice, ma quella belva travestita da signora per bene non ti faceva andar piano. L'abitacolo era sontuoso, più da auto inglese, tutto in pelle nera, con lo stichting rosso. Oggi è ricercatissima dai collezionisti.



FIGLIE DEL LORO TEMPO

I nostalgici qualche volta si stracciano le vesti davanti alle Lancia di oggi, ma secondo me sbagliano perché ogni auto è figlia del suo tempo. Certi remake mi lasciano l'amaro in bocca e va anche detto che quelle di oggi non sono niente male. Prendete la Kappa, è un'evoluzione della Thema con un innovativo motore 5 cilindri 2 litri anteriore trasversale a benzina e iniezione oppure Diesel con varie potenze. Si parte da 145 CV per arrivare ai 205 e ci sarà anche un V6 di 3 litri per gli amanti della souplesse. La Kappa arriverà anche in versione station wagon, pure alto di gamma, benzina e iniezione oppure Diesel con varie potenze. Esteticamente l'auto, disegnata da Fioravanti, deve la sua linea al fatto che allora la Fiat stava parlando con molta gente, tra cui la Citroën, ma il progetto non decolla e Torino la mette in produzione per conto suo. La Kappa arriverà anche in versione station wagon, pure alto di gamma col sopracitato 6 cilindri. Ben rifinita, confortevole la Kappa è la miglior Lancia gestione Fiat. Nel settore delle medie arriva la Lybra, poi la grossa Thesis e due bei prototipi che non andranno in produzione: la splendida Granturismo Maggiora, una HPE in versione moderna e la Fulvia Coupé disegnata da Flavio Manzoni che avrebbe avuto, se messa in produzione, un grande successo. Ma il pianale su cui farla non c'era più, era quello della Barchetta. Poi arriva la Delta, comoda berlina di classe media con un'abitabilità notevole al sedile posteriore questo nella terza serie. E arriviamo alla Thema lanciata nel 2011, che non è propriamente una Lancia, ma nasce alla Chrysler come 300 (allora della Mercedes) sfruttando l'ultima serie della classe E Mercedes. Poi la Fiat si mangia la Casa americana, importa e modifica leggermente un'ottima auto, ma i puristi gridano allo scandalo. E sbagliano, perché è un'auto solida, molto comoda che ha, tutto sommato, una sua imponenza. Il successo di oggi è comunque la Ypsilon (l'ultimo restyling risale al 2015). Piccola, con vaghi richiami all'Ardea, quattro posti niente male, un motore 1200 da 80 CV e 165 km/h facilmente fattibili. Varie le serie, varie le cilindrate e diverse le prestazioni. Recentemente si sono aggiunte la versione a GPL e quella a 4 porte. Non è ancora un classico, ma lo diventerà.





TRA PASSATO E FUTURO:
IL MONDO DELL'AUTOMOBILE
SI INCONTRA
A MILANO AUTOCLASSICA







STORIA, CULTURA E PASSIONE PER L'AUTOMOBILE:
DALL'IDENTITÀ DEL MARCHIO AL RICAMBIO
ORIGINALE, DALLE OPPORTUNITÀ DI SCAMBIO
E DI BUSINESS FRA COLLEZIONISTI
DI VEICOLI UNICI





GRANDE SPAZIO RICAMBI,
MODELLISMO, ACCESSORI
E UNA SEZIONE DEDICATA
ALLE MOTO D'EPOCA



PASSIONE IN MOVIMENTO:
LA CLASSIC CIRCUIT ARENA

ASTA RM SOTHEBY'S "DUEMILARUOTE":
A MILANO AUTOCLASSICA LA PIÙ GRANDE ASTA DI AUTO
MAI AVVENUTA IN EUROPA



ASTA

RM AUCTIONS | Sotheby's

25 - 26 - 27
NOVEMBRE 2016

MILANO AUTOCLASSICA
Salone dell'Auto Classica e Sportiva

Fiera Milano Rho
www.milanoautoclassica.com

TEST A TEST DILAMBDA (1935) - AURELIA B12 (1955) - FLAMINIA 2.5 (1963) - THEMA 3.0 V6 LX (1992)

L'ELEGANZA E LA RAFFINATEZZA SECONDO TORINO

GENETICAMENTE AMMIRAGLIE

Quattro grosse berline appartenenti ad altrettante epoche, diversissime per stile e scelte meccaniche. Ma accomunate da ciò che rendeva uniche le Lancia: innovazione tecnica, qualità costruttiva, grande classe. Senza ostentazione, ma con un gusto tutto particolare per il dettaglio

Testo di **Marco Visani** - foto di **Thomas Maccabelli**



Parata di stelle
Schierate una accanto all'altra, da sinistra: Dilambda 232 Pinin Farina (1935), Thema 3.0 V6 LX (1992), Aurelia B12 (1955) e Flaminia 2.5 seconda serie (1963).

C'è stato un tempo in cui, mentre l'Audi nemmeno esisteva e la BMW sbarcava il lunario con utilitarie progettate in Italia (l'Isetta) o disegnate da un italiano (la 700 di Michelotti), l'unica vera alternativa alla Mercedes-Benz, nel campo delle auto che molti anni più tardi avremmo iniziato a definire premium, era la Lancia. Con due differenze: che la Mercedes aveva una diffusione assai più internazionale mentre la Lancia era decisamente più audace nell'innovazione.

Siamo andati a ripercorrere gli anni più belli delle grosse Lancia chiamando a raccolta, con l'aiuto di FCA Heritage, quattro ammiraglie di altrettante epoche, dal Ventennio a Mani Pulite: la Dilambda, vissuta a cavallo tra gli anni Venti e Trenta; l'Aurelia, tipico prodotto degli anni Cinquanta; la Flaminia, nata alla vigilia del decennio successivo; la Thema, che sbancò il botteghino nel periodo 1984-1994. Tutte rigorosamente con più di quattro cilindri: un V8 stretto per la Dilambda e tre V6 per le altre.

Nel poker che abbiamo composto si va dai freni a cavo all'ABS, dal telaio separato all'airbag, dalla trazione posteriore a quella anteriore passando per il transaxle. In questa carrellata, un'auto ancora deliberata da Vincenzo Lancia si alterna a quelle di suo figlio Gianni, poi di Pesenti, infine della gestione Fiat. Quattro berline che più diverse non si potrebbe, ma con un fil rouge che le unisce: un'eleganza discreta, mai esibita, sempre un filo sottotono, una qualità esecutiva di primo livello, una guida rilassante e un confort eccezionale.

Quando passava un'Alfa Romeo Henry Ford, come tutti sanno, aveva l'abitudine di omaggiarla togliendosi il cappello. È che di Lancia, in quel di Detroit, non ne passavano praticamente mai. Perché sennò, sai che raffreddori… R



Dilambda
Otto morbidissimi cilindri

Mette soggezione anche solo a guardarla: è enorme, elegante, sussiegosa. Questo esemplare, carrozzato nel 1935 da Pinin Farina, è uno tra i 91 (dei 1696 prodotti tra il 1928 e il 1938) realizzato su telaio ribassato. Già parlare di telaio è una cosa curiosa: dopo aver fatto debuttare in prima mondiale la scocca portante sulla Lambda del 1922, con la Dilambda "monsù" Vicenzo è costretto a fare retromarcia perché, senza il solito chassis, i carrozzieri faticano a lavorare. E siccome al tempo le Lancia sono in gran parte "tailor made", il loro parere è fondamentale. Specie per un'ammiraglia pensata per l'esportazione e nata al momento sbagliato, alla vigilia del crollo di Wall Street che tarperà le ali alle ambizioni americane di Borgo San Paolo: un suo mercato deve ritagliarselo nell'aristorcrazia di casa nostra.

Il primo intestatario di questo esemplare, per dire, è Filippo Doria Landi Pamphili. Il suo 8 cilindri a V stretto ha un'armonia meravigliosa: sussurra regolarissimo, e con quasi 4 litri di cilindrata ha una coppia da paura. Ne consegue che i cambi di marcia sono piuttosto rari perché, una volta raggiunta la quarta, si comporta quasi come il Drive di un automatico. Tanto di guadagnato perché, senza sincronizzatori, la doppietta è obbligatoria a ogni cambiata, il che - in collaborazione con le oltre due tonnellate che deve trascinarsi - rende la guida non alla portata di chiunque.

Il confort è come te lo aspetteresti: regale, grazie anche alle sospensioni anteriori indipendenti (quelle sì, riprese dalla Lambda) e a uno spazio enorme, molto superiore dietro che davanti. A sinistra della frizione, in posizione rialzata, c'è un quarto pedale: serve alla lubrificazione centralizzata dell'autotelaio. Anche se le performance non sono il suo fiore all'occhiello, i 130 li fa. Ed è meglio stare lontani da questo tetto: i freni (quattro tamburi-monstre che coprono l'intera luce delle ruote a raggi) sono meccanici e, pur avendo una servoassistenza Delawandre, hanno un'efficacia decisamente aleatoria. R





Praticamente una Rolls
Vistosa e austera al tempo stesso, la Dilambda costava, completa di carrozzeria, 95.000 lire, quanto 11 Topolino: era praticamente irraggiungibile. I fari richiamano la forma dello scudo: fu un'idea di Pinin Farina. La calandra inclinata occhieggia alla moda aerodinamica.



Q8 Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

Catene a non finire
Il V8 di quasi 4 litri si presenta molto compatto. La distribuzione, con un albero a camme centrale e aste e bilancieri, è comandata da un sofisticato doppio giro di catene a triplo rango. La carrozzeria è in acciaio a eccezione del cofano motore, in alluminio.





CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - V8 di 24° Alesaggio 79,4 mm - Corsa 100 mm Cilindrata 3956 cm^3 Rapporto di compressione 5,2:1 Potenza 100 CV a 3800 giri/minuto Carburatore doppio corpo verticale Zenith 36 DIB.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 4 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 5 posti Telaio a longheroni, traverse e crociera centrale Carrozzeria in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali Sosp. post. a ponte rigido, balestre longitudinali Ammortizzatori ant. idraulici, post. a frizione Freni meccanici a tamburo, servofreno.
Dimensioni e peso	Passo 3480 mm Carreggiata ant. 1424 mm - post. 1442 mm Lunghezza 5050 mm - Larghezza 1710 mm Peso 2150 kg.
Prestazioni	Velocità 130 km/h.

Aurelia B12
Collezionista di primati

Prima Lancia inedita del dopoguerra, l'Aurelia del 1950 è un'antologia di primati, avendo portato al debutto mondiale il primo motore V6 in lega prodotto in serie, il quale aveva un'angolazione tra le bancate di 60°, insolitamente ampia per una Lancia. In più ha il motore anteriore e il cambio posteriore, in blocco con il differenziale, e i freni inboard per un'ottimale equilibratura delle masse. Le B10 (come le B15 e B21) hanno anche il retrotreno a ruote indipendenti, che però non si rivela gran che quanto a tenuta. Non a caso la nostra B12, apparsa nel 1954, oltre a un restyling non banale (cambiano molte lamiere, e nell'insieme assume un aspetto maggiormente severo), vanta il ponte De Dion e tanto motore in più: rispetto alla B10 la cilindrata è passata dagli originari 1754 a 2266 cm^3, la potenza da 56 a 87 cavalli, un guadagno di oltre il 50%.

Le prime cose che colpiscono sono la solidità della maniglia porta e il suono, sordo e preciso, prodotto quando si chiude lo sportello. L'accessibilità totale all'abitacolo, ottenuta grazie alle porte incernierate ad armadio, è un autentico invito al viaggio, coccolati dai due divanetti perfettamen-

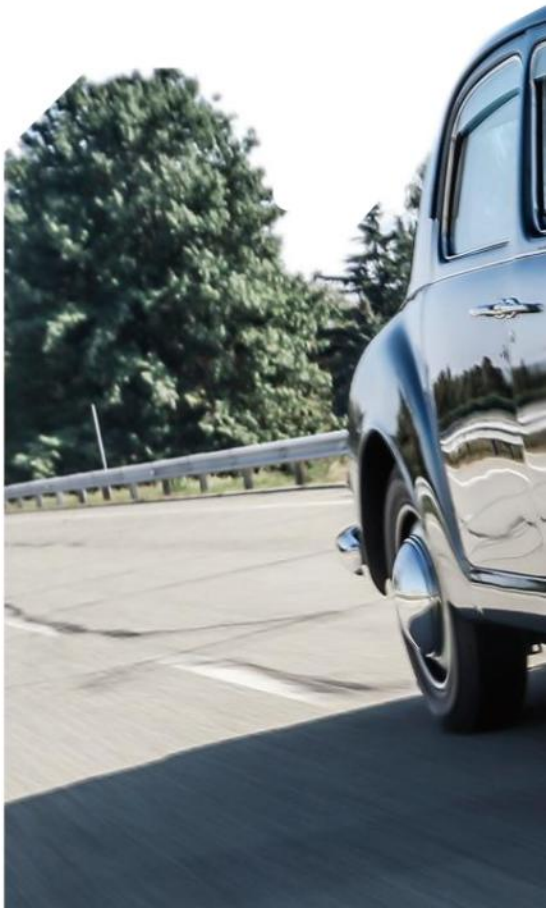


Ha i fendinebbia? È una B12
I fari di profondità e i ripetitori degli indicatori di direzione rettangolari permettono di distinguere al volo l'Aurelia B12 dalle precedenti serie. Il V6 in lega leggera è opera dell'ingegner Francesco De Virgilio. Il portatarga dissimula la maniglia di apertura del baule.





Un capiente armadio
Anche grazie all'apertura ad armadio delle porte l'accessibilità è molto agevole. La larghezza ai gomiti e alle spalle non è generosa, ma il sedile anteriore a panchetta, con tanto di bracciolo, aumenta la sensazione di spazio e di accoglienza.





te molleggiati e rivestiti del mitico panno Lancia, un tessuto di lana creato appositamente da Ermenegildo Zegna.

A bordo si apprezzano la notevole eleganza di plancia e comandi, con l'orologio al centro, due minuscoli posacenere su entrambi i lati e un gusto del dettaglio che si spinge sino ai pomelli delle manovelle alzavetri, snodabili così da risultare meno invasivi per le ginocchia degli occupanti. Oltre che ai vetri azzurrati.

Il sei cilindri suona rauco e pastoso, sale di giri senza fretta ed è "assitito" da comandi molto dolci: dalla frizione, con un carico non eccessivo, al cambio, esemplare quanto a manovrabilità. Su tutto, però, svetta la grande precisione dello sterzo, molto comunicativo anche ad andature sostenute.

Certo, un minimo bisogna fare la mano alla guida a destra, che gran parte dei lancisti, affezionati alle tradizioni, continuava a preferire a quella a sinistra anche quasi trent'anni dopo l'introduzione del Codice della Strada del 1927, che invertì il senso di marcia: si controlla meglio il ciglio della strada, dicevano. Ed è vero. Si complicano, però, le manovre di sorpasso.

Ma con un'Aurelia passare davanti a qualcun altro non conta poi molto. L'importante, qui, è viaggiare. R

Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - V6 di 60° Alesaggio 75 mm - Corsa 85,5 mm Cilindrata 2266 cm³ Rapporto di compressione 7,4:1 Potenza 87 CV a 4800 giri/minuto Carburatore doppio corpo Solex PAAI.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 4 marce Leva di comando al volante Frizione monodisco.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 6 posti Scocca portante Carrozzeria in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali Sosp. post. a ponte De Dion, barra Panhard, balestre longitudinali Ammortizzatori idraulici Freni a tamburo.
Dimensioni e peso	Passo 2850 mm Carreggiata ant. 1280 mm - post. 1300 mm Lunghezza 4485 mm Larghezza 1560 mm Altezza 1505 mm Peso 1250 kg.
Prestazioni	Velocità 150 km/h.



Flaminia 2.5
Un po' di America con gusto italiano

Presentata nel 1957, durante la cessione dell'azienda dalla famiglia Lancia all'industriale Gaetano Pesenti, la Flaminia è un modello di transizione. Lungi dall'essere un'auto banale, non ha tuttavia cifre tecniche "pesanti" come le ebbero, a suo tempo, Lambda, Aprilia e Aurelia. E come le avrebbe avute, tre anni più tardi, la Flavia. Meccanicamente, è un aggiornamento dell'Aurelia, che sostituisce, con motore portato però a 2458 cm^3 con 102 CV e sospensioni anteriori che, per la prima volta da 35 anni, rinunciano allo schema a cannocchiali con molle e ammortizzatori contenuti in un'unica scatola verticale per una più convenzionale geometria a trapezi.

Di nuovo c'è semmai lo stile: non ha la classica calandra verticale a scudo, ma una griglia a sviluppo orizzontale. E linee tese con abbondanza di cromature, elementi di chiara ispirazione americana, reintrepretati però da Pinin Farina con gusto tutto italiano: un'eleganza senza tempo e senza eccessi. Ennesimo segno dei tempi che cambiano, tutte le porte si aprono controvento, cioè sono incernierate davanti. Alla guida le sensazioni non sono giocoforza molto diverse da quelle dell'Aurelia, visto che i 240 kg supplementari annullano il beneficio della cilindrata e della potenza al rialzo. Rovescio (positivo) della medaglia: le dimensioni assai generose (è 40 cm più lunga della B12 e ben 19 più larga) giocano a favore del confort. Più spazio e vetrature generose ti fanno sentire in salotto, poi ci sono quei dettagli leziosi che sottolineano la qualità dell'accoglienza, come le terze luci laterali apribili a depressione o (sui primi lotti) i tergicristalli posteriori doppi, sia esterni sia interni, con funzione di sbrinatore.

L'esemplare che abbiamo guidato, del 1963, appartiene alla seconda serie della "due e mezzo": ha 110 CV e i freni a disco, molto più efficaci dei quattro tamburi dell'Aurelia non solo nelle decelerazioni importanti, ma anche nell'uso normale. Il V6 è progressivo ed elastico, ha una bella sonorità in apertura e nell'insieme fa venire voglia di guidare a lungo, senza fretta, controllando di tanto in tanto il contagiri, che troneggia nella strumentazione a destra del tachimetro. Viceversa gli indicatori secondari (carburante, acqua, olio e orologio) sono affogati dentro i due strumenti principali e risultano scarsamente leggibili. R



Indietro tutta
La presenza delle luci di retromarcia nei gruppi ottici posteriori indica che la nostra Flaminia appartiene alla seconda serie della "duemilaecinque", presentata al Salone di Torino del 1961. Aveva anche un motore portato da 102 a 110 CV. A fine 1963 la sostituirà la Flaminia 2.8, con 129 CV: durerà sino al 1970.





Q8 Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche



CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - V6 di 60° Alesaggio 80 mm - Corsa 81,5 mm Cilindrata 2458 cm³ Rapporto di compressione 8,4:1 Potenza 110 CV a 5200 giri/minuto Carb. doppio corpo Solex C40 PAAI.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 4 marce Leva di comando al volante Frizione monodisco.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 6 posti Scocca portante Carrozzeria in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali Sosp. post. a ponte rigido De Dion, barra Panhard, balestre longitudinali Barre stabilizzatrici Ammortizzatori idraulici Freni a disco.
Dimensioni e peso	Passo 2870 mm Carreggiata ant. 1368 mm - post. 1370 mm Lunghezza 4885 mm - Larghezza 1750 mm Altezza 1480 mm Peso 1490 kg.
Prestazioni	Velocità 167 km/h.



Thema 3.0 V6 LX

La prima volta del motore Alfa Romeo

Ne hanno fatte 336.465: ventidue volte tanto la Gamma berlina che la precedette (no, non è un errore) e tre volte tanto la k che la seguì. Potrebbero bastare i numeri a dare la misura del successo europeo della Thema, che a metà degli anni 80 riportò la Lancia a competere ad armi pari, quando non addirittura superiori, con la concorrenza tedesca. Diffusa soprattutto con motori quattro cilindri bialbero oltre che turbodiesel, la Thema (figlia del progetto Tipo 4 che diede origine anche a Fiat Croma, Alfa Romeo 164 e Saab 9000) ha sempre avuto, nel corso del suo sviluppo, motori plurifrazionati. A parte l'iconica 8.32, con l'8 cilindri della Ferrari 308, le prime due serie montano il 2664 cm^3 di produzione francese PRV (Peugeot-Renault-Volvo), che in Italia quasi nessuno compera a causa del'Iva pesante del 38% invece che del 19 che "punisce" le auto a benzina oltre i due litri.

Quando arriva la terza serie del 1992 il balzello sta per scomparire, ma al suo posto arriverà una sovrattassa sul lusso. Un po' meno gravosa, ma quanto basta a tenere gli acquirenti ben lontani dalla nuova Thema V6, che ha barattato il motore francese per il sei cilindri "Busso" di produzione Alfa Romeo; il sei cilindri di Arese verrà scelto anche per equipaggiare le successive k e Thesis. Un vero peccato che sia stata una versione d'appendice, perché con questo tre litri grintoso e vellutato al tempo stesso guidare la Thema è piacere puro: erogazione fluida, cambio preciso, inserimenti rapidi e rassicuranti. E tanta motricità, visto che è di serie il giunto viscoso Viscodrive che elimina i pattinamenti e limita le reazioni allo sterzo. Ciliegina sulla torta di questa youngtimer, la storia del nostro esemplare: costruito nel 1992, è stato dimenticato nei sotterranei di Mirafiori dove lo hanno ritrovato cinque anni fa. Abbiamo preso in mano questa Thema, mai immatricolata, che il contachilometri segnava 000099. E l'abitacolo conservava ancora l'inconfondibile odore delle plastiche degli anni 80 e 90. Un'auto nuova, di 24 anni fa. Una magnifica illusione… R





Pelle? No, Alcantara
Sempre molto raffinato l'interno, distinto dai rivestimenti in morbida Alcantara. Tra le particolarità della terza serie, i retrovisori esterni monobraccio e i paraurti maggiorati. L'identificativo della versione sulla calandra anziché in coda era già stato introdotto con la seconda serie.



Q8 Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche



CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, trasversale - V6 di 60° Alesaggio 93 mm - Corsa 72,6 mm Cilindrata 2959 cm³ Rapporto di compressione 9,5:1 Potenza 171 CV a 5500 giri/minuto Iniezione elettronica multipoint Bosch M1.7 Motronic.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio manuale a 5 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 5 posti Scocca portante Carrozzeria in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti McPherson, molle elicoidali Sosp. post. a ruote indipendenti McPherson, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici, a richiesta autolivellanti Barre stabilizzatrici Freni a disco (ant. autoventilanti), servofreno, ABS.
Dimensioni e peso	Passo 2660 mm Carreggiata ant. 1494 mm - post. 1484 mm Lunghezza 4605 mm - Larghezza 1752 mm Altezza 1433 mm Peso 1395 kg.
Prestazioni	Velocità 220 km/h.



Economia di scala
Il 3.0 V6 da 171 CV era il fiore all'occhiello della Thema terza serie, sulla quale non fu previsto il V8 Ferrari che aveva equipaggiato le due generazioni precedenti. Si tratta di una versione modificata (nell'aspirazione, nello scarico e nell'iniezione) del celebre 6 cilindri Alfa Romeo montato anche sulla contemporanea 164.



ANNIVERSARI GAMMA BERLINA E COUPÉ (1976-84)



Onori di casa
Paolo Pininfarina davanti alla famiglia completa delle Gamma nelle due serie, nella sede dell'azienda a Cambiano (TO). Entrambi i modelli erano stati disegnati sotto la direzione di suo padre Sergio, rispettivamente da Leonardo Fioravanti e Aldo Brovarone.



DUE GENERAZIONI A CONFRONTO

LA LETTERA CHARMANT

Debuttava nel 1976 l'ammiraglia Lancia più anticonformista di sempre: berlina a due volumi o coupé a tre, motore boxer di due litri e mezzo a quattro cilindri. Una comoda e sicura stradista, apprezzata più oggi che ai suoi tempi

Testo di **Massimo Condolo** - foto di **Alessandra Leocata**



BERLINA

L'elegante linea a due volumi di Leonardo Fioravanti è molto piacevole ancora oggi, ma all'epoca venne ritenuta troppo anticonformista per una Lancia

Le altre venivano dal Nord, lei pagava lo scotto di nascere in un Paese latino. Le altre avevano sei cilindri, lei due in meno anche quando oltrepassava quei 2,3 litri considerati il punto massimo di efficienza per un "quattro". Ma lei aveva un blasone ancora alto, e quando la si vedeva passare, beh… nessun industriale americano si toglieva il cappello, ma ogni passante capiva come a bordo ci fosse qualcuno che contava. Perché la Lancia Gamma, presentata nel marzo 1976 al Salone di Ginevra, era una vera ammiraglia, con un prezzo decisamente alto e quel tocco un po' fuori dal coro che poneva subito il suo acquirente tra gli appassionati di bella meccanica con discrete disponibilità finanziarie.

COME NESSUN'ALTRA

La Gamma sostituiva la Lancia 2000, ultima evoluzione della Flavia giunta a un livello di qualità e affidabilità difficile da eguagliare. Ma voleva anche riconquistare una clientela che si era un po' allontanata con l'uscita dal listino della Flaminia. Riuscì a metà: la linea a due volumi era un'estrosità da francesi, ancora lontana dai gusti italiani. Ma la Gamma era pensata soprattutto per l'esportazione: lo dimostra la prevalenza delle 2500, destinate prevalentemente all'estero (da noi avevano l'Iva al 38%), mentre le 2000 erano vendute soltanto sul mercato interno. Sebbene lo schema del motore sia lo stesso della Flavia e come quello sia in alluminio, la Gamma non deriva da nessun altro modello Lancia e nemmeno lascerà la sua tecnica a un'erede. Anche le sospensioni (MacPherson davanti e dietro) e il cambio sono specifici: persino l'automatico a quattro marce, prodotto dalla AP, non è applicato su altre auto europee o americane. La berlina era stata disegnata alla Pininfarina da Leonardo Fioravanti, la coupé sempre in Pininfarina da Aldo Brovarone (box a pagina 69). La berlina è stata





Soluzioni nascoste
Qui a sinistra, il canale ottico sotto il lunotto che migliora la visibilità in retromarcia, invisibile dall'esterno grazie ai frangisole sul cofano del bagagliaio. A destra, il vano motore con il grande filtro d'aspirazione. Più a destra, anche il tappo della benzina è quasi invisibile, "annegato" nella modanatura in plastica sul montante posteriore destro.



Un tuffo negli anni 70
Velluti rasati e plastiche nere per l'interno della berlina prima serie. "Seventies" anche il cruscotto con base satinata, gli strumenti con le lancette a matita e il pomello del cambio; l'autoradio è un'Autovox d'epoca.









Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

Tra parentesi i valori della berlina 2500

Motore	Anteriore, longitudinale 4 cilindri contrapposti Alesaggio 91,50 (102) mm Corsa 76 mm Cilindrata 1999 (2484) cm³ Rapporto di compressione 9:1 Potenza 120 (140) CV DIN a 5500 (5400) giri/min Coppia 17,5 (21,5) kgm a 3500 (3000) giri/min. Distribuzione a 2 valvole per cilindro Un asse a camme in testa per bancata con bilancieri, due cinghie Carburatore doppio corpo verticale Weber 36 ADLD 1/150 (38 ADLD 2/150) (1*) Lubrificazione forzata, capacità 6,1 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio manuale a 5 marce sincronizzate (2*) Leva di comando centrale Pneumatici 185/70 HR14 Cerchi da 14" in acciaio, in lega leggera a richiesta.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 5 posti Scocca portante con telaietti ausiliari Carrozzeria in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, schema MacPherson Sosp. post. a ruote indipendenti, schema MacPherson Barre stabilizzatrici Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco Sterzo a cremagliera, servosterzo Capacità serbatoio carburante 63 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2670 mm Carreggiata ant. 1450 mm, post. 1440 mm Lungh. 4580 mm Largh. 1730 mm - Altezza 1410 mm. Peso in ordine di marcia 1320 kg (3*).
Prestazioni	Velocità 183 (195) km/h (4*).

Note:
(1) 2500 i.e: iniezione elettronica Bosch L-Jetronic*
(2) automatico a 4 rapporti a richiesta - (3*) 2500 i.e: 1340 kg*
(4) 2500 i.e: 192 km/h*



prodotta a Chivasso, alla costruzione della coupé ha pensato direttamente la Pininfarina, che spediva le scocche complete in Lancia, dove ricevevano la meccanica. A causa della differente produzione, secondo diversi collezionisti, la qualità dell'acciaio varia: le berline sarebbero più resistenti alla ruggine. Curiosamente la Gamma esce sul mercato in coincidenza quasi perfetta con il cambio delle targhe dallo schema "quadrato" con la sigla della provincia in bianco a quello componibile con la sigla in arancione; alcune berline di preserie hanno perciò la targa di Torino di vecchio tipo. Le linee di berlina e coupé, pur controcorrente rispetto al gusto dell'epoca, rimarranno eleganti nel tempo tanto che il restyling del 1980 sostanzialmente adeguerà la mascherina al nuovo look delle Lancia (Delta e Beta ultima serie, poi seguite dalla Prisma). L'interno sarà oggetto di una rivisitazione più profonda, anticipata sulle coupé di un anno e mezzo circa con una serie intermedia, normalmente indicata come "prima e mezza", che introduceva varie migliorie. La seconda serie conclude la carriera nei listini nel 1984, con l'arrivo della Thema. Verosimilmente, però, la produzione era già cessata da tempo. In tutto saranno costruite 22.061 Gamma; la prima serie totalizza 4553 berline 2000 e 5942 2500, 1978 coupé 2000 e 2337 2500, mentre la seconda serie vede 2645 berline 2000, 600 2500 a carburatori e 1712 a iniezione, 1265 coupé 2000 e 1209 coupé 2500 a iniezione. Sono inoltre state certamente prodotte cinque o sei tra berline e coupé 2000 con l'iniezione.



INCOLLATA ALLA STRADA

Uno dei pregi che più si riconoscono alle



(Quasi) fedele a se stessa
A sinistra: con la seconda serie varia il cofano, il cui rilievo si allarga per ospitare la nuova mascherina Lancia. In basso: in coda nulla cambia, se non la grafica delle targhette indicatrici di marca e modello, che passano a un fondo grigio scuro. La Gamma berlina sarà l'unica Lancia del suo periodo senza la bacchetta in alluminio alla base del cofano del baule.



Con pochi tratti di matita all'esterno
e un interno completamente rinnovato
la seconda serie si rifà il trucco
per affrontare gli anni Ottanta





Interno aggiornato
Nelle tre immagini qui sopra: il tessuto base della seconda serie è una vigogna, molto piacevole al tatto. Optional, pelle o velluto Zegna. Cruscotto e strumenti hanno una base nera; la scala del contagiri riporta i valori divisi per 10: 100 sta per 1000 giri.



COUPÉ

La linea sportiva guadagnò immediati consensi grazie al look sobrio e filante, opera di Aldo Brovarone. È ritenuta una delle Pininfarina più eleganti



Gamma è la tenuta di strada, combinazione delle sospensioni MacPherson con il baricentro molto basso permesso dall'architettura boxer. Una leggenda metropolitana vuole che possa viaggiare su tre ruote; chi ha subito lo scoppio di una gomma racconta comunque che la vettura rimane controllabile e permette di fermarsi in sicurezza. Un'altra voce piuttosto diffusa taccia la meccanica di inaffidabilità; qualche problema esiste, soprattutto sulle prime serie (mentre a partire dalla "prima e mezza" molti dei difetti, specie quelli collegati al surriscaldamento, saranno eliminati). Si tratta soprattutto di un'usura precoce degli alberi a camme e dell'acqua che si mischia all'olio a causa delle guarnizioni in carta alla base dei cilindri. Va però considerato come la Gamma nasca in un periodo in cui il chilometraggio annuo medio cresce sensibilmente: la percorrenza a cui questi motori vengono normalmente aperti, verso i 120mila km, non è poi così diversa dai 150mila che rappresentavano la norma per una Flavia. Oggi, con una buona revisione e nuove guarnizioni, una Gamma di qualsiasi serie è una partner affidabile per l'uso come vettura da collezione, anche su lunghi percorsi.

CLUB MOLTO ATTIVO

Le vetture del nostro servizio appartengono a quattro soci del Club Lancia Gamma Italia, riconosciuto come club di modello dal Lancia Club e nato dal precedente sodalizio dedicato alle coupé. Ha un'intensa attività d'informazione tecnica, attraverso i "Quaderni Gamma" pubblicati ogni anno (21 edizioni a oggi) e con vere e proprie lezioni tenute in officina in occasione dei raduni. Il sodalizio, che ha contribuito a organizzare il grande evento di Torino per i quarant'anni, ha un sito web in costruzione e una pagina Facebook. Due incontri annuali riuni-



ALDO BROVARONE

"IL MIO PROGETTO VINSE PER L'ELEGANZA"



"Quando si trattò di dare una coupé alla Gamma", racconta il designer Aldo Brovarone, "Sergio Pininfarina chiese a me e ad altri designer di presentare dei bozzetti. Tutti i miei colleghi, fra cui Andreani, Martin e Ottina, puntarono sulla sportività con linee fastback, io pensai invece a una coupé elegante, a tre volumi, nel segno della tradizione Lancia come erano state la Flavia e la Flaminia. A Pininfarina, così come al direttore generale Renzo Carli, la mia idea piacque molto; la Gamma Coupé entrò così in produzione con due sole modifiche di rilievo rispetto al mio disegno originario". Una delle variazioni è il doppio diedro del cofano baule, che riprende il fortunato disegno della Flavia Coupé seconda serie (poi Lancia 2000 Coupé) e della Rondine di Tom Tjaarda: un segno caratteristico della produzione Pininfarina dell'epoca. L'altra è la modanatura che corre nella scalfatura laterale, costituita da una base in acciaio cromato con una banda in gomma nera "che sovraccarica un po' il disegno". È invece un guizzo di Brovarone il quasi impercettibile rialzo a fine tetto, prima del lunotto, che contrariamente a quanto si possa pensare, non ha ragioni strutturali. "È stata l'unica concessione alla sportività", racconta, "e si ispira al montante posteriore delle carrozzerie in stile Porsche 911 Targa". L'interno, invece, è opera di Piero Stroppa, che pochi anni dopo approderà al centro stile Renault. "Fu uno dei primi abitacoli disegnati", ricorda Brovarone, "perché prima si lavorava direttamente sui modelli tridimensionali".







Segni caratteristici
Da sopra in senso orario, particolari della prima serie: la fiancata con la modanatura originariamente non prevista da Brovarone; il cofano del baule a doppio diedro con i gruppi ottici larghi e bassi; il vano motore; l'interno disegnato da Piero Stroppa.

Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

Tra parentesi i valori della coupé 2500

Motore	Anteriore, longitudinale 4 cilindri contrapposti Alesaggio 91,50 (102) mm Corsa 76 mm Cilindrata 1999 (2484) cm^3 Rapporto di compressione 9:1 Potenza 120 (140) CV DIN a 5500 (5400) giri/min Coppia 17,5 (21,5) kgm a 3500 (3000) giri/min Distribuzione a 2 valvole per cilindro Un asse a camme in testa per bancata con bilancieri, due cinghie Carburatore doppio corpo verticale Weber 36 ADLD 1/150 (38 ADLD 2/150) (1*) Lubrificazione forzata, capacità 6,1 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio manuale a 5 marce sincronizzate (2*) Leva di comando centrale Pneumatici 185/70 HR14 Cerchi da 14" in acciaio, in lega leggera a richiesta.
Corpo vettura	Coupé 2 porte, 5 posti Scocca portante con telaietti ausiliari Carrozzeria in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, schema MacPherson Sosp. post. a ruote indipendenti, schema MacPherson Barre stabilizzatrici Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco Sterzo a cremagliera, servosterzo Capacità serbatoio carburante 59 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2555 mm Carreggiata ant. 1450 mm; post. 1440 mm Lungh. 4485 mm, Largh. 1730 mm Altezza 1330 mm Peso in ordine di marcia 1270 kg (3*).
Prestazioni	Velocità 180 (195) km/h (4*).

Note: *(1*) 2500 i.e. iniezione elettronica Bosch L-Jetronic (2*) automatico a 4 rapporti a richiesta - (3*) 2500 i.e. 1290 kg (4*) 2500 i.e. 192 km/h*

Con la seconda serie cambiano la mascherina e i fregi posteriori, mentre l'interno rimane quello degli ultimi esemplari della prima serie



scono i soci; tra questi ultimi, quelli onorari sono il designer Aldo Brovarone e Ugo Fochesato, il meccanico che tiene le lezioni.

La berlina 2500 prima serie del servizio è di Augusto Pozzi, collezionista che l'aveva acquistata nuova a Milano nel 1976. Era arrivata bronzo metallizzato con interno rosso, anziché azzurra con interno blu. Per farsi perdonare, il concessionario aveva regalato a Pozzi un sacco di accessori, tra cui le foderine dello stesso colore del tessuto, l'autoradio Voxson Linea Azzurra e i tappetini; Pozzi aveva anche avuto in omaggio gli optional montati, come i cristalli atermici e i cerchi in lega. A bordo c'è ancora tutto quanto serviva a rendere più piacevoli i lunghi viaggi della famiglia: la scacchiera magnetica, la lampada alimentata dall'accendisigari e le tendine Filtravedo per i finestrini posteriori. L'auto è conservata e ha percorso 140mila km.

La berlina 2000 seconda serie è invece di Gianni Cestarollo, padre dell'attuale presidente del club, Toni. È una ex dimostrativa (cosa che spiega i cerchi da 15", disponibili come accessorio) comprata con sei mesi di vita e utilizzata fino a fine anni Ottanta. Dal 1999, anno in cui è stata rimessa in strada, ha percorso 15mila km totalizzandone 180mila. È conservata. Fulvio Valsesia possiede invece la coupé 2000 Blu Lancia, anch'essa acquistata come usato freschissimo nel 1979. Il tachimetro segna 181mila km, con una sostituzione del motore in garanzia (venne montato quello modificato della "prima e mezza") e tre rotture della cinghia. Da alcuni anni, quando la Gamma del museo Pininfarina è stata venduta, questa ne fa le veci: spesso è a Cambiano o presenzia alle manifestazioni, ed è stata restaurata con l'aiuto della stessa Pininfarina, che è riuscita a trovare alla Ermenegildo Zegna l'ultima pezza di velluto color miele. La carrozzeria è stata completamente rivista, a causa della ruggine, che aveva aggredito passaruota anteriori (la prima serie è meno protetta) e brancardi. Molto più ordinaria la storia della 2500 i.e. grigia, trovata in fondo alla rimessa di un commerciante milanese nella primavera 2005. Aveva avuto due proprietari e percorso 120mila km senza che il motore venisse aperto; ha subito una revisione di meccanica e ciclistica lunga, molto filologica e costosa (tre anni, nessuna modifica e solo ricambi originali, 12mila euro) che l'ha riportata in perfetta forma. Sono stati sostituiti i cerchi, che erano quelli delle Thema blindate, uguali ma con il foro del mozzo più largo, mentre le parabole dei fari sono state ricromate; sono stati aggiunti accessori dell'epoca come i fendinebbia Hella e l'autoradio Becker Mexico. Interno e carrozzeria sono conservati, per scelta del proprietario. Dal termine del restauro ha percorso altri 15mila km. R

GLI ESEMPLARI UNICI

Di Pininfarina erano (dal basso nelle foto) la Gamma T-Roof, su base coupé prima serie (aggiornata alla seconda dalla stessa Pininfarina) con tetto in stile Targa, la 4 porte a tre volumi Scala (derivata dalla coupé seconda serie) e l'Olgiata, shooting brake su coupé seconda serie. Del Centro Stile era poi la berlina tre volumi (Ruoteclassiche n. 312), nata dalla "due" grazie alla cappelliera che qui è un elemento strutturale. La monovolume Megagamma era invece della Italdesign.















Aggiornamenti minimi
Dall'alto: la coupé seconda serie con i cerchi da 15", di serie per le berline e coupé 2500 i.e. e disponibili come accessorio aftermarket (ma non come optional) per le 2000; il cruscotto nero con la radio Becker del 1981 e i sedili in tessuto Zegna; il vano motore.





Firmata Brovarone
Qui sopra, la firma del suo designer nel vano motore della 2500 i.e. del nostro servizio. A destra, nella vista di tre quarti posteriore si nota il retronebbia: obbligatorio sulle vetture con fendinebbia anteriori, è montato in un'apposita sede predisposta.

PARTERRE DE ROIS

BALLANDO CON LE STELLE

Ecco schierate sulla nostra pista di Vairano cinque regine che hanno imposto il nome Lancia per oltre vent'anni nelle competizioni su terra e su asfalto. A guidarle e a svelarcene i segreti due piloti leggendari: Sandro Munari e Miki Biasion. Che non mancano di raccontare aneddoti unici

Testo di **Emanuele Sanfront** - foto di **Alessandro Barteletti**



Ecco i nostri gioielli
I campioni del mondo degli anni 70-80, Sandro Munari a sinistra con Miki Biasion, accanto alle cinque Lancia da rally dei loro exploit che hanno ritrovato e guidato in pista a Vairano.

Tutte presenti. Sono le cinque Lancia da rally della squadra ufficiale che hanno varcato i cancelli della pista di Vairano per celebrare i 110 anni della Casa torinese.

Un'emozionante sfilata di auto che hanno scritto pagine indimenticabili nella storia dei rally e permesso alla Lancia di conquistare ben 11 Campionati del Mondo Costruttori.

Eccole: Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF, Stratos HF, Rally 037, Delta S4 e Delta HF Integrale 16V Safari. Accanto a queste macchine straordinarie due attori dall'invidiabile palmarès sportivo. Piloti di rally campioni del mondo, d'Europa e ovviamente nazionali, in auge nei mitici anni Settanta e Ottanta.

Ed ecco Sandro Munari, campione del mondo nel 1977, e Miki Biasion, che di titoli iridati ne ha vinti due, nel 1988 e 1989.

La nostra carrellata abbraccia 23 anni, dal 1969 al 1992, quando cessò l'attività sportiva della Lancia, ma la sua storia nei rally iniziò negli anni 50 e alla grande con le vittorie dell'Aurelia GT al "Montecarlo"'54 e all'"Acropoli"1958, per citare le più eclatanti.

Nacque così nel 1963, per volere del pilota Cesare Fiorio, la Squadra Corse HF Lancia.

Nelle stagioni sportive seguenti furono numerose le auto del team Lancia che si cimentarono con successo nei rally, dalle Flaminia Coupé e Flavia Coupé-Sport alle Fulvia berlina e coupé HF. Fu proprio quest'ultima a diventare una delle principali protagoniste dei rally sul finire degli anni 60. Il clamoroso successo di Sandro Munari con la Fulvia Coupé HF al "Montecarlo"del 1972 fu il primo di una stagione che per la Lancia si concluse con la conquista del primo Campionato del Mondo.

Poi nel 1974, la gloriosa "Fulvietta"andò in pensione lasciando il posto alla Stratos che, imbattibile, diventò ben presto la regina dei rally. Vinse circa 500 gare e consentì alla Lancia di conquistare tre titoli mondiali. E arrivia-

segue a pag. 85



Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF
Sbancò il "Monte"





"È la Fulvia HF appartenuta ad Amilcare Ballestrieri" afferma orgoglioso l'attuale proprietario Carlo Stella. "Il 27 settembre del 1972 fu venduta dalla Lancia al pilota ligure per 800.000 lire, almeno da quanto risulta dall'estratto cronologico. Una cifra simbolica poiché penso gli venne regalata come gratitudine per le innumerevoli vittorie al volante della Fulvia HF. Restò nel box di Amilcare per molti anni, poi fu acquistata da un medico di La Spezia che me la vendette 12 anni fa".

La Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF targata TO B51446 è la sesta allestita nel 1969 dal reparto corse Lancia. Nel palmarès numerose vittorie tra cui il Rally di Spagna del 1969 con Källström-Häggbom, quello del Portogallo nel 1970 con Lampinen-Davenport e il "4 Regioni" del 1971 con Lampinen-Davenport, che è la versione oggi custodita gelosamente da Carlo Stella.

"Il ricordo più bello legato alla HF è ovviamente la vittoria al 'Montecarlo' del 1972 insieme all'indimenticato amico Mario Mannucci" rammenta Sandro Munari. "Felice di aver scritto per la prima volta il mio nome sull'albo d'oro del rally più famoso al mondo e del Campionato Internazionale Costruttori, ma ancor di più di aver salvato migliaia di posti di lavoro. Sul finire del 1971, infatti, la Lancia aveva deciso di porre fine alla produzione della Fulvia Coupé. Con la vittoria al Rally di Montecarlo le ordinazioni furono così numerose che la Casa fu costretta a riprendere la produzione. Con trazione anteriore e motore a sbalzo, la Fulvia HF aveva una propensione al marcato sottosterzo in curva" continua Munari.

"Devo confessare che agli inizi ho avuto difficoltà nel cercare di sfruttare al massimo le sue doti che per altro venivano messe in luce sui percorsi con fondi a scarsa aderenza (neve, ghiaccio, terra) e soprattutto in discesa. Il pronunciato sottosterzo, come anticipato, rendeva difficile inserire l'avantreno in curva nella traiettoria migliore. Per contrastarlo dovevo impegnarmi a trovare il modo per fare sbandare il posteriore. Lo stratagemma consisteva nel frenare con il piede sinistro modulando sapientemente la pressione sul pedale del freno e agire contemporaneamente con il piede destro su quello dell'acceleratore. Tallone d'Achille della Fulvia HF, le prestazioni in salita causa la contenuta potenza rispetto alle avversarie". R

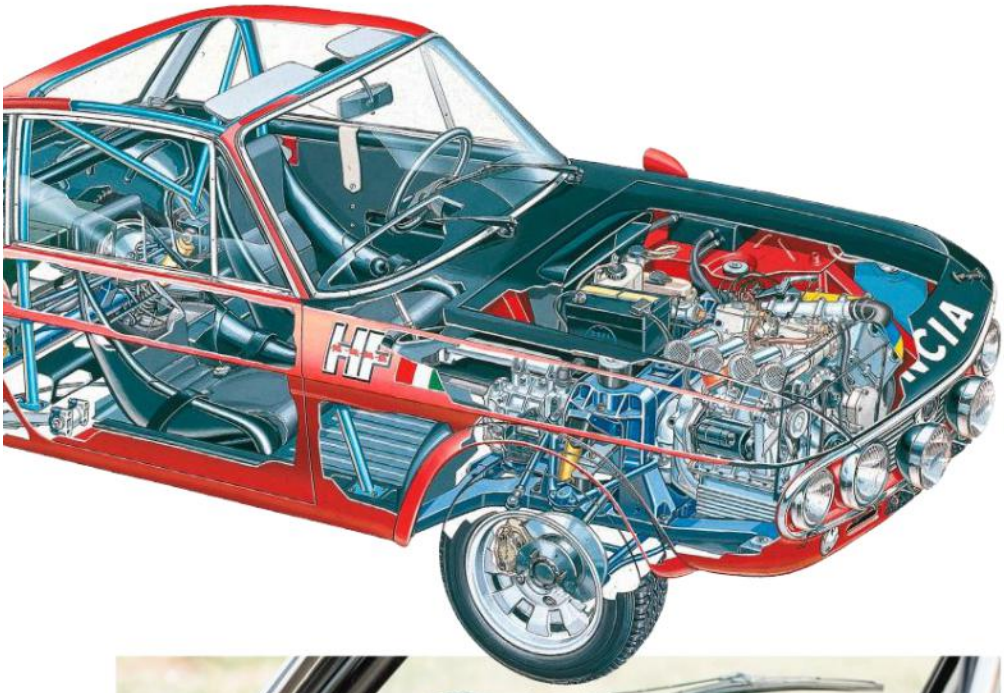
VERSIONE DI SERIE

LA CAPOSTIPITE

La Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF venne presentata sul finire del 1968 e sostituì nel listino e nell'attività sportiva la Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF. Il 4 cilindri a V (11°20') di 1584 cm^3 alimentato a carburatori, sviluppava la potenza massima di 115 CV ed era accoppiato a un cambio a 5 marce (a 4 rapporti sulla 1,3 HF). Fu prodotta in 1258 unità. L'esemplare nella foto, in condizioni spettacolari, appartiene a Stefano Rigo, un medico di Trieste.



Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche



DESCRIZIONE GENERALE

Categoria	Gruppo 4
In attività	1969-1974
Squadra	Lancia Italia
Sostituisce	Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF
Sostituita	Stratos
Proprietà	Carlo Stella

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - V4 (11°20') Cilindrata 1584 cm³ Potenza massima 160 CV a 7200 giri/min Coppia massima 157 Nm a 4500 giri/min Distribuzione a un albero a camme in testa per bancata Alimentazione a 2 carburatori doppio corpo.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio a 5 marce.
Corpo vettura	Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, balestra trasversale, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori ad assale rigido, biella trasversale (barra Panhard), balestra longitudinale e barra antirollio Freni a disco - Sterzo a vite e rullo Peso 825 kg.
Prezzo	Nel 1969 versione di serie: 2.250.000 lire Valore collezionistico attuale: 280.000 euro.







Scocca à la carte
Il 4 cilindri elaborato di 1,6 litri della Fulvia HF Gruppo 4 erogava circa 160 CV. Adeguate alle corse le altre componenti tecniche come il cambio e le sospensioni. Disponibile l'autobloccante, ma criticato dai piloti e quasi mai utilizzato. Le scocche erano prodotte in tre versioni secondo il tipo di rally da affrontare: "alleggerita", "di serie", "rinforzata".

Stratos HF
Un colpo di genio



Dici rally e viene in mente il "Montecarlo". Dici Lancia e si pensa alla Stratos. E non potrebbe essere diversamente perché ha avuto un ruolo fondamentale nella storia sportiva della Casa torinese.

Più che un'affascinante granturismo, un colpo di genio. Perché alla Stratos spetta il merito, tra i tanti, di aver scritto a suon di vittorie le pagine più belle della storia sportiva degli anni Settanta.

Concepita appositamente per partecipare alle competizioni, la Stratos ha dominato la scena rallystica mondiale diventando un'indiscussa regina e non solo ha permesso alla Lancia di vincere tre Campionati del Mondo uno di seguito all'altro (1974, 1975, 1976), ma ha dettato legge anche nelle gare di velocità, come la Targa Florio e il Tour de France.

Invidiabile il palmarès della Stratos in livrea Alitalia che compare in queste pagine e oggi facente parte della collezione Lancia. Ha vinto oltre 20 rally, ha partecipato a più gare rispetto alle altre allestite dal reparto corse Lancia e con al volante vari piloti: Raffaele Pinto, Tony Carello, Walter Röhrl, Markku Alen, Bernard Darniche e Sandro Munari.

E a intervenire è proprio Sandro Munari. "La Stratos ha consentito di ottenere i successi più eclatanti della mia carriera di pilota. Un Campionato del Mondo (si chiamava Coppa Fia Piloti) e tre vittorie al prestigioso Rally di Montecarlo, per citarne alcuni.

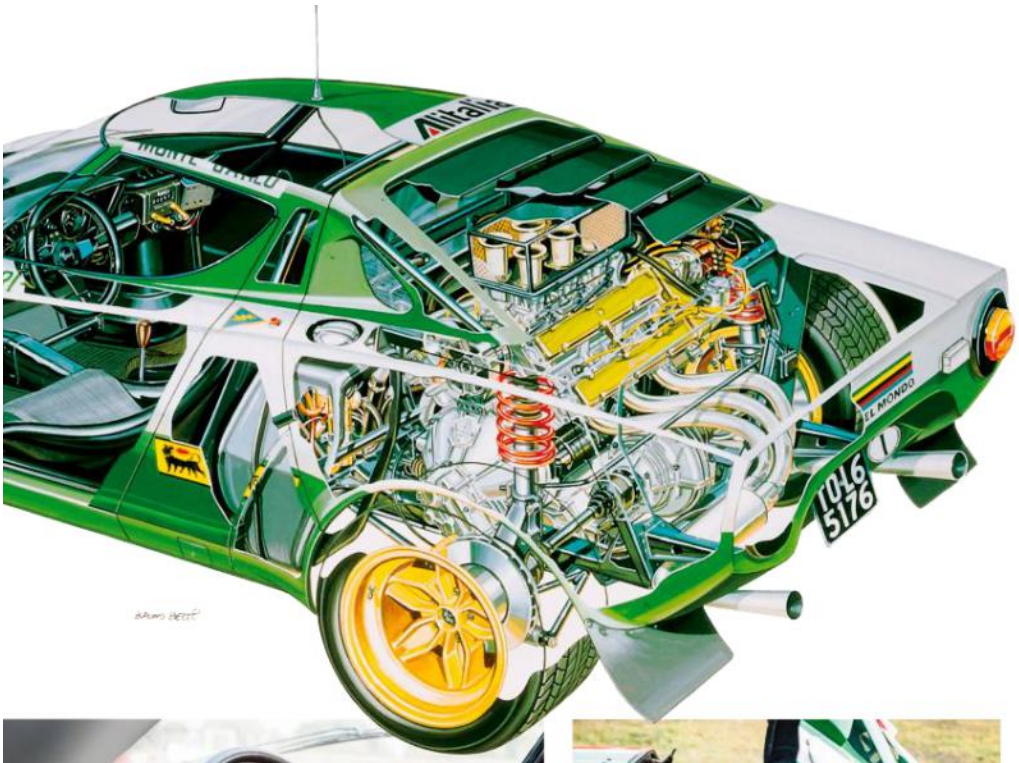
Ricordo ovviamente con soddisfazione le vittorie in gare valide per il Campionato del Mondo, come i rally di Montecarlo e del Portogallo, il Tour de Corse, ma indimenticabile è stata anche quella al Tour de France del 1973 dove gli avversari erano al volante di potentissimi prototipi. In nove giorni di estenuante gara ho perso ben 8 chili. Insomma la Stratos era imbattibile sia in pista sia su strada e su qualsiasi tipo di fondo: asfalto, terra, bagnato, neve, ghiaccio e fango. Grazie alla sua competitività non ho mai temuto gli avversari. Sono stato sempre davanti io. Beh, quasi sempre!

Per sfruttare al massimo il notevole potenziale della vettura bisognava però capire il suo carattere. Avendo passo corto e motore posteriore centrale e quindi con maggior peso al retrotreno, richiedeva un ingresso in curva non brutale, altrimenti andava troppo in sovrasterzo penalizzando l'accelerazione in uscita. Insomma, se guidare la Fulvia HF richiedeva anche una notevole forza muscolare, con la Stratos tutto risultava più facile poiché era leggera e maneggevole. Per contro, l'abitacolo era angusto e poco confortevole. Un aspetto, tuttavia, insignificante visti i risultati".

Rimpianti?

"Nessun rammarico. Sono felice di quanto fatto nel mio percorso sportivo e poi ho sempre pensato di ritirarmi all'apice della carriera". R









Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

DESCRIZIONE GENERALE

Categoria	Gruppo 4
In attività	1974-1978
Squadra	Lancia Alitalia
Sostituisce	Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF
Sostituita	Rally 037
Proprietà	FCA Heritage Collezione Lancia

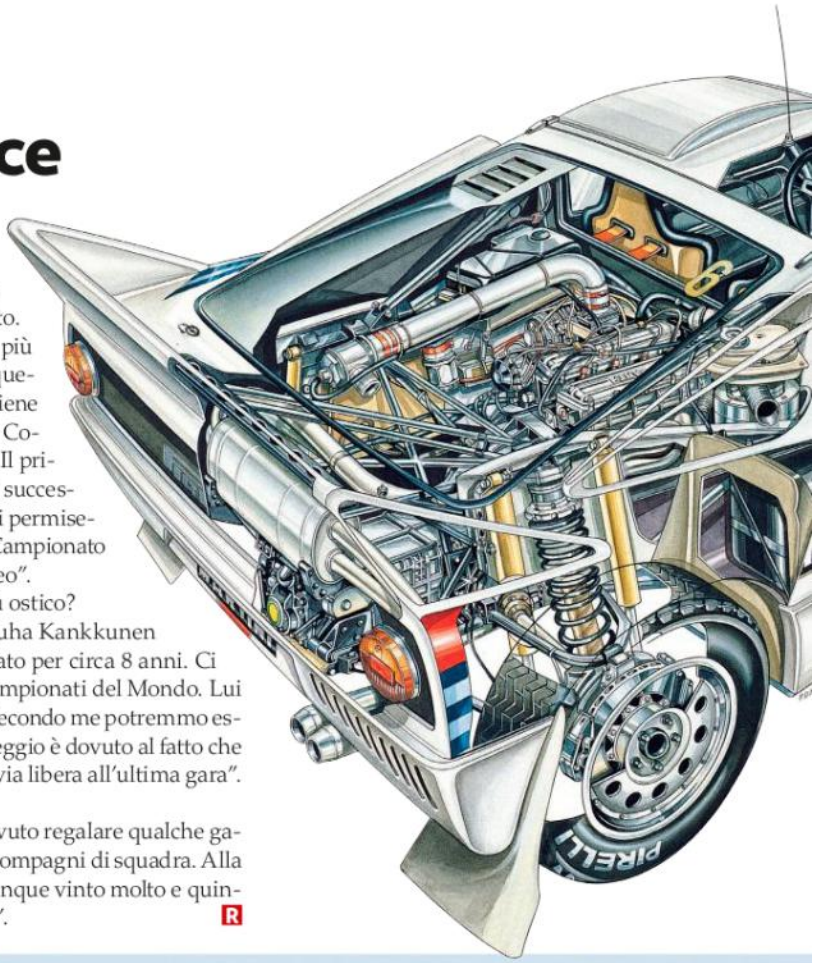
CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore-centrale, trasversale - V6 (65°) Cilindrata 2418 cm^3 Potenza massima 280 CV a 8500 giri/min Coppia massima 363 Nm a 5300 giri/min Distribuzione a due alberi a camme in testa per bancata, 24 valvole Alimentazione a 3 carburatori doppio corpo.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 5 marce con innesti rapidi Differenziale autobloccante.
Corpo vettura	Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, schema MacPherson Freni a disco autoventilanti, pinze a quattro pompanti Sterzo a cremagliera Peso 980 kg.
Prezzo	Nel 1974 versione stradale: 8.496.000 lire Valore collezionistico attuale: da 600.000 euro.

Superstar pigliatutto
Tra le evoluzioni tecniche più importanti della Stratos, la versione a 24 valvole del 2,4 litri V6 che tuttavia non ha sostituito quella originale a 12 valvole. L'esemplare presentato in queste pagine ha vinto il Rally del Portogallo 1976 e si è classificato secondo al Rally di Montecarlo 1977.



Rally 037
Estremamente veloce



Inizio anni Ottanta. Al reparto corse Lancia c'è grande fermento. Si tratta di progettare un'inedita auto da rally con soluzioni meccaniche raffinate in linea con i nuovi regolamenti di Gruppo B che, fra l'altro, non consentono un'elaborazione esasperata tra la versione stradale (costruita in 200 esemplari per ottenere l'omologazione) e quella da corsa.

Nasce così la 037 (dalla sigla di progetto SE037). Diretta discendente della Stratos, costruita dalla Pininfarina che ne ha curato l'ottimizzazione dal punto di vista aerodinamico e l'intera industrializzazione del progetto, adotta soluzioni tecniche molto raffinate. È realizzata utilizzando quasi integralmente la cellula centrale della granturismo Lancia Montecarlo in versione convertibile unita a due tralicci, uno anteriore e l'altro posteriore. Il motore, collocato longitudinalmente in posizione posteriore centrale, è il bialbero Fiat di 2 litri a 16 valvole sovralimentato con compressore volumetrico.

La nuova arma Lancia per i rally esordisce in corsa al Rally Costa Smeralda in Sardegna nell'aprile del 1982 e dopo sei mesi, con al volante Markku Alen, conquista la sua prima vittoria al Pace National Rally in Galles. Il buon inizio lascia ben sperare per il Campionato del Mondo dell'anno seguente.

E la 037 non delude le aspettative. In testa al mondiale sin dall'inizio (doppietta con Röhrl e Alen al "Montecarlo") domina la stagione rallystica aggiudicandosi il titolo iridato 1983 pur dovendo combattere contro l'agguerrita Audi quattro a trazione integrale.

"Ero ancora un pilota Opel quando nel 1982 mi chiamarono per un test a La Mandria con la 037", dice Miki Biasion. "Mi abituai subito al suo comportamento dinamico. Un'auto eccezionale, estremamente veloce. Fu un approccio fantastico. La Rally necessitava però di molta sensibilità nella guida poiché avendo il peso maggiormente al retrotreno (motore in posizione posteriore centrale) denunciava all'entrata di curva un leggero sottosterzo di potenza. Si doveva quindi arrivare il più veloci possibile, ritardare al massimo la frenata, lasciare che il muso si inserisse nella giusta traiettoria e poi, a metà curva, iniziare ad accelerare. Tra i pregi della Lancia Rally 037 senza dubbio la notevole motricità. Il difetto era costituito dalla solidità della parte anteriore che in caso d'impatto non consentiva di disperdere l'energia dell'urto. Quanto ai ricordi più belli al volante di questa vettura, mi sovviene la vittoria al Rally Costa Brava del 1983. Il primo di una serie di successi che quell'anno mi permisero di vincere sia il Campionato Italiano sia l'Europeo".

L'avversario più ostico?

"Sicuramente Juha Kankkunen con cui ho battagliato per circa 8 anni. Ci siamo spartiti 6 Campionati del Mondo. Lui ne ha vinti 4, io 2. Secondo me potremmo essere sul 3 a 3. Il pareggio è dovuto al fatto che un anno gli lasciai via libera all'ultima gara".

Rimpianti?

"Forse avrei dovuto regalare qualche gara in meno ai miei compagni di squadra. Alla fine, però, ho comunque vinto molto e quindi non mi lamento". R



Auto evoluta
Questo esemplare è servito per lo sviluppo tecnico della 037. Utilizzato soprattutto per test, ha partecipato solo a due gare. È rimasta in Abarth sino al 1988, quando in versione "evoluzione" (motore di 2,1 litri da 325 CV) è stata acquistata da Giuseppe Bianchini, di Torino.

Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche



DESCRIZIONE GENERALE

Categoria	Gruppo B
In attività	1982-1983
Squadra	Lancia Martini Racing
Sostituisce	Stratos HF
Sostituita	Delta S4
Proprietà	Giuseppe Bianchini

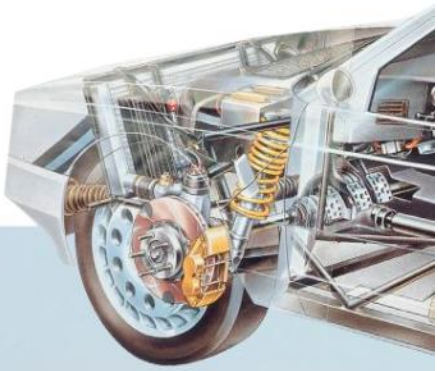
CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore-centrale, longitudinale - 4 cilindri Cilindrata 1995 cm^3 Potenza massima 310 CV a 8000 giri/min Coppia massima 295 Nm a 5000 giri/min Distribuzione a due alberi a camme in testa, 16 valvole Alimentazione a iniezione Sovralimentazione con compressore volumetrico.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 5 marce a innesti frontali con differenziale autobloccante.
Corpo vettura	Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili con doppi bracci triangolari, molle elicoidali Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili con doppi bracci triangolari, molle eleicoiali Freni a disco autoventilanti Sterzo a cremagliera Peso 960 kg.
Prezzo	Nel 1982 versione stradale: 40.350.000 lire Valore collezionistico attuale: circa 550.000 euro.





Delta S4
Mostro di potenza





Quando comparve sulla scena del Mondiale Rally nel 1985 fece scalpore per le soluzioni tecniche esclusive e d'avanguardia, per il sofisticato motore che sfiorava i 500 CV e per essere la prima 4x4 italiana impiegata nelle competizioni.

La Delta S4, sigla di progetto SE038, era sui tavoli dei progettisti Abarth fin dal 1983. Risalgono all'inizio di quell'anno, infatti, i primi disegni del direttore tecnico, l'ingegner Pierpaolo Messori, ma l'auto fu lanciata sul mercato in versione stradale solo due anni più tardi.

"Per garantire la massima riservatezza al progetto fu creato un ufficio specifico per la vettura"dice l'ingegner Sergio Limone che insieme all'ingegner Claudio Lombardi seguì e sviluppò il programma SE038. "L'ambizioso piano di lavoro prevedeva la progettazione ex novo di tutti gli elementi fondamentali, quali motore, sovralimentazione, trasmissione e autotelaio-carrozzeria".

Realizzata con una struttura in traliccio di tubi e carrozzeria in vetroresina e materiali compositi, la Delta S4 era dotata di un 4 cilindri di 1759 cm^3 caratterizzato dall'originale sistema di sovralimentazione costituito da un compressore volumetrico Abarth e da un turbocompressore KKK. Per quanto riguarda la trasmissione, invece, lo schema prevedeva tre differenziali con quello centrale con autobloccante a slittamento viscoso tipo Ferguson che ripartiva la coppia in modo fisso tra gli assali posteriore e anteriore entrambi con autobloccante meccanico.

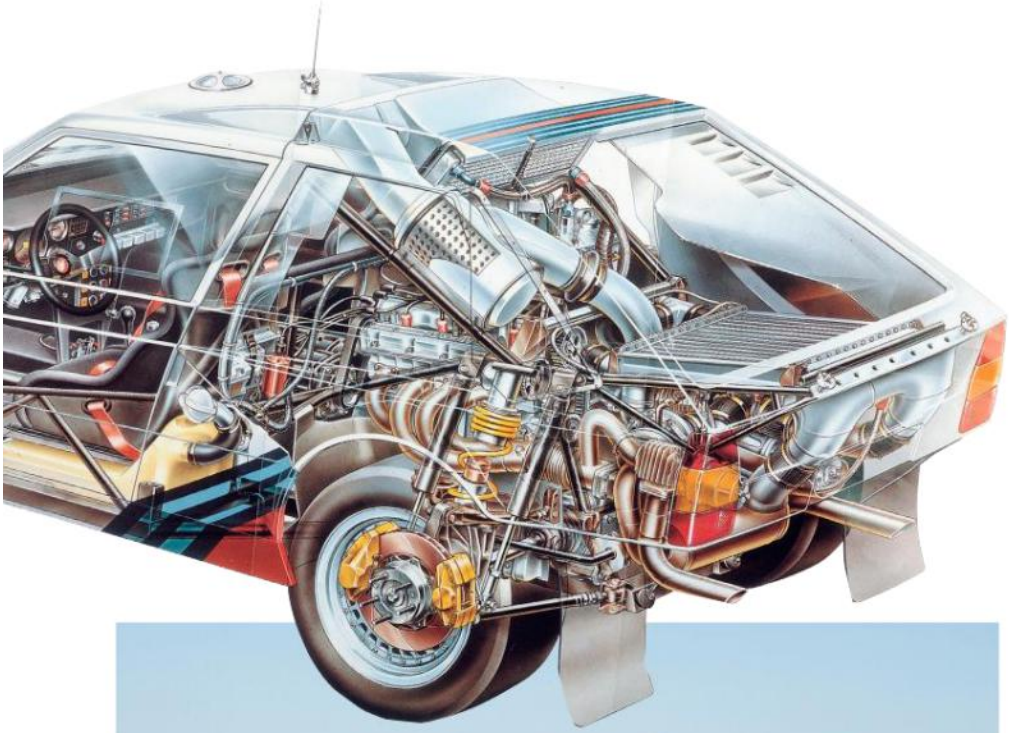
"La complessità del progetto SE038, tuttavia, ne ritardò la conclusione"prosegue l'ingegner Limone. "Se per la 037 occorsero 22 mesi dall'impostazione del programma all'omologazione, per la Delta S4 ne furono necessari 34".

Sulla pista di Vairano Miki Biasion ha ritrovato la Lancia Delta S4, un'auto cui è legato il ricordo più entusiasmante, la vittoria nel 1986 al Rally d'Argentina.

"Ho compiuto i primi test con la Delta S4 nel 1985 a La Mandria"ricorda Miki Biasion. "Un'auto molto potente, dall'accelerazione impressionante. Dovevi solo tenerla diritta per impostare le migliori traiettorie possibili all'ingresso in curva. Un difetto di gioventù fu appunto la direzionalità che diede inizialmente qualche problema di guida causa la non perfetta gestione nel ripartire la coppia motrice dei differenziali, ma poi tutto fu risolto per il meglio e rapidamente.

Alla Delta S4 è legato anche un episodio curioso avvenuto proprio il giorno in cui la provai a La Mandria"continua Biasion. "Qualche attimo prima del test si presentò Cesare Fiorio, ma quando diedi contatto il motore non si avviò. Fiorio chiese di essere richiamato allorché si era in grado di riprendere il test. Quando se ne andò diedi nuovamente contatto e il motore si avviò. Al ritorno di Fiorio ritentammo, ma la Delta S4 non si mise in moto. Dopo numerosi tentativi capimmo che il blackout era causato dal telefono cellulare di Fiorio, uno dei primi ancora a valigetta, che interferiva con la centralina del motore". R

Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche







DESCRIZIONE GENERALE

Categoria	Gruppo B
In attività	1985-1986
Squadra	Lancia Martini Racing
Sostituisce	Rally 037
Sostituita	Delta HF 4WD
Proprietà	Collezione privata - Club Italia

CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore-centrale, longitudinale - 4 cilindri Cilindrata 1759 cm³ Potenza massima 480 CV a 8400 giri/min Coppia massima 490 Nm a 5000 giri/min Distribuzione a due alberi a camme in testa, 16 valvole Alimentazione a iniezione Sovralimentazione con turbocompressore KKK più compressore volumetrico.
Trasmissione	Trazione integrale con tre differenziali Cambio a 5 marce con innesti frontali.
Corpo vettura	Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, parallelogramma con bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali, barra antirollio Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, parallelogramma con bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali e barra antirollio Freni a disco autoventilanti Sterzo a cremagliera con servocomando Peso 970 kg.
Prezzo	Nel 1985 versione stradale: 110.782.000 lire Valore collezionistico attuale: da circa 700.000 euro.



In buone mani
La Delta S4 illustrata in queste pagine è un'esemplare ex ufficiale in allestimento per le gare su asfalto. Il motore eroga 450 CV ed è stato totalmente revisionato. Al volante si sono alternati i piloti Markku Alen, Miki Biasion e Dario Cerrato. Prodotta in 200 esemplari, la Delta S4 venne omologata in Gruppo B il 1° novembre 1985.

Delta HF Integrale 16V Safari
Grandi soddisfazioni

Nel 1987 i nuovi regolamenti Fia comportarono l'esclusione delle auto di Gruppo B in favore delle meno sofisticate e più sicure Gruppo A. L'importante cambiamento, tuttavia, non colse impreparata la Lancia che già stava allestendo per i rally una versione a trazione integrale della Delta. Con sigla di progetto SE043, la Delta HF 4WD Gruppo A fu la prima di una serie di versioni che si sono succedute e via via evolute. Si passò così dalla Delta HF 4WD alla Delta HF Integrale a 8 e poi a 16 valvole, sino all'aggressiva Delta HF Integrale 16V Evoluzione, ribattezzata "Deltona"e non solo per le misure extralarge della carrozzeria. E la Delta HF 4x4 da rally si dimostrò subito competitiva, tanto che consentì alla Lancia di vincere ben sei Campionati del Mondo Rally consecutivi, dal 1987 al 1992 compreso.

"Le auto di Gruppo B hanno dato indubbiamente grandi soddisfazioni ai piloti, ma erano molto pericolose. Secondo me si poteva continuare a correre con auto molto potenti, ma più sicure"dichiara Miki Biasion.

"Passare da una Delta S4 di Gruppo B con circa 500 cavalli a una Delta HF 4WD di Gruppo A con 300 CV è stato deludente, lo ammetto. Ma poi me ne sono fatto una ragione. In fin dei conti gli avversari disponevano di auto con motori che erogavano la stessa potenza e ciò rendeva le corse in ogni caso avvincenti poiché si gareggiava sul filo dei secondi.

Inizialmente il comportamento dinamico della Delta HF 4WD era simile a quello di una normale trazione anteriore, quindi con un notevole sottosterzo all'entrata di curva. Riuscimmo tuttavia a trovare un soddisfacente assetto lavorando sulla ripartizione dei pesi e sulla gestione della coppia motrice tra i differenziali. Che dire, la Delta 4x4 Gruppo A, competitiva e affidabile in tutte le versioni con cui ho corso, è l'auto che mi ha dato tante soddisfazioni consentendomi di vincere numerose gare, tra cui per ben due volte il durissimo Safari Rally al volante di una versione simile a quella con cui ho girato oggi sulla pista di Vairano e due Campionati del Mondo, nel 1988 e 1989.

E a proposito di Safari mi sovviene un curioso episodio accaduto durante le ricognizioni dell'edizione del '90 quando ci fermarono alcuni indigeni chiedendoci aiuto poiché un cucciolo di elefante era sprofondato nelle sabbie mobili di una palude. Tutti insieme, compresi i nostri meccanici chiamati via radio che disponevano di una fuoristrada 4x4, in 4 ore immersi nel fango fino al busto, riuscimmo a liberare l'elefantino.

Comunque, la versione Delta 4x4 da gara che mi ha dato più soddisfazioni è sicuramente la Delta HF Integrale 16V. Era di colore rosso, la portai all'esordio al 'Sanremo' del 1989 e vinsi la gara. Il motore sviluppava una notevole potenza, quasi 400 CV, tanto è vero che dalla gara successiva la federazione ci obbligò a mettere una flangia alla turbina in modo da ridurre la potenza, essendo molto vicina a quella delle precedenti Gruppo B". R

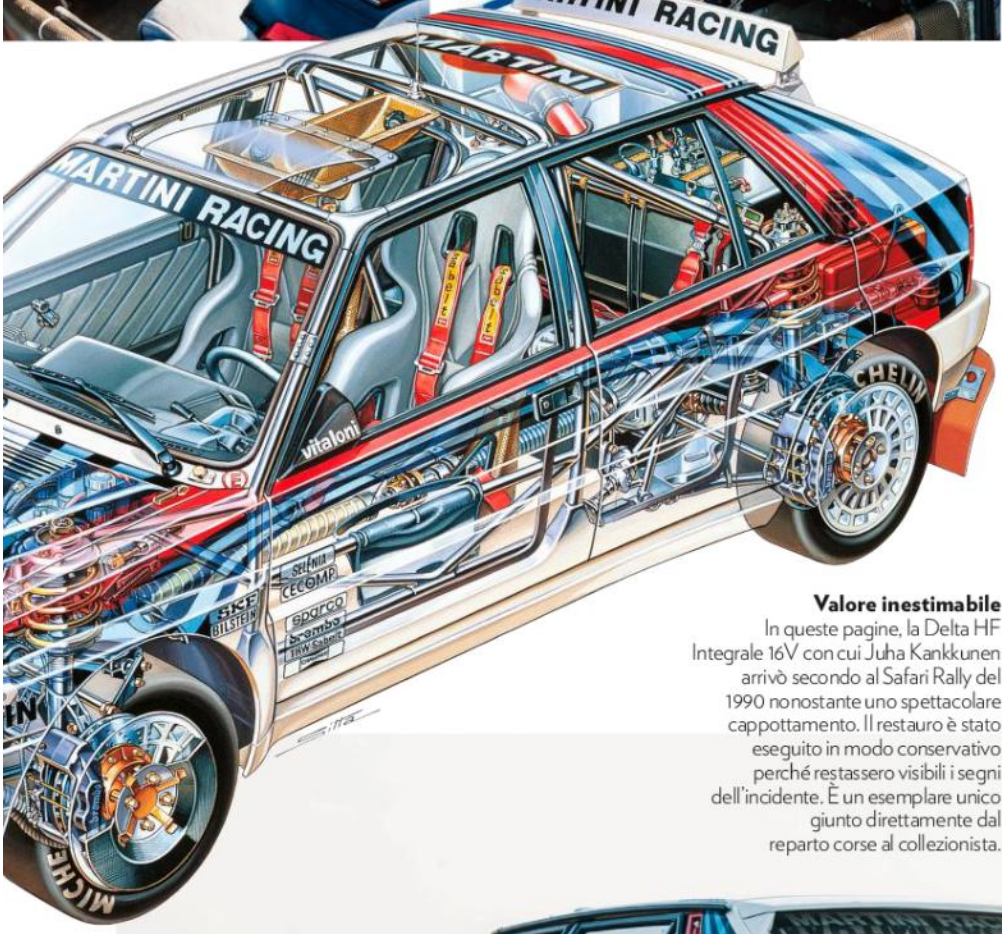




Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche







Valore inestimabile
In queste pagine, la Delta HF Integrale 16V con cui Juha Kankkunen arrivò secondo al Safari Rally del 1990 nonostante uno spettacolare cappottamento. Il restauro è stato eseguito in modo conservativo perché restassero visibili i segni dell'incidente. È un esemplare unico giunto direttamente dal reparto corse al collezionista.

DESCRIZIONE GENERALE

Categoria	Gruppo A
In attività	1991
Squadra	Lancia Martini Racing
Sostituisce	Delta HF Integrale 8V
Sostituita	Delta HF Integrale 16V Evoluzione
Proprietà	Collezione privata - Club Italia

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, trasversale - 4 cilindri Cilindrata 1995 cm³ Potenza massima 300 CV a 7000 giri/min Coppia massima 539 Nm a 5000 giri/min Distribuzione a due alberi a camme in testa, 16 valvole Alimentazione a iniezione.
Trasmissione	Trazione integrale con tre differenziali Cambio a 6 marce con rapporti ravvicinati.
Corpo vettura	Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, schema MacPherson, doppi bracci trasversali, puntoni longitudinali, molle elicoidali, barra antirollio Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, schema MacPherson, doppi bracci trasversali, puntoni longitudinali, molle elicoidali, barra antirollio Freni a disco autoventilanti Sterzo a cremagliera con servocomando Peso 1100 kg.
Prezzo	Nel 1991 versione stradale: 38.917.000 lire Valore collezionistico attuale: da 350.000 euro





ALBUM DEI RICORDI

DOZZINA D'ASSALTO



1953 AURELIA GT
Valenzano-Sposetti al Rally del Sestriere del '53. Coupé prodotta dal 1953 al 1958 in 3141 unità, montava un V6 di 2,5 litri da 118 CV. Cambio posteriore a 4 marce in blocco con il differenziale.



1962 FLAMINIA COUPÉ
L'elegante coupé impegnata nel Rally Semperit (Austria) all'inizio degli anni Sessanta. Disegnata da Pininfarina, era equipaggiata con un V6 da 128 CV. Produzione dal 1953 al 1967 in 5236 esemplari.



1963 FLAVIA
Anche una berlina da famiglia si cimenta nei rally. Eccola al Rally dei Fiori '63 con Frescobaldi-Malinconi. Trazione anteriore, 4 cilindri contrapposti di 1,5 litri da 80 CV e di 1,8 litri da 102 CV.



1964 FLAVIA COUPÉ
Con quest'auto la Lancia iniziò a costruire il suo prestigio e a far sorgere un vero reparto corse che si è sempre più affinato nel corso degli anni. Nella foto, Taramazzo-Ramoino al Rally dei Fiori '65.



1964 FULVIA 2C
Debutto in corsa al "Montecarlo" del '64 con Facetti-Von Baum. Da ricordare la vittoria al Rally dei Fiori del '65. L'attività agonistica proseguì in molte specialità: pista, rally e corse in salita.



1966 FLAVIA SPORT
Coupé disegnata da Zagato con motore elaborato di 1,8 litri (130 CV). 629 esemplari costruiti, più 4 da corsa impiegati dalla squadra Corse in gare in pista e nei rally. Foto, Maglioli-Boscolo Tour de Corse '65.



1969 FULVIA COUPÉ RALLYE 1,6 HF
La chiamavano con affetto "Fulvietta". Clamorosa la vittoria di Munari-Mannucci al "Montecarlo"'72 (foto), uno dei numerosi successi che consentirono alla Lancia di vincere il primo Mondiale.



1974 STRATOS HF
A inizio '75 Munari-Mannucci vinsero il "Monte" (foto). Fu uno dei tanti successi di questa superstar pigliatutto. Sono circa 500 i trionfi che portarono tre titoli mondiali. La carriera si concluse nel 1982.



1974 BETA COUPÉ
Rispetto alla precedente tutt'avanti Fulvia Coupé HF aveva sospensioni più evolute, motore di maggiore cilindrata (1800) e potenza (190 CV), servosterzo e autobloccante. Foto, Mehta-Doughty al "Safari"'75.



1982 RALLY 037
Prima Gruppo B Lancia, montava un motore di 2 litri sovralimentato (310 CV) e sospensioni a quadrilateri. Vinse il Mondiale 1983. Nella foto, Bettega e Perissinot al Rally di Montecarlo 1984.



1985 DELTA S4
Biasion-Siviero al "Sanremo"'86 (foto). Auto dalla tecnica raffinata: originale la sovralimentazione del motore di 1.8 litri (turbo+compressore) da 500 CV. Nel 1985-86 disputò 12 gare con 5 vittorie e 15 podi.



1988 DELTA HF INTEGRALE
Continua il successo iniziato nel 1987 con la 4WD; era una Gr. A con un 2 litri turbo. Nelle sue evoluzioni regalò alla Lancia 5 Mondiali. Foto, Kankkunen-Piironen vincitori al Rally del Portogallo '92.

da pag. 73

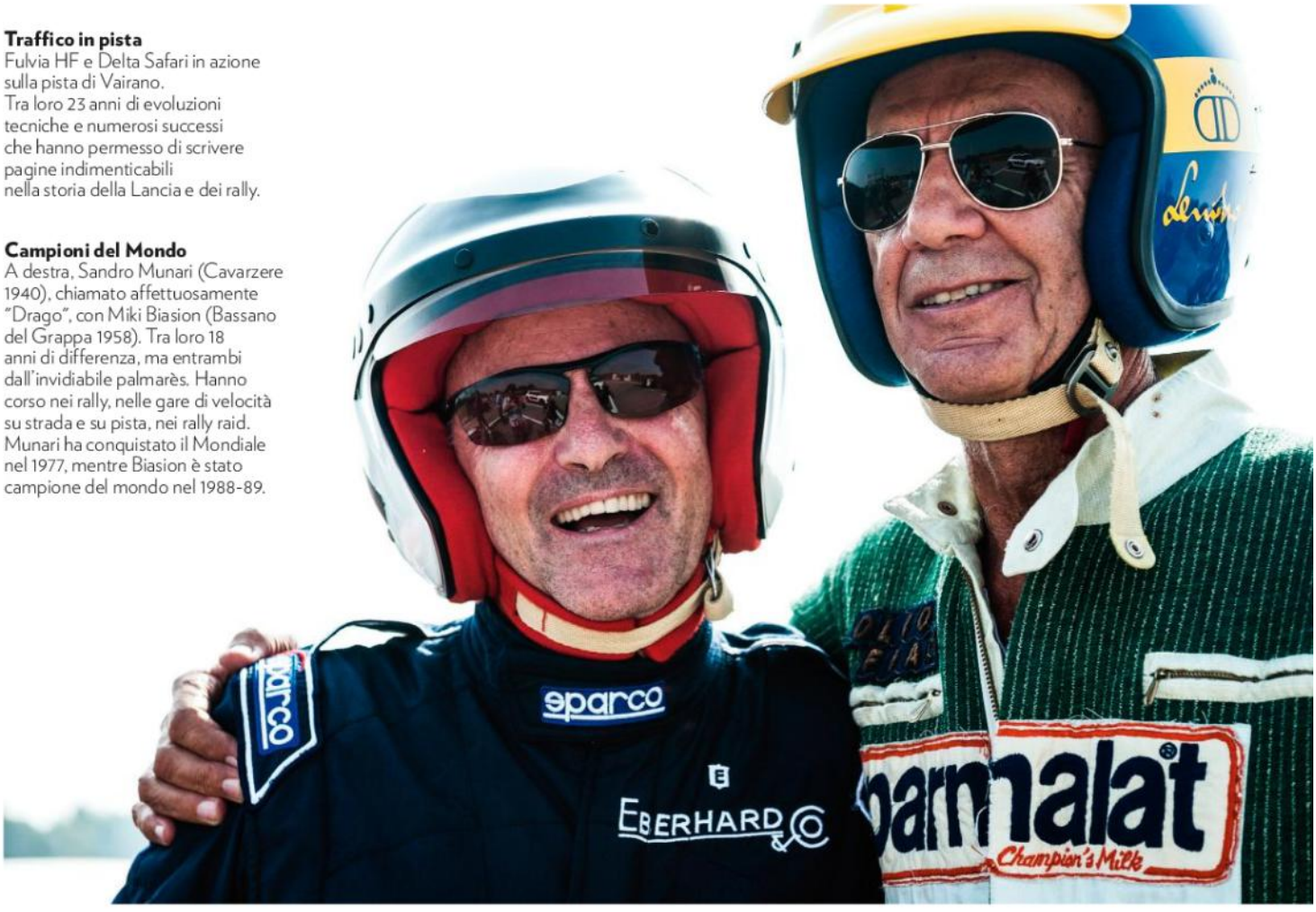
al 1982. Diretta discendente della Stratos è la raffinata 037. Figlia dei nuovi regolamenti di Gruppo B, calca la scena dei rally mondiali e se nel 1983 fa conquistare alla Lancia un titolo iridato, nulla può l'anno seguente contro lo strapotere dell'Audi a quattro ruote motrici. Ma la Lancia ha già pronta la nuova arma di Gruppo B. È la Delta S4 a trazione integrale, un mostro da quasi 500 cavalli che però ha vita breve. Tragici incidenti sanciscono la fine del Gruppo B nella stagione 1987 e l'esordio dell'inedita regolamentazione di Gruppo A. Ancora una volta la Lancia non si fa trovare impreparata. Allo sviluppo ha la Delta HF 4WD. Ed è un successo incredibile. La Delta 4x4 da rally, nelle varie evoluzioni che si succedono dal 1987 al 1992, porta alla Lancia ben sei titoli mondiali e due ciascuno ai piloti Biasion e Kankkunen.

Poi nel 1992 l'arrivo al capolinea. Il gruppo Fiat decide di non investire più nelle competizioni sportive con il marchio Lancia. Fine di un mito. R



Traffico in pista
Fulvia HF e Delta Safari in azione sulla pista di Vairano. Tra loro 23 anni di evoluzioni tecniche e numerosi successi che hanno permesso di scrivere pagine indimenticabili nella storia della Lancia e dei rally.

Campioni del Mondo
A destra, Sandro Munari (Cavarzere 1940), chiamato affettuosamente "Drago", con Miki Biasion (Bassano del Grappa 1958). Tra loro 18 anni di differenza, ma entrambi dall'invidiabile palmarès. Hanno corso nei rally, nelle gare di velocità su strada e su pista, nei rally raid. Munari ha conquistato il Mondiale nel 1977, mentre Biasion è stato campione del mondo nel 1988-89.



NOBILITATA DA MICHELOTTI

UN'INGLESINA STRAVAGANTE

Disegnata dal grande stilista torinese, questa gradevole "due posti" con hardtop removibile non figura tra i modelli più "gettonati" della Casa britannica. Un peccato. Il motore di 948 cm³ da 51 CV assicura un certo brio e la tenuta è buona grazie alle sospensioni a quattro ruote indipendenti

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Luci e Immagini**




Triumph
EW 218ZK

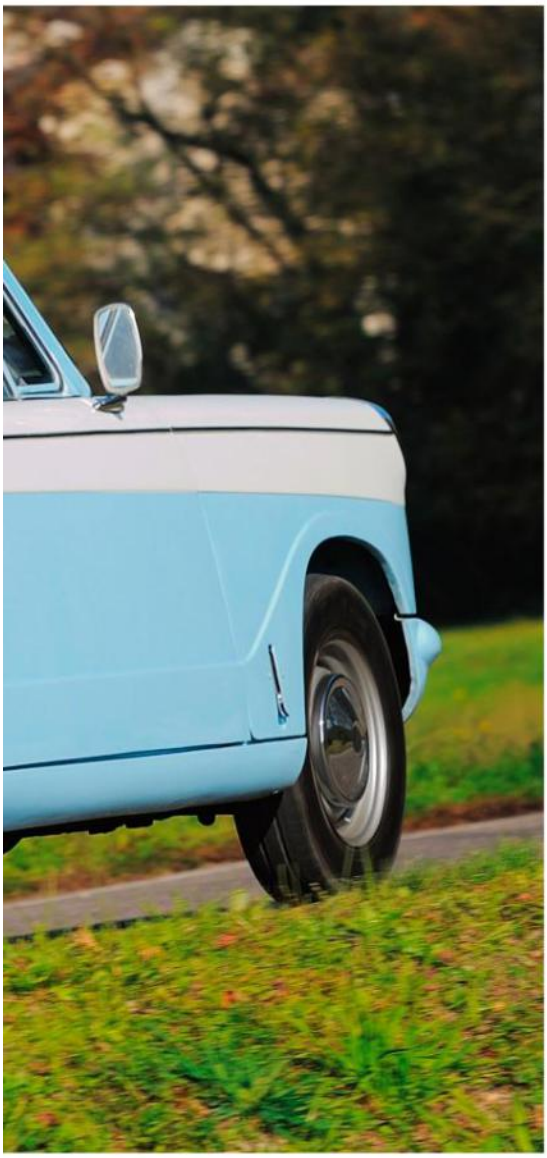


Una cosa è certa: la Herald non è tra le Triumph più conosciute e rinomate, almeno qui in Italia. Ma appunto per questo, la nostra protagonista fa parte di quella piccola collezione di rarità appartenente al milanese Franco Pampuri, uno che, in fatto di auto storiche, ama distinguersi. "Una Fiat o un'Alfa Romeo della stessa epoca potrebbero forse passare inosservate", spiega Franco, "mentre questa macchina, per merito anche della sua vistosa livrea bicolore, desta immancabilmente curiosità e ciò mi diverte e mi gratifica".

Costruita nel 1960 e immatricolata da nuova in Belgio nel marzo 1961, questa Herald Coupé, ben mantenuta e probabilmente solo riverniciata, fu acquistata vent'anni addietro da un amico italiano di Pampuri, che risiedeva in quel Paese e che la portò in Italia, per utilizzarla durante le vacanze al mare. Ciò non avvenne mai, perché la vettura rimase sempre ferma in un garage; sta di fatto che nel 2014 la comprò Franco, il quale, da vero esperto in materia di auto inglesi, conosceva il valore storico di questo modello. Lanciata nel 1959 nelle versioni Saloon (berlina) e Coupé, la Herald infatti fu la prima Triumph nata dalla collaborazione con Giovanni Michelotti, grazie alla quale la Casa di Coventry acquisì un'immagine più moderna, trasmessa poi ai successivi modelli, come le spider Spitfire e TR4, la berlina 2000 e altri ancora.

PADIGLIONE AMOVIBILE

La Herald ha linee piacevolmente tese, con una conformazione della fanaleria molto originale, che rivela lo stile di Michelotti; la Coupé, strettamente derivata dalla Saloon e decisamente più rara, è in realtà una hardtop: infatti il tetto, fissato al parabrezza e alla carrozzeria solo tramite dei ganci, è asportabile; ma dato che è in lamiera e ha il lunotto in vetro, toglierlo richiede un certo sforzo, da parte di due persone. Comunque ci sono gli attacchi per fissare un tonneau cover, che veniva offerto di serie, perciò la Casa aveva previsto un eventuale utilizzo della Coupé anche come vettura aperta, senza copertura. Nel 1961 in ogni caso lanciò la Convertible, derivata dalla Coupé e ovviamente dotata di capote. Caratteristica di tutte le Herald è la parte frontale che si ribalta in avanti, utilizzando un apposito maniglione centrale: una prerogativa delle auto da corsa o comunque sportive, che consente l'accessibilità totale al motore e all'avantreno. Tale configurazione è facilitata dal fatto che la carrozzeria, non portante, è imbullonata su un telaio; alla fine degli anni Cinquanta, quando la maggior









Qualità originale
I rivestimenti in finta pelle sono gli originali, ben conservati, grazie anche alla loro qualità. Il volante (in alto) è stato riverniciato. I sedili (sopra e a sinistra) sono impreziositi da cadenini bianchi. Curiosa l'aletta antiabbagliante in plexiglas verde per lo specchietto retrovisore (sotto, a sinistra). Essenziali le levette al volante (sotto).





parte delle vetture europee aveva ormai una struttura a scocca portante, questo schema costruttivo poteva risultare obsoleto, ma per i progettisti della Triumph aveva ancora una sua validità, tanto è vero che poi l'adottarono anche sulla Spitfire 4 del 1962, il cui telaio era derivato da quello della Herald (accorciato nel passo di circa 21 cm e senza i due elementi scatolati perimetrali). A doppia trave centrale, divaricata alle estremità per supportare l'avantreno e il retrotreno, e due longheroni in corrispondenza dei fascioni sottoporta, questo telaio è comunque frutto di un progetto evoluto e assicura una notevole rigidità, a fronte di una discreta leggerezza. Inoltre è dotato di sospensioni posteriori a ruote indipendenti, poco diffuse a quel tempo. Per il resto, la meccanica della Herald, con avantreno a trapezi e freni a tamburo, è classica, ma ben concepita ed equilibrata; da segnalare lo sterzo a cremagliera. Date le dimen-



Il frontale ribaltabile, tipico delle vettura da corsa o sportive, consente un accesso ottimale al motore e agli organi dell'avantreno



Sblocca e tira
La parte anteriore della carrozzeria si ribalta in avanti, ma prima occorre sbloccare le due levette laterali (foto a destra). Per agevolare la manovra di ribaltamento, c'è un maniglione sulla cresta del cofano (ben visibile nella foto d'apertura del servizio), che però non è agevole da raggiungere.

sioni non proprio compatte della vettura, stupisce la cilindrata ridotta del motore (solo 948 cm³), che però sulla versione Coupé, grazie al maggiore rapporto di compressione (8,5:1 contro 8,1:1) e all'alimentazione a due carburatori anziché a singolo, eroga 51 CV contro i 39 di quello della berlina. Considerando che il peso della Herald a secco è di soli 750 kg, è lecito aspettarsi una certa briosità di marcia.

Dopo la revisione dei freni, la sostituzione della guarnizione dell'hardtop e dei tappetini in moquette, la riverniciatura del volante e un bel tagliando, la Herald Coupé di Franco è stata finalmente immatricolata in Italia nel 2015 e si presenta in ottime condizioni: l'ideale per una prova su strada attendibile.

IL MOTORE VA TENUTO SU DI GIRI

L'assetto di guida in verità non è dei più riusciti: il pavimento dell'abitacolo, alto a causa della presenza del telaio sottostante, impone una guida a gambe distese, che non ti aspetti su una vettura del genere; la posizione del volante è decisamente bassa, ma, grazie al diametro ridotto e all'inclinazione notevole del piantone, esso non ostacola la seduta. Piuttosto infastidisce il suo disassamento a sinistra, anche perché la pedaliera è invece perfettamente centrata. I sedili anteriori sono davvero piccoli, quasi da utilitaria, ma risultano comunque comodi, grazie alla morbidezza dell'imbottitura e alla discreta profilatura; anche la panchetta posteriore è ben realizzata e, sebbene la Herald Coupé sia omologata come due posti, potrebbe ospitare un'altra coppia di passeggeri, col solo limite della ridotta altezza data dall'inclinazione notevole del lunotto. Resta preferibile tuttavia utilizzare il sedile per appoggiarvi dei bagagli, visto che oltretutto ha lo schienale ribaltabile. Accomodati nell'abitacolo, comunque spazioso, apprezziamo i rivestimenti originali in finta pelle tipicamente britannica, ancora morbida ed elastica, e il raffinato piping che orna i sedili.

La guida della Herald Coupé non gratifica solo per la curiosità che questa vettura desta; il suo piccolo 4 cilindri ha una certa vivacità, ma perché dia il meglio di sé va tenuto su di giri. In tal modo il rombo pieno allo scarico tipico delle sportive inglesi si fa sentire. Per sfruttare le potenzialità del propulsore l'uso del cambio deve essere quindi abbastanza frequente; la posizione un po' troppo avanzata della cloche può penalizzarne la manovrabilità, ma basta farci l'abitudine. Occorre prestare invece attenzione a non esagerare con lo sterzo nelle curve più strette, poiché gli angoli davvero notevoli di cui è capace, provvidenziali nelle manovre, possono provocare impuntamenti della vettura, non certo piacevoli. Per il resto, il comportamento della Herald è sincero, grazie anche alla precisione dello sterzo e al retrotreno a ruote indipendenti, che nelle curve prese allegramente provoca un'opportuna variazione negativa del camber della ruota esterna. Comoda, brillante e stabile la Herald Coupé è una vettura davvero godibile, ma questo Franco già lo sapeva… anche prima di comprarsela. R

Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche



CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 63 mm - Corsa 76 mm Cilindrata 948 cm³ Rapporto di compressione 8,5:1 Potenza 51 CV SAE a 6000 giri/min Coppia 8,4 kgm SAE a 4200 giri/min Valvole in testa, aste e bilancieri Asse a camme laterale, catena 2 carburatori orizzontali SU Lubrificazione forzata, 4 litri Raffreddamento ad acqua, 4,8 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 43 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Frizione monodisco a secco, a comando idraulico Cambio a 4 marce (1ª non sincronizzata) Leva di comando centrale Pneumatici 5.20-13 tubeless.
Corpo vettura	Coupé 2 porte, 2 posti Telaio a doppia trave centrale, longheroni laterali e traverse Carrozzeria in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ruote indipendenti, balestra trasversale superiore, puntoni longitudinali inferiori Ammortizzatori idraulici telescopici Freni idraulici a tamburo Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio 32 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2320 mm Carreggiata ant. 1220 - post. 1220 mm Lungh. 3886 mm - Largh. 1524 mm Altezza 1320 mm - Peso a secco 750 kg.
Prestazioni	Velocità 128 km/h Consumo medio 7 litri/100 km.

Motore brillante
Il 4 cilindri della Herald Coupé, che sfoggia una caratteristica verniciatura color bronzo (sotto), ha una cilindrata contenuta, ma grazie al rapporto di compressione elevato e all'alimentazione a due carburatori, eroga una discreta potenza.







BOLIDE D'ORIENTE

NATA SUPERCAR

Per realizzarla la dirigenza dell'Honda non badò a spese. Figlia di un progetto che attinge a piene mani dalle esperienze vincenti in Formula 1, si decise addirittura di creare per lei uno stabilimento ad hoc con operatori super specializzati. E si sfruttò la consulenza preziosa di Ayrton Senna

Testo di **Giulietta Cozzi** - foto di **Massimiliano Serra**



Per la Honda, il 1990 fu un anno da incorniciare. Al suo massimo splendore, si apprestava a vincere il titolo nella categoria regina delle gare automobilistiche, la Formula 1. Alla guida della sua monoposto, niente meno che Ayrton Senna. Eppure, mancava qualcosa… La Casa del Sol Levante non aveva in listino un vero modello sportivo, ad alte prestazioni, che fosse il fiero rappresentante su strada di ciò che il marchio era tra i cordoli. Non ancora, fino a quel momento. Fu infatti al Salone di Chicago di quell'anno che venne presentata al mondo la NS-X, la prima supersportiva prodotta da Honda, che da lì a pochi mesi entrò in produzione con il nome ufficiale di NSX.

I vertici della Casa giapponese sapevano bene di che prodotto avevano bisogno, per potersi distinguere in quella nicchia di mercato. Le concorrenti erano quei mostri sacri europei da tenere nel mirino e da cui prendere ispirazione al tempo stesso. La Honda dalla sua aveva ingegneri e meccanici ideatori delle stesse tecnologie che vincevano nelle competizioni. Quello che mancava era però uno stabilimento in stile europeo. Una linea di produzione che permettesse la realizzazione di un prodotto di altissimo livello, in modo quasi artigianale.

Presto fatto. Per realizzare la NSX venne creato uno stabilimento a Tochigi, dove su una linea di produzione seguita da circa 200



dipendenti, che costituivano l'eccellenza della Casa, veniva creata passo passo la raffinata supercar asiatica.

Il resto è storia, e oggi l'auto prodotta nella più piccola e anomala sede Honda trova posto nella lista dei desideri di molti appassionati. Ma perché oggi la Honda NSX è diventata una sportiva da desiderare e da comprare? Partiamo dal basso, da cosa c'è sotto la carrozzeria. Come detto, la NSX venne sviluppata da un team di menti d'eccezionale ingegno. Successi in Formula 1 grazie al motore Honda a parte, fu lo stesso progettista di casa McLaren Gordon Murray, nel corso di un'intervista, a dichiarare che dopo aver provato la NSX i suoi punti di riferimento, per definire la guidabilità della McLaren F.1 stradale, si erano spostati dalle italiane Ferrari, Lamborghini & co. proprio alla filante giapponese.

SOTTO IL VESTITO TANTA SOSTANZA

La NSX è realizzata su un telaio in alluminio; monta un motore aspirato 3 litri V6 VTEC in posizione centrale, con cambio manuale a 5 marce, differenziale autobloccante a slittamento limitato e sospensioni indipendenti.

Un'auto che può vantare un gruppo motore che comprende una testata e un monoblocco in alluminio e bielle in titanio. Componenti di diretta derivazione dalla Formula 1, che garantiscono tutt'oggi un elevata affidabilità e durata. Un motore, insomma, in grado di ruotare a regimi elevati con un picco



Gli operai erano incaricati di non far passare l'auto al successivo step di produzione se non soddisfatti del tutto del proprio lavoro

massimo che tocca gli 8000 giri/min, che genera una potenza di 273 CV e una coppia di 284 Nm a 5400 giri/min.

Fu anche la stampa d'allora a definire la Honda NSX un'auto sportiva dall'eccezionale affidabilità e controllo, caratteristiche queste da sempre fiore all'occhiello della Casa giapponese.

La carrozzeria realizzata interamente in alluminio veniva verniciata con un particolare processo costituito da ben ventitré lavorazioni successive per garantire il perfetto mantenimento della sua brillantezza col passare degli anni.

GRANDE FACILITÀ DI GUIDA

Un altro punto a favore di questa youngtimer è indubbiamente la fruibilità. La NSX infatti veniva proposta al pubblico come supersportiva per tutti i giorni, un'auto cioè che poteva essere utilizzata sia quotidianamente sia per divertimento. Molti dettagli tecnici ed estetici fanno capire come questo traguardo fosse stato raggiunto grazie a esaurienti studi sul prodotto. A partire dall'abitacolo spazioso e ben isolato, con i sedili (dal guscio in alluminio per contenere il peso) e tutto l'interno rivestiti in pelle di prima qualità. Il disegno della plancia e della strumentazione invece, sono d'ispirazione aeronautica. Si dice infatti che il team che la disegnò, capitanato da Masahito Nakano, prese spunto dal cockpit del jet da combattimento F-16.

La "leggenda" vuole anche che sia stato proprio Ayrton Senna a sviluppare l'assetto, consigliando agli ingegneri di irrigidire il telaio. Di sicuro la NSX è un'auto nata





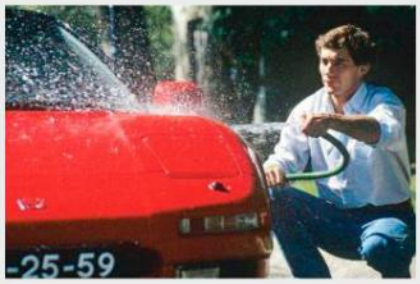


Ergonomia al top
L'abitacolo della NSX è ampio e accogliente: la posizione dei pedali centrata rispetto al volante e il sedile regolabile elettricamente fanno sì che anche i piloti più alti possano trovare una posizione di guida comoda ed efficace.

SVILUPPATA DAL CAMPIONE

LO ZAMPINO DI AYRTON

Se dici NSX dici Ayrton Senna. La relazione tra questi due nomi è inevitabile. Ed è stata indubbiamente anche parte del fascino che quest'auto ha sempre avuto sul pubblico. Assolutamente meritato, considerato che non solo il grande pilota fu parte fondamentale nello sviluppo del progetto, ma che era anche fiero utilizzatore di due esemplari di colore nero, di cui uno andato all'asta nel 2014, invenduto. L'immagine che ritrae Ayrton che lava la NSX è diventata iconica, quasi quanto quella di Steve McQueen insieme alla sua Jaguar XKSS; piace soprattutto per l'umanità che trasmette: l'immagine di un ragazzo che nel vialetto di casa pulisce l'auto; ogni appassionato può ritrovare la propria passione in questo semplice, ma intimo, gesto. La NSX è testimonianza "vivente" del genio e della sensibilità di Senna, un'eredità che ha lasciato al mondo dei motori questa efficacissima supercar.





Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

Motore	Centrale, trasversale - V6 di 90° Alesaggio 90 mm - Corsa 78 mm Cilindrata 2977 cm³ Rapporto di compressione 10,2:1 Potenza 273 CV a 7300 giri/min Coppia 29 kgm a 5400 giri/min Distribuzione a 4 valvole per cilindro Due assi a camme in testa per bancata (cinghia dentata) Impianto di iniezione elettronica multipoint, accensione elettronica Lubrificazione forzata, radiatore olio Alternatore 110 A, batteria 68 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 5 marce Frizione bidisco, comando idraulico Pneumatici anteriori 205/50 ZR16, posteriori 225/50 ZR16.
Corpo vettura	Berlinetta 2 porte, 2 posti Scocca portante in lega leggera Carrozzeria in lega leggera Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali Sosp. post. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali Barre stabilizzatrici Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco autoventilanti, ABS Sterzo a cremagliera, servosterzo Capacità serbatoio carburante 70 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2530 mm Carreggiata ant. 1510 mm - post. 1530 mm Lungh. 4405 mm - Largh. 1810 mm Altezza 1170 mm Peso in ordine di marcia 1520 kg.
Prestazioni	Velocità 270 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 5,9 secondi.





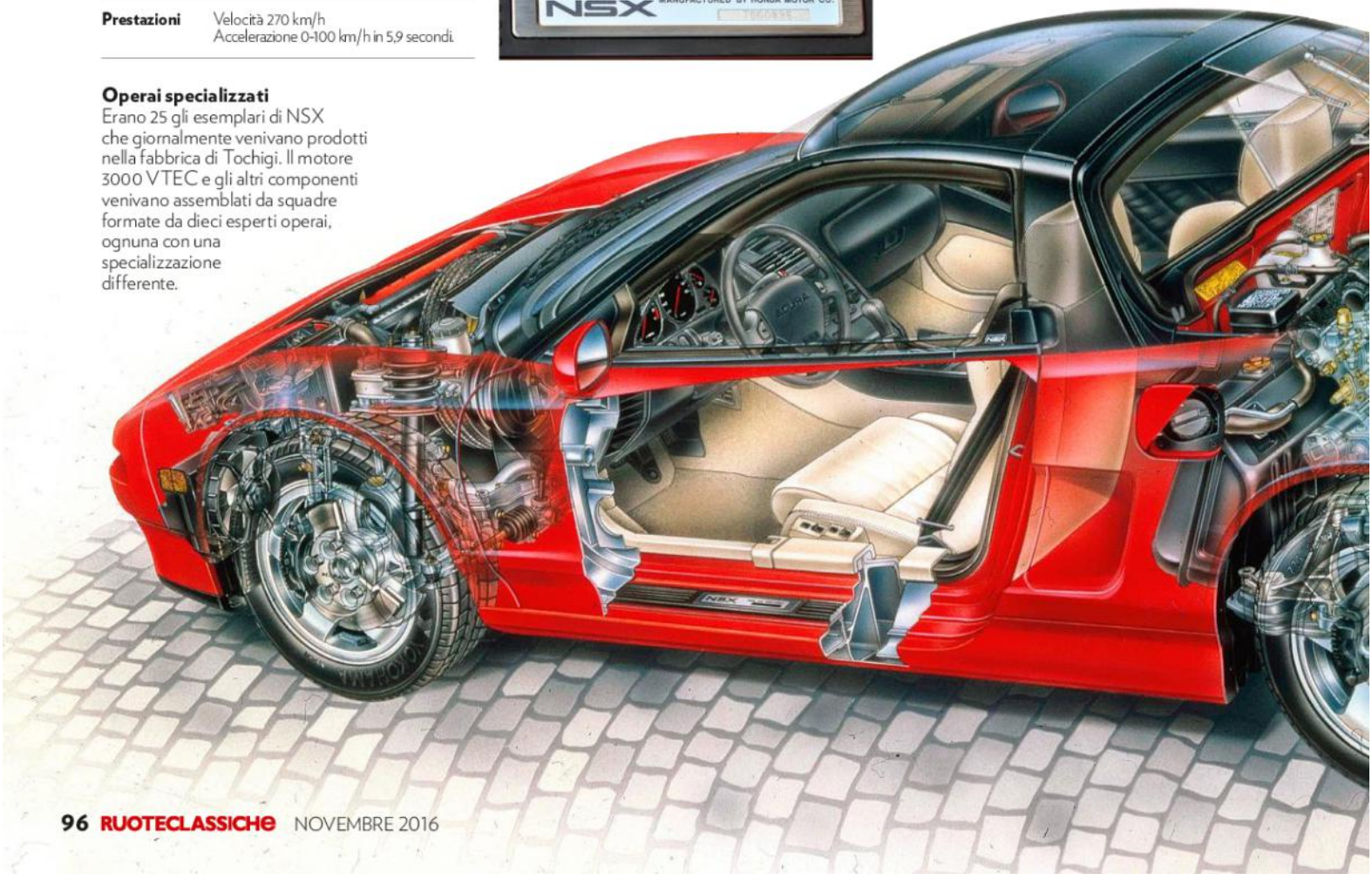
dalla volontà di Honda di dimostrare al mondo intero la propria potenza e grandezza con un prodotto che racchiudesse in sé tutta l'esperienza acquisita dal mondo delle corse, ma non solo. Un mezzo che potesse competere in termini di stile e qualità con le più grandi e affermate case produttrici di supercar. Così come affermava Quattroruote nel settembre del 1990: "Essere riusciti a rinunciare in nome della leggerezza a tutte le diavolerie di cui la Honda è capace (come, ad esempio, le quattro ruote sterzanti e le sospensioni 'intelligenti', ottenendo un comportamento che si può definire esemplare, fa della NSX una vettura di estremo interesse tecnico e commerciale".

Acquistandone un'esemplare però, si diventa qualcosa di più che semplici proprietari di una supercar; si diventa custodi di un sofisticato oggetto i cui dettagli parlano d'innovazione e genialità tecnica. Un'auto dall'anima forte che nei suoi 1500 kg d'alluminio racchiude la filosofia e l'esperienza di menti e cuori che hanno scritto un capitolo importante della storia della F.1.

L'esemplare che compare nel nostro servizio appartiene a Ezio D'Accardi di Fossombrone (PU). È stata costruita nel 1991, ha percorso solamente 38 mila km e si presenta oggi in perfette condizioni originali, pneumatici e cerchi di primo equipaggiamento compresi. R



Operai specializzati
Erano 25 gli esemplari di NSX che giornalmente venivano prodotti nella fabbrica di Tochigi. Il motore 3000 VTEC e gli altri componenti venivano assemblati da squadre formate da dieci esperti operai, ognuna con una specializzazione differente.



Anche alleggerita
Nel 1992 venne messa a punto anche una versione più "sprintosa", la R: l'impianto di insonorizzazione, il sistema audio e l'aria condizionata furono rimossi, e i sedili in pelle sostituiti da Recaro in fibra di carbonio. In totale, un alleggerimento di circa 120 kg, a tutto vantaggio delle prestazioni.



NSX VERSIONE 2016

RIECCOLA IN STRADA



A volte ritornano. La nuova Honda NSX torna a calcare le strade 25 anni dopo la prima serie che provò a sfidare a viso aperto la sportività europea vestita di rosso. Svelata al Naias di Detroit 2015 è ora nella gamma Honda anche per il mercato italiano, con un prezzo di 186.900 euro. Lo schema meccanico prevede un V6 di 3,5 litri montato al retrotreno, accoppiato a un motore elettrico posto fra il V6 e il cambio a doppia frizione a 9 rapporti sviluppato in Honda. Altri due motori elettrici, posti all'avantreno, muovono in autonomia ognuna delle ruote, ottimizzando grazie al Torque Vectoring la tenuta in curva: in ogni istante la coppia è trasferita alla ruota che ne può scaricare di più. Verrà prodotta anche con il marchio Acura sul mercato statunitense e proprio negli "States" verrà assemblata, negli stabilimenti in Ohio.



UN INCANTO ECCEZIONALE

L'OCCASIONE DEL SECOLO

Siamo entrati in esclusiva nei capannoni dove, sotto cellofan, sono raccolti gli ambiti lotti che compongono "Duemila Ruote", la più sorprendente asta di auto d'epoca e moderne della storia che verrà battuta a fine novembre. Ecco che cosa vale la pena tenere d'occhio

Testo e foto di **Gaetano Derosa**

Appena varcata la soglia dei capannoni, incaselati uno dopo l'altro, dove sono stipati tutti i lotti pronti per partire per Milano Auto Classica (25-27 novembre) per l'asta "Duemila Ruote" di RM Sotheby's, si può solo restare a mascella serrata. Mai viste così tante storiche tutte insieme, una di fianco all'altra, in perfette condizioni originali, fresche di restauro, parzialmente smontate oppure relitti. Questa è stata la prima impressione: una distesa di vetture, moto, bici, barche e memorabilia che, parafrasando il festival di Woodstock musicale del 1969, rischia di diventare la "tre giorni di pace, amore e auto" più importante mai svolta in Europa e forse del mondo.

Si tratta comunque di una collezione originale, stravagante volendo, per varietà. Per quanto riguarda le auto (saranno battute all'asta 434 vetture, le trovate tutte digitando *rmsothebys.com/tv16/duemila-ruote/lots*), nel corso degli anni sono stati accumulati, senza apparente motivo, numerose versioni di uno stesso modello (vedi 21 Jaguar E Type) o marca (una settantina le Porsche). Per non parlare dell'enorme quantità di ricambi nel corredo.

Oltre alle auto, nella colossale asta ci saranno moto, bici e scafi d'epoca. Un appuntamento da tenere ben evidenziato in agenda, non solo per i commercianti ma anche per gli appassionati. Nelle due pagine a seguire, abbiamo selezionato, per fasce di prezzo, le auto che secondo noi sono da tenere sott'occhio. E magari meritano un'alzata di mano. D'altro canto, l'asta è "senza riserva": RM Sotheby's dà un prezzo di riferimento, che è però puramente indicativo. Ad aggiudicarsi il lotto sarà l'offerta migliore, anche se ben sotto la stima. R

COME PARTECIPARE

OFFERTA LIBERA

Sono circa un migliaio i lotti che verranno battuti nei tre giorni di Milano Autoclassica (*milanoautoclassica.com*). Il tutto senza prezzo di riserva, quindi con l'aggiudicazione alla miglior offerta, alla quale vanno comunque aggiunti i diritti d'asta (12% più Iva, per un totale di 14,64%). Come fare per acquistare un'auto? Innanzitutto dovete registrarvi sul sito di RM Sotheby's (*rmsothebys.com*) e decidere se presentarvi in sala o fare le vostre offerte online. Poi dovete avere fortuna e capire quando sarà battuto il lotto che è di vostro interesse. Se lo volete "toccare" prima di acquistarlo potrete farlo nella giornata di giovedì 24 novembre, preso l'apposito padiglione 24 di 18.000 mq.



Visione celestiale
Alcune viste mozzafiato che documentano l'incredibile quantità di auto e ricambi, stivati in numerosi capannoni in Veneto, già catalogati da RM Sotheby's e pronti per essere imbarcati in direzione Milano Autoclassica.







BARCHE, BICI & MOTO

NON SOLO AUTO, AFFARI GARANTITI

All'asta Duemila Ruote non ci sono solo automobili. Anzi: moto (136), biciclette (159) più scafi d'epoca e recenti (58), quasi tutti da competizione, più una marea di oggetti di automobilia e ricambi vari. E, siamo certi, si potranno fare ottimi affari anche qui. Perché, come si ha modo di vedere visitando il sito di RM Sotheby's, sono stati formati alcuni lotti interessanti composti da moto e bici a cifre decisamente modeste. Tra le moto si trova di tutto: Moto Guzzi, Laverda, Gilera ma anche BMW di ogni epoca, quasi tutte in perfette condizioni. Per quanto riguarda le bici, la parte del leone la fanno una cinquantina circa di spettacolari Bianchi da corsa. Tra gli scafi, poi, compaiono alcuni pezzi d'eccezione come il famoso scafo offshore Classe 1 Miura di Stefano Casiraghi del 1984, oppure un Molinari motorizzato Alfa Romeo degli anni Sessanta.





LE "VENTICINQUE" DA NON FARSI SCAPPARE

FINO A 10.000 €



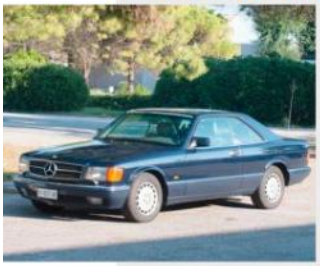
1976 - Rover P6 2000 TC
Buone condizioni generali di meccanica e carrozzeria, ruota di scorta sul baule, necessita di un lavaggio dell'interno.
1500-3000 €



1976 - Jaguar XJC 5.3
Targhe e documenti originali, interno in pelle in perfette condizioni, auto velata di vernice molto bene circa 10 anni fa.
2500-5000 €



DA 10.000 A 20.000 €



1988 - Mercedes-Benz 560 SEC
Perfette condizioni generali, interno in splendide condizioni, raro esemplare italiano con fanaleria anteriore Bosch e non Hella.
10.000-12.000 €



1971 - Fiat Dino 2.4 Coupé
Insolita e rara colorazione testa di moro con sedili in pelle chiari, prime targhe, autoradio Voxson con antenna elettrica.
10.000-15.000 €



DA 20.000 A 50.000 €



1963 - Jaguar MK2 3.8
Splendido restauro effettuato pochi anni fa, interno Connolly impeccabile, matching numbers, cerchi a raggi, targhe vecchie.
20.000-30.000 €



1986 - Porsche 911 Carrera 3.2 Targa
Carrozzeria e meccanica in perfette condizioni (tettuccio immacolato), aria condizionata, sedili e specchietti retrovisori elettrici.
30.000-35.000 €



DA 50.000 A 100.000 €



1947 - Alfa Romeo 6C Touring Aerlux
Restauro effettuato anni fa, ottime condizioni, fanalini posteriori non originali, necessita di un'accurata messa a punto della meccanica.
80.000-90.000 €



1989 - Ferrari 328 GTS
Impeccabili condizioni generali, interno ottimo, tettuccio asportabile immacolato, cerchi con pneumatici Pirelli di primo equipaggiamento.
80.000-90.000 €



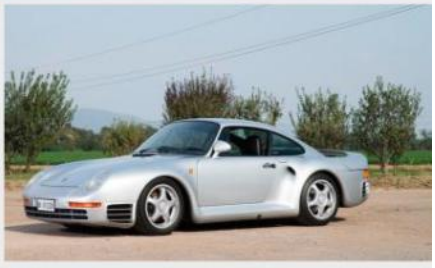
OLTRE 100.000 €



1953 - Alfa Romeo 1900 C Sprint
Carrozzata Touring, cambio a leva centrale, matching numbers, targhe originali, restaurata a livello professionale.
160.000-180.000 €



1972 - Dino 246 GT
Ultima serie con cerchi a 5 bulloni, sedili con appoggiatesta tipo Daytona, targhe e documenti originali, condizioni generali impeccabili.
175.000-195.000 €



1973 - Ford Capri RS
Ottime condizioni generali, con gli introvabili cerchi corsa originali, batteria di fari supplementari, motore competizione di 2,6 litri, rollbar dell'epoca.
5000-10.000 €



1974 - Innocenti Mini Cooper 1.3
Restauro non recente ma di ottima fattura, cerchi Motolita, proiettori supplementari Carello, interno immacolato.
7000-10.000 €



1968 - Autobianchi Bianchina Giardiniera
Targhe e documenti originali, restauro maniacale compresa la delicata sostituzione delle guarnizioni dei vetri laterali scorrevoli.
7000-10.000 €

1981 - Ferrari 400i
Bellissima nella sua livrea originale (quella della presentazione ufficiale), con pochi km, interno Magnolia perfetto, cerchi e pneumatici originali.
15.000-20.000 €



1957 - Volkswagen Maggiolino Cabriolet
Restauro integrale di carrozzeria e meccanica, interno da rimontare, alcuni particolari da ricromare, capote in perfette condizioni.
15.000-20.000 €



1960 - Alfa Romeo Giulietta Spider
Seconda serie, completamente da restaurare ma sana di lamierati, molti ricambi di scorta, matching numbers.
15.000-20.000 €

1990 - BMW Z1
Uno dei primi esemplari costruiti, servomeccanismi delle portiere perfettamente funzionanti, interno da lavare, capote in ottime condizioni.
30.000-35.000 €



1991 - Lancia Delta HF Integrale Evoluzione
Esemplare immacolato, pochi km, interno conservato in fantastiche condizioni, pneumatici di primo equipaggiamento.
30.000-35.000 €



1934 - Fiat 508 S Berlinetta MM
Completa e sana di carrozzeria e interno, motore non bloccato, da restaurare totalmente, targhe originali in ferro VI 7112.
45.000-55.000 €

1972 - Alpine Renault A110 1600 S
Splendide condizioni generali, non una vite fuori posto, corretti proiettori supplementari Marchal, rollbar montato in epoca successiva.
90.000-105.000 €



1964 - Maserati Sebring
Seconda serie, esemplare numero 153 di telaio, conservata in ottime condizioni generali, interno Connolly originale.
90.000 -105.000 €



1963 - Jaguar E Type 3.8 OTS
Restauro totale conservativo, capote e interno in perfette condizioni originali, doppio impianto di scarico nuovo.
90.000 -105.000 €

1988 - Porsche 959
Versione Komfort, solo 288 esemplari costruiti, impeccabili condizioni generali, interno perfetto, numerosi accessori, targhe e documenti originali.
600.000-700.000 €



1969 - Ferrari 365 GTB/4
Restauro integrale effettuato qualche anno fa, prima serie soprannominata "plexi", splendide condizioni generali.
650.000-800.000 €

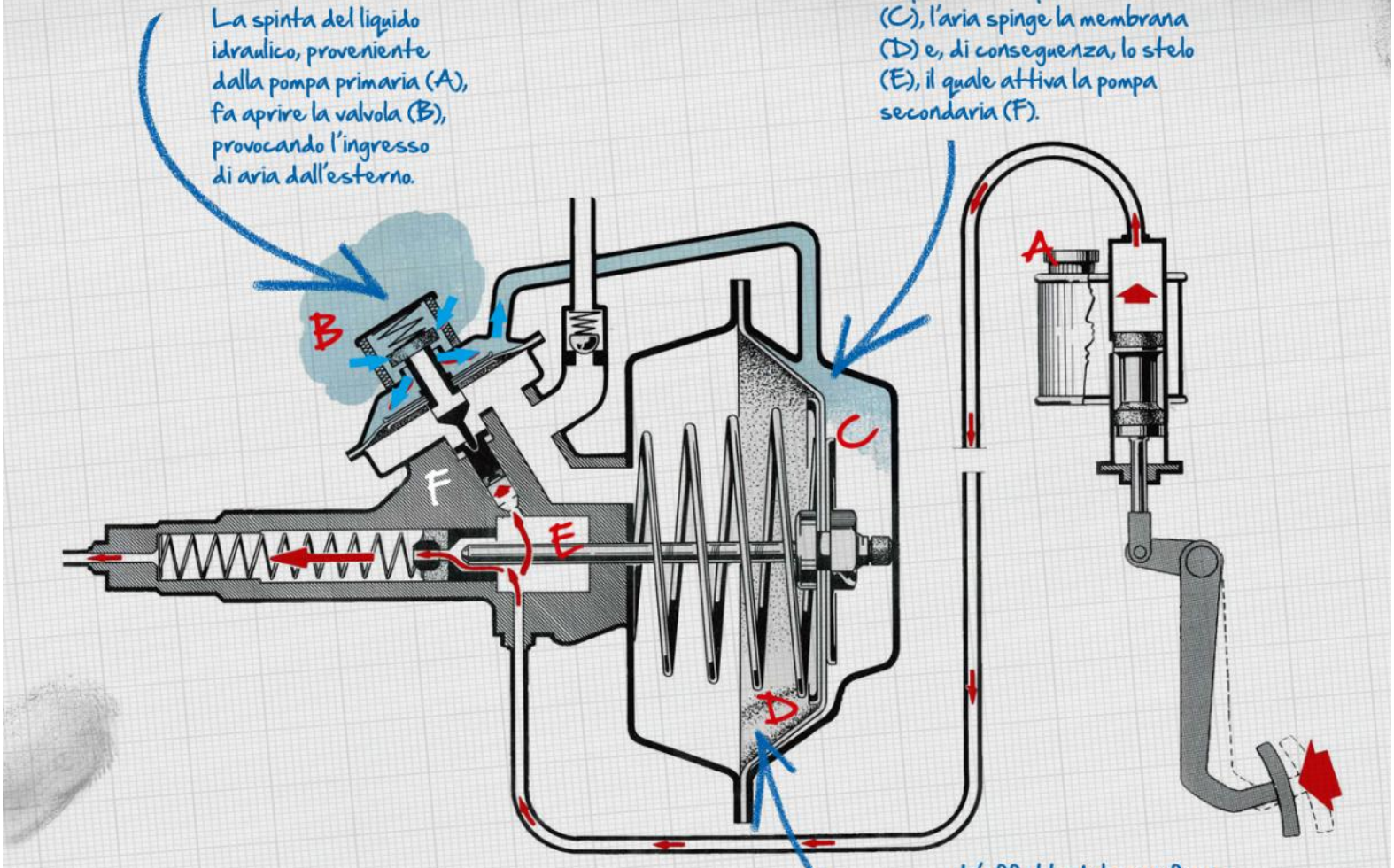


1966 - Ferrari 275 GTB/6C
Splendide condizioni, una delle 7 costruite in alluminio, sei carburatori, "torque tube", tagliando ufficiale appena effettuato a Maranello.
2.400.000-2.800.000 €

PIÙ EFFICACIA NELLA FRENATA

Ideato negli anni 20 come dispositivo meccanico per le grandi auto di lusso, e concepito per alleviare lo sforzo sul pedale ed essere più precisi nel rallentare, il servofreno ebbe il periodo di grande sviluppo tra gli anni 50 e i 60. La svolta fu l'invenzione del dispositivo a depressione

Testo di **Maurizio Schifano**



Funzionamento garantito
Il servofreno è progettato in modo che, in caso di guasto, l'impianto frenante continui a funzionare con la sola azione della pompa primaria (A).

Tra i servocomandi adottati sulle automobili, il servofreno, concepito per ridurre la forza esercitata sul pedale per ottenere una determinata azione frenante, è probabilmente il più utile. Perciò fu anche il primo. Delle origini e dei primi tipi realizzati parliamo più in dettaglio nel box qui sotto; per spiegarne invece il funzionamento, prendiamo in considerazione il caso del servofreno a depressione, ideato tra la fine degli anni 50 e l'inizio degli anni 60. Come i tipi che l'avevano preceduto, questa tipologia fu inizialmente adottata su grandi berline di lusso, il cui prezzo poteva giustificare la presenza di un dispositivo anch'esso di "alto lignaggio" e il cui peso potesse giustificare l'adozione di un ausilio per ottenere una frenata più sicura. Per quest'ultima ragione questo si diffuse ben presto anche sulle vetture sportive di alta gamma e ad altissime prestazioni; in seguito, per ragioni di sicurezza, fu adottato anche sulle berline medie e in tempi recenti pure su molte citycar. Si può dunque affermare che quello a depressione è il più diffuso tipo di servofreno. Una tra le prime a esserne dotata, se non la prima vettura italiana, fu l'Alfa Romeo 2600, nelle tre versioni berlina, Sprint e Spider. Come si può intuire, il servofreno a depressione, visibile in sezione nel disegno della pagina a fianco, funziona sfruttando la depressione creata dal motore nei condotti di aspirazione. Le due camere che costituiscono il corpo principale del servofreno sono collegate ai condotti d'aspirazione, perciò sono anch'esse in depressione; l'amplificazione dell'azione frenante, grazie alla quale lo sforzo al pedale risulta ridotto, è dovuta all'azione dell'aria esterna che, entrando dalla valvola (B), riempie la camera (C) e spinge la membrana (D), che a sua volta spinge lo stelo (E). In tal modo, all'azione idraulica della pompa primaria (A) si aggiunge quella della pompa secondaria (F). Ma ciò avviene solo quando il motore è acceso. R

Prima
Tra le prime vetture italiane di serie ad adottare il servofreno a depressione c'è l'Alfa Romeo 2600, lanciata nel 1962. Nella foto, il modello 1965, con freni tutti a disco.



PRO...

- Notevole riduzione dello sforzo al pedale, che può arrivare a un quarto di quello necessario con un impianto senza servofreno.
- Possibilità di collegamento anche ai freni di un solo asse, anteriore o posteriore.

...E CONTRO

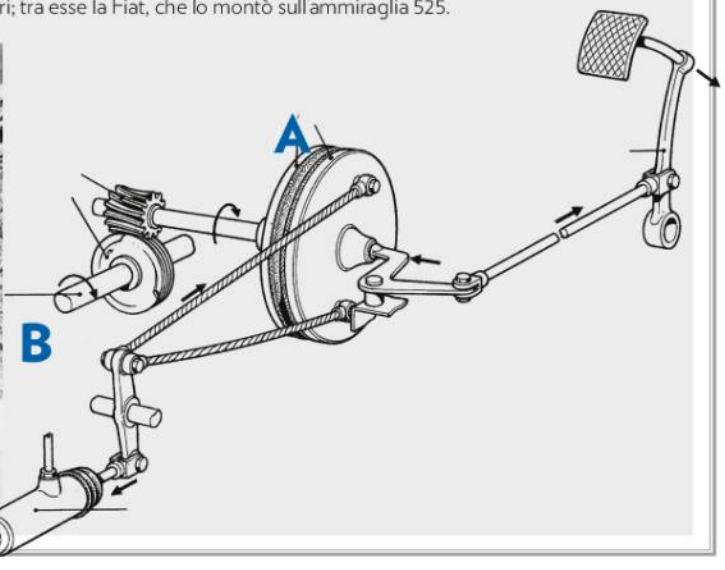
- Maggiore complessità dell'impianto frenante.
- Funzionamento solo col motore in moto.

LE ORIGINI

IN PRINCIPIO ERA MECCANICO

Le origini del servofreno risalgono agli anni 20 del secolo scorso. Diversi i dispositivi ideati, tutti di tipo meccanico, collegati a impianti frenanti meccanici oppure idraulici, come nel caso dello schema raffigurato qui sotto. In questo sistema, l'azione del servofreno era dovuta a una frizione (A), che veniva collegata, a comando, all'albero di trasmissione (B). L'effetto del servofreno dipendeva dalla velocità con cui ruotava l'albero di trasmissione, quindi era commisurato alla velocità della vettura. Ovviamente il sistema poteva funzionare anche in marcia indietro, ma non quando l'auto era ferma. Tra le applicazioni conosciute di questo sistema c'è quella sulla Rolls-Royce Silver Ghost del 1924 (foto sotto). Negli anni immediatamente seguenti, servofreni di tipo meccanico furono adottati da diverse altre Case per i loro modelli più prestigiosi e di dimensioni maggiori; tra esse la Fiat, che lo montò sull'ammiraglia 525.





PROTETTA PER MESI

LETARGO SICURO

Nella cattiva stagione molte storiche si concedono un meritato riposo. Ma prima del fermo invernale occorre effettuare alcune operazioni per preservare le parti che potrebbero risentirne, evitando così cattive sorprese al "risveglio"

Testo e foto di **Maurizio Schifano**



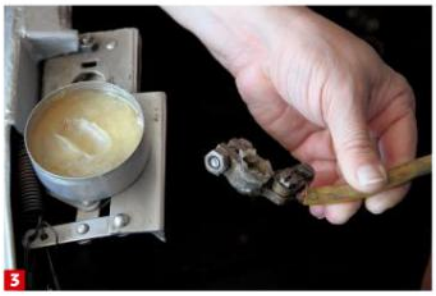
Raduni, gare di regolarità o semplici gite fuori porta? Per queste appaganti attività molte storiche vengono utilizzate solo nella bella stagione e in inverno possono riposare in un accogliente garage, magari riscaldato. Prima di concedere loro il meritato riposo, occorrerà procedere a un lavaggio accurato, con relativa pulizia dell'interno, ed effettuare alcune semplici operazioni per evitare, al "risveglio", sgradite sorprese. Lasciare ferma un'automobile, seppure per pochi mesi, comporta sempre dei rischi, che per una storica possono acuirsi. Un impianto elettrico un po' datato può avere delle dispersioni, che tendono a far scaricare la batteria, anche senza accendere neppure una lampadina. E poi a consumare corrente contribuiscono anche gli orologi elettrici, che purtroppo non hanno un interruttore per spegnerli. Morale, è meglio scollegare la batteria e ancora meglio toglierla dalla vettura, per poi tenerla attiva collegandola a un mantenitore di carica, un dispositivo che ha cambiato la vita delle batterie. Per quanto riguarda i pneumatici, un prolungato fermo della vettura causa quasi certamente il "flat spotting", ovvero l'appiattimento sotto carico dell'area di contatto col suolo; un danno che può essere irreversibile, nel caso di pneumatici non più freschi. Nella pagina a fianco spieghiamo come evitarlo. Le parti cromate o in alluminio lucidato tendono comunque a ossidarsi superficialmente e dovranno essere protette, specialmente se nell'ambiente dove starà la vettura c'è umidità. Le guarnizioni dei cofani, delle porte e dei vetri, specie se invecchiate, dovrebbero essere trattate periodicamente, per evitare che si crepino; approfittando del fermo macchina, tale trattamento potrebbe essere più consistente. Terminati gli interventi la nostra auto, se lo si ritiene opportuno, potrebbe essere coperta con l'apposito telo, non prima però di essere stata accuratamente spolverata. R



Bisogna arrivare alla batteria
Sulla Porsche 356 B la batteria è alloggiata sul fondo del bagagliaio. Per raggiungerla, occorre estrarre la ruota di scorta.



Scollegamento dei poli
Per primo va staccato il cavo di massa che, a seconda del tipo di impianto, può essere sul polo negativo o su quello positivo.



Protezione dei morsetti
Perché non si ossidino, sui morsetti della batteria si può spalmare in abbondanza del grasso o meglio della vaselina.



Sempre in carica
La batteria potrebbe rimanere a bordo ma, per collegarla più agevolmente al mantenitore di carica, è meglio trasferirla su un banco.



Pneumatici in forma
Ferme sotto carico, le gomme tendono ad appiattirsi nell'area di contatto con il suolo. Alzando la pressione fino a 3 bar, si evita il problema.



Pedane sagomate
L'appiattimento sotto carico dei pneumatici si può scongiurare anche appoggiandoli su apposite pedane sagomate.



Cromature protette
Applicando del polish sulle cromature, senza poi asportarlo, si crea un'efficace pellicola protettiva, che evita l'ossidazione.



Trattamento della gomma
Le guarnizioni con il tempo tendono a seccarsi. Approfittando del fermo invernale, le si può spalmare in abbondanza con del grasso.



Vetri e porte socchiusi
Per evitare che le porte e i finestrini tengano schiacciate a lungo le guarnizioni, è consigliabile lasciarli socchiusi.



Polvere, eterna nemica
La carrozzeria andrebbe spolverata con una certa frequenza. L'importante è farlo delicatamente, adoperando un piumino morbido.



Pronta per il riposo
Pulita e preparata per l'inverno, la nostra amata storica, dopo aver socchiuso anche i cofani, potrebbe essere lasciata così.



Se si preferisce, sotto il telo
Se lo si ritiene la vettura può anche essere coperta con un apposito telo, facendo attenzione a non graffiare la vernice.



IL SALONE IN CIFRE

Visitatori	100.000
Superficie m²	90.000
Auto esposte	4500
Moto esposte	500
Case ufficiali presenti	16
Prezzo del biglietto (euro)	22

PRESENZE RECORD A PADOVA

IN CENTOMILA ALLA FIERA DELL'EST

Nuovo record di partecipazione per la trentatreesima edizione della mostra-scambio più attesa dell'anno. Forte anche la presenza ufficiale delle Case automobilistiche a conferma che, dove c'è passione, l'heritage e il moderno possono andare tranquillamente a braccetto

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





"Ce ne fossero altre di Padove, anche una alla settimana". Claudio Zini, un commerciante di memorabilia che tra le altre cose espone diversi libri rari sulla Ferrari, alcuni dei quali autografati dal Drake, non nasconde l'importanza di questa mostra-scambio per un operatore del settore come lui. Marco Bianchi, del CMG Garage di Carrara, è altrettanto esplicito: "Padova è Padova: è il posto migliore per vendere. È una fiera che si aspetta tutto l'anno". Dello stesso parere, anche se più pragmatico, è Giacomo Nucci, della T1 Specialist di Firenze, balzato alle cronache lo scorso anno insieme al socio Mauro Altamore per essere stato tra i protagonisti della web serie sul restauro realizzata da Enrico Brignano, in collaborazione con Ruoteclassiche: "È indiscutibilmente una fiera dove si vende bene, ma anche se non lo fosse, bisogna comunque essere presenti. Se non altro per prendere contatti con potenziali clienti". Trentatré edizioni del resto non sono noccioline e anno dopo anno l'evento patavino è diventato il più frequentato in Italia, oltre che tra i più importanti al mondo. Lo conferma anche il dato di quest'anno che, secondo le cifre diffuse dagli organizzatori, è stato prossimo a 100 mila presenze.

Commercianti soddisfatti, ma appassionati come minimo perplessi. Resta insoluto anche quest'anno, infatti, il mistero di chi accetti di comprare auto ai prezzi esposti, spesso così alti da lasciare sconcertati. Che sia un metodo per allontanare i perditempo per poi scendere a compromessi con chi è davvero interessato a una trattativa? Oppure, vista la folta presenza di acquirenti stranieri, la speranza di incantare qualche sprovveduto spinge a tentare comunque il colpaccio? "Posso capire i prezzi superiori del 10-15% rispetto a quelli del momento, ma quando si arriva quasi al doppio si fa un enorme danno a tutto il settore e si allontanano eventuali nuovi appassionati" dice Mariano Lucca, restau-





Tridente e Biscione
Qui a fianco gli stand Maserati e Alfa Romeo. In primo piano, rispettivamente, la 420M "Eldorado" del 1958 e una 6C 2500 Freccia d'Oro del 1947. Nella pagina precedente, lo stand della Mercedes, uno dei più ammirati della manifestazione.



Pezzi unici
A fianco, lo stand di Ruoteclassiche con la Lancia Stratos Alitalia campione del mondo rally dal 1974 al 1976 e la Citroën DS Tap del 1972. Qui sotto, una Alfa Romeo 1900 Sprint "Supergioiello" firmata Ghia del 1953 in vendita a 600.000 euro e la Lamborghini 350 GT Touring del 1965 appartenuta a Ferruccio Lamborghini, fresca di restauro.





ratore e commerciante di auto sportive, voce critica tra gli addetti ai lavori.

Gli acquisti migliori, come accade in queste occasioni, li fa chi varca i cancelli della Fiera nelle prime ore del giorno di apertura, oppure in prossimità del termine della manifestazione. "Le cose belle si vendono il giovedì mattina, poi arrivano i curiosi e fino alla domenica pomeriggio si combina poco. Solo allora si riescono a chiudere due o tre vendite" dice ancora Giacomo Nucci. A comprare, nella maggior parte dei casi, sono gli stranieri, come concordano tutti i commercianti interpellati. Nella giornata di giovedì in effetti più che a Padova sembrava di essere a Essen o a Rétromobile vista la folta presenza di







Il piacere del viaggio
Qui a sinistra gli stand del Gruppo Psa: una 2 CV esposta nello spazio Citroën e la Peugeot 402 Eclipse del 1935 con tetto elettrico che rientra nel baule (solo 80 esemplari costruiti). Qui sopra, lo stand Volvo, incentrato sulla storia delle sue station wagon: in primo piano una Amazon 122S del 1962.

DIECI GHIOTTE OCCASIONI

MA QUALCOSA A BUON PREZZO C'È...



MG TD: 28.000 €
1951, ottimo restauro conservativo con documentazione fotografica, proiettori Marchal.



FIAT 508 BALILLA SPIDER: 33.000 €
1933, targhe e documenti originali, restauro professionale, interno rivestito correttamente.



FIAT 1500 CABRIOLET: 28.000 €
1964, splendide condizioni generali, prime targhe, motore in rodaggio, con hard top.



ALFA ROMEO SPIDER 1.6: 13.500 €
1975, ottime condizioni generali, capote nuova, tagliando appena effettuato.



VOLKSWAGEN 1302 CABRIO: 14.900 €
1971, vetro piatto, restauro integrale, capote in 3 strati appena sostituita, cerchi non originali.



VOLKSWAGEN PESCACCIA: 16.000 €
1970, esemplare in perfette condizioni generali, targhe di prima immatricolazione, gomme nuove.



FIAT 500 D: 15.000 €
1964, restauro professionale, pneumatici a fascia bianca, con tettuccio metallico incluso.



MERCEDES 250 SE: 50.000 €
1966, conservata in spettacolari condizioni, interno immacolato, motore con pochissimi km.



MERCEDES E200 CABRIO: 15.000 €
1995, ottime condizioni originali, capote elettrica perfetta, paraurti appena riverniciati.



ROLLS-ROYCE S. SHADOW: 16.500 €
1975, sedili in pelle Connolly con appoggiatesta integrati, guida a sinistra, perfette condizioni.



tedeschi e francesi. Porsche e Alfa Romeo hanno dominato la scena come al solito, ma nel complesso, anche se non c'è stata la gara all'offerta del modello di moda (lo scorso anno è stato un tripudio di Ferrari Testarossa e Porsche 911) è stata l'alta qualità media delle vetture presenti a colpire i visitatori.

Belle auto ovunque, non solo negli stand delle sedici Case automobilistiche presenti ufficialmente, ma in particolare nei padiglioni riservati al mercato (ben otto) dove anche chi non era interessato all'acquisto aveva modo di lustrarsi gli occhi con vetture rare e di prestigio. Un livello qualitativo più elevato del solito lo si è potuto riscontrare anche tra le bancarelle di ricambi dove, a sorpresa, sono sbocciati pezzi che da

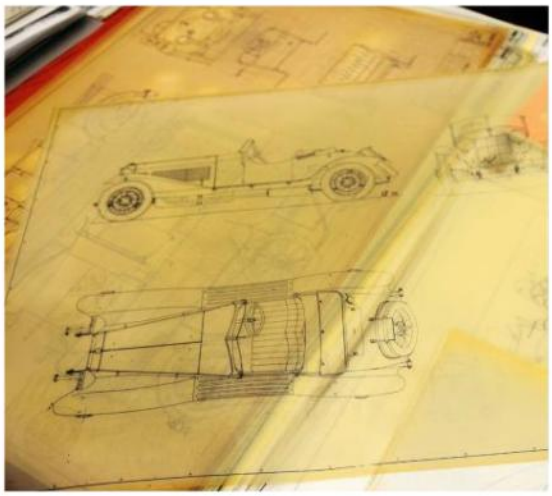








tempo non si vedevano in questi mercatini, come, solo per fare un esempio, un motore bialbero per Alfa Romeo 1750 GTAm del 1970 perfettamente funzionante (50 mila euro la richiesta). Idem per il comparto di memorabilia, dove abbondavano pezzi (e prezzi) che avrebbero fatto la loro bella figura anche in un negozio di antiquariato. Tra tutti, un set formato dalla Coppa del primo premio assoluto alla Mille Miglia del 1932 vinta dal duo Borzacchini-Bignami su Alfa Romeo 8C 2300 spider Touring; cronometro rattrappante Stauffer Son & Co. trasformato da polso; coppa donata ad Amedeo Bignami dal Reale Automobile Club di Milano; cappello autografato di Achille Varzi donatogli al Gran Premio di Tripoli nel 1934 e oc-







Un pieno di bellezze
Qui sopra, gli stand Volkswagen (tutto dedicato ai 40 anni della Golf GTI), Porsche e Lamborghini. A fianco, un disegno di Luigi Fusi utilizzato per il suo famoso libro-guida sulle Alfa Romeo costruite dal 1910 al 1977.



Tra rarità e storia
Pagina a fronte in basso, il cappello e gli occhiali di Varzi; una pistola stroboscopica anni 30; un VW T1 Rat look del 1965. Qui sopra Giovanni Bianchi Anderloni, figlio di Carlo Felice, autore del libro sulla Touring.





Il piacere della scoperta
Alcune rarità scovate tra ricambi e automobilia: il motore di una Alfa Romeo 1750 GTAm (a destra); il contachilometri di una AR 33 stradale; una Citroën Rosalie a pedali del 1935. In basso uno scorcio del padiglione dedicato alle moto.







chiali utilizzati in gara, per i quali venivano richiesti 30 mila euro.

Ma Padova è anche l'appuntamento principe per le anteprime editoriali: tra queste quella del Classic Car Auction Yearbook, divenuto un appuntamento fisso (vedi box qui a fianco), seguita dalla presentazione di alcune chicche, perfette per un regalo natalizio, come: il nuovo libro sui "90 anni della Carrozzeria Touring"; sulla "Cisitalia"; sul "Paradigma Franco Scaglione"; sui "50 anni di Asi".

Padova sarà Padova anche in futuro: in un comunicato ufficiale, Mario Carlo Baccaglini, patron della manifestazione, smentisce le voci divenute insistenti sullo spostamento di Auto e Moto d'Epoca a Verona e annuncia un maggiore coinvolgimento della città: "Il nostro obiettivo non è portare più visitatori in fiera. È portare più visitatori sul territorio grazie alla fiera. Lavoriamo per portare le grandi Case nelle piazze, la fiera nelle strade e decine di migliaia di appassionati a scoprire il territorio". R

YEARBOOK 2015-2016

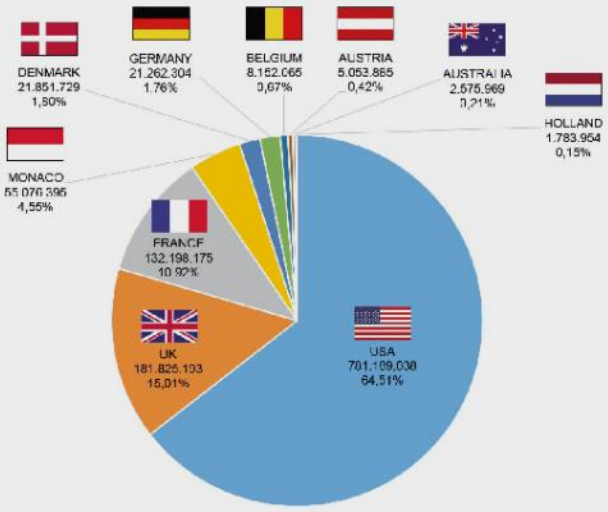
UN ANNO DI ASTE

Da diversi anni la presentazione del Classic Car Auction Yearbook costituisce uno degli appuntamenti più attesi e seguiti della mostra-scambio di Padova. Come noto ormai ai lettori di Ruoteclassiche, la pubblicazione edita dal 1993 dalla Historica Selecta e curata da Adolfo Orsi e Raffaele Gazzi (416 pagine, 930 fotografie, 70 euro) rappresenta il più importante strumento di analisi sul mercato dell'auto storica relativo all'ultimo anno commerciale. L'ultimo Yearbook riporta infatti i dati relativi alle vendite all'incanto di 5644 auto avvenute tra il 1° settembre 2015 e il 31 agosto 2016. In pratica una radiografia della stagione 2015-2016 completata da commenti, grafici esplicativi dell'andamento del mercato (alcuni riportati in questa



QUANTO COSTA LA PASSIONE

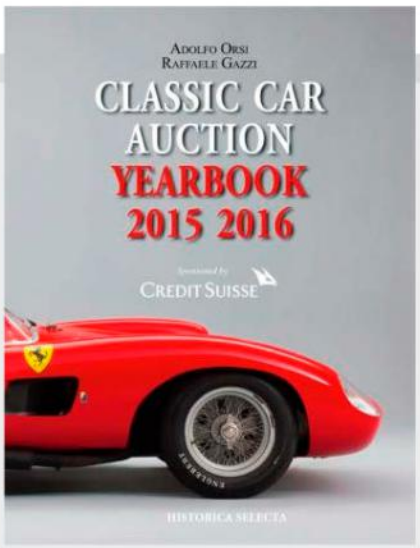
Il fatturato complessivo delle vendite all'asta resta praticamente invariato rispetto ai 12 mesi precedenti. Per la seconda volta nella storia la spesa in auto storiche supera il miliardo di euro.

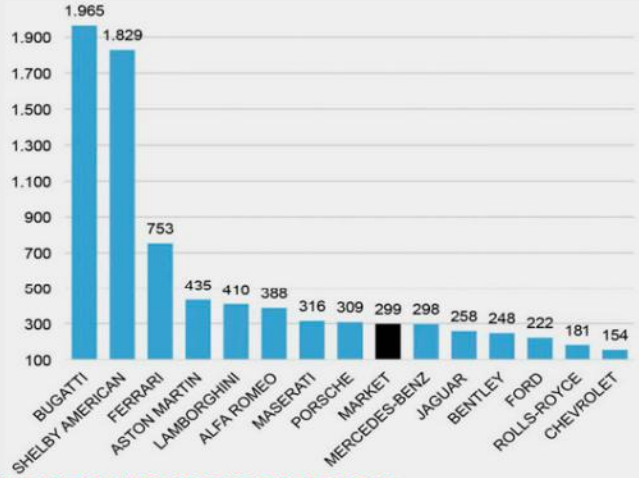


DOVE SI VENDONO LE STORICHE

Sono gli Usa il paese al mondo con la più alta percentuale di vendite all'asta di auto storiche in base al fatturato. Molto staccato il Regno Unito, seguito dalla Francia. L'Italia non è rilevante.

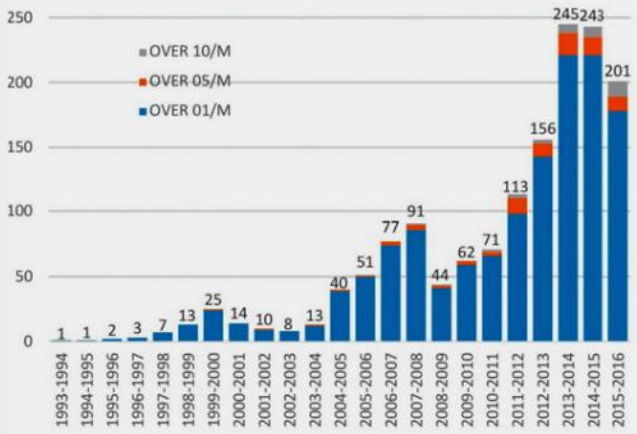
pagine) e classifiche di vendita. Nell'ultimo anno, dal punto di vista del fatturato il mercato ha tenuto, ma è calata la percentuale di auto vendute. Un fenomeno registrato in tutti i Paesi, con la punta più alta in Europa dove la percentuale di auto vendute è scesa di 10 punti, dal 75% al 65%. In forte crescita invece l'offerta di auto di età più recente, in particolare le Moderne (1975-1999) e le Contemporanee (dal 2000), segno di un sensibile ringiovanimento della clientela. Le Ferrari sono sempre le più vendute: dal 1993-94 a oggi le Rosse sono (14 vetture vendute su 65 offerte) al 60% del 2015-2016 (486 su 812). Se ne offrono di più ma se ne vendono di meno. Nonostante ciò, le Ferrari rappresentano il 30,2% del fatturato globale, il più alto in assoluto. Gli Usa restano invece il paese che spende di più in auto storiche (64,5% del fatturato complessivo). La copertina del libro, come prassi, è dedicata all'auto aggiudicata al prezzo più alto della stagione: la Ferrari 335 S del 1957 battuta in febbraio da Artcurial alla cifra record di 32.075.200 euro. *(www.classiccarauctionyearbook.com).*





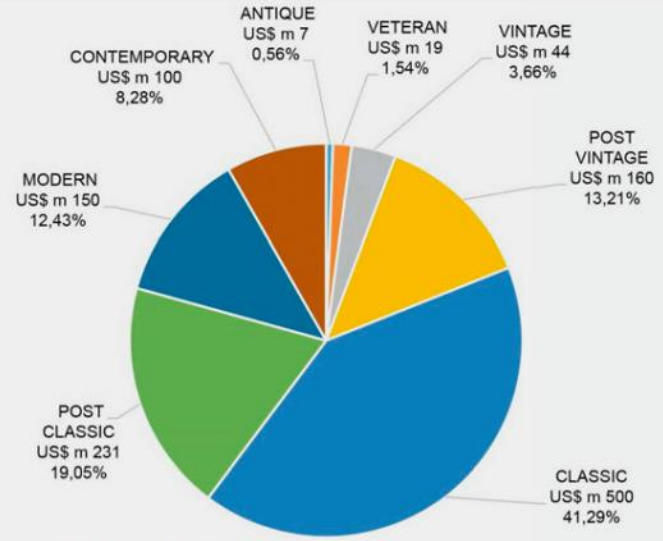
IL PREZZO MEDIO DELLE STORICHE

Le Bugatti sono le vetture che mediamente valgono di più (i valori sono in migliaia di dollari). Il prezzo medio di tutte le vetture battute in asta nel periodo considerato è invece di 299.000 dollari.



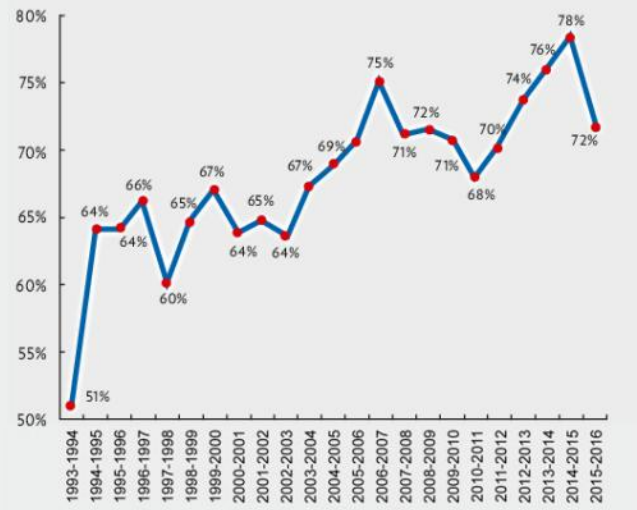
UN MERCATO PIÙ POVERO

Diminuiscono per il secondo anno consecutivo le vetture battute a prezzi superiori al milione di dollari. Crescita storica invece per quelle più prestigiose, con prezzi superiori ai 10 milioni di dollari.



LE MILF PIACCIONO DI PIÙ

Le Classiche (1946-1964) sono le auto con la percentuale più alta di venduto per fatturato. A seguire le Post Classic (1965-1974). Tengono le Post Vintage (1931-1945). Bene le Moderne (1975-1999).



VENDITE A MARCIA INDIETRO

Dopo quattro stagioni di crescita la percentuale di auto vendute cala di sei punti in un solo anno. Un dato che risente anche del forte aumento di auto poste in vendita: +9,5% rispetto al 2014-2015.

NELLA TERRA DEI MOTORI

IL MEGLIO DEL MEGLIO

Due giorni all'insegna dell'eccellenza locale, che tanta fama si è guadagnata nel mondo. Basti citare marchi come Ferrari, Lamborghini, Maserati e Ducati, che da queste parti, tra Reggio Emilia, Modena e Bologna, sono motivo d'orgoglio per tutti, appassionati e non. Ricchissimo il programma del weekend, a mezza strada tra mostra-scambio e salone

Testo di **Gilberto Milano**

L'unica "Gallery" italiana dedicata alle auto d'epoca ha chiuso con grande soddisfazione da parte degli organizzatori anche la sua quarta edizione. Non era infatti così scontato per una formula che, a differenza delle comuni mostre-scambio, più del classico mercato di auto, moto, automobilia e ricambi privilegia l'esposizione, la "Gallery" appunto, come specifica il suo nome.

Alla Modena Motor Gallery gran parte dello spazio espositivo è stato dedicato a mostrare le eccellenze imprenditoriali e artigianali locali. Un caso unico in Italia. E in quella che nel mondo è conosciuta col nome di Motor Valley le eccellenze, si sa, abbondano. A Modena se ne è avuto un assaggio con i padiglioni dedicati alle aziende che operano in quest'area, con la partecipazione diretta di Ferrari, Lamborghini, Ducati, Pagani, Dallara e Maserati e con una selezione delle collezioni private Righini, Panini e Stanguellini, tutte presenti con alcuni gioielli che difficilmente possono essere ammirati altrove.

Folta anche la concentrazione di artigiani del restauro che operano nel triangolo d'oro di Reggio Emilia, Modena e Bologna, la cui fama ha superato i confini nazionali e che raramente capita d'incontrare nelle altre mostre-scambio in numero così elevato. Sempre nel rispetto della formula della "Gallery" le mostre a tema sulle "bubble car" e sulla rivalità Lotus-Ferrari a cavallo degli anni 50 e 60. Quest'ultima, in particolare, incentrata sul momento storico-sportivo nel quale Enzo Ferrari, a seguito di due Mondiali vinti dalla Lotus con motore posteriore, fu costretto a rivedere la sua convinzione che "I buoi vanno davanti al carro e non dietro". Nel complesso una mostra-scambio ben disposta, non molto grande e quindi poco dispersiva, con una selezione di commercianti e ricambisti di buon livello e completata da una serie di eventi e iniziative che hanno contribuito a movimentare il programma dei due giorni modenesi (24-25 settembre).

Tra questi, da segnalare gli incontri con vari personaggi protagonisti dell'automobilismo storico; una dimostrazione dal vivo di come si modella una lamiera da parte degli artigiani della storica carrozzeria Autosport di Bastiglia; un'asta benefica di automobilia e la proiezione in prima mondiale del lungometraggio "La Fabbrica Blu" dedicato all'avventura finita male della Bugatti Automobili di Campogalliano (MO). R













Motor Valley
In alto, lo stand della Dallara con (sulla sinistra) una SP 1000 del 1972. Qui sopra, da sinistra, una fase del restauro di una Miura; una microcar Berkeley del 1959; lo stand di un commerciante. Nella pagina di sinistra, due auto rarissime nello stand Stanguellini: la Lotus 11 del 1961 (a sinistra) con motore Stanguellini e la Colibrì del 1963 disegnata da Franco Scaglione.

Il garagista inglese
Una delle vetture esposte nella mostra a tema che ripercorreva la rivalità tra Colin Chapman ed Enzo Ferrari: la Type 21 F.1 del 1961, monoposto guidata da Jim Clark. Qui sotto, il prototipo della De Tomaso Mangusta e, a sinistra, la Auto Avio Costruzioni 815 del 1940, la prima "Ferrari" della storia.





QUATTORDICESIMA EDIZIONE

EPILOGO TRAGICO

I numeri per una festa dello sport motoristico c'erano tutti: oltre 160 vetture da far battere il cuore agli appassionati, grandi e indimenticati campioni della specialità, un percorso divertente. La pioggia, l'errore di un pilota, una via di fuga "invasa" dal pubblico però hanno fatto terminare la gara nel peggiore dei modi, con un bilancio terribile

Testo e foto di **Alessandro Barteletti**







Sfilata di campioni
Consuetudine del "Legend" la presenza di grandi nomi dei rally: il finlandese Juha Kankkunen (1), quattro volte campione del mondo; il britannico Alister McRae (2), fratello di Colin; il neozelandese Hayden Paddon (3) al volante della sua Hyundai I20 WRC; il due volte campione del mondo Marcus Grönholm (4), oggi collaudatore Volkswagen; Gilles Panizzi (5), campione francese rally nel 1996 e 1997; l'uruguaiano Gustavo Trelles (6), quattro volte campione Gruppo N.

Se il rally ha una "casa" questa non può essere che San Marino, o meglio, il Rallylegend. Una "leggenda" che narra di auto, di piloti, di un pubblico unico e appassionato. Insomma, del rally e della sua storia.

Avremmo voluto raccontarvelo così anche quest'anno il Rallylegend, edizione numero quattordici, che si è svolto sulla strade sammarinesi tra il 6 e il 9 ottobre scorsi. Ma questa volta qualcosa è andato storto. Questa volta sulle pagine dei giornali non è finito il racconto della gara, ma il pubblico, e lo ha fatto nel peggiore dei modi: riempiendo pagine di cronaca. Domenica 9 ottobre: l'orologio segna circa le dodici. Piove quasi ininterrottamente dal giorno prima. L'asfalto è viscido quando parte la prova speciale San Marino 1, la terzultima in programma. Sul tracciato entra la Renault Clio Maxi, numero di gara 44. Enrico Bonaso, pilota, e Alice Palazzi, navigatrice, affrontano un lungo rettilineo. La strada scollina, la Clio arriva in velocità, supera una serie di strisce pedonali che con la pioggia si trasforma in un tratto ancora più scivoloso, salta la curva a sinistra di novanta gradi che è subito lì avanti. Bonaso, pilota dal 1994 con 8 campionati e 5 Rallylegend alle spalle, decide di puntare la via di fuga di fronte a lui, colpisce le ecoballe contenitive, ma investe anche il pubblico. Che non sarebbe dovuto essere lì, così come non sarebbe dovuto essere lì l'enorme trattore usato per sistemare le ecoballe. Enrico Anselmino, 57 anni di Asti, perde la vita sul colpo. Altre otto persone, tra cui la compagna e il figlio dell'uomo, restano ferite.

Un incidente documentato da foto e soprattutto dai video amatoriali girati dagli altri spettatori da cui emerge che, forse, l'imponderabile questa volta non c'entra nulla: le pericolose e viscide strisce pedonali subito prima e subito dopo la curva del tracciato, la velocità forse eccessiva della Clio, il pilota che non imposta la curva, la pioggia, l'asfalto bagnato, una via di fuga non messa in sicurezza come avrebbe dovuto, il pubblico che sottovaluta il rischio di vivere troppo da vicino l'emozione della gara. Lo abbiamo visto in prima persona nei giorni della manifestazione sammarinese, abbiamo vissuto il calore, l'entusiasmo e anche il folclore del pubblico dei rally; le due ali di folla quasi interminabili che abbracciano rettilinei, curve e tornanti sono d'altronde un elemento naturale nello scenario delle corse su strada. Allo stesso modo, prima di ogni prova speciale, abbiamo visto le vetture dei commissari fare da apripista, fermarsi per "riprendere" un pubblico troppo invadente e ritardare il via se non c'erano le giuste condizioni di sicurezza. Ma lì, in quella porzione di tracciato, qualcosa non ha funzionato.

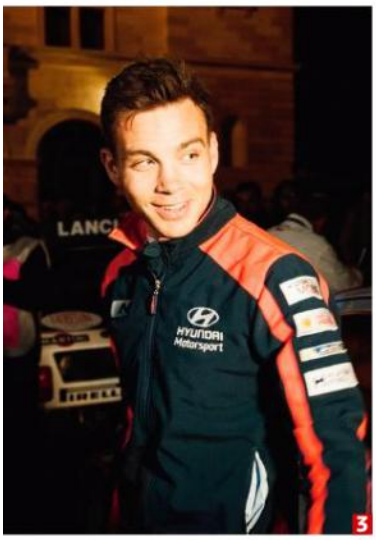
Subito dopo l'incidente la gara è stata sospesa. Non ci sono state premiazioni. Solo per dovere di cronaca riportiamo che sono stati nominati vincitori gli equipaggi che fino a quel momento erano primi nelle rispettive categorie: Salvatore Riolo e Gianfranco Rappa su Audi Quattro nella classe Historic, "Lucky" e Fabrizia Pons su Lancia Delta

Due passi nel villaggio
Circa centosessanta le vetture iscritte al Rallylegend di quest'anno, l'edizione numero quattordici, di epoca compresa tra gli anni Sessanta e i Duemila: il pubblico ha potuto avvicinarle nell'arena appositamente allestita all'interno del villaggio osservando e vivendo da vicino anche gli interventi pre gara.









3


4


5


6



40 anni di "Centotrentuno"
Protagonista dell'edizione 2016 la Fiat 131 Rally Abarth che quest'anno compie quarant'anni: il Rallylegend le ha dedicato una celebrazione. Nella foto un esemplare in livrea 4 Rombi Corse.









Attimi del "Legend"
Raggruppamento in Piazza della Libertà, nel centro di San Marino, per la rapida cena dopo le prime prove in notturna del venerdì (nella foto Timo Jakkola che ha navigato Marcus Grönholm su Polo WRC). Christof Klausner, pilota dell'Audi Quattro numero LS38, sostituisce una ruota in corsa. Incitata dagli spettatori la piccola Fiat 126 Bis con targa Andorra.





Integrale nella categoria Myth, Luca Pedersoli e Anna Tomasi su Citroën C4 WRC nella WRC/Kit.

Che le vetture iscritte erano oltre centosessanta; che anche quest'anno erano tanti gli ospiti illustri, a cominciare da Miki Biasion che, con la moglie Paola, ha partecipato nella categoria Legend Star (fuori classifica) al volante di una Lancia 037 con i colori Eberhard & Co. Poi Juha Kankkunen, costretto al ritiro dopo le tappe del venerdì sera, Gilles Panizzi su Peugeot 306, Armin Schwarz, Gustavo Trelles, ma anche il due volte campione del mondo Marcus Grönholm su Volkswagen Polo R WRC (oggi collaudatore Volkswagen) e Hayden Paddon con la sua Hyundai I20 WRC. Presenti poi personaggi del calibro di Sandro Munari e Markku Alen che hanno presenziato agli incontri organizzati nell'Arena, come viene ribattezzata la "base" del Legend. Infine il ricordo dell'italiano Pucci Grossi, la celebrazione dei 40 anni della Fiat 131 Abarth e della Volkswagen Golf GTI, la storia di Alitalia nei rally. R

Sorpresa per Miki
Festa a sorpresa per Miki Biasion: una torta arrivata in passerella per celebrare i 30 anni dalla sua prima vittoria Mondiale, al Rally d'Argentina del 1986 su Lancia Delta S4. Quest'anno al "Legend" era su una Lancia 037 con i colori di Eberhard & Co. navigato da sua moglie Paola. A destra, la Lancia Delta Integrale di "Lucky" e Fabrizia Pons, primi nella categoria Myth. Celebrata anche la storia di Alitalia.





RALLYE ELBA STORICO

"PEDRO" VINCE ED È EUROPEO





Sull'asfalto dell'Isola d'Elba, dal 15 al 17 settembre, si sono sfidate a suon di traversi e cambiate al limitatore le leggendarie auto dell'epoca d'oro delle corse su strada: Lancia 037, Stratos, Porsche 911, Delta Integrale e altre. La gara - 28ª edizione del Rallye Elba Storico - era valida per il Campionato Italiano ed Europeo Rally Autostoriche. Dopo le consuete ricognizioni e operazioni preliminari, il via è stato dato da Capoliveri giovedì alle 19. Subito due prove speciali in notturna; una cittadina - l'International Capoliveri -, 7 chilometri con partenza sul mare e transito nel centro storico, tra muretti e tavolini dei bar. Giusto il tempo di prendere fiato e via con la famigerata Volterraio: 26 km di saliscendi che hanno fatto la storia della manifestazione elbana. Il venerdì si apre all'insegna del maltempo, con nubi scure a minacciare l'isola. Le prime due speciali si corrono sotto l'acqua, ma nel primo pomeriggio qualche raggio squarcia la coltre grigia e asciuga l'asfalto. Non però sulla Buonconsiglio-San Piero, quasi interamente in mezzo al bosco, ancora sporco e umido. Al termine della prima tappa i ritiri si contano già a decine, ma gli attori principali sono tutti lì davanti. L'equipaggio "Pedro"-Baldaccini comanda il gruppo con la Lancia 037, ma il margine è risicato su "Lucky" e Totò Riolo. Ancora tutto da decidere. Sabato è l'agognato sole a dare il bentornato, elemento necessario in una manifestazione che fa del paesaggio il suo valore aggiunto. Quattro le speciali ancora da affrontare. "Pedro" non molla l'osso, ma, dopo l'abbandono di "Lucky", il duello con Riolo si accende. Nemmeno tre secondi separano i due quando si presentano all'ingresso dell'ultima prova in programma, la Cavo-Bagnaia. Colpo di reni di "Pedro" (che si aggiudica il suo quarto titolo continentale), mentre il siciliano Riolo è costretto ad alzare bandiera bianca per un guasto alla sua Subaru Legacy, proprio a un passo dal traguardo. Con la defezione di Domenico Guagliardo, anch'essa arrivata negli ultimi minuti di gara, sul podio assoluto salgono Nicholas Montini su Porsche e il francese Érik Comas su Lancia Stratos.

Carlo Pettinato

TOUR DE CORSE HISTORIQUE

1000 KM IN 4 GIORNI

Romain Dumas e Denis Giraudet, su Porsche 911 Carrera RS 3.0 hanno vinto la sedicesima edizione del Tour de Corse Historique, svoltasi dal 3 all'8 ottobre, esattamente una settimana dopo la gara WRC. Alle loro spalle, nell'ordine, gli equipaggi formati dall'ex pilota francese di Formula 1 Érik Comas e da Jean-Noël Vesperini, su Lancia Stratos HF (Zenith El Primero Stratos Team), e da Bernard Philippon e Gilles Mondesir, su Ford Escort Mk2. Ben 230 le vetture al via, che si sono sfidate, in quattro giorni di competizione serratissima, su un tracciato di 930 chilometri, di cui 315 di prove speciali. Per il duo Comas-Vesperini, dominatori delle quattro prove più tecniche ma che nulla hanno potuto contro i 300 cavalli della Porsche di Dumas, si è trattato di un risultato di grande prestigio. Con una piccola curiosità statistica: è il terzo maturato su un'isola, dopo la vittoria ottenuta alla Targa Florio in Sicilia e la terza posizione conquistata al Rallye Elba Storico.



A TRIESTE E DINTORNI

BUONA LA PRIMA

Esordio con successo per la gara di regolarità che chiude la stagione dei cronometri. Al via una quarantina di equipaggi. Molto bello il percorso, zeppo di prove, che ha visto l'ennesima vittoria di Andrea Vesco

Testo di **Gaetano Derosa** - foto di **Susanna Serri**



Stagione memorabile
I vincitori Andrea Vesco e Manuela Tanghetti sulla Fiat 508 S del 1934, ripresi all'uscita della Galleria Naturale, formatasi all'interno di una falesia della costiera triestina. In basso, le vetture partecipanti nel corso del riordino presso la bellissima piazza Unità d'Italia di Trieste.

Metti un weekend a Trieste e dintorni, con prove cronometrate serrate, splendide auto e cibo di alto livello. Un mix decisamente interessante, quello ideato da Maurizio De Marco, Susanna Serri e Riccardo Novacco col loro team Adrenalinika, che ha caratterizzato la prima edizione della Mitteleuropean Race che va in archivio con un buon successo. E, con ogni probabilità, che rischia seriamente di diventare un'importante "nuova ultima classica" a calendario, così come recitava lo slogan degli organizzatori.

All'evento hanno preso parte quasi una quarantina di equipaggi. Tra questi alcuni top driver di assoluto rispetto, tra cui Andrea Vesco, Sergio Sisti e Alessandro Gamberini, pronti a sfidarsi a colpi di "netto" nelle oltre ottanta prove cronometrate messe a punto da De Marco. Che, con la sua passione ed esperienza (tantissimi anni vissuti da protagonista come pilota e navigatore, compagno di Luciano Viario nella vittoriosa 1000 Miglia del 2005) ha studiato un percorso bello ma al tempo stesso tosto, che ha impegnato non soltanto i neofiti della regolarità, ma anche i professionisti del cronometro. Sono state particolarmente "gradite" (o maledet-



Dalla cava una sciccheria
Qui accanto, il transito della Osca MT4 del 1954 dei giapponesi Yasuyuki-Tetsuya nel meraviglioso borgo di Portopiccolo Sistiana. Sotto, Gamberini-Fabbri, secondi classificati con la Fiat 508 C del 1937. In basso, la Jaguar XK140 del 1955 dei polacchi Gierat-Gierat e la Fiat 514 del 1931 di Ciresola-Franchini.







LA "NOSTRA" SPEEDSTER

IN CORSA CON LA 356

Alla Mitteleuropean Race abbiamo partecipato con un pezzo d'eccezione, messoci a disposizione da Porsche Italia: la 356 Speedster del 1956. In coppia con la collega Laura Ciarallo della redazione del TG5, abbiamo affrontato con piglio garibaldino tutte le prove speciali e di media concludendo con un onorevole 19° posto nella classifica assoluta. La piccola ma vivace scoperta della Casa di Stoccarda si è dimostrata perfetta sotto ogni punto di vista, nonostante le affascinanti forme arrotondate dei suoi parafanghi, così apprezzate dagli appassionati accorsi a vedere la gara, limitino parecchio la vista del pressostati. Ma tant'è: alla fine della manifestazione, ci è spiaciuto parecchio doverla restituire: parola di Alfista...



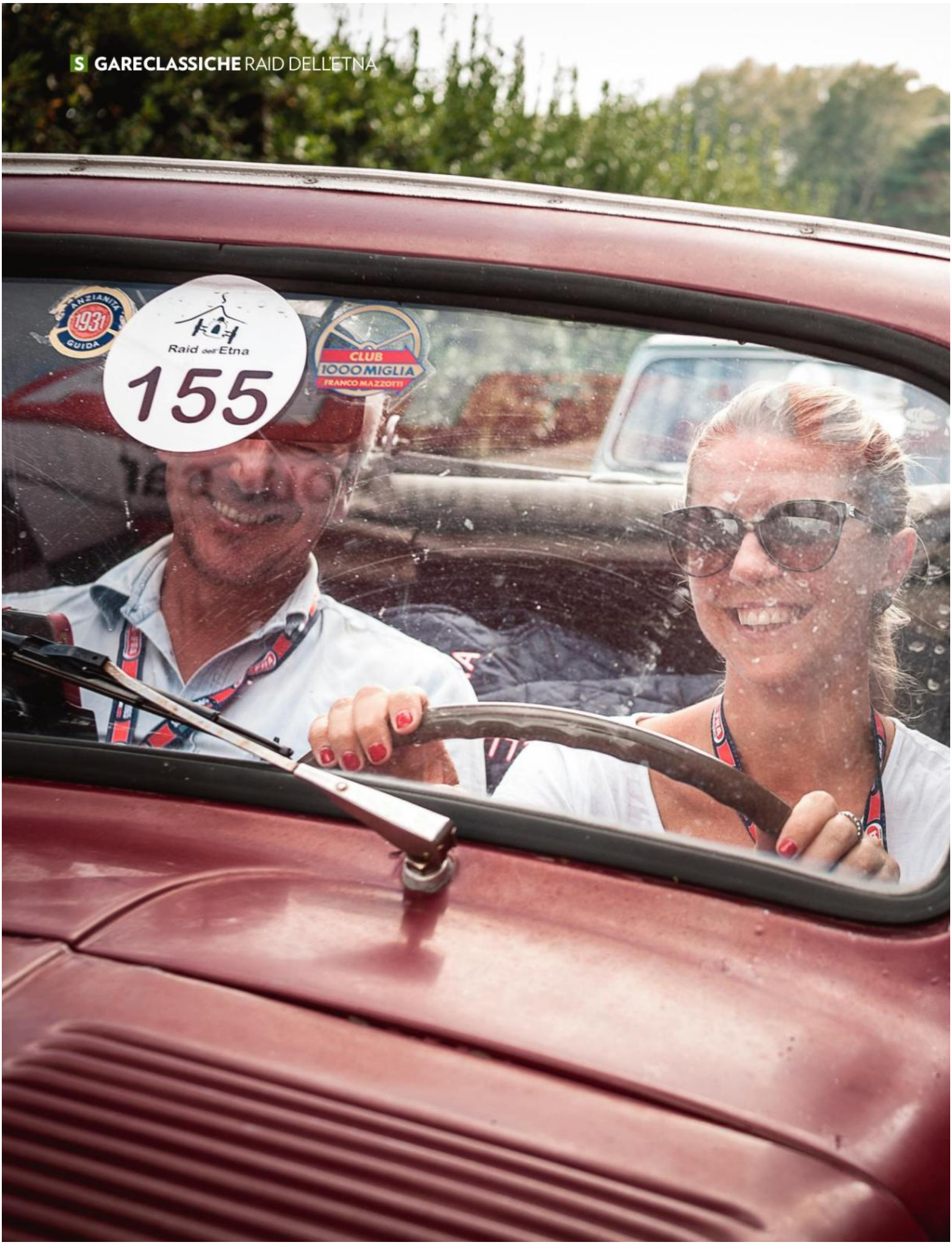


te, dipende da chi le ha fatte alla perfezione o meno...) quelle concatenate della domenica mattina a Cormons, storica cittadina di stampo asburgico in provincia di Gorizia. Complici due vigili comunali non propriamente in sintonia con lo spirito della gara, praticamente tutti hanno sbagliato strada dovendo poi fare i salti mortali per passare correttamente sui successivi pressostati.

Molto meno tecniche, ma decisamente più spettacolari per il paesaggio, sono state invece le prove a Portopiccolo Sistiana, suggestivo complesso di 460 abitazioni affacciate sul mare, con botteghe di eccellenza e 124 posti barca, una Montecarlo in miniatura nata da una ex cava del golfo di Trieste.

Alla fine l'ha spuntata Andrea Vesco su Fiat 508 S Coppa d'Oro del 1934, che in questa gara era navigato da Manuela Tanghetti. Una degna conclusione per il giovane e fortissimo regolarista di Gardone Val Trompia (Brescia), che conclude un anno memorabile, impreziosito dalle vittorie alla 1000 Miglia, al Gran Premio Nuvolari e al Terre di Canossa.

Al secondo posto si è piazzato Alessandro Gamberini, in coppia con Leonardo Fabbri su Fiat 508 C del 1937, al terzo Marco Gatta ed Eugenio Piccinelli su Amilcar CGSS del 1926. R


ANZIANITÀ
1931
GUIDA
Raid dell'Etna
155
CLUB
1000 MIGLIA
FRANCO MAZZOTTI

TRA TURISMO E REGOLARITÀ

CRONOMETRI E SORRISI

Quasi 1200 km tra prove speciali e luoghi incantati, alla ricerca della Sicilia nascosta. Anche se un vincitore c'è sempre, l'obiettivo non è primeggiare ma condividere tra amici una settimana all'insegna della buona guida

Testo e foto di **Nicolò Minerbi**

Sei giorni di chilometri, cannoli e scorci mozzafiato. Sembra un depliant della vacanza motoristica ideale invece è il riassunto del Raid dell'Etna, la manifestazione organizzata dalla Scuderia del Mediterraneo che quest'anno ha compiuto 19 edizioni. La formula vincente, per Giovanni Spina e soci, è quella di far scoprire a piloti e navigatori una Sicilia diversa anno dopo anno. Un allettante progetto di fidelizzazione che premia, visto che ci sono equipaggi che si iscrivono da ben 12 anni.

Questa edizione, approdata a Palermo domenica 25 settembre, ha accolto i 78 equi-



Inglesine di rosso vestite Francesca Tambasco e Nunzio Santi Di Paola su Fiat 500 C del 1952 alla partenza dell'ultima prova speciale. A destra, il "Raid" passa da Caltagirone; in primo piano, la MG A (1957) di un equipaggio austriaco; dietro, la Austin Healey Sprite (1958) di Piergiorgio Terragin e Laura Gisella Borghin.

Raid dell'Etna Autostoriche

IL RAID IN CIFRE

Equipaggi al via	78
Equipaggio con più partecipazioni	12
Paesi rappresentati	6
Prove speciali	52
Chilometri totali	1129







Ricordi di un attimo
Sopra da sinistra, problemi elettrici per la Jaguar E Type (1968) di Nicola Tulliani Agostini e Carlotta Scalorri; la Rolls-Royce Corniche (1974) di Silvana Saglio e Massimiliano Zuercher (Lugano); aria condizionata sicilian style.

paggi provenienti da 6 Paesi, con una cena gattopardiana a Palazzo Francavilla, di fianco al Teatro Massimo. Indimenticabile la prima notte isolana che, per l'occasione, ha visto trasformarsi il traghetto di Grandi Navi Veloci in un hotel (con tanto di garage) galleggiante. Il Raid dell'Etna 2016 passerà alla storia non solo per l'auto che ha vinto, un'Autobianchi A112 Abarth del 1985 (Club Orobico Bergamo Corse), ma anche per l'equipaggio che l'ha portata al trionfo. Le giovani promesse Martina Montalbano e Caterina Vagliani si sono distinte infatti per tecnica e precisione sin dalle prime Speciali, aumentando costantemente lo stacco di penalità dal resto degli altri (increduli) partecipanti.

Dedicato al Porsche Tribute, il "Raid" ha visto una nutrita partecipazione di vetture della Casa di Stoccarda. Tra queste, la 911 2.2 E Targa (1971) dei fratelli Mocchetti che si è aggiudicata il trofeo monomarca (e anche il terzo posto assoluto). Nella collezione di figurine della manifestazione c'è sicuramente quella in cui un imponente monumento all'eleganza inglese quale la Rolls-Royce Corniche del 1974 di Silvana Saglio e Massimiliano Zuercher precede tra gli aranceti della campagna catanese la pressoché tascabile Fiat-Lancia Sport 750 Vici del 1950 (con l'equipaggio Giuseppe Confalone e Giuseppe Mignemi). Due modi opposti d'interpretare l'auto d'epoca che nel "Raid" coabitano amichevolmente. Questo museo viaggiante, che da Palermo ha proseguito alla volta di Mazara del Vallo e dunque di Racalmuto, Caltagirone e Catania è stato accolto dalla curiosità degli appassionati che hanno riempito tutte le piazze dove era ospitata la scoppiettante carovana. La Speciale più suggestiva è stata la Coppa delle Dame in notturna in piazza dell'Università, a Catania, sotto gli occhi del pubblico delle grandi occasioni. Nonostante i chilometri complessivi siano stati 1129, con puntate all'isola di Mozia e visite alle miniere di sale di Realmonte, la tappa più attesa, come ogni anno, rimane quella che dà il nome al "Raid" e cioè la scalata de "la montagna": l'Etna, con il suo paesaggio lunare e il fascino di un clima che cambia a ogni tornante ammalia sempre tutti. Durante l'arrampicata, lungo la strada che porta a Piano Provenzana, l'equipaggio della Triumph TR2 del 1954 sperimenta le bizze dell'impianto elettrico, che lo costringe a ricorrere al carro attrezzi (per fortuna sempre al seguito). Ma in questo caso Sergio Mazzoleni e Silvia Gotti, al loro primo Raid dell'Etna, apprezzano la qualità dell'organizzazione che, nel giro di un'ora, riesce a recuperare da un magazzino sperduto chissà dove una impolveratissima bobina, per fortuna loro perfettamente funzionante: altro giro altra corsa.







Code e acciacchi
Fiat-Lancia Sport 750 Vici (1950). Sopra, la Triumph TR2 (1954) di Sergio Mazzoleni e Silvia Gotti, momentaneamente appiedati da una bobina difettosa. Qui a fianco, la carovana verso Catania.





Il penultimo giorno, sul tetto del Museo Diocesano di Catania, al termine della cena con vista panoramica sulla città illuminata, sono stati festeggiati a sorpresa i 50 anni di matrimonio di Claudio Pandolfi e Anita Gorla, coppia che, su Alfa Romeo Giulia GT Junior, si è regalata questo viaggio di nozze commemorativo decisamente indimenticabile. Il "Raid" è soprattutto questo, un pretesto di fine estate per ritrovarsi tra amici vecchi e nuovi in una settimana siciliana che sa sempre di rimpatriata. Tra gli affezionatissimi, il gruppo degli svizzeri dello S.C.R.T. di Lugano, capitanato da Rino Pellegatta e Doris Schneider (Fiat Dino 2400 Spider del 1971), i più fedeli di tutti con 12 anni di presenza. La "schilometrata" si è chiusa con la premiazione e la cena di gala a Palazzo Manganelli. Tra gli "iridati", Artur Moscicki e Mariusz Juszczyk, come equipaggio giunto da più distante (Varsavia). Altri premi erano il Gentleman Drive di Lufthansa, la Firriato Cup, ma anche il Grand Prix Grandi Navi Veloci e il Classic Michelin. R

Da Catania al vulcano
A fianco, l'arrivo, in fila indiana, a Caltagirone. Sotto a sinistra, le auto parcheggiate in piazza dell'Università a Catania; a destra, una sosta lungo l'ascesa dell'Etna. In alto, l'organizzatore Giovanni Spina tra i premiati di questa edizione.





R APPUNTAMENTI

Il calendario completo sino a fine anno su: **ruoteclassiche.it/eventi**

RADUNI, CONCORSI E GARE DI REGOLARITÀ

NOVEMBRE

3 - 6 REVIVAL RALLY CLUB VALPANTENA (VR)
Gara Aci/Csai di regolarità sport. Rally Club Valpantena. rallyclubvalpantena.

5 356 - 911 TRIBUTE GUIDANDO L'ARTE (VA)
Raduno riservato alle Porsche raffreddate ad aria. vareseautostoriche.it

5 CIRCUITO DELLE VALLI PIACENTINE (PC)
Regolarità classica Aci/Csai. Club Veicoli Storici Piacenza. Tel. 0523 499579, cvsp-pc.com

5 - 6 TROFEO DEL TERMINILLO (RI)
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera. Car Club Capitolino Club Auto Moto Storiche Romano. Tel. 06 5042748, carclubcapitolino.com

6 COPPA CITTÀ DI SOLESINO (PD)
Regolarità turistica Aci/Csai. Scuderia Ruote Storiche Solesino. solesino.autostoriche@gmail.com

6 RONDINA D'AUTUNNO (FI)
Regolarità turistica Aci/Csai. Cassia corse 264 Storica. gserlupi@libero.it

6 SULLE STRADE DELL'OLIO (TA)
Evento turistico Asi con prove. Veteran Club Valle d'Itria. Tel. 080 4800534.

13 RAID DELLE CANTINE (BS)
Evento turistico Asi senza prove. Old Wheels Veteran Car Club di Brescia. Tel. 030 48164 - 3284131532.

19 - 20 MEMORIAL MARIANO DAL GRANDE (VI)
Regolarità turistica Aci/Csai. Rally Club Team. rallyclubisola.it



28 - 30 TRANSCILENTANA (NA)
Evento turistico Asi con prove. Antiquariauto - Auto Moto Club Napoli. Tel. 081 5440538, antiquariauto.com

20 - 21 INSUBRIA HISTORIC (VA)
Regolarità classica Aci/Csai. varesecorse.it

DICEMBRE

4 TROFEO DELL'IMMACOLATA (PD)
Gara di regolarità turistica Aci/Csai. Circolo Patavino Autostoriche. circolopatavinoautostoriche.it

4 RIEVOCAZIONE STORICA DELLA COPPA DELLA PRESOLANA (BG)
Manifestazione di regolarità Asi con strumentazione libera. Club Orobico Auto Epoca. Tel. 035 513082, cluborobico.it

10 ORTIGIA D'INVERNO (SR)
Evento turistico Asi senza prove. Associazione Siracusana Automoveicoli Storici. Tel. 0931 414355, asassiracusa.it

10 - 11 TROFEO D'INVERNO (ME)
Manifestazione formula Asi. Scuderia Antichi Motori. samoclub.it

11 RADUNO (MI)
Raduno totalmente gratuito al Rho Center (MI). Team Pian Piano Arriviamo. pianpianoarriviamo.altervista.org

GARE DI VELOCITÀ

NOVEMBRE

25 - 26 TUSCAN REWIND - MONTALCINO (SI)
Rally storico. Prosevent. prosevent.com

DICEMBRE

4 DUE ORE AUTOSTORICHE - AUTO D. DELL'UMBRIA (PG)
Campionato italiano Csai velocità in circuito. Racing Magione. autodromomagione.com

3 - 5 FEBBRAIO 2017 TORINO

AUTOMOTORETRÒ



Lo scorso anno sono stati circa 63.000 i visitatori che hanno affollato gli spazi del Lingotto Fiere e dell'Oval per le manifestazioni dedicate al motorismo storico e alle auto da corsa, confermando come il salone torinese rappresenti un polo di attrazione per un pubblico sempre più variegato: collezionisti, appassionati di auto d'epoca e da corsa, addetti ai lavori e semplici curiosi. Come tradizione, saranno numerosi gli eventi in programma: *automotoretro.it*

8 - 12 FEBBRAIO 2017 PARIGI (F)

A RÉTROMOBILE IL MEGLIO D'EUROPA

Tra le più rinomate manifestazioni di settore, al Paris Expo alla Porte de Versailles di Parigi, si svolge una delle più consolidate esposizioni europee dedicate all'automobilismo d'epoca. Come tradizione, oltre agli spazi con circa seicento espositori, le Case ufficiali, le auto in vendita e il mercato di automobilia e ricambi, ci saranno pure gli incanti di alcune tra le più importanti Case d'asta. *retromobile.com*



19 - 22 GENNAIO 2017 MADONNA DI CAMPIGLIO (TN)

WINTER MARATHON, DUE MESI AL VIA

La ventinovesima edizione della più longeva manifestazione invernale per auto storiche si svolgerà, organizzata per la decima volta da Vecars, intorno a Madonna di Campiglio tra il 19 e il 22 gennaio. Il percorso di gara, di quasi 450 km con oltre 50 prove speciali, prevede il valico di 9 passi dolomitici lungo un tracciato che impegnerà i concorrenti per 12 ore di guida consecutive. Confermati anche per il 2017 i due spettacolari appuntamenti sul lago ghiacciato nel centro del paese. Protagoniste saranno le vetture costruite entro il 1968 a trazione anteriore o posteriore alle quali si aggiungerà una selezione di vetture di particolare interesse storico prodotte fino al 1976. Le iscrizioni si chiuderanno l'11 dicembre. *wintermarathon.it*



QUATTRORUOTE PRESENTA

LEGGENDARIE MASERATI

LA COLLEZIONE UFFICIALE DELLA CASA DEL TRIDENTE



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

IN EDICOLA DAL 5 NOVEMBRE
VOLUME + MODELLO
MASERATI GHIBLI
A SOLI €15,99*

IN EDICOLA DAL 19 NOVEMBRE
VOLUME + MODELLO
MASERATI A6GCS BERLINETTA PININFARINA
A SOLI €15,99*



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

CENTAURIA

ARTCURIAL FA IL PIENO IN NORMANDIA

BOOM CAMOUFLAGE!

A distanza di 72 anni lo sbarco che ha cambiato la storia d'Europa continua a fare clamore. Ne è la riprova l'incanto della collezione del museo del D-Day di Catz, nei pressi di una delle spiagge dello sbarco, dove blindati, carri armati, camion, anfibi, moto, divise e accessori di ogni genere sono stati battuti a cifre iperboliche

Testo di **Gilberto Milano**

1 VOLKSWAGEN
TYP 82 KÜBELWAGEN, **1942**
Stima d'asta € 25.000 - 45.000
Venduta € 68.200
La prima Kübelwagen, o Typ 82, viene consegnata all'esercito tedesco nel 1939. Questa è una delle 55.000 prodotte. Il catalogo la giudica in condizioni da concorso. La configurazione è quella della battaglia di Normandia. Compresi gli accessori esterni.



1

I cimeli di guerra, a quanto pare, non risentono della crisi che ha colpito il collezionismo dell'auto: a oltre settant'anni dal D-Day (6 giugno 1944), i mezzi che hanno partecipato a quella celebre battaglia sono contesi a suon di decine (e centinaia) di migliaia di euro.

Per gli appassionati del genere l'asta di Artcurial è stata una vera e propria manna: non succede tutti i giorni che un museo dedicato a un evento epocale della storia decida di chiudere bottega e mettere all'incanto la sua collezione. Nessuno però si aspettava un risultato complessivo così eclatante. Già il fatto che 129 su 130 lotti siano stati aggiudicati la dice lunga sull'interesse che questi mezzi sono in grado di suscitare. Ciò che colpisce, però, sono i prezzi di aggiudicazione, il 93% dei quali anche molto superiori a quelli stimati.

"Non riesco a capire" dice Gabriele Cantero, collezionista di mezzi militari e commissario tecnico del Circolo Italiano Camion Storici, perplesso su questi risultati. "Passi che un paio di pezzi sia stato aggiudicato a prezzi astronomici, nelle aste succede, ma che quasi tutto sia stato venduto a cifre così alte mi sorprende: quel museo lo conosco bene, aveva qualche bel pezzo ma molti mezzi erano stati restaurati in modo superficiale. I musei in Normandia sono attrazioni per i turisti, non per gli intenditori".

Di fatto, Artcurial ha chiuso con un fatturato record di 3,6 milioni di euro su una stima massima di 1,67 milioni, e questo nonostante tutti i lotti fossero senza riserva. Il migliaio di persone stipate in sala, il 70% di provenienza estera, non ha quindi badato a spese. Sono passati di mano carri armati (a cifre tra i 250 e i 350.000 euro circa); mezzi anfibi, semicingolati e un sidecar BMW R75 addirittura a 161.000 euro; camion a 30.000 euro e così via. "Top lot" della vendita è stato il carro armato Chrysler M4 A4 Sherman del 1944, aggiudicato a 347.000 euro. R



2

2 CADILLAC M3A1 "STUART", **1942**
Stima d'asta € 80.000 - 140.000
Venduto € 198.400
Carro blindato leggero Usa utilizzato anche dall'esercito inglese. Il "nickname" è un tributo al generale Stuart, eroe della guerra civile americana. Il motore è un sette cilindri Continental di 11 litri e 200 C.V. La livrea è quella del reparto Cavalleria Usa che ha avviato l'invasione in Nord Africa nel 1942. Pesa circa 15 tonnellate.

3 WILLYS JEEP MB, **1944**
Stima d'asta € 15.000 - 25.000
Venduta € 95.480
Quasi quattro volte la stima massima per questo esemplare, uno dei 361.349 prodotti dalla Willys fino al giugno 1945 (277.896 sono stati prodotti dalla Ford). Completamente restaurata, era attrezzata con gli accessori dello sbarco in Normandia.


3



4

CALENDARIO ASTE

NOVEMBRE

4 BONHAMS -
LONDON TO BRIGHTON RUN SALE (GB)
In New Bond Street, Londra, in occasione della "London to Brighton". www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

5 AUCTIONS AMERICA -
HILTON HEAD (USA)
Nella cornice dell'Hilton Head Island Motoring Festival and Concours d'Elegance, nel South Carolina. www.auctionsamerica.com

16 H&H CLASSIC -
DONINGTON PARK (GB)
All'autodromo di Donington Park, nelle Midlands orientali, nei pressi della Foresta di Sherwood. www.classic-auctions.com/

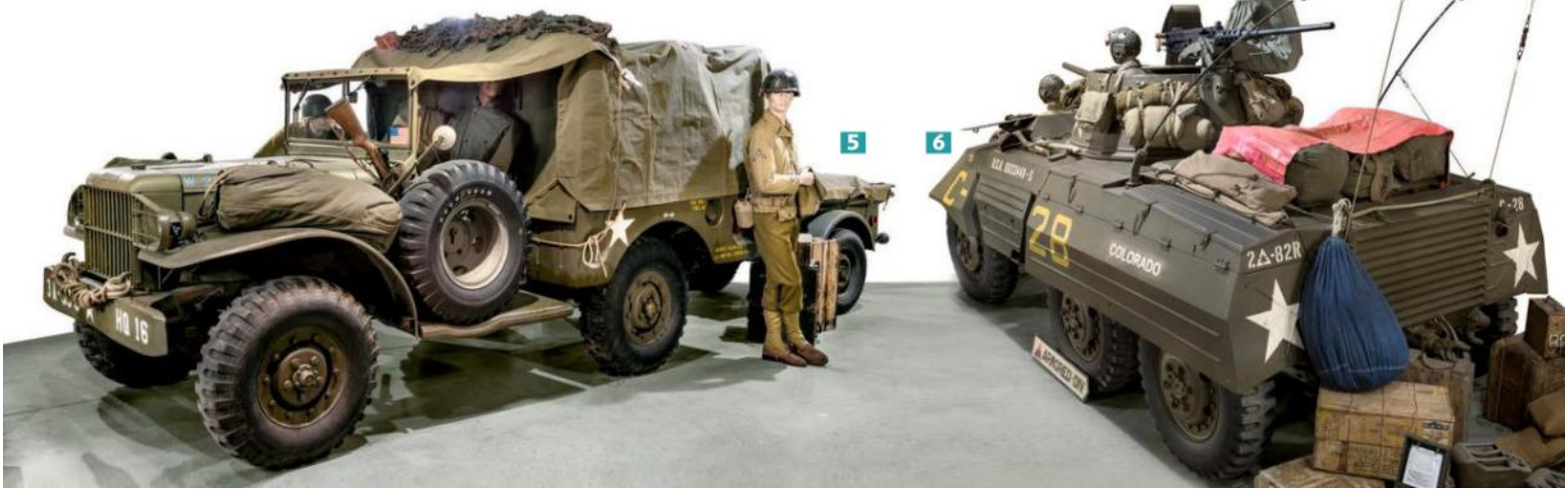
26 OLDTIMER GALERIE INTERNATIONAL -
100 CLASSIC CARS & MOTORCYCLES (CH)
In Pennsylvania, in occasione dell'AACA Eastern Division Fall Meet. rmsothebys.com

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

4 CUSHMAN M53-A, **1944**
Stima d'asta € 10.000 - 20.000
Venduto € 142.600
Dopo la battaglia di Normandia ha partecipato a una seconda guerra, quella combattuta da alcuni collezionisti a suon di migliaia di euro per accaparrarselo. Non è una giustificazione per un prezzo così alto nemmeno la relativa rarità del mezzo (4734 esemplari) né il buono stato di conservazione e originalità.

5 DODGE WC51, **1942**
Stima d'asta € 15.000 - 25.000
Venduto € 32.240
Uno dei cavalli di battaglia dell'esercito americano nella seconda guerra mondiale, dotato di un sei cilindri Chrysler indistruttibile. Restaurato e con molte parti originali, era in configurazione standard. Di base è un mezzo accessibile nel prezzo, affidabile e robusto, con abbondante disponibilità di pezzi di ricambio.

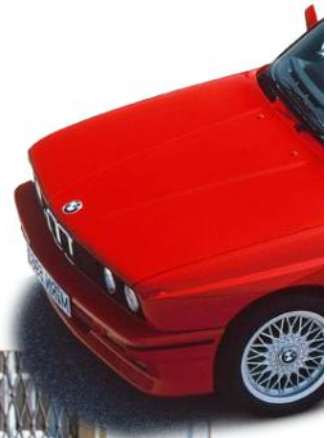
6 FORD M8 "GREYHOUND", **1942**
Stima d'asta € 50.000 - 80.000
Venduto € 124.000
Il nome, quello della nota compagnia di autobus Usa, se lo è guadagnato grazie alla sua indiscussa affidabilità di trasporto, flessibilità e confort di guida. Oltre a un'autonomia di 500 km e a una velocità pari a quella della Jeep. Mezzo completamente restaurato, ha i colori della mitica Second Armored Division.



5 6

BMW CABRIOLET

Investimento in prospettiva





Le scoperte a 4 posti sono per BMW una tradizione che risale all'anteguerra. Il primo modello dopo il secondo conflitto mondiale fu la 503 cabrio, con il motore V8 derivato da quello della berlina 502 e della 507 Roadster. Un'auto prodotta dal 1956 al 1959 in soli 413 esemplari (coupé comprese), che oggi ha un valore elevatissimo ed è protagonista delle aste internazionali. Viceversa, la piccola 700 Luxus cabrio del 1959, si colloca al vertice basso della produzione BMW, pur essendo qualitativamente una vettura eccellente: vale circa 10.000 euro (con punte fino a 15.000 per gli esemplari restaurati in maniera professionale), ma in Germania spunta quotazioni decisamente più elevate. In Italia è rarissima.

Un po' più diffuse, invece, sono le cabrio derivate dalla Serie 02. Due sono le tipologie di carrozzeria: una cabrio con tetto in tela convenzionale (la 1600 cabrio del 1967) e la 2002 cabrio con rollbar, hardtop e lunotto asportabile (1970). Entrambe erano costruite dalla Carrozzeria Baur. I valori di mercato, per un esemplare in buone condizioni, si aggira per entrambi questi modelli attorno ai 12.000 euro.

Anche in questo caso, il mercato italiano è decisamente più competitivo rispetto al resto dell'Europa in termini di prezzi.

A seguire, le prime Serie 3 (E21), anch'esse realizzate con carrozzeria tipo "targa" da Baur, che si cimentò pure sulla successiva Serie 3 E30, per poi lasciare spazio a una cabrio "vera" prodotta direttamente da BMW, come avvenne anche, a partire dal 1993, sulla terza serie, la E36. Per tutti

LE ALTRE BMW CABRIO



503 CABRIO
€ 220.000
Rarissima. Adotta la stessa meccanica della prestigiosa 507 Roadster, una delle BMW più costose.



700 LUXUS CABRIO
€ 10.000
Pochi esemplari, pochissimi in Italia. Eppure i suoi prezzi, almeno sul mercato italiano, non sono elevati.



1600 CABRIO
€ 12.000
La prima scoperta della Serie 02 è una vera cabrio con tetto in tela. In Italia ne sono arrivate pochissime.



SERIE 3 (E21) CABRIO BAUR
€ 4000
Conobbe un discreto successo anche da noi. Se volete acquistarla, preferite una 323i.



SERIE 3 (E30) CABRIO BAUR
€ 4000-4500
La più diffusa è la 318i (4 cilindri). Baur effettuava a richiesta anche la trasformazione su esemplari usati.



SERIE 3 (E30) CABRIO
€ 4500-5000
Inizialmente disponibile solo nella versione top di gamma 325i, poi fu realizzata anche come 320i e 318i.



SERIE 3 (E36) CABRIO
€ 4000-14.000
La versione più interessante è la M3. Più facile ed economica da trovare la 320i a 6 cilindri o la 318i a 4 cilindri.



SERIE 3 (E46) CABRIO
€ 5000-13.000
La M3 è in fase calante nei prezzi, le altre ormai stabilizzate. Puntate su una 330 Ci.



Belle scoperte
Qui accanto, la Serie 3 E30 cabrio venne presentata al Salone di Francoforte nel 1985. Nella pagina precedente, la 2002 cabrio Baur, dal 1970 al 1975 in 2717 esemplari.

questi modelli, dalla E21 alla E36, le quotazioni si posizionano su valori bassi: da 4 a 5000 euro, escludendo naturalmente gli esemplari da concorso (+50%). Valutazioni appena più elevati per le serie successive, le E46, disponibili con varie motorizzazioni a 4 o a 6 cilindri, ma con quotazioni che difficilmente superano i 6000 euro.

Per trovare valutazioni più consone a un premium brand come BMW, occorre rivolgersi alle versioni più sportive della cabrio della Serie 3, cioè le M3. I prezzi più elevati sono quelli raggiunti dall'originaria prima serie, la M3 2.3 16V E30, che ormai è una storica vera: i suoi prezzi sono saliti nettamente negli ultimi 5 anni, fino a sfiorare i 30.000 euro. Meno della metà, invece, per la successiva M3 E36: se con motore 3.0 è quotata 12.000 euro, se con il successivo 3.2 arriva a 14.000. Una cifra vicina a quella della M3 E46, che però, essendo nata nel 2000, è ancora in fase di forte svalutazione, mentre per le E36 ormai le quotazioni tendono a stabilizzarsi. Torneranno a salire entro un quinquennio.

Quali sono i punti deboli delle cabrio BMW? Nessuno in particolare, anche se, prima di procedere all'acquisto, occorre effettuare verifiche molto accurate sullo stato d'uso. Essendo modelli prestazionali, non sono rari i casi di esemplari molto sfruttati. Indice si sicuri maltrattamenti sono in genere le sellerie: se i tessuti (o in molti casi la pelle) sono in cattivo stato, quasi sicuramente i proprietari precedenti hanno trascurato in egual misura la costosa e sofisticata meccanica. Riparare una capote in tela rovinata dal tempo o dai vandali è piuttosto costoso, se ci si rivolge ai ricambi originali. Su internet, però, ci sono parecchi operatori artigianali che fanno spendere meno della metà, offrendo rivestimenti di qualità equivalente e maggiore scelta di colori. Le cabrio BMW dagli anni Settanta alle più recenti sono comunque un buon investimento in prospettiva.

Marco Di Pietro

EVENTI

A novembre gli appuntamenti con fiere e mostre-scambio sono molti. L'evento clou del mese è, naturalmente Milano AutoClassica, che si svolgerà presso la Fiera di Rho nei giorni dal 25 al 27 novembre. Vediamo quali sono le coordinate degli altri appuntamenti importanti.

5-6 NOVEMBRE
Mostra-mercato di Pescia (Pistoia): auto da collezione, moto, cicli, modellismo, ricambi e accessori. Per informazioni, chiamare il numero 3312098756.



11-12 NOVEMBRE
Al Parco Esposizioni di Novegro si svolgerà una delle kermesse più conosciute da chi è alla ricerca di ricambi per le proprie auto e moto. Un appuntamento irrinunciabile, anche per chi vuole acquistare un mezzo. Per info, *parcoesposizioninovegro.it*

19-20 NOVEMBRE
Presso la Fiera di Sora, un altro appuntamento che è diventato una tradizione consolidata per gli appassionati del Centro-Sud: la Mostra-scambio auto e moto, ricambi e accessori d'epoca in provincia di Frosinone (*fieredisora.it*).

25-27 NOVEMBRE
La Mostra-mercato di Villa Potenza – Macerata è organizzata dal Circolo Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano Ludovico Scarfiotti di San Severino Marche (*caemscarfiotti.it*).

27 NOVEMBRE
Una mostra-scambio dedicata alle auto e alle moto classiche si terrà in Piazza Aldo Moro a Santhià, in provincia di Vercelli (*alpimotoclub.com*).

YOUNGTIMER IN VENDITA IN SVIZZERA

A TOFFEN ASTA DI OLDTIMER



Tradizionale seduta all'incanto il 26 novembre a Toffen, nel Canton Berna, presso l'Oldtimer Galerie, uno dei più conosciuti (e longevi) specialisti nella vendita di auto storiche della Confederazione Elvetica. In questa edizione saranno posti all'asta numerosi lotti di vetture storiche, con particolare attenzione alle youngtimer. Si segnalano, tra le altre, un'Alfa Romeo GT Junior 1300 del 1974, una BMW 325i berlina (E30), una BMW 628 CSi, numerose Mercedes dagli anni Sessanta agli Ottanta e, tra le rarità, un'Alfa Romeo 1900 Super Sprint e una Facel Vega Facellia F2 1600. Per informazioni, *oltimergalerie.ch*

RM SOTHEBY'S

DUEMILARUOTE ALL'INCANTO

La più grande asta per auto da collezione che sia mai stata effettuata in Europa: così gli organizzatori di RM Sotheby's hanno annunciato la vendita all'incanto che si terrà durante AutoClassica a Milano nei giorni dal 25 al 27 novembre. Un'eccezionale collezione di auto storiche (434 vetture), moto (136) e natanti (58). Tra le proposte all'incanto numerose supercar, auto da rally, sportive, youngtimer ed esemplari unici (ne parliamo più diffusamente a pag. 98). Qualche esempio? Ferrari 275 GTB/6C alluminio, 365 GTB/4 Daytona e F40, Maserati MC12, Lancia Delta Integrale Gruppo A ufficiale, 21 Jaguar E Type e 60 Porsche 911. Per maggiori informazioni, visitare il sito della casa d'aste: *rmsothebys.com*



QUOTAZIONI

10 gradi di valore

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IL PREZZO DI RUOTECLASSICHE

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

GUIDA ALLE QUOTAZIONI

Le nostre stime costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra una vettura storica e per le società assicuratrici. Esse coprono un arco di tempo che va dal 1918 al 2006, ricongiungendosi così ai "Prezzi dell'usato" pubblicati da Quattroruote.

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

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

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

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

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	●	↑
ABARTH ITALIA					
500 BERLINA	479	1957-63	10,0	20,0	30,0
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	20,0	40,0	60,0
595	594	1963-71	13,0	25,0	35,0
595 SS	594	1964-71	15,0	30,0	45,0
695	690	1964-71	13,0	25,0	35,0
695 SS	690	1964-71	16,0	32,0	48,0
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	18,0	35,0	50,0
750 BERLINA	747	1955-61	10,0	20,0	30,0
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	30,0	60,0	90,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	40,0	80,0	120,0
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	45,0	90,0	135,0
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	40,0	80,0	120,0
850 TC BERLINA	847	1961-65	15,0	30,0	45,0
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-66	20,0	40,0	60,0
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	35,0	70,0	105,0
MONOMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	40,0	80,0	120,0
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10,0	15,0	22,0
OT 1000	982	1964-68	10,0	18,0	35,0
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	10,0	20,0	30,0
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	10,0	20,0	30,0
OT 1300/124	1280	1966-69	10,0	20,0	30,0
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	13,0	25,0	35,0
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	50,0	100,0	150,0
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	13,0	25,0	35,0
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	15,0	27,0	40,0
1000 BERLINA	982	1962-67	15,0	30,0	45,0
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	18,0	35,0	50,0
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	18,0	35,0	50,0
1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	20,0	40,0	60,0
2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	15,0	30,0	45,0
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	18,0	35,0	50,0
2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	15,0	30,0	45,0
2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	15,0	30,0	45,0
1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	60,0	120,0	180,0
2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	75,0	150,0	225,0
AC GRAN BRETAGNA					
2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	13,0	25,0	35,0
2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	15,0	30,0	40,0
ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	30,0	60,0	90,0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	45,0	90,0	130,0
ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	23,0	45,0	65,0
ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	25,0	50,0	75,0
ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	33,0	65,0	100,0
COBRA 260	4261	1962-63	200,0	400,0	600,0
COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	350,0	700,0	1.050,0
COBRA 427	6997	1964-68	300,0	600,0	900,0
COBRA MK IV	4942	1983-97	60,0	120,0	180,0
COBRA 212 SIC V8/MK IV CRS	3506-4942	1999-00	60,0	120,0	180,0
428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989	1967-73	20,0	40,0	60,0
3000 ME	2994	1979-84	8,0	15,0	22,0
SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-05	60,0	120,0	180,0
COBRA V8 427	6997	2004-06	70,0	140,0	210,0
ACM ITALIA					
10.1 ENDURO/OFF 4WD	1588-1595	1988-93	0,5	1,0	1,5
ACMA FRANCIA					
VESPA 400	393	1958-64	6,0	12,0	18,0
ALFA ROMEO ITALIA					
RL N/S	2916-2994	1922-25	100,0	200,0	300,0
RL TURISMO	2994	1925-27	90,0	180,0	270,0
RLSS	2994	1925-27	150,0	300,0	450,0
RM N/S/U	1944-1996	1923-26	50,0	100,0	150,0
6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	60,0	120,0	180,0
6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	300,0	600,0	900,0
6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	250,0	500,0	750,0
6C 1750 SPORT	1752	1929-33	150,0	300,0	450,0
6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	75,0	150,0	225,0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	150,0	300,0	450,0
6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	600,0	1.200,0	1.800,0
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	300,0	600,0	900,0
8C 2300	2336	1932-34	1.250,0	2.500,0	3.500,0
6C 2300 TURISMO/B LUNGO	2309	1934-39	75,0	150,0	220,0
6C 2300 GRAN TURISMO/B CORTO	2309	1934-39	125,0	250,0	375,0
6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	175,0	350,0	500,0
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	350,0	700,0	1.050,0
8C 2900A	2905	1936	1.250,0	2.500,0	3.500,0
8C 2900B	2905	1937-39	1.750,0	3.500,0	5.000,0
6C 2500 TURISMO 5 POSTI/7 POSTI	2443	1939-50	60,0	120,0	180,0
6C 2500 SPORT	2443	1939-51	50,0	100,0	150,0
6C 2500 SPORT COUPÉ	2443	1939-50	150,0	300,0	450,0
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2443	1939-51	130,0	260,0	390,0
6C 2500 SPORT/GT	2443	1950-53	60,0	120,0	180,0
6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO	2443	1947-51	85,0	170,0	255,0
6C 2500 SS COUPÉ	2443	1939-51	200,0	400,0	600,0
6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1939-51	200,0	400,0	600,0
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443	1949-51	250,0	500,0	750,0
6C 2500 COLONIALE	2443	1941-42	60,0	120,0	180,0
1900	1884	1950-54	14,0	28,0	42,0
1900 TI	1884	1952-54	17,5	35,0	50,0
1900 SUPER	1975	1954-59	14,0	28,0	42,0
1900 TI SUPER	1975	1954-57	20,0	40,0	60,0
1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	20,0	40,0	55,0
1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	75,0	150,0	225,0
1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	65,0	130,0	195,0
1900 SS	1975	1954-55	75,0	150,0	225,0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	50,0	100,0	150,0
AR 51 «MATTA»	1884	1951-53	12,5	25,0	35,0
DAUPHINE	845	1960-64	1,8	3,5	5,0
GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	7,5	15,0	22,5
GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	7,0	14,0	21,0
GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	6,5	13,0	19,5
GIULIETTA TI I SERIE	1290	1957-59	8,5	17,0	25,5
GIULIETTA TI II SERIE	1290	1959-61	8,0	16,0	24,0
GIULIETTA TI III SERIE	1290	1961-65	7,5	15,0	22,5
GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	22,5	45,0	67,5
GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	20,0	40,0	60,0
GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	19,0	38,0	57,0
GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35,0	70,0	105,0
GIULIETTA S.V. I SERIE «CONFORT»	1290	1958	30,0	60,0	90,0
GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	27,5	55,0	82,5
1300 SPRINT	1290	1963-65	17,5	35,0	52,5
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	40,0	80,0	120,0
GIULIETTA SZ	1290	1958-61	125,0	250,0	375,0
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	150,0	300,0	450,0
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	30,0	60,0	90,0
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	27,5	55,0	80,0
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	25,0	50,0	75,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35,0	70,0	100,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	32,5	65,0	100,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	30,0	60,0	90,0
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	20,0	40,0	60,0
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	40,0	80,0	120,0
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	23,0	45,0	65,0
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30,0	60,0	90,0
GIULIA TZ	1570	1963-65	300,0	600,0	900,0
GIULIA TZ2	1570	1964-65	700,0	1.400,0	1.800,0
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	7,5	15,0	22,0
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	6,0	12,0	18,0
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	25,0	50,0	75,0
GIULIA 1300	1290	1964-71	5,0	10,0	15,0
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	4,0	8,0	12,0
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	3,5	7,0	10,5
GIULIA SUPER	1570	1965-72	5,0	10,0	15,0
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	4,0	8,0	12,0
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	3,5	7,0	10,5
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	4,0	8,0	12,0
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	2,8	5,5	8,0
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	3,0	6,0	9,0
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	2,0	4,0	6,0
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	9,0	18,0	27,0
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	11,0	22,0	33,0
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	6,0	12,0	18,0
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	14,0	28,0	42,0
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	5,0	10,0	15,0
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	6,0	12,0	18,0
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	16,0	32,0	48,0
GIULIA GTA 1600	1570	1965-69	90,0	180,0	270,0
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	75,0	150,0	225,0
GTAM	1995	1970-71	125,0	250,0	375,0
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	17,5	35,0	50,0
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	12,5	25,0	37,0
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	20,0	40,0	60,0
2000	1975	1958-62	6,0	12,0	18,0
2600	2584	1962-69	7,5	15,0	22,0
2600 DE LUXE (OSI)	2584	1965-67	10,0	20,0	30,0
2000 SPRINT	1975	1960-62	11,0	22,0	33,0
2600 SPRINT	2584	1962-66	15,0	30,0	45,0
2600 SZ	2584	1965-68	75,0	150,0	220,0
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	22,5	45,0	65,0
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	27,5	55,0	80,0
33 STRADALE	1995	1967-69	750,0	1.500,0	2.250,0
1750	1779	1968-72	4,0	8,0	12,0
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	14,0	28,0	40,0
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	12,0	25,0	37,0
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	12,0	24,0	36,0
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	9,0	18,0	27,0
2000 BERLINA	1962	1971-77	5,0	10,0	15,0
2000 GTV	1962	1971-76	15,0	30,0	40,0
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	10,0	20,0	30,0
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	10,0	20,0	30,0
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	7,0	14,0	21,0
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	6,0	12,0	18,0
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	6,5	13,0	19,0
SPIDER 1.6	1570	1975-82	6,5	13,0	19,0
SPIDER 1.6	1570	1983-90	4,0	8,0	12,0
SPIDER 1.6	1570	1990-93	6,0	12,0	18,0
SPIDER 2.0	1962	1983-90	4,5	9,0	13,5
SPIDER 2.0	1962	1990-94	7,5	15,0	22,0
SPIDER 2.0 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 2000 L	1962	1978-81	3,0	6,0	9,0
ALFETTA 2000 L AMERICA	1962	1981	3,3	6,5	10,0
ALFETTA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	2,0	4,0	6,0
ALFETTA 2.0	1962	1982-84	2,5	5,0	7,5
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-84	3,2	6,5	9,5
ALFETTA 2.0 CEM	1962	1983	3,5	7,0	10,0
ALFETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1979-84	1,5	3,0	4,5
ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2392	1983-84	1,5	3,0	4,5
ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	5,0	10,0	15,0
ALFETTA GTV 2000/2000 L	1962	1976-80	4,5	9,0	13,5
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	4,5	9,0	13,5
ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	13,0	25,0	35,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	4,0	8,0	12,0
GTV 2.0	1962	1983-87	4,0	8,0	12,0
ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	5,0	10,0	15,0
ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	6,0	12,0	18,0
GTV 2.5	2492	1983-87	6,0	12,0	18,0
GIULIETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1357-1962	1977-85	1,5	3,0	4,5
GIULIETTA 2.0 SUPER TI	1962	1980-84	2,0	4,0	6,0
GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	9,0	18,0	25,0
GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1,0	2,0	3,0
ALFA 6	2492	1979-83	3,0	6,0	9,0
ALFA 6 2.0	1997	1983-86	2,5	5,0	7,5
ALFA 6 2.5 Q. ORO	2492	1983-86	3,0	6,0	9,0
ALFA 6 2.5 TURBODIESEL	2494	1983-86	1,5	3,0	4,5
ARNA (USA/TI)	1186-1490	1984-86	0,5	1,0	1,5
33 1.3/1.5/1.5 4X4 (TUTTI II 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 S/1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	0,5	1,0	1,5
33 1.5/1.7 4X4 SPORTWAGON	1490-1712	1987-89	0,8	1,5	2,3
33 SPORTWAGON Q.V.	1712	1988-90	1,0	2,0	3,0
33 1.8 TD	1779	1986-89	0,5	1,0	1,5
33 1.8 TD GIARDINETTA	1779	1986-87	0,5	1,0	1,5
33 1.8 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	0,5	1,0	1,5
NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1990-94	0,5	1,0	1,5
NUOVA 33 1.3 SPORTWAGON	1351	1990-94	0,5	1,0	1,5
NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	0,4	0,8	1,5
NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER S.W.	1779	1990-94	0,4	0,8	1,5
NUOVA 33 1.7 IE	1712	1990-94	0,5	1,0	1,5
NUOVA 33 1.7 IE SPORT WAGON	1712	1990-94	0,5	1,0	1,5
NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-94	0,8	1,5	2,3
NUOVA 33 1.3 I.E. SPORT W. 4X4	1351	1992-94	0,8	1,5	2,3
NUOVA 33 1.7 I.E. SPORT W. 4X4	1712	1990-94	0,8	1,5	2,5
NUOVA 33 1.7 I.E. PERMANENT 4/Q4	1712	1991-94	1,0	2,0	3,0
NUOVA 33 1.7 I.E. PERM. 4 S.W./Q4 S.W.	1712	1991-94	1,3	2,5	3,5
NUOVA 33 1.7 I.E. 16V Q.V.	1712	1990-94	1,0	2,0	3,0
NUOVA 33 1.7 I.E. 16V Q.V. S.W.	1712	1990-94	1,0	2,0	3,0
NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351	1992-94	0,8	1,5	2,3
ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1779	1985-91	2,0	4,0	6,0
ALFA 75 2.0	1962	1985-89	2,5	5,0	7,5
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	3,0	6,0	9,0
ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	2,5	4,5	6,5
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962	1991-92	3,5	7,0	10,0
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	4,0	8,0	12,0
ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	5,0	10,0	15,0
ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1779	1986-90	5,0	10,0	15,0
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	5,0	10,0	15,0
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1762	1987-88	10,0	20,0	30,0
ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	1,3	2,5	3,8
ALFA 75 2.4 TD	2393	1988-92	1,3	2,5	3,8
ALFA 90 1.8/2.0/2.0 V6	1779-1996	1984-87	1,5	3,0	4,5
ALFA 90 Q. ORO	2492	1984-87	2,0	4,0	6,0
ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	0,8	1,5	2,3
164 TWIN SPARK	1962	1987-96	0,5	1,0	1,5
164 3.0 V6	2959	1987-96	1,0	2,0	3,0
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-94	1,3	2,5	3,5
164 TURBO	1995	1987-90	0,8	1,5	2,3
164 2.0 V6 TURBO	1996	1991-93	0,8	1,5	2,5
164 3.0 V6 24V SUPER	2959	1992-98	1,0	2,0	3,0
164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996	1992-98	1,0	2,0	3,0
164 3.0 V6 24V Q4	2959	1993-98	1,7	3,5	5,2
164 TD/TD SUPER	2500	1987-96	0,5	1,0	1,5
SZ (ES 30)	2959	1989-93	25,0	45,0	65,0
RZ	2959	1992-94	30,0	50,0	75,0
155 1.7/1.8/2.0	1748-1995	1992-96	0,5	1,0	1,5
155 2.0 16V TWIN SPARK	1970	1995-96	0,7	1,5	2,2
155 2.5 V6	2492	1992-97	0,8	1,5	2,5
155 2.0 TURBO 16V Q4	1995	1992-97	1,7	3,5	5,2
155 1.9/2.5 TD	1929-2499	1993-96	0,5	1,0	1,5
GTV 1.8/2.0 TWIN SPARK	1747-1970	1994-02	1,0	2,0	3,0
GTV 2.0 V6 TURBO/2.5 0 V6/V6 24V	1996-2959	1995-02	1,3	2,5	3,5
GTV II SERIE 2.0 TS	1970	2003-04	1,3	2,5	3,5
GTV II SERIE 2.0 JTS	1970	2003-04	1,5	3,0	4,5
GTV II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2,0	4,0	6,0
SPIDER 1.8/2.0 TWIN SPARK	1747-1970	1994-02	1,5	3,0	4,5
SPIDER 2.0 V6 TURBO/3.0 V6/V6 24V	1996-2959	1995-02	1,8	3,5	5,0
SPIDER II SERIE 2.0 TS	1970	2003-04	1,8	3,5	5,0
SPIDER II SERIE 2.0 JTS	1970	2003-04	2,0	4,0	6,0
SPIDER II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2,5	5,0	7,5
145 1.3/1.6	1351-1596	1994-96	0,5	1,0	1,5
145 1.7 16V	1712	1994-96	0,8	1,5	2,3
145 QUADRIFOGLIO 2.0 T. SPARK	1970	1995-01	1,3	2,5	3,5
145 1.9 TD	1929	1994-96	0,5	1,0	1,5
146 1.3/1.6	1351-1596	1994-96	0,5	1,0	1,5
146 1.7/1.6V	1712	1994-96	0,8	1,5	2,3

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
146 T2.0 T.SPARK	1970	1995-99	1,0	2,0	3,0
146 1.9 TD	1929	1994-96	0,5	1,0	1,5
156 GTA	3179	2001-05	5,0	10,0	15,0
156 GTA SELESPEED	3179	2001-05	5,5	11,0	16,0
156 GTA SPORTWAGON	3179	2001-05	5,0	10,0	15,0
156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179	2001-05	5,5	11,0	16,0
166 2.0 V6 TURBO	1996	1999-00	1,0	2,0	3,0
166 2.5 V6 24V	2492	1998-03	0,8	1,5	2,3
166 3.0 V6 24V	2959	1998-03	1,0	2,0	3,0
166 II SERIE 2.5 V6 24V	2492	2003-05	1,3	2,5	3,8
166 II SERIE 3.0 V6 24V	2959	2003-06	1,5	3,0	4,5
166 II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-06	1,8	3,5	5,0
147 2.0 TWIN SPARK I/II SERIE	1969	2000-05	1,0	2,0	3,0
147 GTA/GTA SELESPEED	3179	2002-05	5,5	11,0	16,5
GT 2.0 JTS	1970	2003-06	1,5	3,0	4,5
GT 3.2 V6 24V	3179	2003-06	2,3	4,5	6,5
BRERA 2.2 JTS	2198	2005-06	2,0	4,0	6,0
BRERA 3.2 V6	3195	2005-06	2,5	5,0	7,5
156 2.0 JTS	1970	2002-03	0,8	1,5	2,3
156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	0,8	1,5	2,3
156 2.0 JTS (II SERIE)	1970	2003-06	0,7	1,5	2,2
156 2.5 V6 24V (II SERIE)	2492	2003-06	0,7	1,5	2,2
156 1.9 JTD CROSSWAGON	1910	2004-06	1,3	2,5	3,5
156 2.0 JTS SPORTWAGON	1970	2000-03	1,0	2,0	3,0
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON	2492	2000-03	1,0	2,0	3,0
156 2.0 JTS SPORTWAGON (II S.)	1970	2003-06	1,0	2,0	3,0
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492	2003-06	1,0	2,0	3,0
159 3.2 V6	3195	2005-06	1,5	3,0	4,5

ALLARD GRAN BRETAGNA

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

ALPINA-BMW GERMANIA

B5 3.2 BERLINA/TOURING	3152	1996-97	2,2	4,5	6,5
B5 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2000-05	2,5	5,0	7,5
B5 3.2 COUPÉ	3152	1996-97	3,0	6,0	9,0
B5 3.3 COUPÉ	3300	2000-06	3,5	7,0	10,0
B5 3.2 CABRIOLET	3152	1996-97	4,0	8,0	12,0
B5 3.3 CABRIOLET	3300	2001-05	5,0	10,0	15,0
B10 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2002	3,5	7,0	10,5
B10 4.8 V8 BERLINA/TOURING	4837	2002	4,0	8,0	12,0
D10 3.0 T DBERLINA/TOURING	2926	2000-01	3,0	6,0	9,0
D10 3.0 T DBERLINA/TOURING	2926	2001-02	2,5	5,0	7,5
B7 4.4 V8	4398	2004-06	4,0	8,0	12,0
ROADSTER S	3346	2003-06	5,0	10,0	15,0
B5 4.4 V8 BERLINA/TOURING	4398	2005-06	3,5	7,0	11,0

ALPINE RENAULT FRANCIA

A106 NORMALE	747	1955-60	8,5	17,0	25,0
A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	11,0	22,0	33,0
A106 BERLINETTA	747	1961	10,0	20,0	30,0
A106 CABRIOLET	747	1958-60	10,0	20,0	30,0
A108 BERLINETTA	845	1959-65	10,0	20,0	30,0
A108 BERLINETTA	904	1959-63	10,0	20,0	30,0
A108 BERLINETTA	998	1959-65	10,0	20,0	30,0
A108 CABRIOLET	845	1960-64	10,0	20,0	30,0
A108 COUPÉ	998	1960	9,0	18,0	27,0
A108 2+2	845	1961-64	8,5	17,0	25,0
A108 2+2	904	1961-63	8,5	17,0	25,0
A110 COUPÉ (51 CV)	956	1963-64	12,5	25,0	37,0
A110 BERLINETTA (55 CV)	956	1963-65	12,5	25,0	37,0
A110 CABRIOLET (51 CV)	956	1963-64	11,0	22,0	33,0
A110 GT4 (51 CV)	956	1963	10,0	20,0	30,0
A110 BERLINETTA (66 CV)	956	1963-64	15,0	30,0	45,0
A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	15,0	30,0	45,0
A110 CABRIOLET	1108	1964-69	12,5	25,0	37,0
A110 GT4	1108	1964-69	10,0	20,0	30,0
A110 CABRIOLET	1289	1966-69	14,0	28,0	42,0
A110 BERLINETTA	1289	1966-69	20,0	40,0	60,0
A110 GT4	1289	1966-69	12,5	25,0	37,0
A110 CABRIOLET SUPER	1289	1967-69	15,0	30,0	45,0
A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	20,0	40,0	60,0
A110 GT4 SUPER	1289	1967-69	12,5	25,0	37,0
A110 BERLINETTA	1470	1967-68	20,0	40,0	60,0
A110 1300 G	1255	1970-71	25,0	50,0	75,0
A110 1600	1565	1968-73	22,5	45,0	65,0
A110 1600 S	1565	1970-73	30,0	60,0	90,0
A110 1600 SC/SI	1605	1974-75	30,0	60,0	90,0
A110 1600 SX	1647	1976-77	25,0	50,0	75,0
A310 1600	1647	1971-76	9,0	18,0	27,0
A310 V6	2664	1976-84	11,0	22,0	33,0
V6 GT	2849	1985-90	6,5	13,0	19,0
V6 TURBO	2458	1985-91	7,5	15,0	22,0
A610 TURBO	2975	1991-95	8,0	16,0	24,0

ALVIS GRAN BRETAGNA

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

QUOTAZIONI

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

AMPHICAR GERMANIA

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

ANSALDO ITALIA

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

ARMSTRONG SIDDELEY GRAN BRETAGNA

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

ARO ROMANIA

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

ASA ITALIA

1000 GT COUPÉ	1052	1962-67	50,0	100,0	150,0
1000 GT SPIDER	1052	1963-67	70,0	120,0	170,0

ASIA MOTORS COREA DEL SUD

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

ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA

1,5 LITRE OHC	1495	1927-32	40,0	80,0	120,0
INTERNATIONAL	1495	1927-32	75,0	150,0	220,0
LE MANS	1495	1932-33	75,0	150,0	220,0
ULSTER	1495	1934-36	75,0	150,0	220,0
MK II ROADSTER	1495	1934-36	40,0	80,0	120,0
2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	32,5	65,0	100,0
2 LITRE (DB1)	1970	1948-50	32,5	65,0	100,0
DB2 COUPÉ	2580	1950-53	45,0	90,0	130,0
DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	60,0	120,0	180,0
DB2/4 MK2 MK3 COUPÉ	2580-2922	1953-59	50,0	100,0	150,0
DB2/4 MK2 MK3 CABRIOLET	2580-2922	1953-59	70,0	140,0	200,0
DB4 COUPÉ	3670	1958-63	125,0	250,0	375,0
DB4 CABRIOLET	3670	1958-63	150,0	300,0	450,0
DB4 GT	3670	1959-61	225,0	450,0	675,0
DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	1.500,0	3.000,0	4.500,0
DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995	1963-65	175,0	350,0	525,0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	200,0	400,0	600,0
DB6 COUPÉ/VANTAGE	3995	1965-69	100,0	200,0	300,0
DB6 MK2 COUPÉ	3995	1969-70	85,0	170,0	255,0
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	150,0	300,0	450,0
DBS	3995	1967-72	30,0	60,0	90,0
DBS VANTAGE	3995	1968-71	25,0	50,0	75,0
DBS V8	5340	1969-72	25,0	50,0	75,0
LAGONDA V8	5340	1974-76	37,0	75,0	110,0
V8	5340	1973-82	27,0	55,0	80,0
V8	5340	1983-89	32,0	65,0	95,0
V8 VANTAGE	5340	1974-82	32,0	65,0	95,0
V8 VANTAGE	5340	1983-90	37,0	75,0	110,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	75,0	150,0	225,0
V8 VOLANTE	5340	1976-90	40,0	80,0	120,0
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-89	45,0	90,0	135,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	90,0	180,0	270,0
VIRAGE	5340	1988-93	17,5	35,0	52,5
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-97	22,5	45,0	67,0
VOLANTE 2+2	5340	1991-99	22,5	45,0	67,0
LWB VOLANTE	5340	1997-99	22,5	45,0	67,5
VANTAGE	5340	1993-00	20,0	40,0	60,0
VANTAGE 600	5340	1998-99	21,5	43,0	64,5
VANTAGE LE MANS	5341	1999	23,5	47,0	70,5
LAGONDA	5340	1976-87	13,5	27,0	40,0
LAGONDA	5340	1987-90	16,0	32,0	48,0
DB7	3239	1994-99	11,0	22,0	33,0
DB7 VOLANTE	3239	1996-99	13,0	26,0	40,0
DB7 VANTAGE	5935	1999-03	15,0	30,0	45,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	2000-03	17,0	34,0	50,0
DB7 GT	5935	2003	16,5	33,0	50,0
VANQUISH	5935	2001-04	20,0	40,0	60,0
VANQUISH S	5935	2004-06	22,5	45,0	67,5
DB9	5935	2004-06	15,0	30,0	45,0
DB9 VOLANTE	5935	2004-06	17,5	35,0	52,0

ATS ITALIA

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

AUDI GERMANIA

AUDI (AUDI L 72 CV)	1696	1965-68	1,8	3,5	5,0
60/60 L	1496	1968-72	1,3	2,5	3,8
60 VARIANT	1496	1968-72	1,5	3,0	4,5
75 L/80 L	1696	1966-72	1,3	2,5	3,8
75/80 VARIANT	1696	1966-72	1,5	3,0	4,5
SUPER 90	1770	1966-71	1,8	3,5	5,3
50 (TUTTI I MODELLI)	1093	1975-80	0,8	1,5	2,3
80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	0,8	1,5	2,3
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	0,5	1,0	1,5
80 GTE/GLE II SERIE	1588	1976-81	1,0	2,0	3,0
80/80 Q/90 II S. (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	0,5	1,0	1,5
80 D/80 TD III SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	0,5	1,0	1,5
80/80 QUATTRO I-V SERIE	1595-1984	1986-90	0,5	1,0	1,5
80/80 QUATTRO 1.6 V IV SERIE	1984	1990	0,5	1,0	1,5
80 D/TD IV SERIE	1588-1896	1986-90	0,5	1,0	1,5
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	0,5	1,0	1,5
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	0,5	1,0	1,5
100/100 S/100 LS	1760	1968-71	1,3	2,5	3,8
100 COUPÉ S	1871	1970-73	3,5	7,0	10,0
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	1,0	2,0	3,0
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	0,8	1,5	2,3
100 5D II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	0,5	1,0	1,5
100/100 QUATTRO III SERIE	1781-2309	1982-90	0,5	1,0	1,5
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	0,8	1,5	2,3
100 D/TD/TDI III SERIE	1986-2461	1982-90	0,5	1,0	1,5
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	0,8	1,5	2,3
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	1,0	2,0	3,0
100 AVANT D/TD/TDI	1986-2461	1983-91	0,5	1,0	1,5
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2309	1990-94	0,5	1,0	1,5
100 2.5 TD IV SERIE	2461	1991-94	0,5	1,0	1,5
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-94	0,8	1,5	2,3
100 AVANT TDI II S.	2461	1991-94	0,5	1,0	1,5
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	0,8	1,5	2,3
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	1,0	2,0	3,0
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	1,0	2,0	3,0
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,0	2,0	3,0
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,3	2,5	3,8
COUPÉ/COUPÉ GT	1781-2226	1981-87	1,5	3,0	4,5
COUPÉ QUATTRO	2144-2226	1983-88	2,0	4,0	6,0
QUATTRO	2144	1980-86	15,0	30,0	45,0
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	11,0	22,0	33,0
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	11,0	22,0	33,0
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	75,0	150,0	225,0
COUPÉ 2.0 E	1984	1989-95	0,8	1,5	2,3
COUPÉ 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	1,0	2,0	3,0
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	1,0	2,0	3,0
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-94	1,3	2,5	3,5
COUPÉ 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771	1992-95	1,3	2,5	3,5
COUPÉ 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-93	2,0	4,5	6,5
80 2.0/2.3 V SERIE	1984-2309	1991-94	0,5	1,0	1,5
80 2.0/2.3 AVANT	1984-2309	1992-95	0,8	1,5	2,3
80 1.9 TD V SERIE	1896	1991-94	0,5	1,0	1,5
80 1.9 TD AVANT	1896	1992-95	0,7	1,5	2,2
80 2.6 - 2.8 E V6/ QUATTRO V SERIE	2598-2771	1991-94	0,8	1,5	2,3
80 2.6 E V6/2.8 E V6 AVANT	2598-2771	1992-95	1,0	2,0	3,0
S2 2.2 20V TURBO QUATTRO	2226	1993-95	2,0	4,0	6,0
S2 AVANT	2226	1992-94	2,2	4,5	6,7
RS2 AVANT	2226	1993-96	10,0	20,0	30,0
CABRIO 1.8/2.0/2.3 20V/2.6 V6/2.8 V6	1781-2771	1991-00	2,0	4,0	6,0
COUPÉ 2.6/2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	1,0	2,0	3,0
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	0,5	1,0	1,5
100 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	0,8	1,5	2,3
100 2.2 TURBO 20V Q. S4/AVANT S4	2226	1991-94	0,8	1,5	2,3
100 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94	1,3	2,5	3,8
V8	2771-4172	1989-94	1,0	2,0	3,0
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO	1595-1781	1994-96	0,5	1,0	1,5
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-00	0,8	1,5	2,3
A4 1.9 TDI	1896	1994-96	0,5	1,0	1,5
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO AVANT	1595-1781	1995-96	0,7	1,5	2,2
A4 1.9 TDI AVANT	1896	1995-96	0,7	1,5	2,2
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT	2598-2771	1995-00	1,0	2,0	3,0
A4 CABRIOLET 1.8 T/2.4/3.0/3.2	1781-3123	2002-06	2,0	4,0	6,0
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	1,5	3,0	4,5
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-00	1,8	3,5	5,0
RS4 AVANT	2671	1999-00	9,0	18,0	27,0
A4 CABRIOLET 2.0/2.5 V6/3.0 V6 TD	1968-2967	2002-06	1,8	3,5	5,0
A6 1.8/2.0	1781-1984	1994-96	0,5	1,0	1,5
A6 1.9 TDI/2.5 TDI	1896-2461	1994-96	0,5	1,0	1,5
A6 1.8/2.0 AVANT	1781-1984	1994-96	0,7	1,5	2,2
A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-96	0,5	1,0	1,5
A6 2.8 V6 30V (II SERIE)	2771	1997-01	0,7	1,5	2,2
A6 1.9 TDI/2.5 TDI AVANT	1896-2461	1994-96	0,7	1,5	2,2
A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 30V AVANT	2771	1994-98	1,0	2,0	3,0
A6 2.8 V6 30V AVANT (II S.)	2771	1998-01	1,3	2,5	3,8
A6 4.2 V8 (II SERIE)	4172	1998-02	1,5	3,0	4,5
S6 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	1,3	2,5	4,0
S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	1,5	3,0	4,5
S6 4.2 V8 (II SERIE)	4172	1999-03	1,5	3,0	4,5
S6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-03	1,8	3,5	5,0
RS6 4.2 V8 QUATTRO (II S.)	4172-41720	2002-04	2,5	5,0	7,5
RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT (II S.)	4172	2002-04	3,0	6,0	9,0
A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1994-98	1,3	2,5	3,5
A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	1,8	3,5	5,3
A8 3.7/4.2 V8/QUATTRO	3697-4172	1994-98	1,5	3,0	4,5
A8 3.7/4.2 V8 40V/QUATTRO	3697-4172	1998-02	2,0	4,0	6,0
A8 6.0 W12 48V QUATTRO	5998	1999-02	2,5	5,0	7,5
A8 V8 3.7/4.2 QUATTRO (II S.)	3697-4172	2002-06	2,5	4,5	6,5
A8 3.0 V6 (II S.)	2976	2003-06	1,5	3,5	4,5
A8 4.0 TDI QUATTRO (II S.)	3956	2003-06	2,0	4,0	5,5
A8 6.0 W12 48V (II S.)	5998	2002-06	2,5	5,0	7,5
S8 4.2 V8 32V	4172	1996-98	2,0	4,0	6,0
S8 4.2 V8 40V	4172	1999-02	2,5	5,0	7,5
S8 5.2 V10 FSI (II SERIE)	5204	2005-06	3,0	6,0	9,0
A8 3.0 TDI QUATTRO (II S.)	2967	2003-06	1,5	3,0	4,5
A3 1.6/1.8	1595-1781	1996	0,5	1,0	1,5
A3 1.9 TD	1896	1996	0,5	1,0	1,5
A3 1.8 20V TURBO	1781	1996-02	0,8	1,5	2,3
A3 1.8 20V TURBO QUATTRO	1781	1998-02	1,0	2,0	3,0
S3	1781	1999-02	2,0	4,0	6,0
A3 3.2 V6 24V (II S.)	3189	2003-06	2,3	4,5	6,5
TT	1781	1998-06	2,0	4,5	6,5
TT QUATTRO	1781	1998-06	2,5	5,0	7,5
TT 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-06	3,0	6,5	9,0
TT ROADSTER	1781	1999-06	3,0	5,5	8,5
TT ROADSTER QUATTRO	1781	1999-06	3,5	6,0	9,0
ALLROAD 2.7/3.2 V6 30V	2671-3123	2000-06	1,5	3,0	4,5
ALLROAD 4.2 V8 40V	4163	2002-06	2,0	4,0	6,0
A4 V6 3.0 30V (II SERIE)	2976	2001-04	1,3	2,5	3,5
S4 4.2 V8 40V (II SERIE)	4163	2002-04	1,8	3,5	5,0
S4 4.2 V8 40V AVANT (II S.)	4163	2002-04	1,7	3,5	5,2
S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V (II S.)	4163	2003-04	3,8	7,5	11,0
A4 3.2 V6 24V (III S.)	3123	2004-06	1,5	3,0	4,5
A4 3.2 V6 24V AVANT (III S.)	3123	2004-06	1,5	3,5	5,0
S4 4.2 V8 40V (III SERIE)	4163	2004-06	2,0	4,0	6,0
S4 4.2 V8 40 V AVANT (III S.)	4163	2004-06	2,0	4,0	6,0
S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (III S.)	4163	2004-06	4,0	7,5	11,0
RS4 4.2 V8 FSI (III SERIE)	4163	2005-06	3,5	7,0	11,0
A6 3.2 V6 F SI (III SERIE)	3123	2004-06	1,5	3,0	4,5
A6 4.2 V8 40V (III S.)	4163	2004-06	2,0	4,0	6,0
A6 3.2 V6 F SI AVANT (III S.)	3123	2004-06	1,5	3,5	5,0
A6 4.2 V8 40V AVANT (III S.)	4163	2004-06	2,0	4,0	6,0
Q7 4.2 FSI	4163	2005-06	2,0	4,0	6,0
Q7 3.0 TDI QUATTRO	2967	2005-06	2,5	5,0	7,5

AUSTIN GRAN BRETAGNA

20	3601	1921-31	6,5	13,0	20,0
20 (II SERIE)	3400	1932-38	6,0	12,0	18,0
12	1661-1861	1921-35	4,5	9,0	13,5
12/6 (6 CILINDRI)	1496	1930-36	4,8	9,5	14,0
12/6 (6 CILINDRI) II SERIE	1535	1938-47	4,8	9,5	14,0
10/4	1125	1932-36	4,0	8,0	12,0
12/4	1535	1932-36	4,3	8,5	13,0
15.9	1711	1935-37	4,3	8,5	13,0
14	1711	1937-39	4,3	8,5	13,0
SEVEN TORPEDO	747	1922-39	5,0	10,0	15,0
SEVEN SPIDER	747	1922-39	5,0	10,0	15,0

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

AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA

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

AUTO UNION/DKW GERMANIA

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

AUTOBIANCHI ITALIA

BIANCHINA TRASFORM/SPECIAL	479-499	1957-62	5,5	11,0	16,5
BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	2,5	5,0	7,5
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	2,8	5,5	8,0
BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	7,0	14,0	21,0
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	2,3	4,5	7,0
GIARDINIERA	499	1967-77	2,3	4,5	7,0
STELLINA	767-792	1963-68	4,0	8,0	12,0
PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	1,3	2,5	4,0
PRIMULA 65 C	1197	1968-70	1,0	2,0	3,0
PRIMULA COUPÉ 1.2	1221	1965-68	1,8	3,5	5,0
PRIMULA COUPÉ S 1.4	1438	1968-70	1,8	3,5	5,0
A111	1438	1969-72	1,0	2,0	3,0
A112	903	1969-71	1,5	3,0	4,5
A112 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	1,0	2,0	3,0
A112 JUNIOR	903	1983-86	0,8	1,5	2,3
A112 ELEGANT	965	1971-82	1,0	2,0	3,0
A112 ELITE	965	1979-85	0,8	1,5	2,3
A112 LX	965	1983-85	0,8	1,5	2,3
A112 ABARTH (58 CV)	982	1971-76	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 LE/LE LX/SELECTRONIC	999-1108	1987-95	0,5	1,0	1,5
Y10 1.3 LE/GT LE	1297-1301	1987-95	1,0	2,0	3,0
Y10 JUNIOR/IGLOO	999	1995	0,5	1,0	1,5

BANTAM STATI UNITI

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

BENTLEY GRAN BRETAGNA

4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	125,0	250,0	375,0
6 1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	175,0	350,0	520,0
8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	250,0	500,0	750,0
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	37,5	75,0	110,0
4 1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	42,5	85,0	125,0
MK VI	4257	1946-51	17,5	35,0	50,0
MK VI	4566	1951-52	15,0	30,0	45,0
R TYPE	4566	1952-55	20,0	40,0	60,0
R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	100,0	200,0	300,0
S1	4887	1955-59	19,0	38,0	57,0
S1 CONTINENTAL	4887	1955-59	75,0	150,0	225,0
S II	6230	1959-62	20,0	40,0	60,0
S II CABRIOLET	6230	1959-62	55,0	110,0	165,0
S III	6230	1962-66	21,0	42,0	63,0
S III CABRIOLET	6230	1962-66	60,0	120,0	180,0
T	6230	1965-70	11,0	22,0	33,0
T CONVERTIBLE	6230	1967-70	22,5	45,0	67,0
T	6750	1971-77	10,0	20,0	30,0
T2	6750	1977-80	11,0	22,0	33,0
CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	15,0	30,0	45,0
CORNICHE TWO DOOR	6750	1977-81	16,0	32,0	48,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	22,5	45,0	67,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	21,0	42,0	63,0
MULSANNE	6750	1980-83	9,0	18,0	27,0
MULSANNE	6750	1984-89	10,0	20,0	30,0
MULSANNE TURBO	6750	1982-91	14,0	28,0	42,0
MULSANNE S	6750	1987-93	11,0	22,0	33,0
EIGHT	6750	1984-93	10,0	20,0	30,0
BROOKLANDS/R	6750	1992-98	11,0	22,0	33,0
TURBO R/S/RT	6750	1985-98	15,0	30,0	45,0
CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-02	25,0	50,0	75,0
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	25,0	50,0	75,0
CONTINENTAL CONVERTIBLE	6750	1994-95	32,5	65,0	100,0
CONTINENTAL SC	6750	1998-01	35,0	70,0	100,0
AZURE	6750	1995-02	40,0	80,0	120,0
ARNAGE/RED LABEL	4398-6750	1998-02	13,0	25,0	38,0
ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	14,0	28,0	40,0
ARNAGER/RL	6761	2002-04	14,0	28,0	40,0
ARNAGE T	6750	2002-05	16,0	32,0	45,0
ARNAGE LIMOUSINE MULLINER	6750	2002-05	23,0	45,0	65,0
CONTINENTAL GT	5998	2003-06	20,0	40,0	60,0
CONTINENTAL FLYING SPUR	5998	2005-06	18,0	35,0	55,0
ARNAGE DHC (AZURE)	6750	2005-06	35,0	70,0	100,0

BERTONE ITALIA

FREECLIMBER/FREECLIMBER 2	1596-2695	1990-95	1,0	2,0	3,0

BIANCHI ITALIA

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

BIZZARRINI ITALIA

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

BMW GERMANIA

315 CABRIOLET	1490	1934-36	20,0	40,0	60,0
326 LIMOUSINE	1971	1936-39	35,0	70,0	100,0
327 COUPÉ/CABRIOLET	1971	1937-39	75,0	150,0	225,0
328 ROADSTER	1971	1937-39	400,0	800,0	1.200,0
501 BERLINA	1971	1952-55	10,0	20,0	30,0
501/6	2077	1955-58	10,0	20,0	30,0
501/8	2580	1955-62	10,0	20,0	30,0
502 2.6 LITRI	2580	1954-61	10,0	20,0	30,0
502 3.2 LITRI	3168	1955-61	11,0	22,0	33,0
503 COUPÉ	3168	1956-59	75,0	150,0	220,0
503 CABRIOLET	3168	1956-59	110,0	220,0	330,0
507 ROADSTER	3168	1956-60	375,0	750,0	1.200,0
2600	2580	1961-62	9,0	18,0	27,0
2600 L	2580	1961-62	10,0	20,0	30,0
3200 L/S	3168	1961-63	10,0	20,0	30,0
3200 CS	3168	1962-65	20,0	40,0	60,0
2502/3200 (BERTTA)	2457-2985	1955-62	10,0	20,0	30,0
600	582	1957-59	6,0	12,0	18,0
700 BERLINA	697	1960-61	2,5	5,0	7,5
700 LS BERLINA	697	1962-65	2,5	5,0	7,5
700 COUPÉ	697	1959-64	3,5	7,0	11,0
700 LS COUPÉ	697	1964-65	3,5	7,0	11,0
700 COUPÉ SPORT	697	1960-64	4,5	9,0	13,5
700 CABRIOLET	697	1959-63	5,0	10,0	15,0
1500	1499	1961-64	2,0	4,0	6,0
1600	1606	1964-66	2,0	4,0	6,0
1800	1773	1963-68	2,5	5,0	7,5
1800 TI	1773	1964-66	3,0	6,0	9,0
1800 TI/SA	1773	1964-65	10,0	20,0	30,0
2000	1990	1966-72	2,5	5,0	7,5
2000 TI/TI LUX	1990	1966-70	3,0	6,0	9,0
2000 C COUPÉ	1990	1965-69	5,0	10,0	15,0
2000 CS COUPÉ	1990	1965-69	6,0	12,0	18,0
1600/1602/1802 (SERIE 02)	1573-1766	1966-75	2,5	5,0	7,5
1600 TI (SERIE 02)	1573	1967-68	4,5	9,0	13,5
1600 CABRIOLET (SERIE 02)	1573	1967-71	6,0	12,0	18,0
2002 (SERIE 02)	1990	1968-76	4,0	8,0	12,0
2002 CABRIOLET (SERIE 02) (CON ROLLBAR)	1990	1971-75	6,0	12,0	18,0
2002 TI (SERIE 02)	1990	1968-71	5,0	10,0	15,0
2002 TII (SERIE 02)	1990	1971-75	7,0	14,0	20,0
1502 (SERIE 02)	1573	1975-77	2,0	4,0	6,0
2002 TURBO (SERIE 02)	1990	1973-74	19,0	38,0	57,0
1600-1800 TOURING (SERIE 02)	1573-1766	1971-74	3,0	6,0	9,0
2000 TOURING (SERIE 02)	1990	1971-74	3,5	7,0	10,0
2000 TII TOURING (SERIE 02)	1990	1971-74	5,0	10,0	15,0
2500/2800/2.8 L (SERIE E3)	2494-2788	1968-77	2,0	4,0	6,0
2.5 CS (SERIE E9)	2494	1974-77	5,0	10,0	15,0
2800 CS (SERIE E9)	2788	1968-71	5,5	11,0	16,5
3.0 S (SERIE E3)	2986	1971-77	2,5	5,0	7,5
3.0 SI (SERIE E3)	2986	1971-77	3,0	6,0	9,0
3.0 L (SERIE E3)	2986	1975-77	2,5	5,0	7,5
3.3 L/LI (SERIE E3)	3210-3299	1974-77	4,0	8,0	12,0
3.0 CS (SERIE E9)	2986	1971-75	6,5	13,0	20,0
3.0 CSI (SERIE E9)	2986	1971-75	7,5	15,0	23,0
3.0 CSL (SERIE E9)	2986-3005	1971-73	22,5	45,0	67,0
3.0 CSL (SERIE E9) "BATMOBILE"	3003-3153	1973-75	37,5	75,0	110,0
316/318 (E21)	1573-1766	1975-78	1,0	2,0	3,0
315/316/318I (E21)	1573-1766	1979-82	0,8	1,5	2,3
320/320I (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	1,0	2,0	3,0
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	1,5	3,0	4,5
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	2,0	4,0	6,0
323I (E21)	2316	1977-82	2,8	5,5	8,0
323I CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	2,5	5,0	7,5

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
316/318I/320I (E30)	1767-1991	1982-87	0,5	1,0	1,5
325I (E30)	2516	1982-85	1,8	3,5	5,0
320IS 2P (E30)	1990	1988-91	3,0	6,0	9,0
320IS 4P (E30)	1990	1988-90	4,0	8,0	12,0
320I CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	2,0	4,0	6,0
325I CABRIOLET BAUR (E30)	2516	1983-86	2,3	4,5	6,5
318I CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	2,0	4,0	6,0
320I CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	2,3	4,5	7,0
316I/318I/318IS/320I (E30)	1596-1991	1987-91	0,5	1,0	1,5
324 D (E30)	2443	1985-90	0,5	1,0	1,5
325I 2/4 P (E30)	2494	1985-91	0,8	1,5	2,3
325I 24V 2/4 P (E30)	2494	1991-92	1,0	2,0	3,0
318I/320I TOURING (E30)	1796-1991	1988-91	0,8	1,5	2,2
324 TD TOURING (E30)	2443	1988-91	0,5	1,0	1,5
325I TOURING (E30)	2494	1988-91	1,3	2,5	3,5
325IX 2/4 P (E30)	2494	1985-90	0,8	1,5	2,2
325IX TOURING (E30)	2494	1988-92	1,3	2,5	3,5
325I CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	2,5	5,0	7,5
M3 (E30)	2302	1986-88	12,5	25,0	37,0
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	12,5	25,0	37,0
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	15,0	30,0	45,0
M3 SPORT EVOLUTION II (E30)	2467	1989-90	17,5	35,0	50,0
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	14,0	28,0	42,0
316I/318I (E36)	1596-1895	1990-96	0,5	1,0	1,5
318I TOURING (E36)	1796	1996	0,7	1,5	2,2
320I 24V (E36)	1991	1990-96	0,8	1,5	2,2
320I 24V TOURING (E36)	1991	1996	1,0	2,0	3,0
323I/325I/328I 24V (E36)	2494-2793	1990-98	1,3	2,5	3,5
318 TDS (E36)	1665	1994-96	0,5	1,0	1,5
325 TD/TDS (E36)	2497	1994-96	0,8	1,5	2,2
M3 (E36)	2990	1994-95	6,0	12,0	18,0
M3 3.2 (E36)	3201	1995-99	7,0	14,0	20,0
323I/325I/328I 24V TOURING (E36)	2494-2793	1995-99	1,8	3,5	5,0
318 TDS TOURING (E36)	1665	1996	0,7	1,5	2,2
325 TDS TOURING (E36)	2497	1996	1,0	2,0	3,0
316I/318IS 16V COUPÉ (E36)	1596-1895	1992-99	2,0	4,0	6,0
320I 24V COUPÉ (E36)	1991	1992-99	2,0	4,0	6,0
323I/325I/328I 24V COUPÉ (E36)	2494-2793	1992-99	2,3	4,5	6,5
M3 COUPÉ (E36)	2990	1992-95	7,0	14,0	20,0
M3 3.2 COUPÉ (E36)	3201	1995-00	8,0	16,0	24,0
318I CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	2,0	4,0	6,0
320I 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	2,3	4,5	7,0
323I/325I/328I 24V CABR. (E36)	2494-2793	1993-00	2,5	5,0	7,5
M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	6,0	12,0	18,0
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	7,0	14,0	20,0
316 TI/318 TI COMPACT (E36)	1596-1895	1994-96	0,8	1,5	2,2
323 TI COMPACT (E36)	2494	1994-00	1,0	2,0	3,0
325 TI COMPACT (E36)	2494	2001-04	1,3	2,5	3,5
318 TDS COMPACT (E36)	1665	1996	0,5	1,0	1,5
518/520/520I (E12)	1766-1990	1972-81	0,8	1,5	2,3
520 (E12 6 CILINDRI)	1991	1977-81	1,0	2,0	3,0
525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	1,3	2,5	3,5
528I (E12)	2788	1977-81	1,5	3,0	4,5
M535I (E12)	3453	1980-81	3,0	6,0	9,0
518/518I/520I (E28)	1766-1991	1981-87	0,5	1,0	1,5
525/528I (E28)	2494-2788	1981-87	0,5	1,0	1,5
524 D/TD (E28)	2443	1983-87	0,5	1,0	1,5
535I (E28)	3430	1985-87	1,0	2,0	3,0
M535I (E28)	3430	1984-87	2,5	5,0	7,5
M5 (E28)	3430	1987-88	4,0	8,0	12,0
518I (E34)	1796	1990-95	0,5	1,0	1,5
520I/520I 24V (E34)	1991	1988-95	0,5	1,0	1,5
518I TOURING (E34)	1796	1990-95	0,5	1,0	1,5
520I/520I 24V TOURING (E34)	1991	1990-95	0,7	1,5	2,2
524 TD/525 TDS (E34)	2443-2503	1988-95	0,5	1,0	1,5
524 TD/525 TDS TOURING (E34)	2443-2503	1990-95	0,7	1,5	2,2
525I (E34)	2494	1988-94	0,8	1,5	2,2
525I TOURING (E34)	2494	1990-94	0,7	1,5	2,2
525I 24V/525IX 24V (E34)	2494	1990-95	0,8	1,5	2,2
525I 24V/525IX 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	1,0	2,0	3,0
530I (E34)	2986	1988-94	1,0	2,0	3,0
530I V8/TOURING (E34)	2997	1992-95	1,5	3,0	4,5
535I (E34)	3430	1988-94	1,3	2,5	3,5
540I V8/TOURING (E34)	3982	1992-95	1,8	3,5	5,0
M5 (E34)	3535	1988-92	3,0	6,5	10,0
M5/TOURING (E34)	3795	1992-95	5,0	10,0	15,0
520I/525I/525I/528I 24V (E39)	2171-2793	1995-02	1,5	3,0	4,5
535I 32V (E39)	3498	1995-02	1,8	3,5	5,0
540I 32V (E39)	4398	1995-02	2,0	4,0	6,0
523I/528I/530I 24V TOURING (E39)	2494-2979	1997-02	2,0	4,0	6,0
535I 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	2,3	4,5	6,5
540I 32V TOURING (E39)	4398	1997-02	2,5	5,0	7,5
628 CSI/630 CSI/633 CSI (E24)	2788-3210	1976-82	2,5	5,0	7,5
635 CSI (E24)	3453	1978-82	3,2	6,5	9,5
635 CSI (E24)	3453	1982-89	3,7	7,5	11,5
628 CSI/633CSI (E24)	2788-3210	1982-88	2,5	5,0	7,5
M635 CSI (E24)	3453	1984-89	11,0	22,0	33,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
728/728I/732I/732I/733I (E23)	2788-3210	1977-82	1,0	2,0	3,0
728I/732I (E23)	2788-3210	1982-86	1,0	2,0	3,0
735I (E23)	3430	1979-82	1,3	2,5	3,7
735I (E23)	3430	1982-86	1,3	2,5	3,7
745I (E23)	3210-3430	1979-82	1,5	3,0	4,5
745I (E23)	3430-3453	1982-86	1,5	3,0	4,5
730I/735I (E32)	2986-3430	1986-92	1,5	3,0	4,5
735IL (E32)	3430	1988-92	1,8	3,5	5,2
730I/730I V8/740I V8 (E32)	2986-3982	1992-94	1,8	3,5	5,0
750I/IL/HL (E32)	4988	1986-94	2,5	5,0	7,5
730I V8/740I V8 (E38)	2997-3982	1994-95	1,5	3,0	4,5
728I (E38)	2793	1996-01	1,3	2,5	3,5
730I/735I/740I V8 32V (E38)	3498-4398	1996-01	1,8	3,5	5,0
750I/IL (E38)	5379	1994-01	2,0	4,0	6,0
M5 (E39)	4941	1998-02	2,5	5,0	7,5
M1	3430	1979-81	140,0	280,0	420,0
Z1	2494	1988-92	15,0	30,0	45,0
840 CI/V8 32V (E 31)	3982-4398	1993-00	4,5	9,0	13,5
850I/850 CI V12 (E 31)	4988-5379	1989-00	5,5	11,0	16,5
850 CSI V12 (E 31)	5576	1992-96	8,0	16,0	24,0
Z3 1.8/1.9/2.0/2.2	1796-2171	1995-02	4,0	8,0	12,0
Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	4,5	9,0	13,5
Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	9,0	18,0	27,0
Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2795-2979	1998-02	4,5	9,0	13,5
Z3 M COUPÉ	3201	1998-02	15,0	30,0	45,0
Z4 2.0/2.2	1995-2171	2003-06	4,0	8,0	12,0
Z4 2.5	2494	2003-06	4,5	9,0	13,5
Z4 3.0	2979	2003-06	5,0	10,0	15,0
Z4 3.0 COUPÉ	2996	2005-06	4,5	9,0	13,5
X5 3.0	2979	1999-06	1,5	3,0	4,5
X5 4.4	4398	1999-06	2,0	4,0	6,0
X5 4.8	4799	2004-06	2,5	4,5	6,5
X5 3.0 D	2993	1999-06	1,5	3,0	4,5
523I/525I/528I/530I 24V (E46)	2494-2979	1998-04	1,5	3,0	4,5
523I/525I/528I/530I 24V TOURING (E46)	2494-2979	1999-05	1,8	3,5	5,0
316I/318I COUPÉ (E46)	1895-1995	1999-06	1,8	3,5	5,0
320I 24V COUPÉ (E 46)	1991-2171	1999-06	2,0	4,0	6,0
325I/525I/528I/530I 24V CPÉ (E46)	2494-2979	1999-06	2,5	5,0	7,5
318I/320I CABRIOLET (E 46)	1995-2171	2000-06	2,5	5,0	7,5
525I/530I CABRIOLET (E 46)	2494-2979	2000-06	3,0	6,0	9,0
M3 COUPÉ (E 46)	3246	2001-06	5,5	11,0	16,5
M3 CABRIOLET (E 46)	3246	2001-06	6,5	13,0	19,5
Z8 ROADSTER	4941	2000-03	50,0	100,0	150,0
730I/735I (E 65)	2979-3600	2001-06	1,8	3,5	5,0
740I/745I (E 65)	4000-4398	2001-06	2,3	4,5	6,5
750I (E 65)	4799	2005-06	2,5	5,0	7,5
760I/IL (E 65)	5972	2002-06	2,8	5,5	8,0
730 D/740 D/745 D (E 65)	2993-4423	2001-06	2,0	4,0	6,0
530 I (E 60)	2979	2003-06	2,0	4,0	6,5
545I/540 V8 (E60)	4000-4398	2004-06	2,5	5,0	7,5
530 I TOURING (E 60)	2979	2004-06	2,5	5,0	7,5
545I/540 V8 TOURING (E60)	4000-4398	2004-06	3,0	6,0	9,0
M5 V10 (E60)	4999	2004-06	4,5	9,0	14,0
650 CI	4999	2004-06	3,5	7,0	11,0
645 CI/650 CI	4398-4799	2003-06	4,0	8,0	12,0
650 CI CABRIOLET	2979	2004-06	4,5	9,0	14,0
645/650 CI CABRIOLET	4398-4799	2004-06	5,0	10,0	15,0
X5 2.5/3.0	2494-2979	2003-06	2,5	4,0	7,0
130I	2996	2005-06	2,5	4,0	7,0
325I/330I (E90)	2497-2996	2004-06	2,0	3,0	5,0
325XI/330XI (E90)	2497-2996	2005-06	2,0	4,0	6,5
325I/330I TOURING (E90)	2497-2996	2005-06	2,0	4,0	6,5
325XI/330XI TOURING (E90)	2497-2996	2005-06	2,5	4,5	7,0
M6 V10	4999	2005-06	7,0	13,0	20,0

BORGWARD GERMANIA

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

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
ISABELLA COUPÉ	1493	1957-61	11,0	22,0	33,0
ISABELLA COUPÉ HECKFLOSSE	1493	1959-60	11,0	22,0	33,0
ISABELLA COUPÉ CABRIOLET	1493	1958-61	14,0	28,0	42,0

BRISTOL GRAN BRETAGNA

400	1971	1947-51	12,5	25,0	38,0
401	1971	1949-52	12,5	25,0	38,0
402 CABRIOLET	1971	1952-53	15,0	30,0	45,0
403	1971	1953-57	12,5	25,0	38,0
404	1971	1954-57	15,0	30,0	45,0
405	1971	1955-60	13,5	27,0	40,0
406	2216	1958-61	12,5	25,0	38,0
407	5130	1961-63	12,5	25,0	38,0
408	5130	1963-65	13,5	27,0	40,0
409	5211	1965-67	12,5	25,0	38,0
410	5211	1967-69	12,5	25,0	38,0
411 (TUTTI I MODELLI)	5211-6556	1968-75	11,5	23,0	35,0
412 (TUTTI I MODELLI)	5898-6556	1974-82	12,5	25,0	38,0
603 (TUTTI I MODELLI)	5211-5898	1976-82	11,5	23,0	35,0
BRITANNIA	5898	1982-94	13,5	27,0	40,0
BRIGAND	5898	1982-94	13,5	27,0	40,0
BEAUFORT	5898	1984-90	14,0	28,0	42,0
BLENHEIM/BLEN. 2/BLEN. 3	5898	1993-06	14,0	28,0	42,0
BEAUFIGHTER	5898	1982-94	14,0	28,0	42,0

BUGATTI FRANCIA

TYPE 13	1327-1368	1918-20	90,0	180,0	270,0
TYPE 22	1453	1919-26	90,0	180,0	270,0
TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	100,0	200,0	300,0
TYPE 23	1453	1919-26	90,0	180,0	270,0
TYPE 23 BRESCIA	1496	1921-26	100,0	200,0	300,0
TYPE 30	1991	1922-26	75,0	150,0	225,0
TYPE 35	1991	1924-31	300,0	600,0	900,0
TYPE 35A	1991	1924-31	300,0	600,0	900,0
TYPE 35T	2261	1926-30	400,0	800,0	1.200,0
TYPE 35T/C/B	2261	1927-31	400,0	800,0	1.200,0
TYPE 35C	1991	1928-31	500,0	1.000,0	1.500,0
TYPE 37	1496	1925-30	200,0	400,0	600,0
TYPE 38	1991	1926-27	100,0	200,0	300,0
TYPE 38A	1991	1927	125,0	250,0	375,0
TYPE 40	1496	1926-30	100,0	200,0	300,0
TYPE 40A	1628	1930	125,0	250,0	375,0
TYPE 41 «ROYALE»	12765	1926-33	4.000,0	8.000,0	12.000,0
TYPE 43/43A GRAND SPORT	2261	1927-31	150,0	300,0	450,0
TYPE 44	2992	1927-30	125,0	250,0	375,0
TYPE 46/46S	5360	1929-36	225,0	450,0	650,0
TYPE 47 GRAND SPORT	2986	1929-30	150,0	300,0	450,0
TYPE 49	3257	1930-34	125,0	250,0	375,0
TYPE 50	4972	1930-34	300,0	600,0	900,0
TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	750,0	1.500,0	2.250,0
TYPE 57 GALIBIER	3257	1933-39	175,0	350,0	500,0
TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	225,0	450,0	650,0
TYPE 57 S TELVIO	3257	1933-39	275,0	550,0	800,0
TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	500,0	1.000,0	1.500,0
TYPE 57C	3257	1937-39	250,0	500,0	750,0
TYPE 57S	3257	1936-38	275,0	550,0	800,0
TYPE 57SC	3257	1937-39	300,0	600,0	900,0
TYPE 64	4432	1940	500,0	1.000,0	1.500,0
TYPE 68	369	1942	50,0	100,0	150,0
TYPE 73A	1488	1947	75,0	150,0	225,0
TYPE 101/101C	3257	1951-52	125,0	250,0	375,0
EB 110/110S	3500	1992-96	125,0	250,0	375,0
VEYRON	7993	2005-06	600,0	1.200,0	1.800,0

CADILLAC STATI UNITI

CTS	2597-3564	2004-06	2,0	4,0	6,0
XLR	4565	2004-06	4,0	8,0	12,0
ESCALADE	5327-5967	2001-06	3,0	6,0	9,0

CATERHAM GRAN BRETAGNA

21 1.6/1.8/2.0 16V	1588-1998	1995-01	10,0	20,0	30,0
SUPER SEVEN	1596-1998	1986-06	12,0	24,0	36,0
SEVEN CSR 200/260	2261	2004-06	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

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
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	2000-06	2,0	4,0	6,0
CORVETTE COUPÉ (C5)	5666	1997-03	10,0	20,0	30,0
CORVETTE CONVERTIBILE (C5)	5666	1998-03	10,0	20,0	30,0
CORVETTE COUPÉ (C6)	5967	2004-06	11,0	22,0	33,0
CORVETTE CONVERTIBILE (C6)	5967	2004-06	12,0	24,0	36,0
CORVETTE Z06 (C6)	7011	2005-06	14,0	28,0	42,0

CHRYSLER STATI UNITI

VOYAGER 3.0/3.3 LE/3.8 V6 (I S.)	2972-3778	1988-95	1,0	2,0	3,0
VOYAGER 2.5 TD SE/LE (I S.)	2500	1992-94	0,5	1,0	1,5
GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I S.)	3778	1988-95	0,8	1,5	2,3
GRAND VOYAGER 2.5 TD SE/LE (I S.)	2500	1993	0,5	1,0	1,5
VOYAGER 3.0/3.3/3.8 V6 (II S.)	2972-3778	1995-01	1,5	3,0	4,5
GRAND VOYAGER 3.8 V6 (II S.)	3778	1995-01	1,3	2,5	3,5
VISION	3301-3526	1992-96	0,5	1,0	1,5
STRATUS	1996-2497	1995-96	1,0	2,0	3,0
STRATUS CONVERTIBILE 2.5 V6 24V	2497	1996-00	1,8	3,5	5,0
SEBRING CONVERTIBILE	1996-2736	2001-06	2,0	4,0	6,0
300 M 3.5 V6	3518	1998-00	1,0	2,0	3,0
PT CRUISER	1598-2429	1999-06	1,0	2,0	3,0
PT CRUISER CABRIOLET	1598-2429	2004-06	1,8	3,5	5,0
VOYAGER 3.3/3.8 (III SERIE)	3301-3778	2001-06	1,8	3,5	5,0
GRAND VOYAGER 3.3/3.8 (III SERIE)	3301-3778	2001-06	1,5	3,0	4,5
CROSSFIRE	3199	2002-06	3,0	6,0	9,0
CROSSFIRE ROADSTER	3199	2004-06	4,0	8,0	12,0
300 5.7 V8	5657	2003-06	1,5	3,0	4,5
300 5.7 V8 SW	5657	2003-06	1,8	3,5	5,0
NEON 2.0 16V	1996	1994-96	0,5	1,0	1,5

CISITALIA ITALIA

202 BERLINETTA	1089	1947-52	250,0	500,0	750,0
202 CABRIOLET	1089	1947-52	200,0	400,0	600,0
202 SM SPYDER NUVOLARI	1089	1947-48	400,0	800,0	1200,0
303 DF	1089	1951-53	30,0	60,0	90,0
750 GT/850 GT	735-847	1961-63	5,0	10,0	15,0

CITROËN FRANCIA

C(C2)(C3) 5 HP TORPEDO 2/3 POSTI	856	1922-26	6,0	12,0	18,0
BI 4 TORPEDO	1539	1926-28	7,0	14,0	21,0
BI 4 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	6,5	13,0	20,0
C4 TORPEDO	1628	1928-32	6,5	13,0	20,0
C6 BERLINA	2442-2650	1928-32	8,0	16,0	24,0
8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	7,0	14,0	21,0
7 A TRACTION AVANT	1303	1934	7,5	15,0	22,0
7 B TRACTION AVANT	1529	1934	7,5	15,0	22,0
7 S TRACTION AVANT	1911	1934	7,5	15,0	22,0
7 C TRACTION AVANT	1628	1934-39	7,0	14,0	21,0
7 CE TRACTION AVANT	1628	1939-40	7,0	14,0	21,0
11 A TRACTION AVANT	1911	1934-37	7,0	14,0	21,0
11 AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	7,5	15,0	22,0
11 B TRACTION AVANT	1911	1937-39	7,0	14,0	21,0
11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	7,0	14,0	21,0
11 L TRACTION AVANT	1911	1934-37	7,0	14,0	21,0
11 BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	7,5	15,0	22,0
11 CABRIOLET (TUTTI I MODELLI)	1911	1934-39	27,5	55,0	80,0
15 SIX	2867	1938-45	10,0	20,0	30,0
15 SIX	2867	1946-56	9,0	18,0	27,0
11 B NORMALE	1911	1946-57	5,0	10,0	15,0
11 BL LÉGÈRE	1911	1948-57	5,5	11,0	16,5
2 CV	375-425	1948-60	6,0	12,0	18,0
2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1958-66	16,0	35,0	50,0
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
MEHARI 4X4	602	1979-86	7,0	14,0	20,0
DS 19	1911	1955-62	10,0	20,0	30,0
DS 19	1911	1963-67	9,0	18,0	27,0
DS 19	1985	1967-68	7,5	15,0	22,0
DS 20	1911-1985	1968-74	6,0	12,0	18,0
DS 20 PALLAS	1985	1970-74	7,0	14,0	21,0
DS 21	2175	1965-72	6,5	13,0	20,0
DS 21 PALLAS	2175	1965-72	7,5	15,0	22,0
DS 21 I.E.	2175	1969-72	7,5	15,0	22,0
DS 21 I.E. PALLAS	2175	1969-72	8,5	17,0	25,0
D SUPER 5	2175	1972-75	6,0	11,0	17,0
DS 23	2341	1972-75	8,0	16,0	24,0
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	9,0	18,0	27,0
DS 23 I.E.	2341	1972-75	9,0	18,0	27,0
DS 23 I.E. PALLAS	2341	1972-75	10,0	20,0	30,0
DS 23 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	8,5	17,0	25,0
ID 19	1911-1985	1957-67	6,0	12,0	18,0
ID 19 CONFORT	1911	1967-69	5,0	10,0	15,0
ID 20	1985	1968-69	5,0	10,0	15,0
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911	1958-67	8,0	16,0	24,0
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	8,5	17,0	25,0
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	7,5	15,0	22,0
DS 20 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1968-74	7,5	15,0	22,0
D SPECIAL/D SUPER	1911-1985	1969-74	4,5	9,0	14,0
ID CABRIOLET	1911-1985	1960-65	30,0	60,0	90,0
DS CABRIOLET	1911-2175	1960-71	40,0	80,0	120,0
SM CARBURATORI/INIEZIONE	2670	1970-75	9,0	18,0	27,0
2 CV4	435	1970-78	2,3	4,5	6,5
2 CV6 CLUB	602	1970-90	2,5	5,0	7,5
2 CV6 SPECIAL	602	1976-90	2,5	5,0	7,5
2 CV SPOT	435	1976	3,0	6,0	9,0
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	2,8	5,5	8,0
DYANE	425	1967-68	2,0	4,0	6,0
DYANE 4/6	435-602	1968-84	1,8	3,5	5,0
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	1,3	2,5	3,5
GS BREAK	1015-1222	1971-79	1,0	2,0	3,0
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	1,0	2,0	3,0
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	0,8	1,5	2,3
LN/LNA	652-1124	1976-86	0,5	1,0	1,5
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	0,5	1,0	1,5
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	1,0	2,0	3,0
VISA SUPER X/14/GT/GTI	1219-1580	1979-89	0,5	1,0	1,5
VISA 17 D/RD	1769	1984-89	0,5	1,0	1,5
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2,0	4,0	6,0
VISA 4X4 MILLE SPISTES	1361	1984-86	4,0	8,0	12,0
AXEL/OLTCIT	652-1299	1981-90	0,4	0,8	1,2
AX (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1986-96	0,5	1,0	1,5
AX SPORT	1294	1987-93	1,0	2,0	3,0
AX GT/GTI	1360	1987-95	0,8	1,5	2,3
AX 1.4 4X4	1360	1991-96	0,5	1,0	1,5
AX 14 D (TUTTI I MOD.)	1361-1527	1988-96	0,5	1,0	1,5
BX (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	0,5	1,0	1,5
BX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	0,5	1,0	1,5
BX TRD/TGD/TZD TURBO	1768	1988-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	0,5	1,0	1,5
BX TRD/TGD/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	0,5	1,0	1,5
BX GT/DIGIT/GTI	1905	1983-92	0,8	1,5	2,3
BX 19 GTI 16V	1905	1987-92	0,8	1,5	2,3
BX 4 TC	2141	1985-86	16,0	32,0	48,0
BX 19 4X4	1905	1988-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	0,5	1,0	1,5
BX 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	0,5	1,0	1,5
CX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	2,0	4,0	6,0
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	2,0	4,0	6,0
CX 2400 GTI	2347	1977-82	3,5	7,0	10,5
CX 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	2,0	4,0	6,0
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	4,2	8,5	12,7
CX 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1,0	2,0	3,0
CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1,0	2,0	3,0
CX D LIMOUSINE	2500	1979-83	1,5	3,0	4,5
CX 25 GTI	2500	1983-85	4,0	8,0	12,0
CX 20/22	1995-2165	1986-89	1,8	3,5	5,0
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1995-2500	1986-90	2,5	5,0	7,5
CX 25 RI/GTI	2500	1986-89	3,5	7,0	10,0
CX 25 GTI TURBO	2500	1985-89	4,5	9,0	13,5
CX 25 GTI TURBO 2/PRESTIGE	2500	1986-89	5,5	11,0	16,5
CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5,5	11,0	16,0
CX 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1,0	2,0	3,0
CX 25 BREAK RD/TRD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1,0	2,0	3,0
CX LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2,0	4,0	6,0
XM 3.0 IV6/V6 24V	2946-2975	1989-00	0,5	1,0	1,5
XM 3.0 IV6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	0,8	1,5	2,3
XM 2.0/2.0 INJECTION/2.0 TURBO CT	1998	1989-96	0,5	1,0	1,5
XM D12/TURBO D12/2.5 TD	2088-2446	1989-96	0,5	1,0	1,5
XM 2.0/2.0 TURBO CT BREAK	1998	1991-96	0,5	1,0	1,5
XM D12/TURBO D12/2.5 TD BREAK	2088-2446	1991-96	0,5	1,0	1,5
SAXO (TUTTI I MODELLI)	954-1587	1996	0,5	1,0	1,5
SAXO 1.6 VTS/II SERIE	1587	1996-02	0,8	1,5	2,3
SAXO D (TUTTI I MODELLI)	1527	1996	0,5	1,0	1,5
ZX (TUTTI I MODELLI)	1124-1998	1991-96	0,5	1,0	1,5
ZX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1993-96	0,5	1,0	1,5
ZX 2.0 16V	1998	1992-97	0,5	1,0	1,5
ZX D/TD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1993-96	0,5	1,0	1,5
ZX D/TD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1993-96	0,5	1,0	1,5
XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580-1998	1993-96	0,5	1,0	1,5
XANTIA 1.6/1.8/2.0 BREAK	1580-1998	1995-96	0,7	1,5	2,2
XANTIA 1.9 D/1.9 TD/2.1 TD	1905-2088	1993-96	0,5	1,0	1,5
XANTIA 1.9 D/1.9 TD/2.1 TD BREAK	1905-2088	1995-96	0,7	1,5	2,2
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	0,5	1,0	1,5
XANTIA 3.0 V6 BREAK	2946	1996-00	0,7	1,5	2,2
EVASION 20/2.0 TURBO CT	1998	1994-96	0,8	1,5	2,3
EVASION 1.9 TD	1905	1994-96	0,5	1,0	1,5
XSARA COUPÉ 2.0 16V/VTS	1998	1998-02	0,5	1,0	1,5
C3 PLURIEL	1360-1587	2002-06	1,5	3,0	4,5
C5 3.0 V6 24 V	2946	2000-06	0,5	1,0	1,5
C5 3.0 V6 24V BREAK	2946	2001-06	0,8	1,5	2,3
C8 3.0 V6 24V	2946	2002-05	1,3	2,5	3,8
C2 VTS	1587	2004-06	0,8	1,5	2,3
C4 2.0 16V (177 CV) COUPÉ	1997	2004-06	0,8	1,5	2,3
C6 3.0 V6	2946	2005-06	1,0	2,0	3,0

CIZETA ITALIA

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

DAEWOO COREA DEL SUD

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

DAF OLANDA

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

DAIHATSU GIAPPONE

TAFT F10	958	1975-78	2,3	4,5	6,5
TAFT F20	1587	1976-84	1,5	3,0	4,5
ROCKY/D/TD	1998-2765	1984-00	1,0	2,0	3,0
FEROZA	1590	1988-99	1,0	2,0	3,0
CHARADE 1.0 TURBO GTTI	993	1992-93	0,5	1,0	1,5
CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	0,5	1,0	1,5
COPEN	659-1298	2003-06	2,5	5,0	7,5
TERIOS	1298-1495	2000-06	1,2	2,5	3,7

DAIMLER GRAN BRETAGNA

DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	60,0	120,0	180,0
DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	10,0	20,0	30,0
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	25,0	50,0	75,0
DB18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	8,5	17,0	25,0
DB18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	9,0	18,0	27,0
DB18 CABRIOLET	2522	1945-53	12,5	25,0	37,0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	7,5	15,0	22,0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-57	6,5	13,0	20,0
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1953-58	9,0	18,0	27,0
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	7,5	15,0	22,0
DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	5,0	10,0	15,0
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	5,0	10,0	15,0
DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	4,5	9,0	13,5
DF/DK LIMOUSINE	4617	1954-58	7,5	15,0	22,0
DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	5,0	10,0	15,0
DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	4,5	9,0	13,5
DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	3,5	7,0	10,0
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	5,5	11,0	16,5
MAJESTIC	3794	1958-59	10,0	20,0	30,0
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	11,5	23,0	35,0
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	12,5	25,0	37,0
SP 250 DART	2548	1959-64	15,0	30,0	45,0
V8 2,5 LITRE	2548	1962-67	9,0	18,0	27,0
V8 250	2548	1967-69	8,5	17,0	25,0
SOVEREIGN	4235	1966-69	5,0	10,0	15,0
SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	3,0	6,0	9,0
SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	4,0	8,0	12,0
DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	11,5	23,0	35,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1973-79	3,0	6,0	9,0
SOVEREIGN 4.2 COUPÉ II SERIE	4235	1973-77	6,5	13,0	20,0
DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	4,5	9,0	13,5
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1972-73	5,0	10,0	15,0
DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	3,5	7,0	10,0
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS II S.	5345	1973-79	4,0	8,0	12,0
DOUBLE SIX 5.3 COUPÉ II SERIE	5345	1973-77	8,0	16,0	24,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 III SERIE	3442-4235	1979-86	3,5	7,0	10,0
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE	5345	1979-81	3,5	7,0	10,0
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	4,0	8,0	12,0
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	4,5	9,0	13,5
36-4.0 (XJ40)	3590-3980	1986-94	2,5	5,0	7,5
DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	5995	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	5995	1994-97	3,8	7,5	11,0

DATSUN GIAPPONE

FAIRLADY SPORT 1600	1595	1966-70	3,0	6,0	9,0

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	6,0	**12,0**	18,0
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	4,5	**9,0**	13,5
240 Z	2393	1969-75	8,0	**16,0**	24,0

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	17,0	**35,0**	50,0

DE TOMASO ITALIA

VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	35,0	**70,0**	105,0
MANGUSTA	4728	1966-70	60,0	**120,0**	180,0
PANTERA/PANTERA L	5763	1970-80	30,0	**60,0**	90,0
PANTERA L	5763	1981-88	25,0	**50,0**	75,0
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	27,5	**55,0**	85,0
PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	30,0	**60,0**	90,0
PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	32,5	**65,0**	100,0
NUOVA PANTERA	4942	1990-95	18,0	**36,0**	54,0
NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	20,0	**40,0**	60,0
DE ALVILLE	5763	1971-80	6,5	**13,0**	20,0
DE ALVILLE	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
GUARA	3982-4601	1996-06	11,5	**23,0**	35,0
BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	10,0	**20,0**	30,0

DELAGE FRANCIA

CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524	1918-24	22,5	**45,0**	70,0
DO	3003	1918-24	17,5	**35,0**	50,0
DE/DI/DIS 11 CV	2116-2120	1922-28	17,5	**35,0**	50,0
GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	27,5	**55,0**	80,0
DM/DMS/DMN 17 CV	3180	1926-30	22,5	**45,0**	70,0
DR	2170	1927-30	17,5	**35,0**	50,0
D6/DS	2517-3045	1951-33	25,0	**50,0**	75,0
D6-11/D6-11S	2000	1932-34	20,0	**40,0**	60,0
D6-65	2678	1934-35	27,5	**55,0**	80,0
D6-60/D6-80	2449-3226	1935-37	30,0	**60,0**	90,0
D6-70	2729	1936-37	32,5	**65,0**	100,0
D6-75	2800-2984	1938-40	37,5	**75,0**	110,0
D8/D8S	4060	1929-33	60,0	**120,0**	180,0
D8-15/D8-15S	2660	1933-39	45,0	**90,0**	135,0
D8-85/D8-105	3570	1934-35	60,0	**120,0**	180,0
D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	125,0	**250,0**	375,0
D4	1480	1933-34	15,0	**30,0**	45,0
DI-12	2151	1935-38	17,5	**35,0**	50,0
DI-50	2370	1938-39	20,0	**40,0**	60,0
3 L	2984	1946-54	25,0	**50,0**	75,0
SPORT OLYMPIC	2984	1946-54	30,0	**60,0**	90,0

DELAHAYE FRANCIA

TYPE 82	4410	1919-24	25,0	**50,0**	75,0
TYPE 84/84 N	2940	1919-24	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 87	1843	1921-26	15,0	**30,0**	45,0
TYPE 92	2513	1924-28	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 94	2940	1923-26	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 97	1847	1923-26	15,0	**30,0**	45,0
TYPE 102 M SPORT	2750	1928-31	20,0	**40,0**	60,0
TYPE 107/107 M	1785	1926-29	15,0	**30,0**	45,0
TYPE 108/108 N	2460	1928-33	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 109	1496	1929-31	7,5	**15,0**	22,0
TYPE 110	2178	1930-31	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 112	2872	1927-29	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 122/123	1800	1932-33	10,0	**20,0**	30,0
TYPE 124	2102	1931-34	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 126	2860	1931-34	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	10,0	**20,0**	30,0
TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 134 G	2371	1938-46	12,5	**25,0**	37,0
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	55,0	**110,0**	165,0
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	60,0	**120,0**	180,0
TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557	1935-37	100,0	**200,0**	300,0
TYPE 135 M/MS/M COMPETITION	3557	1938-52	75,0	**150,0**	225,0
TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORTS-L	3227	1933-35	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 143/144	1800-2102	1934	10,0	**20,0**	30,0
TYPE 148/148 L	3557	1936-53	25,0	**50,0**	75,0
TYPE 154 LONG	2152	1934-35	17,5	**35,0**	50,0
TYPE 145/165	4496	1937-38	350,0	**700,0**	1.000,0
TYPE 168	3557	1938-39	20,0	**40,0**	60,0
TYPE 175	4455	1947-50	250,0	**500,0**	750,0
TYPE 178/180	4455	1947-50	90,0	**180,0**	270,0
TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	35,0	**70,0**	100,0
TYPE 235	3557	1951-54	50,0	**100,0**	150,0
TYPE 182 V.L.R.	1995	1950-53	4,0	**8,0**	12,0

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑

DELTA FILIPPINE

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

DIATTO ITALIA

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

DINO ITALIA

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

DKW GERMANIA

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

DODGE STATI UNITI

RAMCHARGER	3680-7210	1974-80	3,0	**6,0**	9,0
RAMCHARGER (II SERIE)	5210-5898	1981-93	2,5	**5,0**	7,5
VIPER	7990	1992-96	17,5	**35,0**	50,0
VIPER (II SERIE)/RT/10	7990	1996-04	20,0	**40,0**	60,0
VIPER GTS	7990	1996-02	25,0	**50,0**	75,0
VIPER SRT-10	8277	2005-06	25,0	**50,0**	75,0
VIPER COUPÉ	8277	2005-06	27,5	**55,0**	82,5

FACEL VEGA FRANCIA

FVS COUPÉ	4520-5407	1955-58	90,0	**180,0**	270,0
FVS CABRIOLET	4520-5407	1955-58	100,0	**200,0**	300,0
HK 500	5907-6276	1959-61	75,0	**150,0**	225,0
EXCELLENCE	6276	1959-61	75,0	**150,0**	225,0
FACELIA/FACELIA F2	1646	1960-63	20,0	**40,0**	60,0
FACEL II	6276-6767	1962-64	60,0	**120,0**	180,0
FACEL III	1780	1963-64	35,0	**70,0**	105,0
FACEL VI	2860	1964	30,0	**60,0**	90,0

FERRARI ITALIA

166 SPORT	1995	1947-49	1.000,0	**2.000,0**	3.000,0
166 INTER	1995	1948-51	375,0	**750,0**	1.100,0
195 INTER	2341	1950-52	300,0	**600,0**	900,0
212 INTER	2562	1951-53	375,0	**750,0**	1.100,0
250 EUROPA	2953	1953-55	325,0	**650,0**	975,0
340/342/375 AMERICA	4101-4523	1952-55	1.250,0	**2.500,0**	3.750,0
400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	1.750,0	**3.500,0**	5.250,0
500 SUPERFAST	4961	1964-67	1.500,0	**3.000,0**	4.500,0
250 GT PF/BOANO/ELLENA	2953	1956-58	300,0	**600,0**	900,0
250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	200,0	**400,0**	600,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	300,0	**600,0**	900,0
250 GT 2+2/330 GT 2+2	2953-3967	1960-64	125,0	**250,0**	380,0
250 GT L	2953	1963-64	300,0	**600,0**	900,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	4.500,0	**9.000,0**	13.000,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62	5.000,0	**10.000,0**	15.000,0
250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	3.000,0	**6.000,0**	9.000,0
250 GT SWB	2953	1960-62	3.500,0	**7.000,0**	9.000,0
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	4.000,0	**8.000,0**	10.000,0
250 GTO/GTO 64	2953	1961-64	10.000,0	**20.000,0**	30.000,0
250 LE MANS	2953-5285	1964-66	5.000,0	**10.000,0**	15.000,0
275 GTB	5285	1964-66	750,0	**1.500,0**	2.300,0
275 GTB/4	5285	1966-68	900,0	**1.800,0**	2.700,0
275 GTS	5285	1964-66	450,0	**900,0**	1.400,0
330 GT 2+2 (III SERIE)	3967	1964-67	125,0	**250,0**	370,0
330 GTC	3967	1966-68	250,0	**500,0**	750,0
330 GTS	3967	1966-68	450,0	**900,0**	1.400,0
365 GT 2+2	4390	1967-72	75,0	**150,0**	220,0
365 GTC	4390	1969-71	275,0	**550,0**	825,0
365 GTS	4390	1969-70	475,0	**950,0**	1.400,0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390	1966-68	1.250,0	**2.500,0**	3.700,0
365 GTB/4 DAYTONA	4390	1968-73	250,0	**500,0**	750,0
365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-73	750,0	**1.500,0**	2.200,0
208 GTB	1991	1980-82	14,0	**28,0**	42,0
208 GTS	1991	1980-82	16,0	**32,0**	48,0
208 GTB TURBO	1991	1982-85	16,0	**32,0**	48,0
208 GTS TURBO	1991	1982-85	17,0	**34,0**	50,0
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	17,0	**34,0**	50,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	18,0	**36,0**	54,0
308 GT4	2926	1977-80	12,5	**25,0**	37,0
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	50,0	**100,0**	150,0
308 GTB	2926	1978-81	17,5	**35,0**	50,0
308 GTS	2926	1977-81	20,0	**40,0**	60,0
308 GTBI	2926	1981-82	17,5	**35,0**	50,0
308 GTSI	2926	1981-82	20,0	**40,0**	60,0
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	20,0	**40,0**	60,0
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	22,5	**45,0**	65,0
328 GTB	3185	1985-89	25,0	**50,0**	75,0
328 GTS	3185	1985-89	22,5	**45,0**	65,0
348 TB	3405	1989-94	15,0	**30,0**	45,0
348 TS	3405	1989-94	16,0	**32,0**	48,0
348 SPIDER	3405	1993-95	20,0	**40,0**	60,0
288 GTO	2855	1984-85	750,0	**1.500,0**	2.200,0
MONDIAL 8	2926	1980-82	7,5	**15,0**	22,0
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	9,0	**18,0**	27,0
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-84	12,5	**25,0**	37,0
MONDIAL 3.2	3185	1985-88	10,0	**20,0**	30,0
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-88	14,0	**28,0**	42,0
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	12,5	**25,0**	37,5
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-93	16,0	**32,0**	48,0
365 GTC/4	4390	1971-72	100,0	**200,0**	300,0
365 GT 4 2+2	4390	1972-76	17,5	**35,0**	52,0
400 GT	4823	1976-79	14,0	**28,0**	42,0
400 I	4823	1979-84	15,0	**30,0**	45,0
412	4942	1985-90	17,5	**35,0**	52,0
365 GT 4 BB	4390	1973-76	125,0	**250,0**	370,0
512 BB	4942	1976-81	100,0	**200,0**	300,0
512 BBI	4942	1981-84	110,0	**220,0**	330,0
TESTAROSSA	4942	1984-85	50,0	**100,0**	150,0
TESTAROSSA	4942	1986-91	45,0	**90,0**	135,0
512 TR	4942	1992-94	60,0	**120,0**	180,0
F 512 M	4942	1994-96	65,0	**130,0**	190,0
F 40	2936	1987-92	375,0	**750,0**	1.100,0
456 GT/GTA	5474	1993-99	22,0	**45,0**	65,0
F 355 BERLINETTA	3496	1994-98	25,0	**50,0**	75,0
F 355 GTS	3496	1994-98	27,5	**55,0**	80,0
F 355 SPIDER	3496	1995-99	32,5	**65,0**	95,0
F 50	4698	1995-97	250,0	**500,0**	750,0
550 MARANELLO	5474	1996-01	27,5	**55,0**	80,0
575 MMARANELLO	5748	2002-05	30,0	**60,0**	90,0
550 BARCHETTA	5474	2000-02	90,0	**180,0**	270,0
MARANELLO SUPERAMERICA	5748	2005-06	115,0	**230,0**	350,0
360 MODENA	3586	1999-04	25,0	**50,0**	75,0
360 SPIDER	3586	2000-04	37,5	**75,0**	110,0
360 CHALLENGE STRADALE	3586	2003-04	37,5	**75,0**	110,0
612 SCAGLIETTI	5748	2003-06	20,0	**40,0**	60,0
F 430	4308	2004-06	32,5	**65,0**	100,0
F 430 SPIDER	4308	2005-06	40,0	**80,0**	120,0
F 430 CHALLENGE	4308	2005-06	50,0	**100,0**	150,0
ENZO	5998	2002-04	500,0	**1.000,0**	1.500,0

FERVES ITALIA

RANGER 4X4	499	1966-71	5,0	**10,0**	15,0

FIAT ITALIA

501/502/503 TORPEDO	1460	1919-27	12,5	**25,0**	37,0
501 S	1460	1921-26	15,0	**30,0**	45,0
505/507 TORPEDO	2296	1919-27	12,5	**25,0**	37,0
510/512 TORPEDO	3446	1919-28	15,0	**30,0**	45,0
510 S	3446	1920-25	17,5	**35,0**	50,0
519/519 A/519 B TORPEDO	4766	1922-27	75,0	**150,0**	225,0
509/509 A	990	1925-29	10,0	**20,0**	30,0
509 S	990	1925-29	12,5	**25,0**	37,0
520 TORPEDO	2244	1927-29	17,5	**35,0**	50,0
521/521 C	2516	1928-31	17,5	**35,0**	50,0
525/525 N/525 S	3739	1928-31	20,0	**40,0**	60,0
525 SS	3739	1929-31	40,0	**80,0**	120,0
514/514 L	1438	1929-32	9,0	**18,0**	27,0
514 S/514 MM	1438	1929-32	12,5	**25,0**	37,0
515	1438	1931-34	9,0	**18,0**	27,0
522 C/522 L	2516	1931-33	16,5	**33,0**	50,0
522 S	2516	1932-33	18,0	**36,0**	54,0
524 C/524 L	2516	1931-34	16,5	**33,0**	50,0
518 C/518 L «ARDITA» 1750	1758	1933-38	11,5	**23,0**	35,0
518 C/518 L «ARDITA» 2000	1944	1933-38	11,5	**23,0**	35,0
527/527 S «ARDITA» 2500	2516	1934-37	14,0	**28,0**	42,0

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	22,5	45,0	65,0
508 «BALILLA» (3M) BERLINA	995	1932-34	8,0	16,0	24,0
508 «BALILLA» (3M) BERLINA LUSSO	995	1932-34	9,0	18,0	27,0
508 «BALILLA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	11,0	22,0	33,0
508 «BALILLA» (3M) SPIDER	995	1932-34	12,0	24,0	36,0
508 «BALILLA» (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	35,0	70,0	100,0
508 M	995	1933-37	8,5	17,0	25,0
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	7,5	15,0	22,5
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	7,5	15,0	22,5
508 «BALILLA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	10,0	20,0	30,0
508 «BALILLA» (4M) SPIDER	995	1934-37	11,0	22,0	33,0
508 S «BALILLA» (4M) S. S. (C. D'ORO)	995	1934-37	35,0	70,0	100,0
508 S «BALILLA» (4M) (BERL. M.M.)	995	1935-37	25,0	50,0	75,0
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	7,5	15,0	22,5
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)	569	1936-38	7,0	14,0	21,0
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)	569	1938-45	7,0	14,0	21,0
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	6,5	13,0	20,0
500 A (BALESTRA LUNGA)	569	1946-48	6,0	12,0	18,0
500 B	569	1948-49	5,5	11,0	16,5
500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	9,0	18,0	27,0
500 C	569	1949-55	4,3	8,5	12,5
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	7,0	14,0	21,0
500 C BELVEDERE	569	1952-55	3,5	7,0	10,0
508 C (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	5,5	11,0	16,5
508 L (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	6,5	13,0	20,0
508 C M.M.	1089	1938-39	30,0	60,0	90,0
508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	6,0	12,0	18,0
1100 (A)/(A)L	1089	1939-48	5,5	11,0	16,5
1100 B/BL	1089	1948-49	5,0	10,0	15,0
1100 E/EL	1089	1949-53	4,5	9,0	13,5
1100 S	1089	1947-50	25,0	50,0	75,0
1100 S	1089	1950-51	22,5	45,0	70,0
1500 A/B/C	1493	1935-47	10,0	20,0	30,0
1500 D	1493	1948-49	8,5	17,0	25,0
1500 E	1493	1949-50	8,5	17,0	25,0
1400	1395	1950-54	5,0	10,0	15,0
1400 CABRIOLET	1395	1950-54	10,0	20,0	30,0
1400 A/B DIESEL	1901	1953-58	3,5	7,0	10,5
1400 A	1395	1954-56	4,0	8,0	12,0
1400 B	1395	1956-58	4,5	9,0	13,5
1900	1901	1952-54	5,0	10,0	15,0
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	7,0	14,0	21,0
1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	10,0	20,0	30,0
1900 A	1901	1954-56	4,0	8,0	12,0
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	7,0	14,0	21,0
1900 B	1901	1956-58	4,5	9,0	13,5
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	7,5	15,0	22,5
AR 51	1901	1951-55	4,5	9,0	13,5
AR 55	1901	1955-59	4,0	8,0	12,0
AR 59	1901	1959-73	3,5	7,0	10,0
CAMPAGNOLA	1901	1951-55	4,5	9,0	13,5
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	4,0	8,0	12,0
CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	4,0	8,0	12,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	3,5	7,0	10,0
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	3,5	7,0	10,0
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	3,5	7,0	10,0
8V	1996	1952-54	150,0	300,0	450,0
8V ZAGATO	1996	1952-54	250,0	500,0	650,0
1100/103	1089	1953-56	3,5	7,0	10,0
1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	3,8	7,5	11,0
1100/103 TV	1089	1953-56	5,0	10,0	15,0
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	7,5	15,0	22,0
1100/103 E	1089	1956-57	3,3	6,5	10,0
1100/103 E FAMILIARE	1089	1956-57	3,5	7,0	10,0
1100/103 E TV	1089	1956-57	4,5	9,0	13,5
1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	7,5	15,0	22,0
1100/103 D	1089	1957-60	2,5	5,0	7,5
1100/103 D FAMILIARE	1089	1957-60	2,8	5,5	8,0
1100/103 H LUSSO	1089	1959-60	2,8	5,5	8,5
1100 EXPORT	1089	1960-62	2,3	4,5	6,5
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 T TRASF. (VETRI SCORREVOLI)	633	1956-57	5,5	11,0	16,5
600	633	1957-60	4,0	8,0	12,0
600 T 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

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
NUOVA 500	479	1957	6,0	12,0	18,0
NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	5,0	10,0	15,0
NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	5,5	11,0	16,5
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	5,0	10,0	15,0
NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	7,0	14,0	21,0
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	6,5	13,0	20,0
500 D	499	1960-65	3,5	7,0	10,0
500 F	499	1965-72	2,5	5,0	7,5
500 LUSSO	499	1968-72	2,3	4,5	6,5
500 GIARDINIERA	499	1960-67	2,8	5,5	8,0
500 R	594	1972-75	2,0	4,0	6,0
1800/1800 B	1795	1959-68	3,0	6,0	9,0
1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	3,5	7,0	10,0
2100	2054	1959-61	3,3	6,5	10,0
2100 SPECIALE	2054	1959-61	3,8	7,5	11,0
2100 FAMILIARE	2054	1959-61	3,8	7,5	11,0
2300	2279	1961-63	4,0	8,0	12,0
2300 SPECIALE	2279	1961-63	4,5	9,0	13,5
2300 LUSSO	2279	1963-68	3,8	7,5	11,0
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	4,5	9,0	13,5
2300 LUSSO FAMILIARE	2279	1963-68	4,3	8,5	12,0
2300 COUPÉ	2279	1961-65	7,5	15,0	22,0
2300 COUPÉ S	2279	1961-69	8,5	17,0	25,0
1300	1295	1961-66	1,8	3,5	5,0
1300 FAMILIARE	1295	1961-66	2,0	4,0	6,0
1500/1500 C	1481	1961-67	1,8	3,5	5,0
1500 FAMILIARE	1481	1961-67	2,0	4,0	6,0
1500 L	1481	1962-68	2,5	5,0	7,5
1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	9,0	18,0	27,0
1500 COUPÉ	1481	1964-65	5,0	10,0	15,0
1500 CABRIOLET	1481	1963-66	6,5	13,0	20,0
1600 S CABRIOLET	1568	1962-63	9,0	18,0	27,0
1600 S CABRIOLET	1568	1963-66	9,0	18,0	27,0
1600 S COUPÉ	1568	1963-66	7,5	15,0	22,0
850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	1,3	2,5	3,7
850 IDROMATIC	843	1966-68	1,5	3,0	4,5
850 SPECIAL	843	1968-71	1,3	2,5	3,8
850 FAMILIARE	843-903	1965-76	1,0	2,0	3,0
850 COUPÉ	843	1965-68	3,0	6,0	9,0
850 SPORT COUPÉ	903	1968-71	2,5	5,0	7,5
850 SPIDER	843	1965-68	5,5	11,0	16,5
850 SPORT SPIDER	903	1968-72	5,0	10,0	15,0
124	1197	1966-70	1,3	2,5	3,7
124 (I/II/III SERIE)	1197	1970-74	1,0	2,0	3,0
124 FAMILIARE	1197	1966-74	1,3	2,5	3,8
124 SPECIAL	1438	1968-70	1,3	2,5	3,7
124 SPECIAL (II/III SERIE)	1438	1970-74	1,0	2,0	3,0
124 SPECIAL T/T 1600	1438-1592	1970-74	1,5	3,0	4,5
124 SPORT COUPÉ	1438	1967-69	2,8	5,5	8,0
124 SPORT COUPÉ	1608	1969-72	2,5	5,0	7,5
124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	6,5	13,0	20,0
124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	6,5	13,0	20,0
124 SPORT COUPÉ 1.6/1.8	1592-1756	1972-74	2,0	4,0	6,0
124 SPORT SPIDER 1.6/1.8	1592-1756	1972-75	6,0	12,0	18,0
124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	20,0	40,0	60,0
SPORT SPIDER	1995	1979-82	5,0	10,0	15,0
SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	6,0	12,0	18,0
SPIDER EUROPA VOLUME EX PININF.	1995	1982-85	7,5	15,0	22,0
125	1608	1967-69	1,5	3,0	4,5
125 SPECIAL	1608	1968-70	1,8	3,5	5,0
125 SPECIAL (II SERIE)	1608	1970-72	1,5	3,0	4,5
DINO COUPÉ	1987	1967-69	11,5	23,0	35,0
DINO 2400 COUPÉ	2418	1969-72	10,0	20,0	30,0
DINO SPIDER	1987	1966-69	27,5	55,0	82,0
DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	25,0	50,0	75,0
128	1116	1969-72	1,0	2,0	3,0
128 FAMILIARE	1116	1969-72	1,0	2,0	3,0
128 (II SERIE)/SPECIAL	1116-1290	1972-76	0,8	1,5	2,3
128 (III SERIE)	1116-1290	1976-85	0,5	1,0	1,5
128 FAMILIARE (II/III SERIE)	1116-1290	1972-80	0,5	1,0	1,5
128 RALLY	1290	1971-74	2,5	5,0	7,5
128 SPORT COUPÉ S/SL	1116-1290	1971-75	1,8	3,5	5,0
128 3P	1116-1290	1975-80	1,2	2,5	3,7
X1/9	1290	1972-78	3,3	6,5	10,0
X1/9 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498	1978-83	2,8	5,5	8,0
X1/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	3,0	6,0	9,0
130 BERLINA 2800	2866	1969-71	3,5	7,0	10,0
130 BERLINA 3200	3235	1971-77	4,0	8,0	12,0
130 COUPÉ	3235	1971-77	5,0	10,0	15,0
126/'126 PERSONAL	594-652	1972-83	0,8	1,5	2,2
126/BIS/SUP	652-704	1983-96	0,5	1,0	1,5
127 (I SERIE)	903	1971-77	1,0	2,0	3,0
127 (II SERIE)	903-1049	1977-81	0,5	1,0	1,5
127 (III SERIE/UNIFICATA)	903-1049	1981-86	0,5	1,0	1,5
127 III SERIE DIESEL	1301	1981-83	0,5	1,0	1,5
127 PANORAMA	1049	1980-86	0,5	1,0	1,5
127 PANORAMA DIESEL	1301	1981-83	0,4	0,8	1,2

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
127 SPORT	1049	1978-81	1,8	3,5	5,0
127 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	1,5	3,0	4,5
147 DIESEL	1301	1983-86	0,3	0,5	0,8
131 (I/II/III SERIE) BERLINA	1301-1585	1974-83	0,8	1,5	2,3
131 (I/II/III SERIE) PANORAMA	1301-1585	1974-84	0,8	1,5	2,3
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1995	1978-83	0,5	1,0	1,5
131 MIRAFIORI/SUPERM. D	1995-2445	1978-83	0,5	1,0	1,5
131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1995	1978-84	0,5	1,0	1,5
131 PANORAMA D	1995-2445	1978-84	0,5	1,0	1,5
131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	25,0	50,0	70,0
131 RACING	1995	1978-81	1,3	2,5	3,5
131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	3,0	6,0	9,0
131 VOLUME TRICA 4 PORTE	1995	1981-83	2,5	5,0	7,5
132 (TUTTI I MODELLI)	1592-1995	1972-81	0,8	1,5	2,3
132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1995-2445	1978-81	0,5	1,0	1,5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	2,3	4,5	6,5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	2,0	4,0	6,0
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL CORTA	2445	1978-87	1,8	3,5	5,0
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	1,5	3,0	4,5
ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	0,5	1,0	1,5
ARGENTA DIESEL	2445	1981-85	0,5	1,0	1,5
ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	0,8	1,5	2,3
ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	0,5	1,0	1,5
PANDA 30	652	1980-85	1,0	2,0	3,0
PANDA 45/45 S	903	1980-85	1,0	2,0	3,0
PANDA 750/1000	770-999	1986-96	0,5	1,0	1,5
PANDA 4X4	965	1983-85	1,3	2,5	3,8
PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-96	1,3	2,5	3,8
PANDA SELECTA	999-1108	1991-96	0,5	1,0	1,5
PANDA DIESEL	1302	1986-90	0,5	1,0	1,5
UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-89	0,5	1,0	1,5
UNO SELECTA	1116	1988-89	0,5	1,0	1,5
UNO D/DS	1301	1983-89	0,5	1,0	1,5
UNO 60 D/DS	1698	1986-89	0,5	1,0	1,5
UNO TURBO D	1367	1986-89	0,5	1,0	1,5
UNO TURBO I.E./ANTISKID	1301	1985-89	2,0	4,0	6,0
UNO II SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-95	0,5	1,0	1,5
UNO SELECTA/SELECTA EI I.S.	1116-1499	1989-94	0,5	1,0	1,5
UNO 1.3 D/DS II SERIE	1302	1989-93	0,5	1,0	1,5
UNO 1.7/1.9 D/DS II SERIE	1698-1929	1989-95	0,5	1,0	1,5
UNO TURBO D II SERIE	1367	1989-95	0,5	1,0	1,5
UNO TURBO I.E. 1400/RACING	1372	1989-93	1,5	3,0	4,5
RITMO/RITMO SUPER (I SERIE)	1116-1498	1978-82	0,5	1,0	1,5
RITMO D (I SERIE)	1714	1980-83	0,5	1,0	1,5
RITMO 85 S CABR./CABRIO BERTONE	1498	1981-82	1,2	2,5	3,5
RITMO 85 S CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	0,8	1,5	2,3
RITMO 70 S CABRIOLET (II S.)	1301	1983-88	0,8	1,5	2,3
RITMO SUPER CABRIO 100 S	1585	1985-88	1,2	2,5	3,7
RITMO 105 TC (I SERIE)	1585	1981-82	1,5	3,0	4,5
RITMO 125 TC	1995	1981-83	3,5	7,0	10,0
RITMO (II SERIE)	1116-1498	1982-85	0,5	1,0	1,5
RITMO D (II SERIE)	1714	1983-85	0,5	1,0	1,5
RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	1,2	2,5	3,7
RITMO 130 TC	1995	1983-88	3,0	6,0	9,0
RITMO (III SERIE)	1116-1585	1985-87	0,5	1,0	1,5
RITMO D (III SERIE)	1698	1985-87	0,5	1,0	1,5
RITMO TURBO DS	1929	1986-87	0,5	1,0	1,5
REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301-1585	1983-90	0,5	1,0	1,5
REGATA D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1985-90	0,5	1,0	1,5
REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1301-1585	1984-90	0,5	1,0	1,5
REGATA W. D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1984-90	0,5	1,0	1,5
DUNA	1116-1301	1987-90	0,3	0,5	0,8
DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-90	0,4	0,8	1,2
DUNA DS	1698	1987-90	0,3	0,5	0,8
DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	0,4	0,8	1,2
TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108-1995	1988-95	0,5	1,0	1,5
TIPO DS/TURBO DS	1697-1929	1988-95	0,5	1,0	1,5
TIPO 2000 16V	1995	1990-96	0,8	1,5	2,3
TIPO 16V	1756	1989-93	0,5	1,0	1,5
TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-95	0,5	1,0	1,5
TEMPRA D/S/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 I.E./CHT/I.E./2.0 16V	1585-1995	1985-96	0,5	1,0	1,5
CROMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1985-96	0,5	1,0	1,5
CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	0,8	1,5	2,3
CROMA D	2499	1986-90	0,5	1,0	1,5
CROMA TURBO D	2499	1986-96	0,5	1,0	1,5
CROMA 1.9 TD-ID	1929	1988-96	0,5	1,0	1,5
PUNTO (TUTTI I MODELLI)	1108-1581	1993-96	0,5	1,0	1,5
PUNTO D/TD	1698	1993-96	0,5	1,0	1,5
PUNTO GT TURBO	1372	1994-99	1,3	2,5	3,8
PUNTO CABRIO	1242-1581	1994-00	1,0	2,0	3,0
ELBA	1297-1580	1986-90	0,3	0,5	0,8
COUPÉ 1.8 16V	1747	1996	1,0	2,0	3,0
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-96	1,2	2,5	3,7

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
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 (IIS ERIE)	1747	2002-05	2,8	5,5	8,0
BRAVA (TUTTI I MODELLI)	1369-1747	1995-96	0,5	1,0	1,5
BRAVA 1.9 D	1929	1995-96	0,5	1,0	1,5
BRAVO (TUTTI I MODELLI)	1369-1747	1995-96	0,5	1,0	1,5
BRAVO 1.9 D	1929	1995-96	0,5	1,0	1,5
BRAVO HGT 2.0 20V	1998	1995-01	0,8	1,5	2,2
CINQUECENTO	704-903	1991-96	0,5	1,0	1,5
CINQUECENTO SPORTING	1108	1994-96	0,8	1,5	2,3
STILO 2.4 ABARTH 3P SELESPEED	2446	2001-06	1,3	2,5	3,7
STILO 2.4 ABARTH SP SELESPEED	2446	2001-06	1,0	2,0	3,0
STILO 2.4 ABARTH SP M. SCHUMACHER	2446	2004-06	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 (IIS ERIE)	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 II MOD.)	1910-2387	1996	0,7	1,5	2,2

FORD FRANCIA

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

FORD GERMANIA

KÖLN	921	1933-36	3,5	7,0	10,0
RHEINLAND	3285	1934-36	10,0	20,0	30,0
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	12,5	25,0	38,0
EIFEL	1172	1935-39	3,0	6,0	9,0
EIFEL CABRIOLET	1172	1936-39	4,0	8,0	12,0
EIFEL ROADSTER	1172	1936-39	4,5	9,0	13,5
V8	2225-3620	1935-41	12,5	25,0	38,0
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	17,5	35,0	50,0
TAUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1939-52	2,5	5,0	7,5
TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	3,3	6,5	10,0
TAUNUS 12M G13 (TUTTI II 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 II MOD.)	1498	1955-58	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 15M G4B CABRIOLET	1498	1955-58	2,3	4,5	7,0
TAUNUS 17M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	2,0	4,0	6,0
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	3,0	6,0	9,0
TAUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.)	1498-1758	1960-64	2,0	4,0	6,0
TAUNUS 17M P3 TURNIER	1498-1758	1960-64	2,0	4,0	6,0
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	2,8	5,5	8,0
TAUNUS 12M P4/1 2M P4 TS	1183-1498	1962-66	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	2,5	5,0	7,5
TAUNUS 17M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 17M P5 TURNIER	1498-1699	1964-67	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 20M P5 TURNIER	1998	1964-67	1,8	3,5	5,0
TAUNUS 12M P6 (TUTTI II MOD.)	1183-1305	1966-70	1,3	2,5	4,0
TAUNUS 15M P6 (TUTTI II MOD.)	1498-1699	1966-70	1,3	2,5	4,0
17M P7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	1,5	3,0	4,5
17M P7A TURNIER	1498-1998	1967-68	1,5	3,0	4,5
20M P7A (TUTTI I MOD.)	1998-2293	1967-68	1,5	3,0	4,5
20M P7A TURNIER	1998	1967-68	1,5	3,0	4,5
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	2,3	4,5	6,0
OSI 20M/TS COUPÉ	1998-2293	1967-68	3,5	7,0	11,0
17M P7B (TUTTI I MOD.)	1498-2293	1968-71	1,5	3,0	4,5
17M P7B TURNIER	1498-2293	1968-71	1,5	3,0	4,5
17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	2,3	4,5	7,0
20M P7B (TUTTI I MOD.)	1998-2550	1968-71	1,5	3,0	4,5
20M P7B TURNIER	1998-2550	1968-71	1,5	3,0	4,5
26M P7B (TUTTI I MOD.)	2550	1969-71	1,8	3,5	5,0

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
TAUNUS BERLINA I/II/III SERIE	1293-1993	1971-82	0,8	1,5	2,3
TAUNUS S.W. I/II/III SERIE	1297-1993	1971-82	0,8	1,5	2,3
ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	0,8	1,5	2,3
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	7,5	15,0	22,0
ESCORT RS1600	1601	1971-75	10,0	20,0	30,0
ESCORT RS1800	1835	1975-77	9,0	18,0	27,0
ESCORT RS2000	1993	1973-77	9,0	18,0	25,0
ESCORT RS2000	1993	1977-80	6,0	12,0	18,0
ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	0,5	1,0	1,5
ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1117-1597	1980-90	0,5	1,0	1,5
ESCORT III SERIE D	1608-1753	1983-90	0,5	1,0	1,5
ESCORT III SERIE CABRIOLET	1392-1597	1983-90	1,0	2,0	3,0
ESCORT XR3/XR3I	1597	1980-90	1,0	2,0	3,0
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	2,0	4,0	6,0
ESCORT IV SERIE (TUTTII MOD.)	1119-1796	1990-95	0,5	1,0	1,5
ESCORT IV SERIE D	1753	1990-95	0,5	1,0	1,5
ESCORT IV SERIE XR3I	1796	1990-95	0,8	1,5	2,3
ESCORT IV SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-95	0,5	1,0	1,5
ESCORT IV SERIE SW D	1753	1990-95	0,5	1,0	1,5
ESCORT RS 2000 (IV SERIE)	1998	1991-95	1,2	2,5	3,7
ESCORT RS 2000 4X4 (IV SERIE)	1998	1993-95	1,7	3,5	5,2
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-95	7,5	15,0	22,0
ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392-1796	1990-95	1,0	2,0	3,0
ESCORT V SERIE (TUTTII MOD.)	1299-1796	1995-96	0,5	1,0	1,5
ESCORT V SERIE D/TD	1753	1995-96	0,5	1,0	1,5
ESCORT RS 2000 (V SERIE)	1998	1995-96	1,2	2,5	3,7
ESCORT RS 2000 4X4 (V SERIE)	1998	1995-96	1,7	3,5	5,2
ESCORT V SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1299-1796	1995-96	0,5	1,0	1,5
ESCORT V SERIE SW D/TD	1753	1995-96	0,5	1,0	1,5
ESCORT V SERIE CABRIOLET	1299-1796	1995-98	1,0	2,0	3,0
ESCORT V SERIE CABRIOLET TD	1753	1995-98	0,7	1,5	2,2
ORION I/II SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	0,5	1,0	1,5
ORION I/II SERIE D	1608-1753	1983-90	0,5	1,0	1,5
ORION III SERIE (TUTTII MODELLI)	1297-1598	1990-93	0,5	1,0	1,5
ORION III SERIE D	1753	1990-93	0,5	1,0	1,5
CAPRI I/II SERIE (TUTTII MOD.)	1305-2293	1969-73	1,8	3,5	5,0
CAPRI III SERIE (TUTTI I MOD.)	1293-2994	1974-78	1,2	2,5	3,8
CAPRI IV SERIE (TUTTII MOD.)	1298-2994	1978-87	1,0	2,0	3,0
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	12,5	25,0	37,0
CAPRI 2800 RS/TURBO	2792	1981-83	6,0	12,0	18,0
CONSUL/GRANADA BERL I SERIE	1699-2994	1972-77	0,8	1,5	2,3
CONSUL/GRANADA S.W. I SERIE	1699-2994	1972-77	0,8	1,5	2,3
GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	0,5	1,0	1,5
GRANADA D II SERIE	1948-2499	1977-85	0,5	1,0	1,5
GRANADA S.W. II SERIE	1699-2792	1977-85	0,5	1,0	1,5
GRANADA D S.W. II SERIE	1948-2499	1978-85	0,5	1,0	1,5
FIESTA I/II SERIE (TUTTII MOD.)	957-1392	1976-88	0,5	1,0	1,5
FIESTA II SERIE D	1608	1983-88	0,5	1,0	1,5
FIESTA XR2	1598	1981-88	0,8	1,5	2,3
FIESTA XR2I	1598-1796	1989-95	0,5	1,0	1,5
FIESTA TURBO	1597	1990-93	1,0	2,0	3,0
FIESTA III SERIE (TUTTII MOD.)	1001-1796	1989-95	0,5	1,0	1,5
FIESTA III SERIE D	1753	1989-95	0,5	1,0	1,5
FIESTA IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1242-1388	1995-96	0,5	1,0	1,5
FIESTA IV SERIE D	1753	1995-96	0,5	1,0	1,5
SIERRA (TUTTII MODELLI)	1294-2935	1982-92	0,5	1,0	1,5
SIERRA S.W. (TUTTII MODELLI)	1595-2294	1982-92	0,5	1,0	1,5
SIERRA DIESEL/TD (TUTTII MOD.)	1753-2304	1982-92	0,5	1,0	1,5
SIERRA D/TD SW (TUTTII MOD.)	1753-2304	1982-92	0,5	1,0	1,5
SIERRA XR4I	2792	1982-85	0,8	1,5	2,3
SIERRA XR4I 4X4/2.8I 4X4	2792-2935	1985-92	0,8	1,5	2,3
SIERRA 2.8I 4X4 SW	2792	1986-89	0,8	1,5	2,3
SIERRA 2.9I 4X4	2953	1988-92	0,8	1,5	2,3
SIERRA 2.9I 4X4 SW	2953	1988-92	0,8	1,5	2,3
SIERRA RS COSWORTH	1993	1986-87	7,5	15,0	22,0
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	10,0	20,0	30,0
SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	5,0	10,0	15,0
RS 200	1803	1985-86	50,0	100,0	150,0
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-94	0,5	1,0	1,5
SCORPIO D/TD (TUTTI II MOD.)	2498	1986-94	0,5	1,0	1,5
SCORPIO SW (TUTTII MODELLI)	1998-2935	1991-94	0,5	1,0	1,5
SCORPIO TD SW	2498	1991-94	0,5	1,0	1,5
SCORPIO 2.8I 12 V 4X4	2792-2935	1986-94	0,5	1,0	1,5
SCORPIO 2.9I 12 V/4X4	2935	1991-94	0,8	1,5	2,3
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW	2935	1992-94	0,8	1,5	2,3
SCORPIO 2.0/2.0 16V (II S.)	1998	1994-96	0,5	1,0	1,5
SCORPIO 2.0/2.0 16V SW (II S.)	1998	1994-96	0,5	1,0	1,5
SCORPIO TD (II S.)	2500	1994-96	0,5	1,0	1,5
SCORPIO TD SW (II S.)	2500	1994-96	0,5	1,0	1,5
SCORPIO 2.9 V6/V6 24V (II S.)	2935	1994-98	0,8	1,5	2,3
SCORPIO 2.9 V6/V6 24V SW (II S.)	2935	1994-98	0,8	1,5	2,3
MONDEO 4 P./5 P. (TUTTII MOD.)	1597-1998	1993-96	0,5	1,0	1,5
MONDEO 4 P./5 P. (II SERIE)	1597-1998	1996	0,5	1,0	1,5
MONDEO 2.5 V6 24V/ST 200 (I-II S.)	2544	1994-99	0,5	1,0	1,5
MONDEO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993-96	0,5	1,0	1,5
MONDEO SW (II SERIE)	1597-1998	1996	0,7	1,5	2,2
MONDEO 2.5 V6 24V SW/ST 200 (II S.)	2544	1994-99	0,8	1,5	2,3

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
MONDEO TD 4 P./5 P.	1753	1993-96	0,5	1,0	1,5
MONDEO TD 4 P./5 P. (II SERIE)	1753	1996	0,5	1,0	1,5
MONDEO TD SW	1753	1993-96	0,5	1,0	1,5
MONDEO TD SW (II SERIE)	1753	1996	0,5	1,0	1,5
GALAXY 2.0 16V	1998	1995-96	0,7	1,5	2,2
GALAXY TD	1896	1995-96	0,7	1,5	2,2
GALAXY 2.8 VR6/II SERIE	2792	1995-05	1,3	2,5	3,5
PUMA	1388-1679	1997-01	0,8	1,5	2,3
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1999-01	0,8	1,5	2,3
MONDEO 2.5 V6 24V (III SERIE)	2495	2000-06	0,5	1,0	1,5
MONDEO 2.5 V6 24V SW (III SERIE)	2495	2000-06	0,8	1,5	2,3
MONDEO 3.0 V6 24V (III SERIE)	2967	2002-06	0,7	1,5	2,2
MONDEO 3.0 V6 24V SW (III SERIE)	2967	2002-06	1,0	2,0	3,0
MONDEO 3.0 V6 ST220 (III SERIE)	2967	2002-06	1,3	2,5	3,5
MONDEO 3.0 V6 ST220 SW (III S.)	2967	2002-06	1,5	3,0	4,5
SPORTKA	1597	2003-05	1,0	2,0	3,0
STREETKA	1597	2003-05	1,5	3,0	4,5
FOCUS ST 170/ST 170 SW (I S.)	1988	2002-04	1,5	3,0	4,5
FOCUS RS 215 (I S.)	1988	2002-04	2,5	5,0	7,5
FIESTA ST (V SERIE)	1999	2005-06	1,2	2,5	3,7
FOCUS ST TURBO (II S.)	2522	2005-06	3,2	6,5	9,7

FORD GRAN BRETAGNA

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

FORD STATI UNITI

GPW	2199	1941-45	12,5	25,0	37,5
MUTT M 151/A1/A2	2319	1959-88	5,0	10,0	15,0
BRONCO	2781-4946	1966-75	3,0	6,0	9,0
BRONCO	4918-5766	1976-96	2,5	5,0	7,5
BRONCO II	2347-2930	1983-86	2,0	4,0	6,0
MAVERICK 2.7 TD	2665	1992-96	1,5	3,0	4,5
EXPLORER	3958	1990-94	2,0	4,0	6,0
EXPLORER	3958-4942	1995-06	2,5	5,0	7,5
THUNDERBIRD	3950	2001-05	7,5	15,0	22,0
GT	5409	2004-06	110,0	220,0	330,0
MUSTANG 4.0 V6	4009	2004-06	6,0	12,0	18,0
MUSTANG 4.0 V6 CONVERTIBLE	4009	2004-06	6,5	13,0	19,5
MUSTANG 4.6 V8	4606	2004-06	7,5	15,0	22,5
MUSTANG 4.6 V8 CONVERTIBLE	4606	2004-06	8,0	16,0	24,0

GAZ RUSSIA

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

GIANNINI ITALIA

750 TV	797	1962-64	7,5	15,0	22,5
850 GT/R00 GT	848-901	1963-64	8,5	17,0	25,5
500 GT	586	1963-65	7,0	14,0	21,0
500 TV/TV S	498	1963-65	8,0	16,0	24,0
500 TV (TUTTII 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 (TUTTII MODELLI)	586	1964-72	10,0	20,0	27,0
590 CORSA REPLICA	652	1993	4,0	8,0	12,0
650 NP (TUTTII 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 Q/950 Q/1000 (TUTTI I MODELLI)	845-980	1964-71	5,0	10,0	15,0
850 Q/950 Q/1000 COUPÉ	845-980	1965-72	7,0	14,0	21,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	7,5	15,0	22,5
850/950 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	843-930	1964-68	5,0	10,0	15,0
850/1000 GRAND PRIXF. LOMBARDI	843-994	1968-71	9,0	18,0	27,0
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	2,0	4,0	6,0
128 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	2,0	4,0	6,0
X1/9 SPECIAL	1290	1973-78	4,0	8,0	12,0
126 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	1,3	2,5	4,0
127 NP (TUTTI I MODELLI)	903-1049	1971-81	2,0	4,0	6,0
132 2000	1996	1972-78	1,8	3,5	5,0
PANDA (TUTTI I MODELLI)	652-903	1981-85	1,3	2,5	4,0
RITMO (TUTTI I MODELLI)	1116-1301	1979-85	1,8	3,5	5,0
RITMO TURBODIESEL	1714	1982-85	0,5	1,0	1,5
REGATA TURBODIESEL	1714	1984-85	0,5	1,0	1,5
UNO TURBO	903	1984-85	1,5	3,0	4,5

GINETTA GRAN BRETAGNA

G2	1172	1958-60	7,5	15,0	22,5
G3	997	1961	7,5	15,0	22,5
G4	997	1960-69	7,5	15,0	22,5
G15	875-998	1967-74	5,0	10,0	15,0
G21	1599-2954	1970-79	6,0	12,0	18,0
G32	1597	1982-88	4,0	8,0	12,0
G32	1597	1988-91	5,0	10,0	15,0
G32 CONVERTIBLE	1597	1990-91	6,0	12,0	18,0
G34/G27	1986-4498	1990-97	7,5	15,0	22,5
G33	3947	1990-91	7,5	15,0	22,5
G40	1986	1995-00	9,0	18,0	27,0
G20/G27 (II SERIE)	1988-3950	2002-06	10,0	20,0	30,0

GLAS GERMANIA

GOGGOMOBIL T 250/300	247-296	1955-69	3,5	7,0	10,5
GOGGOMOBIL TS 250/300 COUPÉ	247-296	1957-69	4,0	8,0	12,0
GOGGOMOBIL T 400	395	1957-67	3,5	7,0	10,5
GOGGOMOBIL TS 400 COUPÉ	395	1957-67	3,7	7,5	11,0
ISAR T 600/T700	584-688	1958-65	2,5	5,0	7,5
1004/T 1204/T 1304	992-1290	1962-67	1,8	3,5	5,0
1700/1700 TS	1682	1964-67	2,5	5,0	7,5
1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	3,5	7,0	10,0
BMW 1600 GT	1573	1967-68	3,5	7,0	10,0
2600 V8/3000 V8	2580-2982	1966-68	4,5	9,0	13,5
BMW 3000 COUPÉ	2982	1967-68	4,0	8,0	12,0

GREPPI ITALIA

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

HEALEY GRAN BRETAGNA

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

HILLMAN GRAN BRETAGNA

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

HISPANO SUIZA SPAGNA

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

HONDA GIAPPONE

S600	606	1965-66	5,0	10,0	15,0
S800	791	1966-70	6,0	12,0	18,0
N360/N400/N600	354-599	1969-74	1,8	3,5	5,0
CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	0,5	1,0	1,5
CIVIC CRX	1590	1984-91	1,8	3,5	5,0
CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1991-95	0,5	1,0	1,5
CRX	1493-1595	1992-99	2,0	4,0	6,0
CITY/JAZZ	1238-1296	1986-95	0,5	1,0	1,5
PRELUDE 2.0I/2.0I-16 4WS	1958	1987-90	1,0	2,0	3,0
PRELUDE 2.0 16V/2.2 16V 4WS	1996-2259	1991-96	1,3	2,5	3,5
PRELUDE 2.0 16V/2.2 16V	1996-2259	1996-02	1,3	2,5	3,5
LEGEND 2.7 V6 24V COUPÉ	2675	1988-90	1,0	2,0	3,0
LEGEND 3.2/3.5 V6 24V COUPÉ	3206-3474	1991-98	1,5	3,0	4,5
NSX	2977-3179	1990-05	12,5	25,0	35,0
CR-V	1973-2354	1995-06	1,5	3,0	4,5
INTEGRA TYPE R	1797	1997-99	1,8	3,5	5,0
HR-V 3/5 PORTE	1590	1998-06	0,5	1,0	1,5
S 2000	1996	1999-06	4,0	8,0	12,0
ACCORD (TUTTI I MODELLI)	1850-2675	1995-96	0,5	1,0	1,5
SHUTTLE	2156	1994-96	0,7	1,5	2,2
CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1396-1590	1995-96	0,5	1,0	1,5
CR-V	1973	1995-96	1,0	2,0	3,0

HOTCHKISS FRANCIA

686	3485	1936-50	6,0	12,0	18,0
864	2512	1938-50	4,0	8,0	12,0
13.50 ANJOU	2512	1950-54	5,0	10,0	15,0
20.50 ANJOU	3485	1950-54	6,0	12,0	18,0

HUMBER GRAN BRETAGNA

SNIPE 80	3498	1932-35	12,5	25,0	37,5
SNIPE	4086	1935-37	13,5	27,0	40,0
SNIPE	3180	1937-39	11,0	22,0	33,0
SNIPE	2731	1945-48	5,5	11,0	16,5
PULLMAN	3498	1932-35	13,0	26,0	40,0
PULLMAN	4086	1935-39	14,0	28,0	42,0
PULLMAN MK I	4086	1945-48	7,0	14,0	21,0
PULLMAN MK I/II/III/IV	4086-4139	1948-54	8,0	16,0	24,0
SNIPE IMPERIAL	4086	1937-39	14,0	28,0	42,0
SUPER SNIPE	4086	1938-40	7,0	14,0	21,0
SUPER SNIPE MK I	4086	1945-48	6,5	13,0	20,0
SUPER SNIPE MK II/MK III	4086	1948-52	7,5	15,0	22,5
SUPER SNIPE MK IV/IV A/IV B	4139	1952-57	6,0	12,0	18,0
SUPER SNIPE SER. I/II/III/IV/V	2651-2965	1958-67	3,5	7,0	10,0
IMPERIAL MK II/III/IV	4086-4139	1949-54	8,0	16,0	24,0
HAWK MK I/II	1944	1945-48	5,0	10,0	15,0
HAWK MK III/IV/V/VI/VI A	1944-2267	1948-57	3,5	7,0	10,0
HAWK SERIES I/I A/II/III/IV/IV A	2267	1957-67	2,8	5,5	8,0
NEW IMPERIAL	2965	1964-67	4,0	8,0	12,0
SCEPTRE	1592	1963-65	2,5	5,0	7,5
SCEPTRE MK II	1725	1965-67	2,3	4,5	7,0
SCEPTRE MK III	1725	1967-76	1,5	3,0	4,5
15.96	2815	1919-28	6,5	13,0	20,0
10.5	1593	1919-23	5,0	10,0	15,0
10.8	1743	1921	5,0	10,0	15,0
11.4	1743	1922-25	6,0	12,0	18,0
8/18	985	1922-25	4,5	9,0	13,5
9/20	1056	1925-28	4,5	9,0	13,5
12/25	1795	1925-27	6,0	12,0	18,0
14/40	2050	1927-29	6,5	13,0	20,0
20/55	3075	1927-28	12,5	25,0	37,0
20/65	3075	1929-30	12,5	25,0	37,0
9/28	1056	1929-30	5,0	10,0	15,0
6/50	2110	1929	6,0	12,0	18,0
16/50	2110	1928-32	9,0	18,0	27,0
16/60	2276	1932-35	9,0	18,0	27,0
12 HP	1669	1933-37	5,5	11,0	16,5
18 HP	2731	1935-37	8,0	16,0	24,0
16 HP	2576	1937-39	7,5	15,0	22,5
25/70 SNIPE	3498	1930-35	12,5	25,0	37,5

HUMMER STATI UNITI

H2	5967	2003-06	4,0	8,0	12,0
H3	3464	2004-06	5,0	10,0	15,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑

HYUNDAI COREA DEL SUD

PONY I SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1975-82	0,4	0,8	1,2
PONY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1982-90	0,3	0,5	0,8
PONY III SERIE (TUTTI II MOD.)	1299-1468	1990-94	0,3	0,5	0,8
PONY COUPÉ	1468	1980-82	0,4	0,8	1,2
SCOUPE	1468-1495	1990-95	0,4	0,8	1,2
COUPÉ (III SERIE)	1600-1975	1996-01	0,5	1,0	1,5
LANTRA (TUTTI I MOD.)	1468-1836	1990-96	0,3	0,5	0,8
SONATA (TUTTI I MOD.)	1796-1997	1988-96	0,3	0,5	0,8
COUPÉ/TIBURON	1599-2656	2002-06	0,5	1,0	1,5
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1341-1495	1994-96	0,3	0,5	0,8
TERRACAN	3497	2005-06	1,5	3,0	4,5
TERRACAN TD	2902	2005-06	1,5	3,0	4,5

IATO ITALIA

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

INNOCENTI ITALIA

A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	1,5	3,0	4,5
A 40 S	1098	1963-67	1,8	3,5	5,0
950 SPIDER	948	1960-63	3,5	7,0	10,0
1100 SPIDER	1098	1965-68	3,5	7,0	10,0
1100 C COUPÉ	1098	1967-69	3,0	6,0	9,0
IM3/IM3S	1098	1963-70	2,0	4,0	6,0
J4/J4S/J5	1098	1964-73	1,5	3,0	4,5
MINI MINOR 33,1 CV DIN	848	1965-67	2,7	5,5	8,0
MINI MINOR 37 CV DIN	848	1967-68	2,5	5,0	7,5
MINI MINOR MK2	848	1968-70	2,2	4,5	7,0
MINI MINOR MK3	848	1970-72	2,0	4,0	6,0
MINI COOPER	998	1966-68	6,0	12,0	18,0
MINI COOPER MK2	998	1968-70	5,5	11,0	16,0
MINI COOPER MK3	998	1970-72	5,0	10,0	14,0
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	3,2	6,5	9,5
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	3,0	6,0	9,0
MINI T MK2 METALLICA	848	1968-70	2,2	4,5	6,5
MINI T MK3 LEGNO	848	1970-72	2,7	5,5	8,0
MINI T MK3 METALLICA	848	1970-72	2,2	4,5	6,5
MINI 1000/1001/EXPORT	998	1972-75	2,0	4,0	6,0
MINI COOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	4,5	9,0	13,5
MINI MATIC 1000	998	1972-74	2,2	4,5	6,0
MINI T 1000	998	1972-74	2,2	4,5	6,5
REGENT	1275-1485	1974-76	0,5	1,0	1,5
MINI 90/120 (TUTTI I MOD.)	998-1275	1974-82	0,8	1,5	2,3
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	1,8	3,5	5,0
MINI DE TOMASO TURBO	993	1985-90	1,5	3,0	4,5
3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	993	1982-87	0,5	1,0	1,5
35 DIESEL/MINIDIESEL	993	1983-87	0,4	0,8	1,2
650	617	1984-90	0,5	1,0	1,5
990	993	1986-90	0,5	1,0	1,5
990 DIESEL	993	1987-90	0,4	0,8	1,2
550	548	1988-90	0,5	1,0	1,5
SMALL 500	659	1991-92	0,5	1,0	1,5
SMALL 990	993	1991-92	0,5	1,0	1,5
ELBA 1.5 3 P/5 P.	1498	1992-96	0,4	0,8	1,2
ELBA 1.7 D 5 PORTE	1697	1992-96	0,4	0,8	1,2
KORAL 45/55	903-1116	1991-93	0,3	0,5	0,8
KORAL CABRIO 65	1301	1992-93	0,4	0,8	1,2

INTERNATIONAL HARVESTER STATI UNITI

SCOUT	2491-4575	1961-68	3,0	6,0	9,0
SCOUT	3203-4976	1969-75	2,5	5,0	7,5
SCOUT	3203-5655	1976-82	2,5	5,0	7,5

ISO ITALIA

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

ISO RIVOLTA ITALIA

GT 300/IR 300	5359	1962-70	45,0	90,0	135,0
GT 340/IR 340	5359	1962-70	50,0	100,0	150,0
45 (4 SPORT EL.)/FIDIA/IR 10	5359-5762	1967-74	20,0	40,0	60,0
LE LE (300-355 CV)	5359	1969-72	30,0	60,0	90,0
LE LE IR6	5762	1972-74	35,0	65,0	95,0
LE LE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	35,0	70,0	100,0
GRIFO GL (300-365 CV)/IR	5359	1965-70	125,0	250,0	350,0
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	170,0	350,0	500,0
GRIFO IR8	5762	1971-74	150,0	300,0	450,0
GRIFO IR9 CAN AM	6998	1971-74	170,0	350,0	500,0

ISOTTA FRASCHINI ITALIA

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

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
ISUZU GIAPPONE					
TROOPER	2228-3165	1981-96	1,0	2.0	3,0
ITALA ITALIA					
TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	18,0	36.0	54,0
TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	16,5	33.0	50,0
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	22,5	45.0	70,0
JAGUAR GRAN BRETAGNA					
SS1 COUPÉ/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	42,5	85.0	130.0
SS2 COUPÉ/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	37,5	75.0	100.0
SS90 ROADSTER	2663	1935	100,0	200.0	300.0
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	200.0	400.0	600.0
11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	20.0	40.0	60.0
11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	20,0	40.0	60.0
11/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	30.0	60.0	90.0
21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	20.0	40.0	60.0
21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	20.0	40.0	60.0
21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	30,0	60.0	90.0
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	20,0	40.0	60.0
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	20,0	40.0	60.0
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	30,0	60.0	90.0
3 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	3485	1945-49	27,5	55.0	80.0
XK 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	75,0	150.0	220.0
XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	50.0	100.0	150.0
XK 120 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1951-54	35,0	70.0	100.0
XK 120 DROP HEAD COUPÉ	3442	1953-54	40,0	80.0	120.0
XK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	45,0	90.0	135.0
XK 140 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1954-57	30,0	60.0	90.0
XK 140 DROP HEAD COUPÉ	3442	1954-57	35.0	70.0	105.0
XK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	37,0	75.0	110.0
XK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	40.0	80.0	120.0
XK 150 FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	25,0	50.0	75.0
XK 150 S FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	27.0	55.0	80.0
XK 150 DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	30,0	60.0	90.0
XK 150 S DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	32,0	65.0	95,0
C TYPE	3442	1951-53	1.250,0	2.500.0	3.750.0
D TYPE	3442-3781	1954-57	1.700,0	3.500.0	5.300.0
XK SS	3781	1956-57	1.500,0	3.000.0	4.500.0
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	17,5	35.0	50.0
MK V DROP HEAD COUPÉ	2663-3485	1948-50	27,5	55.0	80.0
MK VII	3442	1950-54	15,0	30.0	45.0
MK VII M	3442	1955-56	16,0	33.0	50.0
MK VIII	3442	1956-58	17,0	35.0	55.0
MK IX	3781	1959-61	20.0	40.0	60.0
2.4 LITRE	2483	1955-59	8,5	17.0	25.0
3.4 LITRE	3442	1957-59	11,0	22.0	33.0
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	10,0	20.0	30.0
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	13,0	26.0	40.0
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	15,0	30.0	45,0
3.4 S	3442	1964-68	7,5	15.0	22,5
3.8 S	3781	1964-68	8,5	17.0	25,0
MK X	3781-4235	1961-66	7,0	14.0	21,0
420	4235	1966-68	6,0	12.0	18.0
420 G	4235	1966-70	7,5	15.0	22,5
240	2483	1967-69	7,5	15.0	23,0
340	3442	1967-68	8,5	17.0	25,0
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPÉ	3781	1961-62	40,0	80.0	120.0
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	60,0	120.0	180.0
E TYPE I SERIE COUPÉ	3781	1962-64	35,0	70.0	100.0
E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	45,0	90.0	135.0
E TYPE I SERIE COUPÉ	4235	1964-68	30,0	60.0	90.0
E TYPE I SERIE COUPÉ 2+2	4235	1966-68	22,0	45.0	65,0
E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1964-68	40,0	80.0	120.0
E TYPE II SERIE COUPÉ	4235	1968-71	25,0	50.0	75.0
E TYPE II SERIE COUPÉ 2+2	4235	1968-71	20,0	40.0	60.0
E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	35,0	70.0	100.0
E TYPE V12 COUPÉ	5345	1971-73	20,0	40.0	60.0
E TYPE V12 ROADSTER	5345	1971-75	30,0	60.0	90.0
XJ6 2.8	2791	1968-73	3,0	6.0	9,0
XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	4,0	8.0	12.0
XJ12/XJ12L I SERIE	5345	1972-73	3,5	7.0	10.0
XJ6 3.4/4.2/4.2L II SERIE	3442-4235	1973-79	3,0	6.0	9.0
XJ6 4.2 COUPÉ II SERIE	4235	1975-77	6,5	13.0	20.0
XJ12 I SERIE	5345	1973-79	3,0	6.0	9,0
XJ12 COUPÉ II SERIE	5345	1975-77	7,5	15.0	23,0
XJ6 3.4/4.2 III SERIE	3442-4235	1979-86	3,0	6.0	9,0
XJ12/H.E. III SERIE	5345	1979-88	3,5	7.0	10.0
SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	3,5	7.0	10.0
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1983-86	4,0	8.0	12.0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	1,8	3.5	5,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2,0	4.0	6.0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	2,3	4.5	7,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2,5	5.0	7,5
XJ6 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	2,8	5.5	8,0
SOVEREIGN 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	3,3	6.5	10.0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	3,5	7.0	10,0
XJ-R (XJ40)	3980	1990-94	3,8	7.5	11.0
XJ6 3.2/4.0 SOVEREIGN (X 300)	3239-3980	1994-97	2,5	5.0	7.5
XJ12 6.0 (X 300)	5993	1994-97	3,5	7.0	10.0
XJ-R (X 300)	3980	1994-97	3,5	7.0	10.0
XJ8 3.2/4.0 (X 308)	3253-3996	1997-02	3,5	7.0	10.0
XJR SUPER CHARGED (X 308)	3996	1997-02	3,0	6.0	9.0
XJR 100 SUPER CHARGED (X 308)	3996	2001	3,5	7.0	10.0
XJS 3.6/3.6 CAT	3590	1983-91	7,0	14.0	21.0
XJS 4.0	3980	1991-96	8,0	16.0	24.0
XJS	5345	1975-81	7,5	15.0	22,5
XJS H.E.	5345	1981-87	8,0	16.0	24.0
XJS H.E.	5345	1988-93	8,5	17.0	25,5
XJS 6.0 V12	5993	1993-96	10,0	20.0	30,0
XJR S	5993	1990-93	12,0	24.0	36.0
XJ-SC	5345	1983-87	8,0	16.0	24,0
XJS CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	12,0	24.0	36.0
XJ 220	3498	1992-94	150,0	300.0	450.0
XK8 COUPÉ	3996-4196	1996-05	5,0	10.0	15,0
XKR	3996-4196	1998-05	6,0	12.0	18.0
XKR 100	3996	2001	7,0	14.0	24,0
XK8 CONVERTIBILE	3996-4196	1996-05	7,0	14.0	24.0
XKR CONVERTIBILE	3996-4196	1998-05	8,0	16.0	25,0
XKR 100 CONVERTIBILE	3996	2001	10,0	18.0	28.0
S-TYPE 2.5/3.0 V6	2497-2967	1998-06	2,0	3.5	5,0
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1998-06	2,5	4.5	6.5
S-TYPE 4.2 R	4196	2002-06	3,0	6.0	9,0
XJR 15	5993	1991	175,0	350.0	500.0
X TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2002-06	1,5	2.5	3.5
X TYPE V6 2.5 4X4/ESTATE	2495	2001-06	1,5	3.0	4.5
X TYPE V6 3.0 4X4/ESTATE	2968	2001-06	1,8	3.5	5.0
XJ6 3.0 V6 (X 350)	2967	2002-06	3,5	7.0	11,0
XJ8 3.5 V8 (X 350)	3555	2002-06	4,0	8.0	12.0
XJ8 4.2 V8 (X 350)	4196	2002-06	4,5	9.0	13.5
XJ8 4.2 V8 S/C (X 350)	4196	2002-04	5,0	10.0	15,0
XJ8 4.2 V8 SUPER S/C (X 350)	4196	2003-04	6,0	12.0	18.0
XJR V8 (X 350)	4196	2004-06	7,0	14.0	20,0
JEEP STATI UNITI					
MB/GPW	2199	1941-45	12,5	25.0	35.0
GPA	2199	1942-43	11,0	22.0	33.0
M38	2199	1950-52	9,0	18.0	27,0
M38 A1	2199	1952-68	7,0	14.0	21.0
STATION WAGON	2199-3703	1946-62	7,5	15.0	22.0
M422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	4,0	8.0	12.0
CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	5,0	10.0	15.0
CJ-5	2199	1955-65	4,0	8.0	12.0
CJ-5	2199-3801	1966-70	3,5	7.0	10.0
CJ-5	2199-4981	1971-79	3,5	7.0	10.0
CJ-5	2475-4981	1980-85	3,5	7.0	10,0
CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	6,0	12.0	18.0
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	6,0	12.0	18.0
CJ-6	2199	1955-65	3,5	7.0	10.0
CJ-6	2199-3801	1966-70	2,5	5.0	7.5
CJ-6	2199-4981	1971-79	3,0	6.0	9,0
CJ-6	2475-4981	1980-85	3,0	6.0	9,0
CJ-7	2199-4981	1976-79	3,5	7.0	10.0
CJ-7	1995-4981	1980-86	3,5	7.0	10.0
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	6,5	13.0	20,0
CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	6,0	12.0	18.0
WRANGLER (YJ)	2464-4235	1986-96	3,5	7.0	10.0
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464	1987-96	4,0	8.0	12.0
WRANGLER 4.0 LAREDO (YJ)	3988	1987-96	4,5	9.0	13.5
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3956	1990-94	5,0	10.0	15.0
WRANGLER (TJ)	2429-3964	1996-06	5,0	10.0	15,0
JEEPSTER	2199-2638	1947-51	5,0	10.0	15,0
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	4,0	8.0	12.0
WAGONEER	3777-5359	1962-73	4,0	8.0	12.0
WAGONEER	4235-5896	1974-83	3,5	7.0	10.0
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	3,0	6.0	9,0
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	2,5	5.0	7.5
CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	1,0	2.0	3,0
CHEROKEE	2464-3964	1984-99	1,5	3.0	4.5
WAGONEER	2466-3956	1984-92	2,0	4.0	6.0
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	2,0	4.0	6.0
GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	1,5	3.0	4.5
GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701	1998-04	2,5	5.0	7.5
GRAND CHEROKEE TD (II S.)	2688-3124	1998-04	2,0	4.0	6.0
CHEROKEE (II SERIE)	2429-3700	2001-06	2,5	4.5	6.5
CHEROKEE TD (II SERIE)	2499-2755	2001-06	1,8	3.5	5.0
GRAND CHEROKEE (III S.)	3700-5654	2004-06	2,8	5.5	8,0
GRAND CHEROKEE TD (III S.)	2987	2004-06	2,2	4.5	6.5
JENSEN GRAN BRETAGNA					
PW	3860-4274	1946-52	11,5	23.0	35.0
INTERCEPTOR COUPÉ/CONV.	3993	1949-58	15,0	30.0	45.0
541/S-41 R/541 S	3993-5354	1953-63	20,0	40.0	60.0
C-V8	5916-6276	1962-66	17,5	35.0	50.0
INTERCEPTOR I/II/III SERIE	6276-7212	1966-76	19.0	38.0	62.0
FF I/II/III SERIE	6276-7212	1967-72	22.5	45.0	65.0
INTERCEPTOR III S. CONVERTIBILE	7212	1974-76	20.0	40.0	60.0
INTERCEPTOR SP	7212	1971-72	18.0	36.0	54.0
INTERCEPTOR S.4	5898	1987-91	19.0	38.0	57.0
JENSEN-HEALEY	1973	1972-76	7,5	15.0	22.0
GT	1973	1975-76	6.0	12.0	18.0
S-V8	4601	1998-02	10.0	20.0	30.0
C-V8 COUPÉ	4601	2000-02	10.0	20.0	30.0
JOWETT GRAN BRETAGNA					
7/7	907	1921-36	3,5	7.0	10.0
8	946	1937	4.0	8.0	12.0
10	1166	1936-39	4.0	8.0	12.0
JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	5,0	10.0	15.0
JUPITER 1/1A	1486	1950-54	6,5	13.0	20.0
KIA COREA DEL SUD					
PRIDE (TUTTI I MODELLI)	1138-1323	1991-96	0.3	0.5	0,8
SEPHIA (TUTTI I MODELLI)	1598-1993	1993-96	0,3	0.5	0,8
SPORTAGE	1998	1993-96	0.5	1.0	1.5
SPORTAGE D/TD	1998-2184	1993-96	0,5	1.0	1.5
LADA RUSSIA					
NIVA	1568	1976-81	0.5	1.0	1.5
NIVA	1568-1905	1982-96	0,8	1.5	2.3
NIVA MASTER	1568-1690	1995	1,0	2.0	3,0
2107 BERLINA/NOVA	1198-1690	1992-96	0,3	0.5	0,8
21043/2105 SW/NOVA SW	1198-1690	1992-96	0,3	0.5	0,8
SAMARA (TUTTI I MOD.)	1108-1499	1992-96	0,3	0.5	0,8
110/111/112	1500	1995-96	0,2	0.5	0,7
LAFER BRASILE					
MP SPIDER	1584	1974-90	4,5	9.0	13,0
LAGONDA GRAN BRETAGNA					
11.9/12/24	1420	1920-25	7.5	15.0	22.5
2 LITRE	1954	1926-33	8,5	17.0	25.0
3 LITRE (TUTTI I MOD.)	2951-3181	1929-33	12,5	25.0	38.0
16/65	2400-2692	1926-28	12,5	25.0	38.0
16/80	1991	1933	12,5	25.0	38.0
M45/RAPIDE M45	4453	1933-34	25,0	50.0	75.0
LG45	3619-4453	1935-36	27,5	55.0	80.0
LG6	4453	1938-39	25,0	50.0	75.0
4 1/2 V12/RAPIDE	4480	1937-40	75,0	150.0	225.0
21/2 LITRE	2580	1946-53	12,5	25.0	38.0
21/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2580	1946-53	20,0	40.0	60.0
3 LITRE	2922	1953-58	15,0	30.0	45,0
3 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2922	1953-58	25,0	50.0	75.0
RAPIDE	3995	1961-64	45,0	90.0	135.0
LAMBORGHINI ITALIA					
350 GT	3464	1964-67	200,0	400.0	600.0
400 GT	3929	1966-68	175,0	350.0	530.0
400 GT 2+2	3929	1966-68	150.0	300.0	450.0
P 400 MIURA	3929	1966-68	400.0	800.0	1.200.0
P 400 MIURA S	3929	1968-71	500.0	1.000.0	1.300.0
P 400 MIURA S.V	3929	1971-73	600.0	1.200.0	1.500.0
ESPADA	3929	1968-78	60.0	120.0	180.0
ISLERO/ISLERO S	3929	1968-70	60.0	120.0	180.0
JARAMA/JARAMA S	3929	1970-76	50.0	100.0	150.0
P 250 S 2+2 URRACO	2462	1970-75	20.0	40.0	60.0
URRACO P200	1994	1974-79	16,0	32.0	48.0
URRACO P250	2462	1976-79	20,0	40.0	60.0
URRACO P300	2996	1974-79	22.5	45.0	65.0
SILHOUETTE	2996	1977-79	50,0	100.0	150.0
JALPA P350 GTS	3485	1983-88	22.5	45.0	65.0
COUNTACH LP400	3929	1973-78	150.0	300.0	450.0
COUNTACH LP400S	3929	1978-82	125,0	250.0	380.0
COUNTACH LP500S	4754	1982-84	110.0	220.0	330.0
COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167	1985-89	120,0	240.0	360.0
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1989-90	90.0	180.0	270.0
LM 002	5167	1985-91	50.0	100.0	150.0
DIABLO/DIABLO SE/DIABLO VT	5707	1990-00	45,0	85.0	125,0
DIABLO SV/SVR/GT2	5707	1991-00	45,0	90.0	135.0
DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	50,0	100.0	150.0
DIABLO GT/GTR	5992	1999-01	60.0	120.0	180.0
DIABLO 6.0	5992	2000-01	45.0	90.0	135.0
DIABLO 6.0 SE	5992	2001	50.0	100.0	150.0
GALLARDO	4961	2003-06	35,0	70.0	100.0
MURCIELAGO	6192	2002-06	50.0	100.0	150.0
MURCIELAGO ROADSTER	6192	2004-06	65,0	130.0	200.0
GALLARDO SPIDER	4961	2005-06	45,0	90.0	135.0
LANCHESTER GRAN BRETAGNA					
40	6178	1919-28	22.5	45.0	70.0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
21	3100-3327	1923-31	15,0	30,0	45,0
30	4437	1928-33	20,0	40,0	60,0
40	6180	1928-31	20,0	40,0	60,0
10	1205	1932-35	5,0	10,0	15,0
18	2504	1933-34	9,0	18,0	27,0
LIGHT 6	1378	1933-37	6,0	12,0	18,0
E 18	2390	1935	9,0	18,0	27,0
SPECIAL S-8	4625	1936-39	15,0	30,0	45,0
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	90,0	180,0	270,0
LAMBDA I/II/III/IV/V/VI S. TORPEDO	2120	1923-26	45,0	90,0	140,0
LAMBDA VII SERIE TORPEDO	2570	1927	45,0	90,0	140,0
LAMBDA VIII/IX SERIE TORPEDO	2570	1928-31	50,0	100,0	150,0
DILAMBDA I/II SERIE BERLINA	3960	1928-32	55,0	110,0	170,0
ASTURA I/II/III/IV SERIE BERL.	2604-2972	1931-39	40,0	80,0	120,0
ARTENA BERLINA	1925	1931-34	17,5	35,0	50,0
AUGUSTA BERLINA	1196	1933-36	12,5	25,0	35,0
APRILIA BERLINA	1351	1937-39	20,0	40,0	60,0
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	18,0	38,0	55,0
APRILIA 1500	1485	1945-49	16,0	35,0	50,0
ARDEA I/II SERIE BERLINA	903	1939-48	7,0	14,0	21,0
ARDEA III SERIE	903	1948-49	6,0	12,0	18,0
ARDEA IV SERIE	903	1949-53	5,0	10,0	15,0
AURELIA B10	1754	1950-52	12,0	25,0	37,0
AURELIA B15	1991	1952-53	14,0	25,0	38,0
AURELIA B21	1991	1951-52	13,0	27,0	40,0
AURELIA B22	1991	1952-53	13,0	27,0	40,0
AURELIA II SERIE B12	2266	1954-57	15,0	30,0	45,0
AURELIA B50/B51	1754	1950-51	17,5	35,0	50,0
AURELIA B52/B53	1991	1952-54	17,5	35,0	50,0
AURELIA B55/B56	2266	1955-57	17,5	35,0	50,0
AURELIA B20 GT	1991	1951-52	40,0	80,0	120,0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1953-55	50,0	100,0	150,0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1956-57	55,0	110,0	160,0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	50,0	100,0	150,0
AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1955	200,0	400,0	600,0
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	150,0	300,0	450,0
APPIA C10 I SERIE	1090	1953-56	4,0	8,0	12,0
APPIA C10 II SERIE	1090	1956-59	4,0	8,0	12,0
APPIA II SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1957-59	7,0	15,0	23,0
APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1957-59	10,0	18,0	27,0
APPIA II SERIE GTZ/GTE ZAGATO	1090	1957-59	35,0	70,0	100,0
APPIA III SERIE	1090	1959-63	3,0	6,0	9,0
APPIA III SERIE LUSSO VIGNALE	1090	1959-62	4,0	8,0	12,0
APPIA III SERIE GIARDINETTA VIOTTI	1090	1960-63	3,5	7,0	10,0
APPIA III SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1959-63	7,0	15,0	23,0
APPIA III SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1959-63	10,0	18,0	27,0
APPIA III SERIE GTE/SPORT ZAGATO	1090	1959-62	35,0	70,0	100,0
FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	8,0	17,0	25,0
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458	1959-63	9,0	18,0	27,0
FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	16,0	33,0	50,0
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	25,0	50,0	75,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	45,0	90,0	135,0
FLAMINIA BERLINA 2.8	2775	1963-70	8,0	17,0	25,0
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8	2775	1963-67	10,0	20,0	30,0
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	17,0	35,0	53,0
FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	14,0	28,0	42,0
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	27,0	55,0	82,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	50,0	100,0	150,0
FLAMINIA SUPERSPORT ZAGATO	2775	1964-67	50,0	100,0	150,0
FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	3,0	6,0	9,0
FLAVIA COUPÉ PININFARINA	1500	1962-64	5,0	10,0	15,0
FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	9,0	18,0	27,0
FLAVIA SPORT	1500	1962-64	15,0	30,0	45,0
FLAVIA 1.8	1800	1963-67	3,0	6,0	9,0
FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800	1965-67	3,3	6,5	10,0
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8	1800	1963-68	6,0	12,0	18,0
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800	1965-68	6,5	13,0	19,0
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	10,0	20,0	30,0
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	11,0	22,0	33,0
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	16,5	33,0	50,0
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	17,0	35,0	53,0
FLAVIA II SERIE	1488	1967-70	2,5	5,0	7,5
FLAVIA II SERIE 1800	1800	1967-70	2,8	5,5	8,0
FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	2,8	5,5	8,0
FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	2,8	5,5	8,0
FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	3,0	6,0	9,0
FLAVIA COUPÉ 2000	1991	1969-71	4,5	9,0	13,5
FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	4,8	9,5	14,0
2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	2,0	4,0	6,0
2000 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	1251	1967-69	2,3	4,5	7,0
FULVIA GT E	1298	1968-69	2,5	5,0	7,5
FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298	1969-72	2,0	4,0	6,0
FULVIA COUPÉ	1216	1965-67	4,5	9,0	13,5
FULVIA COUPÉ	1251	1967-70	4,0	8,0	12,0
FULVIA COUPÉ HF	1216	1966-67	10,0	20,0	30,0
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298	1967-69	3,8	7,5	11,0
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	4,0	8,0	12,0
FULVIA COUPÉ 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	10,0	20,0	30,0
FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	11,0	23,0	34,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	10,0	20,0	30,0
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1298	1968-72	10,0	20,0	30,0
FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONA)	1584	1968-70	25,0	50,0	75,0
FULVIA COUPÉ 1.6 HF (LUSSO	1584	1970-72	11,0	22,0	33,0
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	11,0	23,0	35,0
FULVIA COUPÉ II SERIE	1298	1970-73	3,5	7,0	10,0
FULVIA COUPÉ 3	1298	1973-76	3,0	6,0	9,0
FULVIA COUPÉ MONTECARLO	1298	1972-76	3,5	7,0	10,0
FULVIA COUPÉ SAFARI	1298	1974-76	3,5	7,0	10,0
BETA 13/1.4/1.6/1.8 I SERIE	1297-1756	1972-75	1,0	2,0	3,0
BETA 13/1.6/2.0 II SERIE	1297-1995	1975-79	0,8	1,5	2,3
BETA 1.6/2.0 III SERIE	1585-1995	1979-82	0,8	1,5	2,3
BETA COUPÉ 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1973-75	1,8	3,5	5,0
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 II/III S.	1297-1995	1975-81	1,5	3,0	4,5
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 I.E. IV S.	1366-1995	1981-84	1,8	3,5	5,0
BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2,5	5,0	7,5
BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1975	1,8	3,5	5,0
BETA HPE 1.6/2.0 II/III SERIE	1585-1995	1975-81	1,5	3,0	4,5
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-84	1,8	3,5	5,0
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2,5	5,0	7,5
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 I/II S.	1585-1995	1974-82	3,5	7,0	10,0
BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1975-79	4,5	9,0	13,5
MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1980-84	5,0	10,0	15,0
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	0,5	1,0	1,5
BETA TREVI 2.0 I.E.	1995	1980-84	0,5	1,0	1,5
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	1,3	2,5	4,0
STRATOS HF	2418	1973-78	120,0	240,0	350,0
DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	0,5	1,0	1,5
DELTA GT 1600/GT I.E.	1585	1982-93	1,0	2,0	3,0
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	2,0	4,0	6,0
DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	2,3	4,5	6,5
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	4,0	8,0	12,0
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	6,0	12,0	18,0
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	10,0	20,0	30,0
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	15,0	30,0	45,0
DELTA S4	1759	1985-87	60,0	120,0	180,0
DELTA TURBO DS	1929	1986-91	0,5	1,0	1,5
GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	1,5	3,0	4,5
GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	1,8	3,5	5,0
GAMMA 2500/2500 I.E. II SERIE	2484	1980-84	2,0	4,0	6,0
GAMMA 2000 COUPÉ I SERIE	1999	1976-79	2,5	5,0	7,5
GAMMA 2500 COUPÉ I SERIE	2484	1976-79	2,8	5,5	8,0
GAMMA 2000 COUPÉ II SERIE	1999	1980-84	3,0	6,0	9,0
GAMMA 2500 I.E. COUPÉ II SERIE	2484	1980-84	3,3	6,5	10,0
037 RALLY	1995	1982-84	85,0	170,0	250,0
PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302-1585	1982-89	0,5	1,0	1,5
PRISMA 4WD INTEGRALE	1995	1987-89	0,8	1,5	2,3
PRISMA DIESEL/TURBO DIESEL	1929	1984-89	0,5	1,0	1,5
THEMA I.E.	1995	1984-88	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1984-88	2,3	4,5	6,5
THEMA V6	2849	1984-88	2,0	4,0	6,0
THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1,3	2,5	3,5
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	5,0	10,0	15,0
THEMA 8.32	2927	1986-87	6,0	12,0	18,0
THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995	1986-88	2,3	4,5	6,5
THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1,3	2,5	3,5
THEMA I.E./I.E. 16V II SERIE	1995	1988-92	1,0	2,0	3,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO II SERIE	1995	1988-92	2,0	4,0	6,0
THEMA V6 II SERIE	2849	1988-92	1,8	3,5	5,0
THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1988-92	1,3	2,5	3,5
THEMA 8.32 II SERIE	2927	1988-92	6,0	12,0	18,0
THEMA I.E. 16V SW II SERIE	1995	1988-92	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW II S.	1995	1988-92	2,3	4,5	6,5
THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1988-92	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V III SERIE	1995	1992-94	1,0	2,0	3,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO III SERIE	1995	1992-94	2,0	4,0	6,0
THEMA 3.0 V6 III SERIE	2959	1992-94	2,0	4,0	6,0
THEMA TURBO DS III SERIE	2500	1992-94	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V SW III SERIE	1995	1992-94	1,3	2,5	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO S W III S.	1995	1992-94	2,3	4,5	6,5
THEMA 3.0 V6 III SERIE SW	2959	1992-94	2,3	4,5	6,5
THEMA TURBO DS SW III SERIE	2500	1992-94	1,3	2,5	3,5
DEDRA (TUTTI I MODELLI)	1581-1995	1989-96	0,5	1,0	1,5
DEDRA SW (TUTTI I MODELLI)	1581-1995	1994-96	0,7	1,5	2,2
DEDRA SW INTEGRALE	1995	1994-96	1,0	2,0	3,0
DEDRA TURBO DS	1929	1989-96	0,5	1,0	1,5
DEDRA SW TURBO DS	1929	1994-96	0,7	1,5	2,2
DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF	1995	1992-94	1,0	2,0	3,0
DEDRA 2.0 I.E. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1,0	2,0	3,0
K 2.0 20V/2.4 20V	1998-2446	1994-96	0,5	1,0	1,5
K 2.0 TURBO 16V	1995	1994-96	0,8	1,5	2,3
K 2.4 TD	2387	1994-96	0,5	1,0	1,5
K 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	0,8	1,5	2,3
K 3.0 V6 24V	2959	1994-01	0,8	1,5	2,3
K 3.0 V6 24V S.W.	2959	1996-01	0,8	1,5	2,3
K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1,0	2,0	3,0
K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959	1996-01	1,0	2,0	3,0
K COUPÉ 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	0,8	1,5	2,3
K COUPÉ 2.4 20V	2446	1996-01	0,8	1,5	2,3
THESIS 2.0 TURBO 20V	1998	2001-06	1,5	2,5	3,5
THESIS 2.4 20V	2446	2001-05	1,0	2,0	3,0
THESIS 3.0 V6	2959	2001-05	1,5	3,0	4,5
THESIS 3.2 V6	3179	2003-06	2,0	3,5	5,0
DELTA 1.6/1.8 (II SERIE)	1581-1756	1993-96	0,5	1,0	1,5
DELTA 2.0 16V (II SERIE)	1995	1993-96	0,8	1,5	2,3
DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995	1993-94	1,0	2,0	3,0
DELTA HPE 2.0 16V TURBO	1995	1995-99	1,0	2,0	3,0
DELTA 1.9 TD	1929	1994-96	0,5	1,0	1,5
Z 2.0 TURBO	1998	1994-96	0,8	1,5	2,3
PHEDRA 2.9 V6	2946	2002-05	1,3	2,5	3,5
Y 1.2/1.4	1242-1371	1995-96	0,5	1,0	1,5

LAND ROVER GRAN BRETAGNA

80 (SERIE 1)	1595-1997	1948-54	11,5	23,0	34,0
86 (SERIE 1)	1997	1954-56	8,5	17,0	25,0
88 (SERIE 1)	1997	1957-58	7,0	14,0	20,0
88 D (SERIE 1)	2052	1957-58	6,0	12,0	18,0
107 (SERIE 1)	1997	1955-58	7,0	14,0	20,0
109 (SERIE 1)	1997	1957-58	6,0	12,0	18,0
109 D (SERIE 1)	2052	1957-58	5,0	10,0	15,0
88 (SERIE 2)	2286	1958-61	4,5	9,0	13,0
88 D (SERIE 2)	2052	1958-61	4,0	8,0	12,0
109 (SERIE 2)	2286	1958-61	4,5	9,0	13,0
109 D (SERIE 2)	2052	1958-61	4,0	8,0	12,0
88 (SERIE 2A)	2286	1962-71	3,7	7,5	11,0
88 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	3,2	6,5	9,5
109 (SERIE 2A)	2286-2625	1962-71	3,5	7,0	10,5
109 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	3,0	6,0	9,0
88 HALF TON	2286	1968-78	5,0	10,0	15,0
88 HALF TON	2286	1979-84	5,0	10,0	15,0
101 1 TON FWC	3528	1975-78	4,5	9,0	13,0
109 FWC	2286	1963-66	4,0	8,0	12,0
110 FWC	2286-2625	1967-72	4,0	8,0	12,0
88 (SERIE 3)	2286-2625	1972-84	3,0	6,0	9,0
88 D (SERIE 3)	2286	1972-84	2,5	5,0	7,5
109 (SERIE 3)	2286-2625	1972-85	3,0	6,0	9,0
109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	2,5	5,0	7,5
109 V8	3528	1979-85	4,5	9,0	13,0
90	2286-3528	1984-89	2,5	5,0	7,5
90 D	2494	1985-90	3,0	6,0	9,0
90 TD	2495	1986-89	3,5	7,0	10,0
110	2286-3528	1983-88	2,5	5,0	7,5
110 D	2286-2494	1983-90	3,0	6,0	9,0
110 TD	2494	1986-89	3,5	7,0	10,0
DEFENDER 90	3528-3947	1990-02	4,0	8,0	12,0
DEFENDER 90 TD	2494-2495	1990-06	3,5	7,0	10,0
DEFENDER 110	3528-3947	1990-02	4,0	8,0	12,0
DEFENDER 110 TD	2494-2495	1990-06	3,5	7,0	10,0
DISCOVERY 2.5 TD	2495	1989-98	1,5	3,0	4,5
DISCOVERY 2.5 TD (II S.)	2496	1998-04	2,0	4,0	6,0
DISCOVERY 2.0 16V/3.5/3.9 V8	1994-3947	1989-98	1,3	2,5	3,5
DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)	3947	1998-04	2,0	4,0	6,0
DISCOVERY 3 4.0 V6/4.4 V8	4015-4394	2004-06	3,0	6,0	9,0
DISCOVERY 3 2.7 TDV6	2720	2004-06	2,5	5,0	7,5
RANGE ROVER	3528	1970-76	7,5	15,0	23,0
RANGE ROVER	3528	1976-85	5,5	11,0	17,0
RANGE ROVER 4P	3528	1981-88	3,5	7,0	11,0
RANGE ROVER TD	2395	1986-88	2,5	5,0	7,5
RANGE ROVER 4P	3947-4278	1989-96	4,0	8,0	12,0
RANGE ROVER TD	2495-2499	1989-94	2,5	5,0	7,5
RANGE ROVER 4P II S.	3947-4552	1994-01	2,5	5,0	7,5
RANGE ROVER 2.5 DT II S.	2497	1994-01	1,5	3,0	4,5
RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4398	2002-06	3,5	7,0	10,0
RANGE ROVER 4.2 V8 (III S.) COMPR.	4197	2005-06	4,5	9,0	13,5
RANGE ROVER 2.9 TD (III S.)	2926	2002-06	2,5	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	1997-06	1,3	2,5	3,5



UNA BELLA SORPRESA

PER TE UN ANNO (12 NUMERI)

SOLO 48,90* EURO

INVECE DI ~~66,00~~ EURO

VERSIONE DIGITALE INCLUSA

IN PIÙ GRATIS:

● Condivisione dei contenuti digitali ● Fotogallery delle auto

SE PREFERISCI, SCEGLI L'ABBINATA:

Ruoteclassiche* (12 numeri)
+ Quattroruote* (12 numeri)
SOLO € 84,70* invece di € ~~126,00~~
SCONTO 33%

Ruoteclassiche* (12 numeri)
+ Dueruote* (12 numeri)
SOLO € 68,70* invece di € ~~108,00~~
SCONTO 36%

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

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

L'immagine presentata s'intende puramente indicativa e non costituisce vincolo per colori, modelli, etc.

GRANDE CONCORSO
RUOTECLASSICHE



IN PALIO UNA FIAT 500 CABRIO CON IL GRANDE CONCORSO RISERVATO AGLI ABBONATI

Un piccolo bolide rosso dalla grinta sportiva che sprizza ottimismo, vitalità ed energia.
Per chiunque desideri più libertà, più divertimento.

UNA BELLA SCOPERTA

PER TE UNA FIAT 500 CABRIO

PRONTA DA VINCERE

APPROFITTANE SUBITO



ABBONARSI È CONVENIENTE
VINCERE È FACILE!

Compila e spedisci la cartolina allegata, è già affrancata.

O collegati al sito **www.shoped.it** Oppure telefona al Numero Verde **800 001199**

(lunedì/venerdì ore 8.45 - 20.00 sabato ore 8.45 - 13.00)

La meccanica del concorso prevede che possano partecipare all'estrazione del premio consistente in un'autovettura Fiat 500 Cabrio C.1.2 Pop i maggiorenni, residenti in Italia o nella Repubblica di San Marino, che avranno sottoscritto regalato o rinnovato un abbonamento alle riviste QUATTRORUOTE, RUOTECLASSICHE, DUERUOTE, TUTTOTRASPORTI , AUTOPRO, TOPGEAR, e avranno effettuato il relativo pagamento entro il 04 settembre 2017. Il concorso è valido dal 15 settembre 2016 al 01 agosto 2017. L'estrazione dei premi avverrà entro il 12 settembre 2017 alla presenza di un funzionario della Camera di Commercio. Il vincitore sarà avvisato con lettera raccomandata. Totale montepremi, IVA compresa EURO 17.599,92. Il regolamento completo del concorso è disponibile presso Editoriale Domus s.p.a. e sul sito http://www.shoped.it/regolamento-motori

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-06	1,8	3.5	5.0
RANGE ROVER SPORT 4.4 V8	4394	2005-06	3,5	7.0	11.0
RANGE ROVER SPORT 4.2 V8 (COMPR.)	4197	2005-06	4.0	8.0	12.0

LEXUS GIAPPONE

GS 300/GS 430	2997-4293	2000-06	1,5	3.0	4.5
LS 430	4293	2000-06	1,5	3.0	4.5
SC 430	4293	2001-06	3,5	7.0	10.0
RX 300/330	2994-3302	2001-06	2,0	4.0	6.0
RX 400H	3311	2004-06	2,5	5.0	7.5

LLOYD GERMANIA

LP 600	596	1955-61	2.2	4.5	7.0
ALEXANDER	596	1957-61	2.2	4.5	7.0
ARABELLA	897	1959-63	3.0	6.0	9.0

LOTUS GRAN BRETAGNA

SEVEN I S. (MOT. AUSTIN/FORD)	948-1172	1957-62	15,0	30.0	45.0
SEVEN II SERIE	1498	1962-65	13,5	27.0	40.0
SEVEN III SERIE	1558	1965-67	12,5	25.0	37.0
SEVEN	1599	1971-75	13,0	26.0	40.0
ELITE	1216	1957-64	17,5	35.0	50.0
ELAN COUPÉ	1558	1962-75	12,5	25.0	38.0
ELAN SPYDER	1558	1962-75	14,0	28.0	42.0
ELAN +2 130S COUPÉ	1558	1971-74	11.0	22.0	33.0
EUROPA	1563	1971-75	10,0	20.0	30.0
ESPRIT S2/S3/S3 TURBO	1973-2174	1975-87	12.0	24.0	36.0
ESPRIT S3/SE TURBO	2174	1988-93	11,0	22.0	33.0
ESPRIT S4/S4S	2174	1993-96	15,0	30.0	45.0
ESPRIT GT 3.2 0	1994	1996-99	16,0	32.0	48.0
ESPRIT V8 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	18,5	37.0	55.0
ECLAT/EXCEL	1973-2174	1976-92	5,0	10.0	15.0
ELITE	1973-2174	1976-83	5,0	10.0	15.0
ELAN 1.6 I	1588	1989-92	5,0	10.0	15.0
ELAN 1.6 I TURBO/ELAN S2	1588	1989-95	6,5	13.0	20.0
ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-06	7,5	15.0	22.0
ELISE 111/111 S	1795	2002-06	8,5	17.0	25.0
ELISE 111 R	1795	2004-06	10,0	20.0	30.0
EXIGE	1795	2001-04	9,0	18.0	27.0
EXIGE II SERIE	1795	2004-06	10,0	20.0	30.0

LUAZ RUSSIA

VOLIN 969	1118-1196	1979-96	1,0	2.0	3.0

MAHINDRA INDIA

CJ/CL D (TUTTI I MODELLI)	2112-2523	1993-96	0,5	1.0	1.5

MARCOS GRAN BRETAGNA

GT 1600	1650	1964-70	6,0	12.0	18.0
MINI GT	848-1275	1965-72	3,7	7.5	11.0
3 LITRE	2994	1968-73	9,0	18.0	27.0
2 LITRE	1996	1969-73	7.5	15.0	22.0
MANTIS	2498	1970-73	5,0	10.0	15.0

MARUTI SUZUKI INDIA

800	796	1986-96	0.3	0.5	0.8

MASERATI ITALIA

A6 1500	1488	1946-50	250,0	500.0	750.0
A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	250,0	500.0	750.0
A6 G 2000 FRUA SPIDER	1954	1951-53	325,0	650.0	950.0
A6 G/54 2000 ZAGATO	1985	1954-57	350,0	700.0	1.000.0
A6 G/54 2000 ALLEMANO	1985	1954-57	225.0	450.0	650.0
A6 G/54 2000 FRUA SPIDER	1985	1954-57	275,0	550.0	800.0
3500 GT (CARBURATORI)	3485	1957-64	65,0	130.0	200.0
3500 GT SPYDER VIGNALE (CARB.)	3485	1959-64	100,0	200.0	300.0
3500 GTI (INIEZIONE)	3485	1961-65	60.0	120.0	180.0
3500 GTI SPYDER VIGNALE (INIEZ.)	3485	1961-64	90,0	180.0	270.0
5000 GT TOURING	4937-4941	1960-64	300,0	600.0	900.0
5000 GT ALLEMANO	4937-4941	1960-64	225.0	450.0	650.0
3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	50,0	100.0	150.0
MISTRAL 3.7	3692	1963-67	50,0	100.0	150.0
MISTRAL 4.0	4014	1967-70	60.0	120.0	180.0
MISTRAL SPYDER 3.5/3.7/4.0	3485-4014	1964-69	125,0	250.0	370.0
SEBRING 3500 GTIS	3485	1963-69	50,0	100.0	150.0
SEBRING 3.7/4.0	3692-4014	1963-69	55,0	110.0	160.0
GHIBLI	4719	1968-73	100,0	200.0	300.0
GHIBLI SPYDER	4719	1969-73	150,0	300.0	450.0
GHIBLI SS	4930	1970-73	125,0	250.0	370.0
GHIBLI SS SPYDER	4930	1970-73	175,0	350.0	500.0
MEXICO 4.2	4136	1967-73	35,0	70.0	100.0
MEXICO 4.7	4719	1967-73	40,0	80.0	120.0
INDY 4.2	4136	1969-74	25,0	50.0	75.0
INDY 4.7	4719	1970-74	30,0	60.0	90.0
INDY 4.9	4930	1971-74	32,5	65.0	95.0
QUATTROPORTE 4.2/4.7	4136-4719	1963-70	20,0	40.0	60.0
BORA 4.7/4.9	4719-4930	1971-80	60.0	120.0	180.0
MERAK	2965	1973-75	17,5	35.0	50.0
MERAK SS	2965	1976-80	20,0	40.0	60.0
MERAK SS	2965	1980-83	21,0	42.0	65.0
MERAK GT 2000	1999	1978-83	12,5	25.0	35.0
KHAMSIN	4930	1973-83	50,0	100.0	150.0
QUATTROPORTE II	2965	1974-76	12,5	25.0	35.0
KYALAMI 4.2/4.9	4136-4930	1977-83	12,5	25.0	37.5
QUATTROPORTE III 4.200	4136	1980-84	7,5	15.0	22.0
QUATTROPORTE III 4900	4930	1979-90	9,0	18.0	27.0
ROYALE	4930	1986-90	12,5	25.0	37.5
BITURBO	1996	1982-83	2.0	4.0	6.0
BITURBO	1996	1984-88	1,5	3.0	4.5
BITURBO I	1996	1986-88	2,5	5.0	7.5
222/222 E	1996-2790	1988-91	3,0	6.0	9.0
224 V	1996	1989-94	3,5	7.0	10.0
BITURBO S	1996	1984-87	3,5	7.0	10.0
BITURBO SI	1996	1987-88	4,0	8.0	12.0
BITURBO 420	1996	1985-86	1,8	3.5	5.0
BITURBO 420 I	1996	1986-87	2,0	4.0	6.0
422	1996	1988-91	2,5	5.0	7.5
424 V	1996	1990-94	3,0	6.0	9.0
4.18 V	1996	1991-93	2,5	5.0	7.5
BITURBO 420 S	1996	1986	2,0	4.0	6.0
BITURBO 420 SI	1996	1987-88	2,5	5.0	7.5
BITURBO 425	2494	1984-87	2.0	4.0	6.0
BITURBO 430	2790	1988-90	3,0	6.0	9.0
430/430 4 V	2790	1991-93	3,5	7.0	10.0
BITURBO SPYDER	1996	1985-87	5,0	10.0	15.0
BITURBO SPYDER I	1996	1986-88	6,5	13.0	19.5
BITURBO SPYDER I	1996	1988-93	7,5	15.0	22.5
BITURBO SPYDER I 24 V	1996	1992-95	9,0	18.0	27.0
BITURBO SPYDER 2.8I/SPYDER 2.8	2790	1990-94	7,5	15.0	22.5
228	2790	1985-93	6,0	12.0	18.0
KARIF	2790	1988-93	12,5	25.0	37.0
SHAMAL	3217	1991-96	17,5	35.0	50.0
RACING	1996	1991-93	7,5	15.0	22.0
GHIBLI	1996-2790	1992-95	6,0	12.0	18.0
GHIBLI GT	1996	1995-98	6,5	13.0	20.0
GHIBLI CUP	1996	1996-97	17,5	35.0	50.0
QUATTROPORTE IV (V6)	1996-2790	1994-98	2.0	4.0	6.0
QUATTROPORTE IV (V8)	3217	1996-98	3,5	7.0	11.0
QUATTROPORTE IV V6 EVOLUZIONE	2790	1998-01	2,5	5.0	8.0
QUATTROPORTE IV V8 EVOLUZIONE	3217	1998-01	4,0	8.0	12.0
3200 GT/GTA	3217	1998-02	8,0	15.0	25.0
3200 GT ASSETTO CORSA	3217	2001-02	11,0	22.0	33.0
SPYDER GT	4236-4244	2001-06	12,0	24.0	36.0
SPYDER GT CAMBIO CORSA	4236-4244	2001-06	13,0	26.0	40.0
COUPÉ	4236	2002-04	10,0	20.0	30.0
COUPÉ CAMBIO CORSA	4236	2002-04	11,0	22.0	33.0
COUPÉ GRANSPORT	4244	2005-06	13,0	25.0	38.0
QUATTROPORTE	4244	2003-06	9,0	18.0	27.0
MC 12 STRADALE	5998	2004-05	400,0	800.0	1.000.0

MATRA FRANCIA

D JET 5	1108	1965-69	5,0	10.0	15.0
D JET 6	1255	1966-68	6,0	12.0	18.0
M530 LX/SX	1699	1967-73	4,2	8.5	12.5
BAGHEERA	1294	1973-80	2,5	5.0	7.5
BAGHEERA S	1294-1442	1975-80	2,8	5.5	8.0
BAGHEERA X	1442	1978-80	3,3	6.5	10,0
RANCH (TUTTI I MODELLI)	1442	1977-84	1,5	3.0	4.5
MURENA 1600	1592	1980-84	1,8	3.5	5.0
MURENA 2200	2155	1980-84	2,3	4.5	6.5

MAYBACH GERMANIA

57	5513	2002-06	30,0	60.0	90.0
62	5513	2002-06	40,0	80.0	120.0

MAZDA GIAPPONE

RX2 (WANKEL 573CC)	1146	1971-73	1,5	3.0	4.5
RX7 COUPÉ (WANKEL 573CC)	1146	1977-85	2,5	5.0	7.5
RX7 COUPÉ (WANKEL 654 X2)	1308	1985-90	3,0	6.0	9.0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654 X2)	1308	1990-92	4,0	8.0	12.0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654 X2)	1308	1992-97	6,0	12.0	18.0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654 X2)	1308	1999-02	7,0	14.0	21.0
RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654 X2)	1308	1987-89	4,5	9.0	13.5
RX7 CABRIOLET (WANKEL 654 X2)	1308	1990-92	4,5	9.0	13.5
626 (TUTTI I MODELLI)	1587-2184	1984-86	0,5	1.0	1.5
626 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1597-2184	1987-92	0,5	1.0	1.5
323 TURBO 16V 4WD	1840	1990-94	1,0	2.0	3.0
MX-5 (MIATA)	1597-1839	1990-97	3,0	6.0	9.0
MX-5 (MIATA) II SERIE	1597-1991	1997-04	2,5	5.0	7.5
121	1324-1498	1990-96	0,5	1.0	1.5
MX-3	1598-1845	1991-96	0,8	1.5	2.3
RX8 (WANKEL 654 RX2)	1308	2002-06	3,5	7.0	11,0
XEDOS 6	1995	1993-96	0,5	1.0	1.5
323 LANTIS	1324-1995	1994-96	0,5	1.0	1.5
MX-5 (MIATA) III SERIE	1798-1999	2005-06	3,5	7.0	10.0
121 (FIESTA)	1242-1299	1996	0.5	1.0	1.5
DEMIO	1324-1498	1996	0.5	1.0	1.5

MC LAREN GRAN BRETAGNA

F1	6064	1993-98	120.0	250.0	370.0

MERCEDES GERMANIA

STORPEDO	6789	1926-30	500.0	1.000.0	1.500.0
SS TORPEDO	7065	1928-34	750.0	1.500.0	2.250.0
SSK TORPEDO	7065	1929-33	1.750.0	3.500.0	5.250.0
SSKL TORPEDO	7065	1930-34	2.500.0	5.000.0	7.500.0
STUTTGART TORPEDO	1988-2581	1929-36	15.0	30.0	45.0
MANNHEIM BERLINA	3665	1929-34	17.5	35.0	55.0
NÜRBURG BERLINA	4622-4918	1928-39	22.5	45.0	70.0
770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	400.0	800.0	1.200.0
170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	15,0	30.0	45.0
170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	27.5	55.0	80.0
170 V BERLINA	1697	1936-44	11.5	23.0	35.0
290 LIMOUSINE	2867	1933-37	17.5	35.0	55.0
230 BERLINA	2229	1937-41	10.0	20.0	30.0
500 K CABRIOLET	5019	1934-36	750.0	1.500.0	2.250.0
540 K CABRIOLET	5401	1936-39	2.000.0	4.000.0	6.000.0
540 K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	3.000.0	6.000.0	9.000.0
170 V	1697	1947-53	10.0	20.0	30.0
170 D DIESEL	1767	1949-53	7,5	15.0	22.5
170 S/SV	1767	1949-55	9.0	18.0	27.0
170 DS DIESEL	1767	1949-53	6.5	13.0	20.0
180	1767-1897	1953-62	3,5	7.0	10.0
180 D/190 D	1767-1897	1953-61	3,0	6.0	9.0
190	1897	1955-61	3,5	7.0	10.0
190 C	1897	1961-65	3,0	6.0	9.0
190 D/200 D	1998	1961-68	2.3	4.5	6.5
200	1998	1965-68	2.5	5.0	7.5
220	2195	1951-55	6,5	13.0	20.0
220	2195	1959-65	4.5	9.0	13.5
219	2195	1956-59	5,0	10.0	15.0
220 S	2195	1956-59	7,0	14.0	21,0
220 S	2195	1959-65	4,8	9.5	14.0
220 S COUPÉ	2195	1956-59	22.5	45.0	70.0
220 S CABRIOLET	2195	1956-59	32.5	65.0	95.0
220 SE	2195	1959-65	5,0	10.0	15.0
220 SE COUPÉ	2195	1958-60	25,0	50.0	75.0
220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	35,0	70.0	105.0
300 A/B/C	2996	1951-57	25,0	50.0	75.0
300 D	2996	1957-62	17,5	35.0	55.0
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	50.0	100.0	150.0
300 S/SC COUPÉ	2996	1952-57	70.0	140.0	210.0
300 S/SC CABRIOLET	2996	1952-57	85,0	170.0	250.0
300 SL «ALADI GABBIANO»	2996	1954-56	450.0	900.0	1.400.0
300 SL ROADSTER	2996	1957-63	300.0	600.0	900.0
190 SL	1897	1955-63	30.0	60.0	90.0
600 LIMOUSINE	6330	1963-81	35,0	70.0	100.0
600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330	1963-81	45,0	90.0	130.0
600 LANDAULET	6330	1963-81	75,0	150.0	220.0
230	2292	1965-68	3,0	6.0	9.0
230 S	2292	1965-68	3,8	7.5	11.0
300 SE	2996	1961-65	7,5	15.0	22.5
300 SEL	2996	1962-65	7.5	15.0	22.5
250 S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	3,5	7.0	10.0
280 S/280 SE BERLINA	2778	1968-72	3,8	7.5	11.0
280 SEL	2778	1968-72	4.0	8.0	12.0
280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499	1970-72	5,0	10.0	15.0
300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	6,0	12.0	18.0
300 SE/SEL	2996	1965-67	6,0	12.0	18.0
300 SEL 6.3 BERLINA	6330	1968-72	12.5	25.0	35.0
300 SEL 4.5 AMERICA	4510	1969-71	9,0	18.0	27.0
220 SE/250 SE COUPÉ	2195-2496	1961-67	25,0	50.0	75.0
220 SE/250 SE CABRIOLET	2195-2496	1961-67	32.5	65.0	95.0
300 SE COUPÉ	2996	1962-65	27.5	55.0	80.0
300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	35,0	70.0	105.0
280 SE 3.5 COUPÉ	3499	1969-71	30.0	60.0	90.0
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	40.0	80.0	120.0
230 SL «PAGODA»	2306	1963-66	20.0	40.0	60.0
250 SL «PAGODA»	2496	1966-68	19,0	38.0	55.0
280 SL «PAGODA»	2778	1968-71	22.5	45.0	65.0
200/220 (W115)	1998-2197	1968-73	1.8	3.5	5.0
230-6/250 (W114)	2292-2496	1968-73	2.0	4.0	6.0
200 D/220 D (W115)	1988-2197	1968-76	1.0	2.0	3.0
220 D LANG (W115)	2197	1968-73	1.0	2.0	3.0
250 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	3,0	6.0	9.0
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299	1982-93	0.8	1.5	2.3
190 D/D 2.5/D 2.5 TURBO (W201)	1997-2497	1983-93	0.5	1.0	1.5
190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	2.8	5.5	8.0
190 E 2.5 16 (W201)	2498	1989-93	3.5	7.0	10.0
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2498	1990-91	12.5	25.0	35.0
190 E 2.6 (W201)	2599	1985-93	1.0	2.0	3.0

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
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
200/250 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
250 C/250 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/250 T/250 T/280 TE (W123)	1997-2746	1977-84	1,3	2,5	3,5
240 TD (W123)	2404	1977-85	0,5	1,0	1,5
300 TD/300 TD TURBO D (W123)	2998	1977-85	0,8	1,5	2,3
230 G CORTO TELONATO	2299	1979-82	2,0	4,0	6,0
230 G CORTO SW	2299	1979-82	2,3	4,5	6,5
230 G LUNGO SW	2299	1979-82	2,0	4,0	6,0
230 GE CORTO TELONATO	2299	1982-89	2,3	4,5	6,5
230 GE CORTO SW	2299	1982-89	2,5	5,0	7,5
230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	2,3	4,5	6,5
280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	2,5	5,0	7,5
280 GE CORTO SW	2746	1979-89	3,0	6,0	9,0
280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	3,0	6,0	9,0
240 GD CORTO TELONATO	2399	1979-88	2,0	4,0	6,0
240 GD CORTO SW	2399	1979-88	2,3	4,5	6,5
240 GD LUNGO SW	2399	1979-88	2,0	4,0	6,0
300 GD CORTO TELONATO	2998	1979-94	2,0	4,0	6,0
300 GD CORTO SW	2998	1979-94	2,3	4,5	6,5
300 GD LUNGO SW	2998	1979-94	2,0	4,0	6,0
200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599	1984-93	0,8	1,5	2,3
E 200/E 220 (W124)	1998-2199	1993-95	0,8	1,5	2,3
260 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-93	1,0	2,0	3,0
E 280 (W124)	2799	1993-95	1,0	2,0	3,0
200 D/250 D/250 D TURBO (W124)	1997-2497	1985-95	0,5	1,0	1,5
260/280 E/E 280 LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	2,0	4,0	6,0
250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-95	1,0	2,0	3,0
300 E (W124)	2962	1984-93	1,0	2,0	3,0
300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-93	1,3	2,5	4,0
E 300 4 MATIC (W124)	2960	1994-95	1,2	2,5	3,7
300 D/D TURBO 4 MATIC (W124)	2996-2998	1987-95	0,8	1,5	2,3
300 E-24 (W124)	2960	1989-93	1,3	2,5	4,0
E 320 (W124)	3199	1994-95	1,2	2,5	3,7
400 E/E 400/E 420 (W124)	4196	1991-95	2,0	4,0	6,0
500 E/E 500 (W124)	4973	1990-95	3,5	7,0	10,0
200 T/200 TE/230 TE (W124)	1997-2299	1986-93	0,8	1,5	2,3
E 200 T/E 220 T (W124)	1998-2199	1993-95	1,0	2,0	3,0
200 TD/250 TD (W124)	1997-2497	1985-95	0,5	1,0	1,5
E 280 T (W124)	2799	1993-95	1,3	2,5	3,5
300 TE (W124)	2962	1986-93	1,3	2,5	3,5
300 TE 4 MATIC (W124)	2962	1987-93	1,5	3,0	4,5
E 300 T 4 MATIC (W124)	2960	1994-95	1,5	3,0	4,5
300 TE-24 (W124)	2960	1989-93	1,5	3,0	4,5
E 320 T (W124)	3199	1994-95	1,5	3,0	4,5
300 TD (W124)	2996	1987-95	0,8	1,5	2,3
300 TD TURBO/4 MATIC (W124)	2998	1987-95	1,0	2,0	3,0
200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	3,0	6,0	9,0
200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	3,5	7,0	10,0
250 GD CORTO TELONATO	2497	1987-95	3,0	6,0	9,0
250 GD CORTO SW	2497	1987-95	3,5	7,0	10,0
250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	3,5	7,0	10,0
200 CE/200 CE-16/E 200/E 220 CPÉ (W124)	1997-2199	1990-96	2,0	4,0	6,0
230 CE (W124)	2299	1987-92	2,3	4,5	6,5
300 CE/320 CE/E 320 CPÉ (W124)	2962-3199	1987-96	2,5	5,0	7,5
300 CE-24 (W124)	2960	1989-93	2,5	5,0	7,5
E 200/E 220 CABRIOLET (W124)	1997-2199	1993-97	5,0	10,0	15,0
300/320 CE-24 CABR./E 320 CABR.	2960-3199	1991-96	5,5	11,0	16,5
280 S/SE/SEL (W116)	2746	1972-79	2,0	4,0	6,0
350 SE/450 SE (W116)	3499-4520	1972-79	2,5	5,0	7,5
350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520	1973-79	2,8	5,5	8,0
450 SEL 6.9 (W116)	6834	1975-80	6,5	13,0	20,0
300 SD TURBODIESEL (W116)	2998	1977-80	1,0	2,0	3,0
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1979-82	0,8	1,5	2,3
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1983-86	1,0	2,0	3,0
380 SE/SEL (W126)	3839	1979-82	1,0	2,0	3,0
380 SE/SEL (W126)	3839	1983-86	1,3	2,5	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973	1979-82	1,0	2,0	3,0
500 SE/SEL (W126)	4973	1983-88	1,3	2,5	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973	1989-91	1,5	3,0	4,5
260 SE (W126)	2599	1986-90	1,0	2,0	3,0
300 SE/SEL (W126)	2962	1986-88	1,3	2,5	3,5
300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	1,5	3,0	4,5
420 SE/SEL (W126)	4196	1986-90	1,3	2,5	3,5
560 SE (W126)	5547	1988-90	2,0	4,0	6,0

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
560 SEL (W126)	5547	1986-88	1,8	3,5	6,0
560 SEL (W126)	5547	1989-91	2,3	4,5	7,0
300 SD/SDL TURBODIESEL (W126)	2998	1980-87	0,8	1,5	2,3
280/300/320 SE/SEL (W140)	2799-3199	1991-98	1,0	2,0	3,0
S 300 TD (W140)	2996	1997-98	1,0	2,0	3,0
300 SD TURBO/S 350 D TURBO (W140)	3449	1992-96	1,0	2,0	3,0
420 SE/SEL (W140)	4196	1991-98	1,5	3,0	4,5
500 SE/SEL (W140)	4973	1991-98	1,8	3,5	5,0
600 SE/SEL (W140)	5987	1991-98	2,5	5,0	7,5
380 SEC (W126)	3839	1981-86	4,0	8,0	12,0
420 SEC (W126)	4196	1986-92	4,5	9,0	13,5
500 SEC (W126)	4973	1981-87	5,0	10,0	15,0
500 SEC (W126)	4973	1988-92	5,0	10,0	15,0
560 SEC (W126)	5547	1985-87	6,0	12,0	18,0
560 SEC (W126)	5547	1988-92	6,0	12,0	18,0
420/500 S COUPÉ/CL (W140)	4196-4973	1992-98	1,5	3,0	4,5
600 S COUPÉ/CL (W140)	5987	1992-98	2,5	5,0	7,5
280 SL (R107)	2746	1974-75	7,5	15,0	22,5
280 SL (R107)	2746	1975-80	8,0	16,0	24,0
280 SL (R107)	2746	1980-85	8,5	17,0	25,0
280 SLC (C107)	2746	1974-81	5,5	11,0	16,5
300 SL (R107)	2962	1985-89	8,5	17,0	25,0
350 SL (R107)	3499	1971-75	11,0	22,0	33,0
350 SL (R107)	3499	1975-80	10,0	20,0	30,0
350 SLC (C107)	3499	1971-80	6,0	12,0	18,0
380 SL (R107)	3839	1980-85	11,0	22,0	33,0
380 SLC (C107)	3839	1980-81	5,5	11,0	16,5
420 SL (R107)	4196	1985-89	12,0	24,0	36,0
450 SL (R107)	4520	1973-75	12,0	24,0	36,0
450 SL (R107)	4520	1975-80	11,0	22,0	33,0
450 SLC (C107)	4520	1973-80	6,0	12,0	18,0
450 SLC 5.0 (C107)	4973-5025	1978-80	7,5	15,0	22,5
500 SLC (C107)	4973	1980-81	7,0	14,0	21,0
500 SL (R107)	4973	1980-85	12,0	24,0	36,0
500 SL (R107)	4973	1985-89	13,0	26,0	39,0
560 SL (R107)	5547	1985-89	14,0	28,0	42,0
SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	7,0	14,0	21,0
280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	6,0	12,0	18,0
300 SL/-24/SL 300-24 (R129)	2960	1989-93	5,0	10,0	15,0
SL 320/SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	6,5	13,0	20,0
SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	7,5	15,0	22,5
500 SL (R129)	4973	1989-98	7,0	14,0	21,0
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	8,0	16,0	24,0
600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	8,5	17,0	25,0
60 AMG (R129)	5956	1997-00	10,0	20,0	30,0
300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1990-94	3,5	7,0	10,0
300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	4,0	8,0	12,0
320 GE/G 320 CORTO TELONATO/SW	3199	1993-06	4,0	8,0	12,0
320 GE/G 320 LUNGO SW	3199	1993-06	4,5	9,0	13,5
350 GD/G 300 TD CORTO TEL./SW	3449	1991-97	3,0	6,0	9,0
350 GD/G 300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	3,5	7,0	10,0
500 GE V8	4973	1993-94	5,5	11,0	16,5
G 36 AMG	3606	1995-97	5,5	11,0	16,5
C 180/200/220/230 (W202)	1799-2295	1993-96	0,8	1,5	2,3
C 200 D/220 D/250 D (W202)	1997-2497	1993-96	0,5	1,0	1,5
C 240 V6 (W202)	2398	1997-00	1,0	2,0	3,0
C 280 (W202)	2799	1993-97	1,3	2,5	3,5
C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	1,3	2,5	3,5
C 230 KOMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	1,3	2,5	3,5
C 180 T/200 T/220 T/230 T (W202)	1799-2295	1996	1,0	2,0	3,0
C 200 D/220 D/250 D (SERIE T W202)	1997-2497	1996	1,0	2,0	3,0
C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	4,0	8,0	12,0
C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	4,0	8,0	12,0
C 250 T KOMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	1,5	3,0	4,5
C 240 TV6 (W202)	2398	1997-00	1,5	3,0	4,5
C 280 T (W202)	2799	1996-97	1,5	3,0	4,5
C 280 T V6 (W202)	2799	1997-00	1,5	3,0	4,5
C 43 T AMG (W202)	4266	1997-00	4,3	8,5	12,0
E 320 (W211)	3199	1995-97	1,3	2,5	3,5
E 200/230/280 (W210)	1998-2799	1995-96	1,0	2,0	3,0
E 420 (W 210)	4196	1995-97	1,8	3,5	5,0
E 430 V8 (W210)	4266	1997-01	2,0	4,0	6,0
E 280 V6/E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	1,5	3,0	4,5
E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	1,8	3,5	5,0
E 50 AMG (W 210)	4973	1995-97	4,0	8,0	12,0
E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	5,0	10,0	15,0
E 220 D/290 TD/300 D (W 210)	2155-2996	1995-96	1,0	2,0	3,0
E 200 T/250 T/280 T (W210)	1998-2799	1996	1,2	2,5	3,5
E 320 T (W 210)	3199	1996-97	1,5	3,0	4,5
E 280 TV6/E 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	2,0	4,0	6,0
E 320 T 4 MATIC (W210)	3199	1997-01	2,3	4,5	6,5
E 420 T (W 210)	4196	1996-97	2,3	4,5	6,5
E 430 TV8 (W210)	4266	1997-01	2,5	5,0	7,5
E 220 D/290 TD/300 D (SERIE T W210)	2155-2996	1996	1,2	2,5	3,5
CLK 200/200 K/230 K (C208)	1998-2295	1997-01	2,0	4,0	6,0
CLK 320 (C208)	3199	1997-01	2,5	5,0	7,5
CLK 430 (C208)	4266	1997-01	3,0	6,0	9,0

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
CLK 200/200 K/230 K CABRIO (A208)	1998-2295	1998-01	3,5	7,0	10,0
CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	1998-01	4,0	8,0	12,0
CLK 55 AMG (C208)	5439	1999-01	5,5	11,0	16,5
SLK 200/200 K/230 K	1998-2295	1996-03	3,0	6,0	9,0
SLK 320 V6	3199	2000-03	4,0	8,0	12,0
SLK 32 AMG	3199	2001-03	5,0	10,0	15,0
ML 230	2295	1997-01	2,0	4,0	6,0
ML 270 CDI	2688	2000-04	2,0	4,0	6,0
ML 320/350	3199-3724	1997-04	2,5	5,0	7,5
ML 400 CDI	2001	2001-04	2,5	5,0	7,5
ML 430	4266	1997-01	3,0	6,0	9,0
ML 500	5439	2001-04	3,5	7,0	10,0
ML 55 AMG	5439	2000-04	5,0	10,0	15,0
S 280/320 (W220)	2799-3199	1998-03	1,5	3,0	4,5
S 350/430/500 (W220)	4266-4966	1998-05	2,0	4,0	6,0
S 600 (W220)	5786	1999-05	2,5	5,0	7,5
S 320 CDI (W220)	3222	1999-05	1,5	3,0	4,5
S 400 CDI (W220)	3996	2000-05	1,5	3,0	4,5
S 55 K AMG (W220)	5439	2002-05	7,0	14,0	21,0
S 65 K AMG (W220)	5980	2003-05	7,5	15,0	22,5
CLK-GTR	6898	1998-00	650,0	1.300,0	2.000,0
G 290 TD CORTO TEL./SW	2874	2000-01	3,5	7,0	10,0
G 290 TD LUNGO SW	2874	2000-01	4,0	8,0	12,0
G 300 TD CORTO TEL./SW	2996	1996-00	3,0	6,0	9,0
G 300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	3,5	7,0	10,0
G 270 CDI CORTO TEL./SW	2688	2000-06	3,5	7,0	10,0
G 270 CDI LUNGO SW	2688	2000-06	4,0	8,0	12,0
G 400 CDI CORTO TEL./SW	3996	2000-06	4,5	9,0	13,5
G 400 CDI LUNGO SW	3996	2000-06	5,0	10,0	15,0
G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966	1998-06	6,0	12,0	18,0
G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-06	6,5	13,0	19,5
G 55 AMG	5439	1998-04	7,5	15,0	22,5
G 55 AMG KOMPRESSOR	5439	2004-06	10,0	20,0	30,0
CL 500 (C215)	4966	1999-06	4,5	9,0	13,5
CL 600 (C215)	5786	1999-06	5,0	10,0	15,0
CL 55 AMG (C215)	5439	1999-06	5,5	11,0	16,5
CL 65 AMG (C215)	5980	2003-06	6,0	12,0	18,0
C 240 V6 (W203)	2597	2000-05	1,3	2,5	3,5
C 320/350 V6 (W203)	3199-3498	2000-06	1,5	3,0	4,5
C 32 AMG (W203)	3199	2000-04	5,0	10,0	15,0
C 30 CDI AMG (W203)	2950	2002-05	3,5	7,0	10,0
C 55 AMG (W203)	5439	2004-06	6,0	12,0	18,0
C 240 TV6 (W203)	2597	2000-05	1,8	3,5	5,0
C 320/350 TV6 (W203)	3199-3498	2000-06	2,0	4,0	6,0
C 30 CDI AMG T (W203)	2950	2002-05	3,5	7,0	10,0
C 55 AMG T (W203)	5439	2004-06	6,0	12,0	18,0
A 190/210	1897-2084	2000-04	1,0	2,0	3,0
A 190 L/210 L	1897-2084	2001-04	1,3	2,5	3,5
SL 350 (R230)	3724	2003-06	7,0	14,0	21,0
SL 500 (R230)	4966	2001-06	8,0	16,0	24,0
SL 600 (R230)	5513	2001-06	9,0	18,0	27,0
SL 55 AMG (R230)	5439	2001-06	9,0	18,0	27,0
SL 65 AMG (R230)	5980	2005-06	11,0	22,0	33,0
CLK 200 K/200 CGI (C209)	1796	2002-06	2,5	5,0	7,5
CLK 240 (C209)	2597	2002-05	3,0	6,0	9,0
CLK 320/350 (C209)	3199-3498	2002-06	3,5	7,0	10,0
CLK 500 (C209)	4966	2002-06	4,5	9,0	13,5
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-06	6,0	12,0	18,0
CLK 200 K/200 CGI CABRIOLET (C209)	1796	2003-06	3,0	6,0	9,0
CLK 240 CABRIOLET (C209)	2597	2003-05	3,5	7,0	10,0
CLK 320/350 CABRIOLET (C209)	3199-3498	2003-06	4,0	8,0	12,0
CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003-06	5,0	10,0	15,0
CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003-06	6,5	13,0	20,0
E 320/350 (W211)	3199-3498	2002-06	2,0	4,0	6,0
E 500 (W211)	4966	2002-06	3,5	7,0	10,0
E 55 K AMG (W211)	5439	2002-06	4,5	9,0	13,5
E 320/350 T (W211)	3199-3498	2003-06	2,5	5,0	7,5
E 500 T (W211)	4966	2003-06	4,0	8,0	12,0
E 55 K AMG T (W211)	5439	2003-06	5,0	10,0	15,0
C 230 K SPORTCOUPÉ	1796	2000-05	1,3	2,5	3,5
C 320/350 SPORTCOUPÉ	3199-3498	2000-06	1,8	3,5	5,0
C 32 AMG SPORTCOUPÉ	3199	2000-04	3,0	6,0	9,0
C 30 CDI SPORTCOUPÉ	2950	2000-04	1,3	2,5	3,5
SLK 200 K (II SERIE)	1796	2004-06	4,0	8,0	12,0
SLK 350 (II SERIE)	3498	2004-06	4,5	9,0	13,0
SLK 55 AMG (II SERIE)	5439	2004-06	5,5	11,0	16,0
CLS 350	3498	2004-06	3,5	7,0	10,0
CLS 500	4966	2004-06	4,0	8,0	12,0
CLS 55 AMG	5439	2004-06	6,0	12,0	18,0
A 200 TURBO (II S.)	2034	2004-06	1,8	3,5	5,0
SLR MCLAREN	5439	2004-06	200,0	350,0	500,0
B 200 TURBO	2034	2005	1,7	3,5	5,2
ML 350 (II SERIE)	3498	2005-06	3,0	6,0	9,0
ML 500 (II SERIE)	4966	2005-06	4,0	8,0	12,0
ML 280/320 CDI (II SERIE)	2987	2005-06	3,0	6,0	9,0
ML 63 AMG (II SERIE)	6208	2005-06	6,0	12,0	18,0
R 350	3498	2005-06	2,5	5,0	7,5

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
R500	4966	2005-06	3,5	7,0	10,5
R320 CDI	2987	2005-06	2,5	5,0	7,5

MG GRAN BRETAGNA

J1/J2/J3 MIDGET	746-847	1932-33	15,0	30,0	45,0
L1/L2 MAGNA	1087	1933-34	16,0	32,0	48,0
NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	17,5	35,0	50,0
MIDGET PA/PB ROADSTER	847-959	1934-36	15,0	30,0	45,0
SA DROPHEAD COUPÉ	2288-2322	1937-39	17,5	35,0	50,0
VA DROPHEAD COUPÉ	1548	1937-39	16,0	32,0	48,0
WA DROPHEAD COUPÉ	2561	1938-39	20,0	40,0	60,0
TA ROADSTER	1292	1936-39	16,0	32,0	48,0
TB ROADSTER	1250	1939	16,0	32,0	48,0
TC	1250	1945-49	15,0	30,0	45,0
TD	1250	1949-53	14,0	28,0	42,0
TD ARNOLT	1250	1951-53	14,0	28,0	42,0
TF	1250	1953-54	14,0	28,0	42,0
TF 1500	1466	1954-55	15,0	30,0	45,0
YA/YB	1250	1947-53	6,0	12,0	18,0
A	1489	1955-59	12,5	25,0	37,0
A COUPÉ	1489	1956-59	10,0	20,0	30,0
A TWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	16,0	32,0	48,0
A TWIN CAM COUPÉ	1588	1958-60	13,5	27,0	40,0
A 1600 ROADSTER	1588	1959-61	13,5	27,0	40,0
A 1600 COUPÉ	1588	1959-61	10,0	20,0	30,0
A 1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	14,0	28,0	42,0
A 1600 MK2 COUPÉ	1622	1961-62	10,0	20,0	30,0
B SPIDER	1798	1962-74	7,5	15,0	22,5
B SPIDER	1798	1974-80	6,0	12,0	18,0
B GT COUPÉ	1798	1965-74	5,0	10,0	15,0
B GT	1798	1974-80	4,0	8,0	12,0
B GT LIMITED EDITION	1798	1979-80	4,5	9,0	13,5
B SPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-80	6,0	12,0	18,0
B GT V8	3528	1972-76	5,0	10,0	15,0
C SPIDER	2912	1967-69	9,0	18,0	27,0
C GT COUPÉ	2912	1967-69	6,0	12,0	18,0
MAGNETTE ZA/ZB	1489	1953-59	2,5	5,0	7,5
MAGNETTE MKII/MKIV	1489-1622	1959-68	2,3	4,5	7,0
MIDGET MKI	948-1098	1961-64	4,5	9,0	13,5
MIDGET MKII	1098	1964-66	4,0	8,0	12,0
MIDGET MKIII	1275	1966-69	4,0	8,0	12,0
MIDGET MKIV	1275	1969-74	3,5	7,0	11,0
MIDGET MKIV 1500	1493	1974-79	3,5	7,0	10,0
1100	1098	1962-68	1,5	3,0	4,5
1300/1300 MK2	1275	1967-71	1,8	3,5	5,0
RV8	3947	1992-95	7,5	15,0	22,5
F/F WC	1588-1796	1995-01	2,5	5,0	7,5
TF	1588-1796	2000-05	3,0	6,0	9,0
ZR 105/120/160	1397-1796	2002-05	0,8	1,5	2,3
ZS 120/180	1796-2497	2002-05	1,0	2,0	3,0
ZT 160/160 V6/180/190	1795-2497	2002-05	1,8	3,5	5,0
ZFT 160/160 V6/180/190	1795-2497	2002-05	2,0	4,0	6,0
ZT 260 V8	4601	2004-05	3,0	6,0	9,0
ZT X POWER 385	4601	2002	4,0	8,0	12,0

MINI GERMANIA

ONE/ONE DE LUXE	1598	2001-06	1,0	1,5	2,2
COOPER	1598	2001-06	1,0	2,0	3,0
COOPER S	1598	2002-06	1,5	3,0	4,5
COOPER S WORKS	1598	2003-06	2,0	4,0	6,0
CABRIO ONE/ONE DE LUXE	1598	2004-06	2,0	4,0	6,0
CABRIO COOPER	1598	2004-06	2,5	5,0	7,5
CABRIO COOPER S	1598	2004-06	3,0	6,0	9,0
CABRIO COOPER S WORKS	1598	2004-06	3,5	7,0	10,0

MITSUBISHI GIAPPONE

GALANT D/TURBO D	2347	1980-86	0,4	0,8	1,2
GALANT/GALANT TURBO	1597-2350	1983-87	0,5	1,0	1,5
PAJERO (I SERIE)	1997-2972	1982-90	1,8	3,5	5,0
PAJERO D/TD (I SERIE)	2347-2477	1982-91	1,5	3,0	4,5
PAJERO WAGON (I SERIE)	1997-2972	1983-90	1,8	3,5	5,0
PAJERO WAGON D/TD (I SERIE)	2477-2835	1983-90	1,5	3,0	4,5
PAJERO 3.0 V6 (I SERIE)	2972	1988-91	2,0	4,0	6,0
PAJERO TD (II SERIE)	2477-2835	1991-99	2,0	4,0	6,0
PAJERO 2.4/2.6 (II SERIE)	2351-2555	1991-99	1,5	3,0	4,5
PAJERO V6/V6 GDI (II SERIE)	2972-3497	1991-99	2,5	5,0	7,5
COLT (TUTTI I MOD.)	1299-1499	1983-87	0,5	1,0	1,5
COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1595	1987-91	0,4	0,8	1,2
COLT TURBO	1598	1983-87	0,8	1,5	2,3
COLT GTI 16V (TURBO)	1595	1987-91	0,8	1,5	2,3
COLT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1836	1991-95	0,5	1,0	1,5
COLT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1834	1995-96	0,5	1,0	1,5
3000 GT	2972	1990-00	3,5	7,0	10,0
3000 GT SPIDER	2972	1995-00	4,0	8,0	12,0
LANCER GSR EVO I/II	1997	1992-94	5,5	11,0	16,5
LANCER GSR EVO III/IV	1997	1995-97	6,5	13,0	20,0
LANCER GSR EVO V/EVO VI/EVO VII	1997	1998-02	7,5	15,0	22,5
LANCER GSR EVO VIII	1997	2003-05	8,0	16,0	24,0
LANCER EVO IX	1997	2005-06	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	1998-06	1,5	3,0	4,5
PAJERO IO (PININ) GDI	1999	2000-06	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	1999-06	2,0	4,0	6,0
PAJERO SPORT TD (II SERIE)	2477-3200	1999-06	1,8	3,5	5,0
PAJERO TD (III SERIE)	2477-3497	1999-06	2,0	4,0	6,0
PAJERO V6 (III SERIE)	2972-3800	1999-06	2,5	5,0	7,5
ECLIPSE	1755-1997	1992-93	0,8	1,5	2,3
ECLIPSE (II SERIE)	1996-1997	1994-96	1,0	2,0	3,0
SPACE RUNNER	1834-1997	1991-96	0,5	1,0	1,5
SPACE WAGON	1834-1997	1991-96	0,5	1,0	1,5
SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-96	0,5	1,0	1,5
SPACE GEAR	1997-2972	1994-96	0,7	1,5	2,2

MORGAN GRAN BRETAGNA

THREE WHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	15,0	30,0	45,0
THREE WHEELER (BLACKBURNE)	1098	1930-39	14,0	28,0	42,0
THREE WHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	15,0	30,0	45,0
F-4/F-2/F SUPER THREEW. (FORD E93A)	933-1172	1932-52	12,5	25,0	38,0
4-4 (DAL 1946 4/4) (CLIMAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	15,0	30,0	45,0
4/4 SERIES II (FORD 100E)	1172	1955-60	12,5	25,0	38,0
4/4 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	12,5	25,0	38,0
PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2088	1950-54	15,0	30,0	45,0
4/4 SERIES IV (FORD 1OHE)	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-OVH-EFI)	1584-1599	1968-93	15,0	30,0	45,0
4/4 1800/2000 (FORD)	1796-1999	1993-06	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	2004-06	19,0	38,0	57,0
PLUS 4 PLUS (TR4)	2138	1964-65	17,5	35,0	50,0
AERO 8	4398	2000-06	21,0	42,0	63,0

MORRIS GRAN BRETAGNA

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

MOSKVITCH RUSSIA

2138/2140	1357-1479	1974-90	0,5	1,0	1,5
2136/2137	1357-1479	1974-87	0,4	0,8	1,2
2141 (ALEKO)	1479-1890	1987-91	0,3	0,5	0,8
1511 2126	1479	1987-91	0,3	0,5	0,8

NISSAN GIAPPONE

DATSUN 240Z/260Z	2393	1969-75	7,5	15,0	22,5
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	6,0	12,0	18,0
DATSUN 280 ZX/ZX2+2	2753	1978-81	4,5	9,0	13,5
PATROL	2753-3956	1980-95	1,5	3,0	4,5
PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	1,5	3,0	4,5
SAFARI/PATROL GR	4169	1988-97	1,8	3,5	5,0
SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	2,3	4,5	6,5
SAFARI/PATROL GR	4479	1999-04	3,0	6,0	9,0
SAFARI/PATROL GR	4758	2005-06	3,0	6,0	9,0
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	1,8	3,5	5,0
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1997-99	2,3	4,5	6,5
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1999-06	3,0	6,0	9,0
200/240 SX	1809-2388	1989-95	1,0	2,0	3,0
300 ZX	2960	1990-97	4,0	8,0	12,0
350 Z	3498	2003-06	4,0	8,0	12,0
350 Z ROADSTER	3498	2004-06	5,0	10,0	15,0
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	1,3	2,5	3,5
TERRANO II	2389-2960	1992-02	1,5	3,0	4,5
TERRANO II TD	2664-2953	1992-06	1,5	3,0	4,5
PATHFINDER	3275-3498	1997-04	2,0	4,0	6,0
PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	2,0	4,0	6,0
MICRA	997-1275	1992-96	0,5	1,0	1,5
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	1,0	2,0	3,0
SKYLINE GTS-T	1998	1989-91	1,5	3,0	4,5
SKYLINE GT-R	2568	1989-91	2,5	5,0	7,5
PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-96	0,5	1,0	1,5
PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1998	1990-96	0,5	1,0	1,5
PRIMERA SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-96	0,5	1,0	1,5
PRIMERA D/TD	1973	1992-96	0,5	1,0	1,5
PRIMERA D/TD SW	1973	1992-96	0,5	1,0	1,5
FIGARO	988	1991-92	5,0	10,0	15,0
PRAIRIE	1974-2388	1988-94	0,5	1,0	1,5
PRAIRIE JOY	1998	1995-96	0,5	1,0	1,5
SERENA	1597-1998	1993-96	0,5	1,0	1,5
SERENA D/TD	1973-2285	1993-96	0,5	1,0	1,5
MURANO	3498	2003-06	2,5	5,0	7,5
MAXIMA QX (TUTTI I MODELLI)	1995-2988	1995-96	0,7	1,5	2,2
PATHFINDER (II SERIE)	3954	2004-06	3,0	6,0	9,0
PATHFINDER TD (II SERIE)	2488	2005-06	2,5	5,0	7,5
MICRA C+C	1386-1598	2005-06	1,5	3,0	4,5
ALMERA	1392-1597	1995-96	0,5	1,0	1,5
ALMERA D	1973	1995-96	0,5	1,0	1,5

NSU GERMANIA

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

OM ITALIA

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

OPEL GERMANIA

ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1938-39	6,0	12,0	18,0
KAPITÄN (ANTEGUERRA)	2473	1938-40	4,0	8,0	12,0
KAPITÄN	2473	1948-50	2,5	5,0	7,5
KAPITÄN	2473	1951-53	2,3	4,5	6,5
KAPITÄN	2473	1954-55	2,0	4,0	6,0
KAPITÄN	2473	1955-57	2,0	4,0	6,0
KAPITÄN	2473	1958-59	2,3	4,5	6,5
KAPITÄN	2586-2605	1959-63	2,0	4,0	6,0
OLYMPIA	1288	1935-37	3,5	7,0	10,0
OLYMPIA (OL 38)	1488	1938-40	3,5	7,0	10,0
OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	2,8	5,5	8,0
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	3,3	6,5	10,0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	2,0	4,0	6,0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	2,0	4,0	6,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	2,8	5,5	8,0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	2,0	4,0	6,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	2,8	5,5	8,0
1200	1196	1959-62	1,8	3,5	5,0
REKORD	1488-1680	1960-63	2,0	4,0	6,0
REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	2,8	5,5	8,0
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	1,8	3,5	5,0
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	1,5	3,0	4,5
REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	2,3	4,5	7,0
REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	1,3	2,5	4,0
REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	2,0	4,0	6,0
KADETT	1074	1936-37	4,0	8,0	12,0
KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	3,5	7,0	10,0
KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	1,8	3,5	5,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	1,0	2,0	3,0
KADETT C (TUTTI I MOD.)	995-1196	1973-79	0,8	1,5	2,3
KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	5,0	10,0	15,0
KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1584	1979-84	0,5	1,0	1,5
KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	0,5	1,0	1,5
KADETT GTE	1796	1983-84	0,8	1,5	2,3
KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	0,5	1,0	1,5
KADETT E D/TURBO D. (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	0,5	1,0	1,5
KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	1,0	2,0	3,0
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	1,3	2,5	3,5
KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-93	0,8	1,5	2,3
KADETT 2.0 GSI CABRIO/2.0 CABRIO LE	1998	1985-93	1,0	2,0	3,0
OLYMPIA (1100/S/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	1,0	2,0	3,0
GT	1078-1897	1968-73	4,0	8,0	12,0
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 (2500/2500/2800)	2239-2784	1967-71	1,5	3,0	4,5
COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77	1,5	3,0	4,5
COMMODORE GS/E COUPÉ	2784	1972-77	2,5	5,0	7,5
ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD)	1196-1897	1970-75	0,8	1,5	2,3
ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD)	1196-1979	1975-80	0,5	1,0	1,5
ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1998	1981-88	0,5	1,0	1,5
ASCONA III SERIE DIESEL	1598	1981-88	0,5	1,0	1,5
ASCONA 400	2410	1980-82	5,0	10,0	15,0
MANTA I SERIE	1196-1897	1970-75	1,5	3,0	4,5
MANTA II/III SERIE	1297-1979	1975-88	1,5	3,0	4,5
MANTA 400	2410	1980-85	6,0	12,0	18,0
REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	0,8	1,5	2,3
REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	0,5	1,0	1,5
REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	0,5	1,0	1,5
REKORD E DIESEL/E2 TURBOD.	1998-2260	1977-86	0,5	1,0	1,5
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	0,8	1,5	2,3
REKORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	0,5	1,0	1,5
REKORD E/E2 CARAVAN	1698-2197	1977-86	0,5	1,0	1,5
REKORD E DIESEL CARAVAN	1998-2260	1977-85	0,5	1,0	1,5
REKORD E2 TURBO D. CARAVAN	2260	1985-86	0,5	1,0	1,5
VECTRA 2.0 I TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	0,8	1,5	2,3
VECTRA 4X4	1796-1998	1988-95	0,5	1,0	1,5
VECTRA 2.000 16V	1998	1989-95	0,5	1,0	1,5
VECTRA 2.5 V6 (I/II SERIE)	2498	1993-99	0,5	1,0	1,5
VECTRA I 500 (II SERIE)	2498	1999	0,8	1,5	2,3
VECTRA (TUTTI I MODELLI)	1389-1998	1988-95	0,5	1,0	1,5
VECTRA D/TD	1488-1700	1988-95	0,5	1,0	1,5
VECTRA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1598-1998	1995-96	0,5	1,0	1,5
VECTRA II S. CARAVAN	1598-2498	1996	0,7	1,5	2,0
VECTRA TD II SERIE (TUTTI I MOD.)	1686	1995-96	0,5	1,0	1,5
VECTRA TD II S. CARAVAN	1686	1996	0,7	1,5	2,0
CALIBRA 2.0I/2.0I 16V	1998	1989-97	1,0	2,0	3,0
CALIBRA 2.0I 16V 4X4	1998	1989-97	1,3	2,5	3,5
CALIBRA 2.0I TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	2,0	4,0	6,0
CALIBRA 2.5 V6	2498	1993-97	1,5	3,0	4,5
OMEGA 1.8/2.0	1796-1998	1986-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA 1.8/2.0 CARAVAN	1796-1998	1986-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA CD 2.4I	2410	1988-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA CARAVAN 2.4I	2410	1988-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA GL 2.6I V6	2594	1990-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA GL 2.6I V6 CARAVAN	2594	1990-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-93	0,8	1,5	2,3
OMEGA D/TD	2260	1986-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1986-93	0,5	1,0	1,5
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1990-92	12,5	25,0	38,0
OMEGA 2.0/2.0 16V/2.5 24V (II S.)	1998-2498	1994-96	0,5	1,0	1,5
OMEGA 2.0/2.0 16V/2.5 24V SW (II S.)	1998-2498	1994-96	0,5	1,0	1,5
OMEGA 3000 V6 24V MV6/SW. (II S.)	2962	1994-99	0,8	1,5	2,3
OMEGA 3.2 V6/SW (II S.)	3175	2000-02	0,8	1,5	2,3
OMEGA 2.5 TD/SW (II S.)	2497	1994-96	0,5	1,0	1,5
SENATOR	2490-2968	1977-88	0,8	1,5	2,3
SENATOR TURBO DIESEL	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/TURBO DIESEL	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	2001-06	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.)	1796-2198	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	2001-06	1,3	2,5	3,5
ASTRA CABRIOLET 2.2 TD (II SERIE)	2171	2002-06	1,0	2,0	3,0
8/25 PS	2000	1920-24	5,0	10,0	15,0
14/38 PS	3450	1919-24	6,0	12,0	18,0
21/55 PS	5646	1919-24	9,0	18,0	27,0
30/75 PS	7793	1920-24	10,0	20,0	30,0
4/12 PS	951	1924-26	6,0	12,0	18,0
4/14 PS	1018	1924-25	5,0	10,0	15,0
4/16 PS	1018	1926-28	5,0	10,0	15,0
4/20 PS	1018	1929-31	5,0	10,0	15,0
7/34 PS	1735	1927-28	4,3	8,5	13,0
8/40 PS	1916	1928-30	4,3	8,5	13,0
10/40 PS (MODELL 80)	2620	1925-29	5,0	10,0	15,0
12/50 PS (MODELL 90)	3160	1927-28	5,0	10,0	15,0
15/60 PS (MODELL 100)	3882	1927-28	6,0	12,0	18,0
14/50 PS	3640	1929-30	6,0	12,0	18,0
16/60 PS	4170	1929	6,5	13,0	20,0
24/110 PS REGENT	5972	1928-29	10,0	20,0	30,0
1.8 LITER/1.8 REGENT	1790	1931-33	4,5	9,0	13,5
1 LITER	995	1933	5,0	10,0	15,0
1.2 LITER/REGENT/1.2 LG	1193	1931-35	4,0	8,0	12,0
P4	1073	1935-37	4,0	8,0	12,0
1.3 LITER	1288	1934-35	4,0	8,0	12,0
6	1952	1934-37	5,0	10,0	15,0
SUPER 6	2473	1937-38	5,0	10,0	15,0
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-04	1,0	2,0	3,0
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC (II S.)	1998	2005-06	1,5	3,0	4,5
SPEEDSTER	2198	2001-04	5,0	10,0	15,0
SPEEDSTER TURBO	1998	2003-06	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 2.8 T/3.2 V6	2792-3175	2003-06	1,0	2,0	3,0
TIGRA TWIN TOP 16V	1364-1796	2004-06	1,3	2,5	3,5
ASTRA GTC OPC (III SERIE)	1998	2005-06	1,5	3,0	4,5
VECTRA 2.8 T/3.2 V6 24V (III S.)	2792-3175	2002-06	1,0	2,0	3,0
VECTRA 2.8 T/3.2 V6 24V CARAVAN (III S.)	2792-3175	2003-06	1,2	2,5	3,7

OSCA ITALIA

1600 GT ZAGATO	1568	1960-65	180,0	350,0	450,0

PAGANI ITALIA

ZONDA C12	7291	2000-04	90,0	180,0	270,0
ZONDA C12S	7291	2003-06	100,0	200,0	300,0
ZONDA ROADSTER	7291	2003-06	125,0	250,0	375,0

PANHARD FRANCIA

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

PANTHER GRAN BRETAGNA

KALLISTA	1598-2792	1982-94	4,0	8,0	12,0

PEGASO SPAGNA

Z102	2472-3178	1951-58	250,0	400,0	650,0
Z102 SPIDER	2472-3178	1951-58	250,0	500,0	800,0

PEKING CINA

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

PEUGEOT FRANCIA

5 CV 172 (TUTTI I MODELLI)	667-950	1922-29	7,5	15,0	22,5
201 (TUTTI I MODELLI)	1122-1465	1929-37	8,0	16,0	24,0
301 (TUTTI I MODELLI)	1465	1932-36	7,0	14,0	21,0
401 (TUTTI I MODELLI)	1720	1934-35	8,0	16,0	24,0
601 BERLINA/LIMOUSINE	2148	1934-35	9,0	18,0	27,0
402 LIMOUSINE	1991-2142	1935-40	8,0	16,0	24,0
402 BERLINA LÉGÈRE	1991-2142	1937-40	7,0	14,0	21,0
202 BERLINA	1133	1938-49	5,0	10,0	15,0
302 BERLINA	1758	1936-38	6,0	12,0	18,0
203	1290	1948-60	3,5	7,0	10,0
203 DECAPPOTTABILE	1290	1948-54	10,0	20,0	30,0
203 FAMILIALE	1290	1948-60	4,5	9,0	13,5
203 COUPÉ	1290	1952-60	10,0	20,0	30,0
203 CABRIOLET	1290	1951-60	22,5	45,0	65,0
403	1290-1468	1955-66	4,5	9,0	13,5
403 DIESEL	1816	1960-66	2,0	4,0	6,0
403 FAMILIALE	1290-1468	1957-62	2,5	5,0	7,5
403 FAMILIALE D	1816	1960-62	2,3	4,5	6,5
403 CABRIOLET	1468	1957-67	22,5	45,0	60,0
404	1618	1960-75	2,5	5,0	7,5
404 SUPER LUSSO INIEZIONE	1618	1964-68	2,5	5,0	7,5
404 DIESEL	1948	1964-76	1,5	3,0	4,5
404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	2,5	5,0	7,5
404 FAMILIALE/COMMERCIALE D	1816-1948	1963-72	1,5	3,0	4,5
404 COUPÉ CARB./INIEZ.	1618	1962-68	6,0	12,0	18,0
404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618	1961-68	7,5	15,0	22,5
204 BERLINA	1130	1965-76	1,0	2,0	3,0
204 DIESEL	1255	1968-76	0,8	1,5	2,2
204 BREAK	1130	1965-76	1,0	2,0	3,0
204 BREAK DIESEL	1255	1969-76	0,8	1,5	2,2
204 COUPÉ	1130	1966-70	3,0	6,0	9,0
204 CABRIOLET	1130	1966-70	3,8	7,5	11,0
304 BERLINA	1288	1969-80	0,8	1,5	2,2
304 DIESEL	1357	1976-79	0,5	1,0	1,5
304 BREAK	1288	1970-80	0,8	1,5	2,2
304 BREAK DIESEL	1357-1548	1976-80	0,5	1,0	1,5
304 COUPÉ	1288	1971-75	3,0	6,0	9,0
304 CABRIOLET	1288	1971-75	3,5	7,0	10,0
504	1796-1971	1968-83	1,3	2,5	3,5
504 DIESEL	1948-2304	1971-84	1,0	2,0	3,0
504 BREAK/FAMILIALE	1971	1971-83	1,3	2,5	3,5
504 BREAK/FAMILIALE D	1948-2304	1972-84	1,0	2,0	3,0
504 COUPÉ	1796-1971	1969-74	4,0	8,0	12,0
504 CABRIOLET	1796-1971	1969-74	7,5	15,0	22,5
504 COUPÉ 2000	1971	1978-83	4,0	8,0	12,0
504 COUPÉ V6	2664	1975-83	6,0	12,0	18,0
504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	7,5	15,0	22,5
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	12,5	25,0	35,0
104 BERLINA	954-1219	1972-88	0,8	1,5	2,2
104 ZZ/ZL/ZR	954-1124	1973-88	0,5	1,0	1,5
104 ZS	1360	1975-85	1,3	2,5	3,5
205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-96	1,0	2,0	3,0
205 D/TD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1983-96	0,5	1,0	1,5
205 RALLYE	1294	1988-92	2,5	5,0	7,5
205 GTI (105 CV)/GTI (115 CV)	1580	1984-92	2,5	5,0	7,5
205 GTI 1.9	1905	1987-94	3,0	6,0	9,0
205 CTI/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	2,5	5,0	7,5
205 1.6 CTI CABRIOLET	1580	1986-92	4,0	8,0	12,0
205 1.9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	4,0	8,0	12,0
205 TURBO 16	1775	1985-86	50,0	100,0	150,0
106 (TUTTI I MODELLI)	954-1587	1991-96	0,5	1,0	1,5
106 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1124-1587	1996	0,5	1,0	1,5
106 D (TUTTI I MODELLI)	1361-1527	1992-96	0,5	1,0	1,5
106 D II SERIE (TUTTI I MOD.)	1527	1996	0,5	1,0	1,5
106 RALLYE	1294	1994-96	1,0	2,0	3,0
106 RALLYE II SERIE	1587	1996-98	1,0	2,0	3,0
106 XSI	1587	1994-96	0,7	1,5	2,2
106 GTI (II SERIE)	1587	1996	0,7	1,5	2,2
305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	0,5	1,0	1,5
305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	0,5	1,0	1,5
305 BREAK (TUTTI II MODELLI)	1290-1905	1978-89	0,5	1,0	1,5
305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1979-89	0,5	1,0	1,5
309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	0,5	1,0	1,5
309 D/TURBO D. (TUTTI II MODELLI)	1769-1905	1986-92	0,5	1,0	1,5
309 GTI/GTI 16	1905	1987-92	1,5	3,0	4,5
405 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1987-96	0,5	1,0	1,5
405 DIESEL/TURBO D.	1769-1905	1988-96	0,5	1,0	1,5
405 BREAK (TUTTI I MOD.)	1360-1998	1988-96	0,5	1,0	1,5
405 BREAK D/TURBO D.	1769-1905	1988-96	0,5	1,0	1,5
405 MI16	1905-1998	1987-95	1,5	3,0	4,5
405 T16	1998	1992-95	2,5	5,0	7,5
405 X4	1905-1998	1989-95	0,8	1,5	2,3
505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	0,5	1,0	1,5
505 D/TURBO D. (TUTTI I M.)	2304-2498	1979-91	0,5	1,0	1,5
505 BREAK/FAMILIALE	1796-2165	1982-92	0,5	1,0	1,5

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
505 BREAK/FAMILIALE D	2498	1982-91	0,5	1,0	1,5
505 V6	2849	1986-90	0,8	1,5	2,2
604 SL/TI/STI/GTI	2664-2849	1975-86	2,5	5,0	7,5
604 GRD/SRD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	0,8	1,5	2,2
605 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-96	0,5	1,0	1,5
605 D/TD (TUTTI I MODELLI)	2088-2446	1989-96	0,5	1,0	1,5
605 3.0i/SV 24	2963-2975	1989-97	0,8	1,5	2,2
605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	0,8	1,5	2,2
306 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1993-96	0,5	1,0	1,5
306 S16	1998	1993-96	2,0	4,0	6,0
306 GTI	1998	1996-01	0,8	1,5	2,2
306 CABRIOLET	1587-1998	1993-02	2,5	5,0	7,5
306 D/TD	1905	1994-96	0,5	1,0	1,5
406 (TUTTI I MODELLI)	1580-1998	1995-96	0,5	1,0	1,5
406 BREAK (TUTTI I MOD.)	1762-1998	1996	0,7	1,5	2,0
406 TD (TUTTI I MODELLI)	1905-2088	1995-96	0,5	1,0	1,5
406 TD BREAK (TUTTI I MOD.)	1905-2088	1996	0,5	1,0	1,5
406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	0,5	1,0	1,5
406 SVT BREAK	1998	1996	0,7	1,5	2,0
406 2.9 V6 24V/II S.	2946	1996-03	0,8	1,5	2,2
406 2.9 V6 24V BREAK	2946	1996	1,0	2,0	3,0
406 COUPÉ 2.0/2.2 16V	1998-2230	1996-05	2,0	4,0	6,0
406 COUPÉ 3.0 V6 24V	2946	1996-05	3,0	6,0	9,0
607 2.9 V6 24V	2946	1999-06	1,0	2,0	3,0
206 GTI/GT/RC	1997	1999-06	1,0	2,0	3,0
206 CC	1587-1997	2000-06	1,3	2,5	3,5
307 CC	1997	2003-06	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	2002-06	1,3	2,5	3,5
407 2.9 V6 24V	2946	2004-06	1,0	2,0	3,0
407 2.9 V6 24V SW	2946	2004-06	1,0	2,0	3,0
407 2.9 V6 24V COUPÉ	2946-2964	2005-06	2,5	5,0	7,5

PEUGEOT DANGEL FRANCIA

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

PONTIAC STATI UNITI

FIREBIRD 3.4/3.8 V6	3350-3791	1992-96	2,0	4,0	8,0
FIREBIRD 3.4/3.8 V6 CONVERTIBLE	3350-3791	1994-96	3,0	6,0	9,0
FIREBIRD 5.7 V8	5733	1992-96	2,5	5,0	7,5
FIREBIRD 5.7 V8 CONVERTIBLE	5733	1994-96	3,0	7,0	10,0

PORSCHE GERMANIA

356 (40 CV)	1086	1950-54	40,0	80,0	120,0
356 1300 (44 CV)	1286	1951-54	35,0	75,0	110,0
356 1300 S (60 CV)	1290	1953-55	45,0	90,0	135,0
356 1500 (60 CV)	1488	1951-52	42,0	85,0	140,0
356 1500 (55 CV)	1488	1952-55	40,0	80,0	130,0
356 1500 SUPER (70 CV)	1488	1952-55	45,0	85,0	150,0
356 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	22,5	45,0	70,0
356 A 1300 (44 CV)	1286	1955-57	22,5	45,0	70,0
356 A 1300 S (60 CV)	1286	1954-55	23,5	47,0	70,0
356 A 1300 S (60 CV)	1286	1955-57	23,5	47,0	70,0
356 A 1600 (60 CV)	1582	1955-59	24,0	48,0	72,0
356 A 1600 S (75 CV)	1582	1955-59	25,0	50,0	75,0
356 1500 GS CARRERA	1498	1955	75,0	150,0	225,0
356 A 1500 GS CARRERA	1498	1955-57	75,0	150,0	225,0
356 A 1500 GT CARRERA	1498	1956-57	85,0	170,0	255,0
356 A 1600 GS CARRERA	1587	1958-59	75,0	150,0	225,0
356 A 1600 GT CARRERA	1587	1958-59	75,0	150,0	225,0
356 B 1600 (60 CV)	1582	1959-63	20,0	40,0	60,0
356 B 1600 S (75 CV)	1582	1959-63	21,0	42,0	63,0
356 B 1600 S (90 CV)	1582	1960-63	22,5	45,0	65,0
356 B 1600 GS CARRERA	1587	1960-61	65,0	130,0	200,0
356 B 1600 GT CARRERA	1587	1960-61	70,0	140,0	210,0
356 B 2000 GS CARRERA	1966	1961-63	75,0	150,0	225,0
356 B 2000 GT CARRERA	1966	1961-63	80,0	160,0	240,0
356 C 1600 (75 CV)	1582	1963-65	22,5	45,0	65,0
356 SC 1600 (95 CV)	1582	1963-65	25,0	50,0	75,0
356 C 2000 GS CARRERA	1966	1963-66	70,0	140,0	210,0
356 CABRIOLET (40 CV)	1086	1950-54	35,0	70,0	100,0
356 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1951-54	30,0	60,0	90,0
356 1500 CABRIOLET (60 CV)	1488	1951-52	32,5	65,0	100,0
356 1500 CABRIOLET (55 CV)	1488	1952-55	32,5	65,0	100,0
356 1500 S CABRIOLET (70 CV)	1488	1952-55	32,5	65,0	100,0
356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1954-55	25,0	50,0	75,0
356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1955-57	25,0	50,0	75,0
356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1954-55	26,0	52,0	78,0
356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1955-57	26,0	52,0	78,0
356 A 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1955-59	26,0	52,0	78,0
356 A 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1955-59	27,5	55,0	80,0
356 B 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1959-63	25,0	50,0	75,0
356 B 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1959-63	26,0	52,0	78,0
356 B 1600 S CABRIOLET (90 CV)	1582	1960-63	27,5	55,0	80,0
356 C 1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	27,5	55,0	80,0
356 SC 1600 CABRIOLET (95 CV)	1582	1963-65	29,0	58,0	87,0
356 SPEEDSTER	1488	1954	150,0	300,0	450,0
356 A SPEEDSTER	1582	1955-58	150,0	300,0	450,0
356 A 1600 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	200,0	400,0	600,0
356 A 1600 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	225,0	450,0	700,0
356 CONVERTIBLE D	1582	1958-59	75,0	150,0	225,0
356 ROADSTER	1582	1959-61	50,0	100,0	150,0
911 (CARB. SOLEX)/TARGA	1991	1963-65	25,0	50,0	75,0
911 (CARB. WEBER)/TARGA	1991	1965-67	22,5	45,0	65,0
911 R	1991	1967	125,0	250,0	350,0
911 S (CARBURATORI)/TARGA	1991	1966-68	27,5	55,0	80,0
911 L/T/E/TARGA	1991	1967-69	21,0	42,0	63,0
911 S (INIEZIONE)/TARGA	1991	1968-69	26,0	52,0	75,0
911 T/E 2200/TARGA	2195	1969-71	24,0	48,0	72,0
911 S 2200/TARGA	2195	1969-71	27,5	55,0	80,0
911 T/E 2400/TARGA	2341	1971-73	26,0	52,0	75,0
911 S 2400/TARGA	2341	1971-73	29,0	58,0	85,0
911 CARRERA RS 2700	2687	1972-73	125,0	250,0	370,0
911 2700/TARGA	2687	1974-75	20,0	40,0	60,0
911 S 2700/TARGA	2687	1974-75	21,0	42,0	63,0
911/TARGA	2687	1976-77	20,0	40,0	60,0
911 2700 CARRERA/TARGA	2687	1974-75	24,0	48,0	72,0
911 3000 CARRERA/TARGA	2994	1975-77	22,5	45,0	67,0
911 SC (180-188 CV)/TARGA	2994	1977-80	21,5	43,0	64,0
911 SC (204 CV)/TARGA	2994	1980-83	22,5	45,0	67,0
911 SC CABRIOLET	2994	1983	24,0	48,0	72,0
911 3200 CARRERA/TARGA	3164	1983-89	23,5	47,0	70,0
911 3200 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-89	25,0	50,0	75,0
911 3200 CARRERA SPEEDSTER	3164	1987-89	40,0	80,0	120,0
911 CARRERA 2/TARGA (964)	3600	1989-93	11,0	22,0	33,0
911 CARR. 2 CABRIOLET/TURBOLOOK (964)	3600	1989-94	12,0	24,0	36,0
911 CARRERA 4/TARGA (964)	3600	1989-94	11,5	23,0	35,0
911 CARRERA 4 CABRIOLET (964)	3600	1989-94	13,0	26,0	39,0
911 CARRERA SPEEDSTER (964)	3600	1992-93	35,0	70,0	105,0
911 CARRERA RS (964)	3600-3746	1992-94	27,5	55,0	80,0
911 CARRERA (993)	3600-3746	1993-97	13,0	26,0	39,0
911 CARRERA 4 (993)	3600-3746	1994-98	13,0	26,0	39,0
911 CARRERA 4S "TURBOLOOK" (993)	3600-3746	1995-98	17,5	35,0	50,0
911 CARRERA TARGA (993)	3600-3746	1995-97	13,0	26,0	39,0
911 CARRERA CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-97	15,0	30,0	45,0
911 CARRERA 4 CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-98	15,0	30,0	45,0
911 GT2 (993)	3600	1995-98	35,0	70,0	105,0
911 TURBO 3000	2994	1975-77	32,5	65,0	100,0
911 TURBO 3300	3299	1977-79	30,0	60,0	90,0
911 TURBO 3300	3299	1980-86	30,0	60,0	90,0
911 TURBO 3300/TARGA	3299	1987-90	32,5	65,0	100,0
911 TURBO 3300 CABRIOLET	3299	1987-90	35,0	70,0	105,0
911 TURBO 3.3	3299	1990-92	25,0	50,0	75,0
911 TURBO 3.6	3600	1992-94	22,5	45,0	67,0
911 TURBO 3.6 (993)	3600	1995-98	19,0	38,0	57,0
912	1582	1965-68	10,0	20,0	30,0
912 TARGA	1582	1966-68	11,0	22,0	33,0
912 E 2000	1971	1975	12,0	24,0	36,0
924 4 MARCE	1984	1975-77	1,5	3,0	4,5
924 5 MARCE	1984	1977-85	1,8	3,5	5,0
924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-84	3,0	6,0	9,0
924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	10,0	20,0	30,0
924 S	2479	1985-88	2,5	5,0	7,5
944	2479	1982-87	2,0	4,0	6,0
944	2681	1988-89	2,5	5,0	7,5
944 S	2479	1986-87	2,5	5,0	7,5
944 S	2479	1988	3,0	6,0	9,0
944 S2	2990	1989-91	3,5	7,0	10,0
944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	6,0	12,0	18,0
944 TURBO	2479	1985-88	3,5	7,0	10,0
944 TURBO	2479	1989-91	4,0	8,0	12,0
944 TURBO S	2479	1987	5,0	10,0	15,0
944 TURBO S	2479	1988-89	5,0	10,0	15,0
968	2990	1991-94	4,0	8,0	12,0
968 CABRIOLET	2990	1991-94	7,0	14,0	21,0
968 TURBO S	2990	1992-94	6,0	12,0	18,0
928	4474	1977-82	3,5	7,0	10,0
928 S	4664	1979-86	4,5	9,0	13,5
928 S4	4957	1986-88	5,5	11,0	16,5
928 S4	4957	1988	6,0	12,0	18,0
928 S4 S.M.	4957	1986-88	5,5	11,0	16,5
928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	6,0	12,0	18,0
928 GT	4957	1989-92	6,5	13,0	20,0
928 GTS/GTS AUTOMATICA	5397	1992-95	6,0	12,0	18,0
959	2850	1987-88	400,0	800,0	1.200,0
BOXSTER	2480-2687	1996-04	6,0	12,0	18,0
BOXSTER (II SERIE)	2687	2004-06	7,0	14,0	21,0
BOXSTER S	3179	1999-04	7,0	14,0	21,0
BOXSTER S (II SERIE)	3179	2004-06	8,0	16,0	24,0
911 CARRERA (996)	3387	1997-01	10,0	20,0	30,0
911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	11,0	22,0	33,0
911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	11,5	23,0	35,0
911 GT1	3164	1997-98	175,0	350,0	525,0
911 GT3 (996)	3600	1999-01	30,0	60,0	90,0
911 GT3 (996)	3600	2003-04	32,5	65,0	100,0
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-05	14,0	28,0	42,0
911 TURBO S 3.6 (996)	3600	2000-05	15,0	30,0	45,0
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-04	11,0	22,0	33,0
911 CARRERA 4 3.6 (996)	3596	2002-04	12,0	24,0	36,0
911 CARRERA 4S (996)	3596	2002-04	13,0	26,0	39,0
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002-04	12,5	25,0	37,0
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002-03	13,0	26,0	39,0
911 GT2 (996)	3600	1998-02	45,0	90,0	135,0
911 GT2 (996)	3600	2002-04	50,0	100,0	150,0
CAYENNE 3.2 V6	3189	2003-06	4,0	8,0	12,0
CAYENNE S 4.5 V8	4511	2003-06	5,0	10,0	15,0
CAYENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003-06	6,0	12,0	18,0
CARRERA GT	5733	2004-06	175,0	350,0	500,0
CAYMAN S	3386	2005-06	11,0	22,0	33,0
911 CARRERA (997)	3596	2005-06	15,0	30,0	45,0
911 CARRERA 4 (997)	3596	2005-06	16,0	32,0	48,0
911 CARRERA S (997)	3824	2005-06	17,0	34,0	51,0
911 CARRERA 4S (997)	3824	2005-06	18,0	36,0	54,0
911 CARRERA CABRIOLET (997)	3596	2005-06	16,5	33,0	49,5
911 CARRERA 4 CABRIOLET (997)	3596	2005-06	17,5	35,0	52,5
911 CARRERA S CABRIOLET (997)	3824	2005-06	18,5	37,0	55,5
911 CARRERA 4S CABRIOLET (997)	3824	2005-06	19,5	39,0	58,5

RAYTON FISSORE ITALIA

MAGNUM 4X4	1995	1984-88	1,0	2,0	3,0
MAGNUM 4X4 TD FIAT	2445	1984-90	1,0	2,0	3,0
MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	1,3	2,5	3,5
MAGNUM TURBODIESEL VM	2395-2500	1991-93	1,0	2,0	3,0
2.4 TD BMW (MAGNUM)	2445	1988-90	1,0	2,0	3,0
3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	1,5	3,0	4,5

RELIANT GRAN BRETAGNA

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

RENAULT FRANCIA

10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	6,5	13,0	20,0
6 CV TORPEDO	950	1922-28	5,0	10,0	15,0
NN/NN1/NN2 BERLINA	951	1925-29	5,0	10,0	15,0
PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	5,0	10,0	15,0
VIVAQUATRE	2120	1931-39	5,0	10,0	15,0
MONAQUATRE	1299-1463	1932-35	5,0	10,0	15,0
JUVAQUATRE	1003	1937-48	4,5	9,0	13,5
4 CV/4 CV LUSSO	760	1947-51	3,0	6,0	9,0
4 CV GRAN LUSSO CABRIOLET	747	1950-61	3,5	7,0	10,0
4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	3,5	7,0	10,0
FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	2,3	4,5	7,0
COLORALE PRAIRIE/SAVANE	1996-2383	1950-55	2,0	4,0	6,0
DOMAINE/MANOIR BREAK	2141	1955-60	2,0	4,0	6,0
JUVAQ/DAUPHINOISE BREAK	845-1003	1951-60	2,0	4,0	6,0
DAUPHINE	845	1956-65	1,8	3,5	5,5
DAUPHINE 1093	845	1962-63	3,5	7,0	10,0
DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	5,0	10,0	15,0
ONDINE	845	1961-62	2,0	4,0	6,0
ONDINE GORDINI	845	1961-62	5,0	10,0	15,0
FLORIDE	845	1959-62	3,0	6,0	9,0
FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956	1959-63	3,5	7,0	10,0
CARAVELLE (CARAV.1100/CARAV. S	956-1108	1962-67	3,8	7,5	11,3
CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	1108	1963-67	4,0	8,0	12,0
8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	2,0	4,0	6,0
8 GORDINI	1108-1255	1965-70	7,5	15,0	22,5
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	1,0	2,0	3,0
3	603	1961-64	2,3	4,5	6,5
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	2,5	5,0	7,5
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1967-74	2,3	4,5	7,0
4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	1,8	3,5	5,0
4 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-94	1,5	3,0	4,5

Modello	cm³	Anni		Euro x 000	
			↓	■	↑
5 (TUTTI I MODELLI)	845-1397	1972-84	0,8	1,5	2,3
5 ALPINE	1397	1976-82	2,5	5,0	7,5
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	3,0	6,0	9,0
5 TURBO	1397	1980-82	30,0	60,0	90,0
5 TURBO 2	1397	1983-85	25,0	50,0	75,0
5 RODEO	1108	1981-87	1,8	3,5	5,0
4 FROG	956	1987	3,0	6,0	9,0
SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	956-1397	1984-96	0,5	1,0	1,5
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	2,5	5,0	7,5
SUPER 5 TD/GTD	1596	1985-96	0,5	1,0	1,5
6 (TUTTI I MODELLI)	845-1108	1969-78	0,5	1,0	1,5
9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-89	0,5	1,0	1,5
9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	0,5	1,0	1,5
9 TURBO	1397	1985-89	1,3	2,5	3,5
11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	0,5	1,0	1,5
11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	0,5	1,0	1,5
11 TURBO	1397	1983-89	1,3	2,5	3,5
12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	0,5	1,0	1,5
12 GORDINI	1565	1971-74	6,0	12,0	18,0
14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	0,5	1,0	1,5
15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	1,0	2,0	3,0
17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	1,3	2,5	3,5
16 L/TL/TS	1470-1565	1965-74	1,0	2,0	3,0
16 TX	1647	1973-77	1,3	2,5	3,5
18 BERLINA	1397-1995	1978-86	0,5	1,0	1,5
18 TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	0,5	1,0	1,5
18 BREAK	1397-1995	1979-86	0,5	1,0	1,5
18 BREAK TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	0,5	1,0	1,5
18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1,3	2,5	3,5
18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1,3	2,5	3,5
18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	0,5	1,0	1,5
19 (TUTTI I MODELLI)	1390-1794	1988-95	0,5	1,0	1,5
19 D/TD	1870	1988-95	0,5	1,0	1,5
19 CHAMADE (TUTTI I MOD.)	1390-1794	1990-95	0,5	1,0	1,5
19 CHAMADE D/TD	1870	1990-95	0,5	1,0	1,5
19 1.8 16V/16 S	1764	1990-95	0,8	1,5	2,3
19 1.8 16V CABRIOLET	1764-1783	1991-96	1,3	2,5	3,5
20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2165	1975-84	0,5	1,0	1,5
20 TD/GTD/TURBO DIESEL	2068	1979-83	0,5	1,0	1,5
21 (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	0,5	1,0	1,5
21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-95	0,5	1,0	1,5
21 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1986-93	0,5	1,0	1,5
21 NEVADA D/TD/GTD/TURBO D	1870-2068	1986-95	0,5	1,0	1,5
21 NEVADA 4X4	1995-2165	1988-93	0,5	1,0	1,5
21 2L TURBO	1995	1987-93	1,5	3,0	4,5
21 2L TURBO QUADRA	1995	1990-93	1,5	3,0	4,5
25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2849	1984-92	0,5	1,0	1,5
25 V6 TURBO	2458	1985-92	0,8	1,5	2,3
25 V6 TURBO BACCARA	2458	1990-92	1,0	2,0	3,0
25 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1983-92	0,5	1,0	1,5
30 TS/TXI	2664	1974-84	0,8	1,5	2,3
30 DIESEL TURBO	2068	1981-83	0,5	1,0	1,5
ESPACE	1995	1984-90	0,8	1,5	2,3
ESPACE TURBO D/TDX	2068	1984-90	0,5	1,0	1,5
ESPACE QUADRA	1995-2165	1988-90	0,5	1,0	1,5
ESPACE II SERIE	1995-2849	1991-96	0,5	1,0	1,5
ESPACE TD II SERIE	2068	1991-96	0,5	1,0	1,5
ESPACE QUADRA II SERIE	1995-2165	1991-96	0,8	1,5	2,3
FUEGO TL/GTL	1397	1980-85	0,8	1,5	2,3
FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	1,0	2,0	3,0
FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	1,3	2,5	3,5
FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	1,3	2,5	3,5
FUEGO TURBO DIESEL	2068	1982-85	0,8	1,5	2,3
LAGUNA (TUTTI II MODELLI)	1794-1995	1994-96	0,5	1,0	1,5
LAGUNA BREAK (TUTTI II M.)	1783-1998	1995-96	0,5	1,0	1,5
LAGUNA 3.0 IV6 BREAK	2963	1995-96	0,7	1,5	2,2
LAGUNA 2.9 24V V6/3.0 IV6	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 II M.)	2188	1995-96	0,5	1,0	1,5
SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-96	0,5	1,0	1,5
SAFRANE II SERIE (TUTTI II M.)	1948-2435	1996	0,5	1,0	1,5
SAFRANE TURBO D. (TUTTI I MOD.)	2068-2500	1992-96	0,5	1,0	1,5
SAFRANE II SERIE TD (TUTTI II M.)	2188	1996	0,5	1,0	1,5
SAFRANE 2.9 24V V6/3.0 IV6 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 II MODELLI)	1390-1998	1995-96	0,5	1,0	1,5
MEGANE D/TD (TUTTI I MODELLI)	1870	1995-96	0,5	1,0	1,5
SPORT SPIDER	1998	1996-99	12,5	25,0	35,0
ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1996-02	0,5	1,0	1,5
GRAND ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1997-02	0,5	1,0	1,5
CLIO (TUTTI I MODELLI)	1108-1794	1990-96	0,5	1,0	1,5
CLIO D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-96	0,5	1,0	1,5
CLIO 1.8 I 16V	1764	1991-96	1,3	2,5	4,0
CLIO 2.0 I 16V WILLIAMS	1998	1993-96	3,5	7,0	10,0
CLIO SPORT 2.0 16V (II S.)	1998	1999-05	1,3	2,5	3,5
CLIO SPORT V6 (II S.)	2946	2000-05	7,5	15,0	22,0
AVANTIME 2.0 TURBO	1996	2002-03	1,5	3,0	4,5
AVANTIME 3.0 24V	2946	2002-03	1,8	3,5	5,0
ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-06	1,8	3,5	5,0
GRAND ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-06	1,8	3,5	5,0
TWINGO	1239	1993-96	0,5	1,0	1,5
MEGANE II RS	1998	2004-06	1,5	3,0	4,5
MEGANE II COUPÉ-CABRIOLET	1598-1998	2003-06	1,5	3,0	4,5
LAGUNA 3.0 IV6 (BREAK (II SERIE)	2946	2000-06	0,5	1,0	1,5
VEL SATIS 3.5 V6	3498	2002-06	0,8	1,5	2,3

RENAULT SINPAR FRANCIA

R4 4X4	845-1108	1964-82	3,5	7,0	10,0
R6 4X4	1108	1972-77	2,0	4,0	6,0
R12 4X4	1269	1972-77	2,5	5,0	7,5

RILEY GRAN BRETAGNA

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

ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA

SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	200,0	400,0	600,0
PHANTOM I	7695	1925-29	100,0	200,0	300,0
PHANTOM II	7668	1929-35	125,0	250,0	375,0
TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	50,0	100,0	150,0
20/25 BERLINA	3699	1929-36	40,0	80,0	120,0
PHANTOM III	7340	1936-39	125,0	250,0	375,0
WRAITH BERLINA	4257	1938-39	30,0	60,0	90,0
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	20,0	40,0	60,0
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	40,0	80,0	120,0
SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	22,5	45,0	70,0
SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	60,0	120,0	180,0
SILVER CLOUD I SERIE BERL. E LIM.	4887	1955-59	19,0	38,0	57,0
SILVER CLOUD I SERIE D.H.C.	4887	1955-59	75,0	150,0	225,0
SILVER CLOUD II SERIE BERL. E LIM.	6230	1959-62	20,0	40,0	60,0
SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1959-62	75,0	150,0	225,0
SILVER CLOUD III SERIE BERL. E LIM.	6230	1962-66	21,0	42,0	63,0
SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	75,0	150,0	225,0
SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	11,0	22,0	33,0
SILVER SHADOW I SERIE LUNGA	6230	1969-70	11,0	22,0	33,0
SILVER SHADOW I SERIE COUPÉ	6230	1966-70	17,5	35,0	50,0
SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET	6230	1966-70	22,5	45,0	70,0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	45,0	90,0	135,0
PHANTOM VI LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	47,5	95,0	140,0
SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	10,0	20,0	30,0
SILVER SHADOW II	6750	1977-80	9,0	18,0	27,0
SILVER WRAITH II	6750	1977-80	10,0	20,0	30,0
CORNICHE COUPÉ	6750	1971-77	15,0	30,0	45,0
CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	14,0	28,0	42,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	22,5	45,0	70,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	21,0	42,0	63,0
CORNICHE CABRIOLET II	6750	1988-89	24,0	48,0	72,0
CORNICHE CABRIOLET III	6750	1990-91	27,5	55,0	85,0
CORNICHE CABRIOLET IV	6750	1992-95	37,5	75,0	110,0
CAMARGUE	6750	1975-86	22,5	45,0	70,0
SILVER SPIRIT	6750	1980-85	9,0	18,0	27,0
SILVER SPIRIT	6750	1986-89	9,0	18,0	27,0
SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	10,0	20,0	30,0
SILVER SPIRIT III	6750	1993-96	11,0	22,0	33,0
SILVER DAWN	6750	1996-98	12,0	24,0	36,0
SILVER SPUR	6750	1980-82	10,0	20,0	30,0
SILVER SPUR	6750	1983-89	10,0	20,0	30,0
SILVER SPUR II	6750	1990-93	11,0	22,0	33,0
SILVER SPUR III	6750	1993-98	12,5	25,0	35,0
SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6750	1996-98	13,5	27,0	40,0
FLYING SPUR	6750	1994-96	16,0	32,0	48,0
TOURING LIMOUSINE	6750	1991-98	25,0	50,0	75,0
TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO	6750	1996-98	27,5	55,0	80,0
SILVER SERAPH	5379	1998-02	15,0	30,0	45,0
PARK WARD	5379	2000-02	25,0	50,0	75,0
CORNICHE	6750	2000-02	35,0	75,0	110,0
PHANTOM	6749	2003-06	50,0	100,0	150,0
PHANTOM EXTENDED	6749	2005-06	65,0	130,0	180,0

ROVER GRAN BRETAGNA

14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	6,0	12,0	18,0
16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2147	1933-40	6,0	12,0	18,0
20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2565	1933-40	6,0	12,0	18,0
P3 60	1595	1948-49	3,5	7,0	10,0
P3 75	2105	1948-49	4,0	8,0	12,0
P4 60	1997	1953-59	4,0	8,0	12,0
P4 75	2105	1949-54	4,3	8,5	13,0
P4 75	2230	1954-56	4,0	8,0	12,0
P4 80	2286	1959-62	3,5	7,0	10,0
P4 90	2638	1953-59	3,8	7,5	11,0
P4 95	2625	1962-64	3,8	7,5	11,0
P4 100	2625	1959-62	4,0	8,0	12,0
P4 105	2638	1956-59	4,0	8,0	12,0
P4 110	2625	1962-64	4,5	9,0	13,5
P5 3 LITRI	2995	1958-62	4,0	8,0	12,0
P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	4,0	8,0	12,0
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65	5,0	10,0	15,0
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	4,0	8,0	12,0
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	5,0	10,0	15,0
P5 3,5 LITRI V8	3532	1967-73	5,0	10,0	15,0
P5 3,5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	5,5	11,0	16,5
P6 2000 SC	1978	1963-76	2,3	4,5	6,5
P6 2000 TC	1978	1967-76	2,5	5,0	7,5
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532	1968-76	3,5	7,0	10,0
P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	2,5	5,0	7,5
MINI (TUTTI I MODELLI)	998-1275	1989-00	1,5	3,0	4,5
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	2,0	4,0	6,0
MINI COOPER	1275	1990-00	2,5	5,0	7,5
MINI COOPER S SPORTS PACK	1275	1997-00	3,0	6,0	9,0
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	4,0	8,0	12,0
100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-96	0,5	1,0	1,5
100 DIESEL	1361-1527	1993-96	0,3	0,8	1,1
114 GTI/GTA	1396	1990-97	0,8	1,5	2,3
100 1.4 GTI 16V	1396	1990-95	0,8	1,5	2,3
111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1,0	2,0	3,0
213/216	1342-1598	1984-89	0,4	0,8	1,2
2000 (SD1)	1994	1982-86	0,5	1,0	1,5
2300/2300 S (SD1)	2350	1977-86	0,5	1,0	1,5
2600/2600 S (SD1)	2597	1977-86	0,8	1,5	2,3
3500 (SD1)	3528	1977-82	1,0	2,0	3,0
3500 V8 S/SE (SD1)	3528	1978-82	1,0	2,0	3,0
3500 VANDEN PLAS/I (SD1)	3528-3532	1980-86	1,3	2,5	3,5
3500 VITESSE (SD1)	3528-3532	1982-86	1,3	2,5	3,5
2400 SD TURBO (SD1)	2395	1982-86	0,5	1,0	1,5
820/825	1996-2494	1986-92	0,5	1,0	1,5
827 SI/SLI/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	0,5	1,0	1,5
827 FASTBACK VITES SE	2675	1988-92	0,8	1,5	2,3
214 SI/SLI/GSI 16V	1396	1989-95	0,5	1,0	1,5
216 GSI/GTI 16V	1590	1989-95	0,5	1,0	1,5
216 GTI/220 GSI 16V TWIN CAM	1590-1994	1991-94	0,8	1,5	2,3
218 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1993-95	0,5	1,0	1,5
416/420 TOURER	1590-1994	1990-96	0,5	1,0	1,5
418 TOURER DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1993-96	0,5	1,0	1,5
216 16V COUPÉ/COUPÉ	1590-1795	1992-98	0,8	1,5	2,3
220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	1,0	2,0	3,0
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-98	1,0	2,0	3,0
820 T. COUPÉ T/820 COUPÉ T. (KV6)	1994	1992-98	1,3	2,5	3,5
827 V6 24V COUPÉ (KV6)	2675	1992-96	1,0	2,0	3,0
800 2.5 V6 24V COUPÉ (KV6)	2497	1996-98	1,0	2,0	3,0
825 COUPÉ TD (KV6)	2500	1992-97	1,0	2,0	3,0
820 16V/216 V TURBO (KV6)	1994	1992-96	0,5	1,0	1,5
827 V6 24V (KV6)	2675	1992-96	0,5	1,0	1,5
800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	0,5	1,0	1,5
75 2.5 V6 24V	2497	1998-03	0,8	1,5	2,3
75 2.5 V6 24V ESTATE	2497	2001-03	1,0	2,0	3,0
414 SI/SLI 16V	1396	1990-95	0,5	1,0	1,5
416 GSI/GTI 16V	1590	1990-95	0,5	1,0	1,5
420 16V TWIN CAM	1994	1990-95	0,5	1,0	1,5
418 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1993-95	0,5	1,0	1,5
600 (TUTTI II MODELLI)	1850-2259	1993-96	0,5	1,0	1,5
620 TI	1994	1994-96	0,8	1,5	2,3
620 TDI	1994	1994-96	0,5	1,0	1,5
75 2.5 V6 24V (II S.)	2497	2004-05	1,0	2,0	3,0
75 2.5 V6 24V ESTATE (II S.)	2497	2004-05	1,3	2,5	3,5
75 V8 (II SERIE)	4601	2004-05	2,5	5,0	7,5
200 (TUTTI I MODELLI)	1396-1795	1995-96	0,5	1,0	1,5
200 TD (TUTTI I MODELLI)	1994	1995-96	0,5	1,0	1,5
400 (TUTTI II MODELLI)	1396-1994	1995-96	0,5	1,0	1,5
400 TD (TUTTI II MODELLI)	1994	1995-96	0,5	1,0	1,5

SAAB SVEZIA

92	764	1950-52	4,0	8,0	12,0

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
928	764	1953-56	3,0	6,0	9,0
95	748	1956-57	2,5	5,0	7,5
95B	748	1958-60	2,3	4,5	6,5
95 S.W.	841	1960-68	2,5	5,0	7,5
95 V4 S.W.	1498	1967-78	2,3	4,5	6,5
96	841	1960-68	2,0	4,0	6,0
96 V4	1498	1967-80	1,8	3,5	5,0
750 GRAN TURISMO	748	1958-59	4,0	8,0	12,0
SONETT II/V4	1498	1967-69	4,0	8,0	12,0
SONETT III	1698	1970-74	4,0	8,0	12,0
99 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	0,8	1,5	2,3
99 EMS	1985	1976-80	1,0	2,0	3,0
99 TURBO	1985	1977-78	2,0	4,0	6,0
900 (TUTTI I MODELLI)	1985-2119	1978-93	0,5	1,0	1,5
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	1,8	3,5	5,0
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	1,3	2,5	3,5
900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1988-93	1,5	3,0	4,5
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-93	2,5	5,0	7,5
900 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-96	0,8	1,5	2,3
900 TURBO 16 II S. (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-97	1,3	2,5	3,5
900 TURBO 16 CABRIOLET II S.	1985-2498	1994-97	2,5	5,0	7,5
9000 (2.0-2.3 TURBO 16 V/CD/3.0 V6	1985-2962	1985-97	0,5	1,0	1,5
9000 (2.0-2.3 TURBO 16 V/3.0 V6 (4 P)	1985-2962	1988-96	0,5	1,0	1,5
9-5 3.0 V6 24V AERO	2962	1997-03	1,0	2,0	3,0
9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-06	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	1999-06	1,3	2,5	3,5
9-3 3P TURBO/AERO	1985	1998-02	0,5	1,0	1,5
9-3 2.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	1,0	2,0	3,0
9-3 CABRIOLET AERO	1985-2290	1998-02	2,0	4,0	6,0
9-3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	2,5	5,0	7,5
9-3 2.0 TURBO AERO (II S.)	1998	2002-06	1,0	2,0	3,0
9-3 2.8 V6 TURBO (II S.)	2792	2005-06	1,5	3,0	4,5
9-3 2.0 TURBO CABRIOLET (II S.)	1998	2003-06	3,0	6,0	9,0
9-3 2.8 V6 TURBO CABRIOLET (II S.)	2792	2005-06	3,5	7,0	10,5
9-3 2.8 V6 TURBO COMBI	2792	2005-06	1,7	3,5	5,2

SAMAS ITALIA

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

SEAT SPAGNA

MARBELLA	843-903	1982-96	0,5	1,0	1,5
FURA	903-1438	1982-85	0,4	0,8	1,2
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	0,5	1,0	1,5
IBIZA DIESEL	1714	1984-92	0,4	0,8	1,2
IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1984	1993-96	0,5	1,0	1,5
IBIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1993-96	0,5	1,0	1,5
RONDA	1193-1995	1979-86	0,4	0,8	1,2
RONDA DIESEL	1714	1980-86	0,3	0,5	0,8
MALAGA	1193-1461	1985-91	0,3	0,5	0,8
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	0,3	0,5	0,8
IBIZA GTI/CUPRA	1984	1993-99	0,8	1,5	2,3
IBIZA GTI/CUPRA (II SERIE)	1781	1999-01	0,8	1,5	2,3
IBIZA FR	1781	2004-06	0,8	1,5	2,3
TOLEDO	1595-1984	1991-96	0,4	0,8	1,2
TOLEDO D/TD	1896	1991-96	0,4	0,8	1,2
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1391-1984	1993-96	0,5	1,0	1,5
CORDOBA D/TD	1896	1993-96	0,5	1,0	1,5
LEON 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2791	2000-05	1,0	2,0	3,0
ALHAMBRA 2.8 V6 24V	2792	2000-06	1,0	2,0	3,0
ALHAMBRA 2.0	1984	1996	0,5	1,0	1,5
ALHAMBRA TD	1896	1996	0,5	1,0	1,5

SIATA ITALIA

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

SIMCA/TALBOT FRANCIA

6 CV BERLINA	995	1935-37	6,0	12,0	18,0
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	7,5	15,0	22,5
5 (5 CV)	569	1936-48	4,0	8,0	12,0
8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	4,5	9,0	13,5
ARONDE 9	1221	1951-55	2,0	4,0	6,0
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	2,3	4,5	6,5
ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	2,8	5,5	8,0
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	3,8	7,5	12,0
VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	2,8	5,5	8,0
ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	2,3	4,5	6,5
1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1961-72	1,0	2,0	3,0
1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	3,5	7,0	10,0
1200 S COUPÉ	1204	1967-71	4,0	8,0	12,0
1000 (TUTTI I MODELLI)	997-1118	1973-78	0,8	1,5	2,3
1000 RALLYE	1118	1970-71	3,0	6,0	9,0
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4,0	8,0	12,0
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	4,5	9,0	13,5
1300/1500	1290-1475	1963-66	1,0	2,0	3,0
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	1,3	2,5	3,5
1301/1501	1290-1475	1967-76	0,8	1,5	2,3
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	1,0	2,0	3,0
1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	0,5	1,0	1,5
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	0,5	1,0	1,5
1100 TI	1294	1974-78	0,8	1,5	2,3
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	0,5	1,0	1,5
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1442	1977-86	0,5	1,0	1,5
HORIZON LD/EXD	1905	1983-86	0,5	1,0	1,5
1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	0,5	1,0	1,5
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294-1592	1980-86	0,5	1,0	1,5
SOLARA D	1905	1984-86	0,5	1,0	1,5
TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155-2849	1980-84	0,5	1,0	1,5
TAGORA DT	2304	1980-84	0,5	1,0	1,5
SAMBA	954-1360	1981-86	0,4	0,8	1,2
SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	0,8	1,5	2,3
SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	0,8	1,5	2,3

SINGER GRAN BRETAGNA

GAZELLE	1497	1955-67	2,3	4,5	7,0
GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	3,8	7,5	12,0
VOGUE	1725	1961-66	1,8	3,5	5,5
CHAMOIS	875	1964-70	1,5	3,0	4,5

SKODA REPUBBLICA CECA

1200	1221	1952-59	2,0	4,0	6,0
440/445	1089-1221	1958-61	2,3	4,5	7,0
FELICIA	1089-1221	1959-64	2,5	5,0	7,5
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	1,8	3,5	6,0
1000 MB/MBG/MBX	988	1964-69	0,8	1,5	2,3
1100 MB/MBX	1107	1967-69	0,8	1,5	2,3
100/110/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	0,5	1,0	1,5
105/120/130 (TUTTI I M.)	1046-1289	1976-90	0,4	0,8	1,2
GARDE/RAPIDE	1174-1289	1981-90	0,5	1,0	1,5
FAVORIT	1137-1289	1988-94	0,4	0,8	1,2
FORMAN	1289	1990-94	0,4	0,8	1,2
FELICIA	1137-1598	1994-96	0,5	1,0	1,5
FELICIA D	1896	1994-96	0,5	1,0	1,5
FELICIA WAGON	1143-1598	1994-96	0,5	1,0	1,5
FELICIA D WAGON	1896	1994-96	0,5	1,0	1,5
4 R	1944	1928-30	7,5	15,0	22,5
6 R	2916	1929-30	10,0	20,0	30,0
422	1195	1930-32	4,0	8,0	12,0
430	1661	1929-32	5,0	10,0	15,0
430 D	1802	1930-36	5,5	11,0	16,5
633	1792	1931-34	5,0	10,0	15,0
657/K/D	1961	1932-35	5,5	11,0	16,5
645	2492	1929-34	10,0	20,0	30,0
650	2704	1932-36	10,0	20,0	30,0
860	3880	1929-32	16,0	32,0	48,0
420 STANDARD	995	1933-34	3,5	7,0	11,0
420 RAPID	1195	1934-35	3,8	7,5	12,0
418/420 POPULAR	903-995	1934-38	3,5	7,0	11,0
POPULAR OHV/995	995	1937-46	3,5	7,0	11,0
POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	3,8	7,5	12,0
POPULAR SPORT/MONTECARLO	1385	1935-38	9,0	18,0	27,0
RAPID SIX	1961	1935	10,0	20,0	30,0
RAPID	1385	1935-38	4,0	8,0	12,0
RAPID OHV	1564	1938-47	5,0	10,0	15,0
RAPID 2200	2199	1941-47	6,0	12,0	18,0
FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	5,0	10,0	15,0
640 SUPERB	2492	1934-36	5,5	11,0	16,5
SUPERB/SUPERB OHV	2704-3157	1936-49	6,0	12,0	18,0
SUPERB 4000	3991	1959-40	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	2003-06	1,5	3,0	4,5
FORTWO BRABUS	698	2003-06	2,0	4,0	6,0

SPA ITALIA

TIPO 23/23 S - 20 HP TORP/BERL.	2724	1920-25	17,5	35,0	55,0
TIPO 245 - 40 HP TORP/BERL.	4426	1920-26	32,5	65,0	100,0

SSANGYONG COREA DEL SUD

KJ/KORANDO	2238-3199	1995-06	1,0	2,0	3,0
MUSSO	2295-3199	1995-05	1,0	2,0	3,0
MUSSO DIESEL	2299-2874	1995-05	0,8	1,5	2,3

STANDARD GRAN BRETAGNA

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

STEYR PUCH AUSTRIA

500 (TUTTI I MODELLI)	493	1958-72	6,0	12,0	18,0
650 (TUTTI I MODELLI)	643-660	1965-68	7,0	14,0	20,0
700 C	643	1961-68	4,0	8,0	12,0
700 E	643	1963-66	4,5	9,0	13,5
HAFLINGER	643	1958-75	7,5	15,0	22,5
PINZGAUER	2493	1972-82	10,0	20,0	30,0

SUBARU GIAPPONE

1800 4 WD/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	0,5	1,0	1,5
IMPREZA (TUTTI I MODELLI)	1597-1994	1992-96	0,5	1,0	1,5
IMPREZA 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1993-01	3,0	6,0	9,0
IMPREZA WRX TURBO	1994	2000-04	4,0	8,0	12,0
IMPREZA WRX STI	1994	2001-06	6,0	12,0	18,0
SVX	3318	1991-96	2,5	5,0	7,5
LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2457	1989-96	0,5	1,0	1,5
LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2457	1989-96	0,5	1,0	1,5
LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 16 V 4WD	1994	1997-05	1,0	2,0	3,0
LEGACY OUTBACK H6 3.0/3.0 R	2999	2000-06	1,3	2,5	3,5
FORESTER (TUTTI I MOD.)	1994-2457	1997-02	0,8	1,5	2,3
FORESTER TURBO (II SERIE)	1994	2002-06	1,3	2,5	3,5
M80	758	1992-93	0,4	0,8	1,2
TRIBECA	2999	2005-06	1,0	2,0	3,0
JUSTY	1239	1995-96	0,5	1,0	1,5

SUNBEAM GRAN BRETAGNA

16/40	3016	1919-24	14,0	28,0	42,0
24/24/60/24/70	4524	1919-24	16,0	32,0	48,0
14	1954	1921-24	5,0	10,0	15,0
12	1598	1924-26	5,0	10,0	15,0
14/40	2120	1924-27	6,0	12,0	18,0
16/50	2540	1924	14,0	28,0	42,0
20/60	3181	1924-27	15,0	30,0	45,0
3 LITRE	2916	1926-31	20,0	40,0	60,0
30/90	4826	1926-29	25,0	50,0	75,0
SIXTEEN	2035-2195	1927-33	10,0	20,0	30,0
TWENTY	2916-3317	1927-33	12,5	25,0	37,5
TWENTY-FIVE	3617	1927-33	14,0	28,0	42,0
THIRTY-FIVE	5447	1929	30,0	60,0	90,0
TWENTY	2194-2916	1933-35	13,0	26,0	39,0
TWENTY-FIVE	3317	1934-35	15,0	30,0	45,0
DAWN	1627	1934-35	7,5	15,0	22,5
TALBOT 3 LITRE	3181	1937-39	10,0	20,0	30,0
TALBOT 4 LITRE	4086	1938-39	12,5	25,0	38,0
TALBOT TEN SALOON	1184	1938-48	4,0	8,0	12,0
TALBOT TEN TOURER/DHC	1184	1938-48	6,0	12,0	18,0
TALBOT 2 LITRE SALOON	1944	1939-48	5,0	10,0	15,0
TALBOT 2 LITRE TOURER/DHC	1944	1939-48	7,0	14,0	21,0
TALBOT 80	1184	1948-50	4,0	8,0	12,0
TALBOT 80 DHC	1184	1948-50	5,0	10,0	15,0
TALBOT 90/90 MK II/90 MK IIA	1944-2267	1948-54	5,0	10,0	15,0
TALBOT 90/90 MK II/90 MK IIA DHC	1944-2267	1948-54	6,0	12,0	18,0
MK III/MK III S	2267	1954-57	5,0	10,0	15,0
MK III CONVERTIBLE COUPÉ	2267	1954-57	6,5	13,0	20,0
TALBOT ALPINE	2267	1953-55	7,5	15,0	22,5
RAPIER SERIES I	1390	1955-58	2,8	5,5	8,5
RAPIER II/II A/III A	1494-1592	1958-63	3,0	6,0	9,0
RAPIER II/II A/III A CONVERTIBLE	1494-1592	1958-63	4,0	8,0	12,0
RAPIER IV/V	1592-1725	1963-67	3,3	6,5	10,0
RAPIER (ARROW TYPE)	1725	1967-76	1,5	3,0	4,5
RAPIER H 120	1725	1967-76	1,8	3,5	5,5
ALPINE (ARROW TYPE)	1725	1967-76	1,3	2,5	4,0
ALPINE	1494	1959-60	7,0	14,0	21,0
ALPINE II/III/IV/V	1592-1725	1960-68	6,0	12,0	18,0
TIGER I (260)	4261	1964-66	20,0	40,0	60,0
TIGER II (289)	4727	1967	16,0	32,0	48,0
VENEZIA	1592	1963-65	10,0	20,0	30,0
IMP SPORT/SPORT	875	1966-76	1,8	3,5	5,5
STILETTO	875	1967-73	2,0	4,0	6,0

SUZUKI GIAPPONE

LJ10 JIMNI	359	1970-73	1,8	3,5	5,0
LJ50	539	1970-80	1,5	3,0	4,5
LJ80	797	1975-80	1,8	3,5	5,0
SJ 410/413/SAMURAI	657-1324	1981-04	1,8	3,5	5,0

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-98	1,0	2,0	3,0
VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998	1991-98	1,3	2,5	3,5
X-90	1590	1996-00	2,0	4,0	6,0
GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2737	1998-05	1,5	3,0	4,5
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298	1998-06	1,8	3,5	5,0
JIMNY TD/JIMNY TD CABRIOLET	1461	2004-06	1,7	3,5	5,2
SWIFT (TUTTI I MODELLI)	995-1299	1991-96	0,5	1,0	1,5
SWIFT CABRIOLET	1298	1992-94	0,8	1,5	2,3
BALENO (TUTTI I MODELLI)	1299-1840	1994-96	0,5	1,0	1,5
BALENO WAGON (TUTTI I M.)	1590-1840	1996	0,5	1,0	1,5

TALBOT LAGO FRANCIA

SPECIAL COUPÉ	3996	1936-39	65,0	130,0	200,0
SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	75,0	150,0	225,0
SS COUPÉ	3996	1937-39	75,0	150,0	225,0
SS CABRIOLET	3996	1937-39	90,0	180,0	270,0
T26 RECORD	4482	1946-55	20,0	40,0	60,0
T26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	27,5	55,0	85,0
T26 GS GRAND SPORT	4482	1953-55	30,0	60,0	90,0
T14 LS SPORT Z5:00	2491	1955-57	20,0	40,0	60,0

TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA

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

TOYOTA GIAPPONE

FJ 40	3878	1960-70	3,5	7,0	10,0
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	2,5	5,0	7,5
FJ 55 SW	3878	1967-70	2,8	5,5	8,0
FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	2,3	4,5	6,5
FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	2,3	4,5	6,5
LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980	1983-86	2,5	5,0	7,5
HI-LUX	1968-2188	1979-82	1,0	2,0	3,0
BLIZZARD	2188-2446	1980-91	1,0	2,0	3,0
LAND CRUISER I SERIE	2977-4228	1979-85	2,0	4,0	6,0
LAND CRUISER II SERIE	2446-4164	1985-93	2,3	4,5	6,5
LAND CRUISER II	2446-4164	1985-96	2,0	4,0	6,0
LAND CRUISER 80/80 TD	4164-4477	1989-97	2,5	5,0	7,5
LAND CRUISER J9	2694-3378	1996-03	2,5	5,0	7,5
LAND CRUISER J9 TD	2982	1996-03	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER	2366-2958	1987-96	1,5	3,0	4,5
4 RUNNER TD	2446	1989-96	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER III SERIE)	2694-3378	1996-03	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER TD (II SERIE)	2982	1996-03	2,5	5,0	7,5
RAV 4 3P/5 P/CABRIO	1998	1994-00	1,0	2,0	3,0
CELICA IV SERIE	1587-1998	1985-89	0,8	1,5	2,3
CELICA CABRIOLET IV SERIE	1998	1986-89	1,5	3,0	4,5
CELICA TURBO 4WD IV SERIE	1998	1986-89	1,8	3,5	5,0
CELICA 1.6/2.0/2.0 GT V SERIE	1587-1998	1989-93	0,8	1,5	2,3
CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1989-93	1,5	3,0	4,5
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V SERIE	1998	1989-93	2,5	5,0	7,5
MR2 I SERIE	1455-1587	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	1999-06	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	1998-06	3,0	6,0	9,0
LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1998-06	2,0	4,0	6,0
RAV 4 3P/5P. II SERIE	1794-1998	2000-05	1,5	3,0	4,5
RAV 4 3P/5P. TD II SERIE	1995	2002-05	1,3	2,5	3,5
CARINA E/5 SW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993-96	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	2003-06	2,8	5,5	8,0
LAND CRUISER 300 TD 3P/5P.	2982	2003-06	2,0	4,0	6,0
CELICA VI SERIE (TUTTI I MODELLI)	1762-1998	1993-99	1,0	2,0	3,0
CELICA CABRIOLET VI SERIE	1998	1993-99	1,8	3,5	5,0
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR/4WD VI S.	1998	1993-99	3,0	6,0	9,0
CELICA 1.8 16V VII SERIE	1796	1999-06	1,2	2,5	3,7
CELICA 1.8 16V (192 CV) VII SERIE	1796	1999-06	1,7	3,5	5,2
PRIUS HYBRID	1496	2003-06	1,0	2,0	3,0
PASEO	1496	1991-95	0,7	1,5	2,2
PASEO II SERIE	1496	1996	0,7	1,5	2,2
PICNIC	1998	1996	0,5	1,0	1,5

TRIUMPH GRAN BRETAGNA

10/20	1393	1923-25	5,0	10,0	15,0
13/35	1873	1925-27	6,0	12,0	18,0
15	2170	1927-30	6,0	12,0	18,0
SUPER 7	747	1928-29	4,0	8,0	12,0
SUPER 8	832	1930	4,5	9,0	13,5
SUPER 9	1018	1931-32	5,0	10,0	15,0
SOUTHERN CROSS	1087-1232	1932	11,0	22,0	33,0
12/16 SCORPION	1203	1931-33	12,5	25,0	38,0
GLORIA 10	1087	1933	4,5	9,0	13,5
GLORIA FOUR (12) SALOON/COUPÉ	1232-1496	1934-37	6,0	12,0	18,0
GLORIA FOUR (12) TOURER/DHC	1232-1496	1934-37	11,5	23,0	35,0
GLORIA SIX (6-6/16) SALOON/COUPÉ	1476-1991	1934-35	9,0	18,0	27,0
GLORIA SIX (6-6/16) TOURER/DHC	1476-1991	1934-35	15,0	30,0	45,0
DOLOMITE/VITESSE SALOON	1496-1991	1937-39	9,0	18,0	27,0
DOLOMITE 8 ROADSTER	1990	1934	50,0	100,0	150,0
DOLOMITE 14/60 ROADSTER	1776	1936-38	20,0	40,0	60,0
DOLOMITE 16 ROADSTER	1991	1938-39	20,0	40,0	60,0
1800 SALOON	1776	1946-49	5,0	10,0	15,0
1800/2000 ROADSTER	1776-2088	1946-49	15,0	30,0	45,0
2000 SALOON (RENOWN)	2088	1949-51	5,0	10,0	15,0
RENOWN LIMOUSINE	2088	1951	6,0	12,0	18,0
MAYFLOWER	1247	1949-53	4,5	9,0	13,5
MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	6,5	13,0	20,0
HERALD	948-1147	1959-70	2,0	4,0	6,0
HERALD COUPÉ	948-1147	1959-64	2,5	5,0	7,5
HERALD CONVERTIBILE	948-1147	1961-71	4,0	8,0	12,0
VITESSE	1596-1998	1962-71	2,5	5,0	7,5
VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	4,0	8,0	12,0
TR2	1991	1953-55	17,5	35,0	50,0
TR3	1991	1955-58	16,5	33,0	48,0
TR3A	1991	1957-61	17,5	35,0	50,0
TR3B	1991	1962	17,5	35,0	50,0
ITALIA	1991	1960-61	20,0	40,0	60,0
TR4	2138	1961-65	14,0	28,0	42,0
TR4 A IRS	2138	1965-67	14,0	28,0	42,0
TR5 PI.	2498	1967-68	19,0	38,0	57,0
TR 250	2498	1967-68	13,5	27,0	40,0
TR6 PI.	2498	1969-75	11,0	22,0	33,0
2000 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	2,0	4,0	6,0
2500 MK2/TC	2498	1968-77	2,5	5,0	7,5
SPITFIRE 4	1147	1962-64	5,0	10,0	15,0
SPITFIRE MK1	1147	1964-67	4,0	8,0	12,0
SPITFIRE MK II	1296	1967-70	4,5	9,0	11,5
SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	3,5	7,0	11,0
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	4,0	8,0	12,0
STAG	2997	1970-77	7,5	15,0	22,5
GT6 COUPÉ MK1	1998	1966-68	6,5	13,0	20,0
GT6 COUPÉ MK II	1998	1968-70	4,5	9,0	13,5
GT6 COUPÉ MK III	1998	1971-73	6,0	12,0	18,0
TOLEDO	1296-1493	1970-76	1,5	3,0	4,5
1300/1300 TC	1296	1966-70	1,3	2,5	4,0
1500/1500 TC	1493	1970-76	1,5	3,0	4,5
DOLOMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2,0	4,0	6,0
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	3,5	7,0	10,0
TR7 COUPÉ	1998	1976-81	2,8	5,5	8,0
TR7 SPIDER	1998	1980-82	3,5	7,0	10,0
ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	0,4	0,8	1,2

TVR GRAN BRETAGNA

GRANTURA	1588-1798	1958-66	8,0	16,0	24,0
GRIFFITH	4727	1962-67	12,5	25,0	38,0
VIXEN	1598-1798	1967-70	7,0	14,0	21,0
TUSCAN	2994-4727	1968-71	10,0	20,0	30,0
TASMIN	1993-2792	1980-88	8,0	16,0	24,0
280/350/390/400/420/450	2792-4441	1980-91	9,0	18,0	27,0
S CONVERTIBILE/S2/S2C	2792-2935	1986-90	8,5	17,0	25,0
SPEED EIGHT	3947	1989-91	9,0	18,0	27,0
S3/S3C	2935	1990-91	10,0	20,0	30,0
CERBERA/CERBERA GT	3966-4475	1995-04	12,5	25,0	38,0
TUSCAN	4441	1990-91	12,5	25,0	38,0
GRIFFITH 500	4997	1990-02	12,5	25,0	38,0
CHIMAERA	3947-4997	1992-04	12,5	25,0	38,0
TUSCAN/S	3605-3996	2000-06	12,5	25,0	38,0
TAMORA	3605	2002-06	12,5	25,0	38,0
SAGARIS	3996	2005-06	15,0	30,0	45,0

UAZ RUSSIA

469 B/3151 2	1995-2498	1964-99	1,3	2,5	3,5

UMM PORTOGALLO

4X4 (ALTER)/ALVOR (TUTTI I M.)	1971-2498	1976-96	1,0	2,0	3,0

VANDEN PLAS GRAN BRETAGNA

PRINCESS 3 LITRI	2912	1959-64	3,5	7,0	11,0
4 LITRI BERLINA	3993	1960-68	9,0	18,0	27,0
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	13,0	25,0	35,0
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	5,0	10,0	15,0
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	2,0	4,0	6,0

VAUXHALL GRAN BRETAGNA

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

VENTURI FRANCIA

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

VOLKSWAGEN GERMANIA

TYP 82 KÜBELWAGEN	985-1131	1940-45	12,5	25,0	38,0
TYP 82 E/92 S	985-1131	1941-45	14,0	28,0	42,0
TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	15,0	30,0	45,0
TYP 166 SCHWIMMWAGEN	1131	1942-44	16,0	32,0	48,0
MAGGIOLINO (LUN. D.UE VETRINI)	1131	1946-53	10,0	20,0	30,0
MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	6,0	12,0	18,0
MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	4,0	8,0	12,0
MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	3,5	7,0	10,0
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1495	1965-67	3,5	7,0	10,0
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1495	1967-70	2,8	5,5	8,0
MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	25,0	50,0	75,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	15,0	30,0	45,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	11,0	22,0	33,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	7,5	15,0	22,5
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	5,0	10,0	15,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1495	1966-67	6,5	13,0	20,0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1495	1967-70	5,5	11,0	16,5
1500/1500 S	1495	1961-65	1,5	3,0	4,5
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	1,5	3,0	4,5
1600 L/TL	1584	1965-73	1,8	3,5	5,5
411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	0,8	1,5	2,3
KARMANN GHIA COUPÉ	1192	1955-66	7,5	15,0	22,5
KARMANN GHIA COUPÉ	1285-1584	1966-74	4,5	9,0	13,5
KARMANN GHIA 1.5/1.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	4,0	8,0	12,0
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	12,5	25,0	35,0
KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	9,0	18,0	27,0
MAGGIOLINO	1192	1968-78	2,5	5,0	7,5
MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	2,0	4,0	6,0
MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	4,0	8,0	12,0
MAGGIOLINO MESSICO	1192-1584	1978-91	1,8	3,5	5,0
PESCACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	2,5	5,0	7,5
K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	0,8	1,5	2,3

QUOTAZIONI

Modello	cm³	Anni	Euro x 000		
			↓	■	↑
POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	0,5	1,0	1,5
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1981-90	0,5	1,0	1,5
POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	0,5	1,0	1,5
POLO COUPÉ (TUTTI I MOD)	1045-1272	1982-90	0,5	1,0	1,5
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0,5	1,0	1,5
POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	0,5	1,0	1,5
POLO COUPÉ MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0,5	1,0	1,5
POLO COUPÉ G40	1272	1985-94	1,0	2,0	3,0
POLO III SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1598	1994-96	0,5	1,0	1,5
POLO III SERIE DIESEL	1896	1994-96	0,5	1,0	1,5
POLO III SERIE CLASSIC	1390-1598	1996	0,5	1,0	1,5
POLO III SERIE CLASSIC D	1896	1996	0,5	1,0	1,5
DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	0,4	0,8	1,2
DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1981-88	0,3	0,5	0,8
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1095-1457	1974-81	0,8	1,5	2,3
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1095-1457	1981-83	0,5	1,0	1,5
GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	0,5	1,0	1,5
GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	1,3	2,5	3,5
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588	1976-78	3,2	6,5	10,0
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	2,7	5,5	8,5
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	2,5	5,0	7,5
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1093-1781	1979-87	1,3	2,5	4,0
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1987-93	1,3	2,5	4,0
GOLF II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	0,5	1,0	1,5
GOLF II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0,5	1,0	1,5
GOLF II SERIE DIESEL	1588	1983-91	0,5	1,0	1,5
GOLF II SERIE GTD	1588	1983-92	0,5	1,0	1,5
GOLF II SERIE GTI	1781	1983-89	1,3	2,5	4,0
GOLF II SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1,0	2,0	3,0
GOLF GTI 16V	1781	1985-89	1,5	3,0	4,5
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1,3	2,5	4,0
GOLF GTI G60	1781	1990-91	2,5	5,0	7,5
GOLF RALLYE	1781	1989-90	3,5	7,0	10,0
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	1,0	2,0	3,0
GOLF III (TUTTI I MOD.)	1391-1984	1991-96	0,5	1,0	1,5
GOLF III D/TD	1896	1991-96	0,5	1,0	1,5
GOLF III VARIANT (TUTTI I MOD.)	1391-1984	1993-96	0,5	1,0	1,5
GOLF III VARIANT D/TD	1896	1993-96	0,5	1,0	1,5
GOLF III GTI/GTI 16V	1984	1991-97	0,8	1,5	2,3
GOLF III 2.8 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	1,0	2,0	3,0
GOLF III CABRIO (TUTTI I MOD.)	1781-1984	1993-02	1,5	3,0	4,5
GOLF III CABRIO TDI	1896	1995-02	1,3	2,5	3,5
JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1588	1979-83	0,4	0,8	1,2
JETTA DIESEL I SERIE	1588	1980-83	0,3	0,5	0,8
JETTA TURBODIESEL I SERIE	1588	1983	0,3	0,5	0,8
JETTA GLI I SERIE	1588-1781	1979-83	0,5	1,0	1,5
JETTA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1984-92	0,4	0,8	1,2
JETTA II SERIE DIESEL	1588	1984-91	0,3	0,5	0,8
JETTA II SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	0,3	0,5	0,8
JETTA II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0,4	0,8	1,2
JETTA II SERIE GT/GTX 16V	1781	1987-91	0,4	0,8	1,2
TYP 185 ILTIS	1714	1979-82	3,5	7,0	11,0
SCIROCCO I SERIE	1095-1457	1974-81	0,8	1,5	2,3
SCIROCCO GTII SERIE	1588	1977-81	2,0	4,0	6,0
SCIROCCO II SERIE	1272-1588	1981-90	0,8	1,5	2,3
SCIROCCO GLI/GT/GT 16V II SERIE	1588-1781	1981-91	1,5	3,0	4,5
PASSAT I SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1588	1973-81	0,8	1,5	2,3
PASSAT I SERIE DIESEL	1471	1978-81	0,5	1,0	1,5
PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0,5	1,0	1,5
PASSAT II SERIE D/TD	1588	1981-88	0,5	1,0	1,5
PASSAT II S. VAR.(TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0,5	1,0	1,5
PASSAT II S. D/TD VARIANT	1588	1981-88	0,5	1,0	1,5
PASSAT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1984	1988-96	0,5	1,0	1,5
PASSAT III SERIE D/TURBOD.	1588-1896	1988-96	0,5	1,0	1,5
PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1984	1988-96	0,5	1,0	1,5
PASSAT III SERIE D/TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-96	0,5	1,0	1,5
PASSAT III S. G60 SYNCRO GTI	1781	1989-93	0,8	1,5	2,3
PASSAT III S. G60 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	0,8	1,5	2,3
PASSAT III SERIE 2.8/2.9 VR6	2792-2861	1991-96	0,8	1,5	2,3
PASSAT III SERIE 2.8/2.9 VR6 VARIANT	2792-2861	1991-96	0,8	1,5	2,3
CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984	1988-95	0,8	1,5	2,3
CORRADO 1.8I G60	1781	1988-93	1,0	2,0	3,0
CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	1,0	2,0	3,0
SHARAN 2.0	1984	1995-96	1,0	2,0	3,0
SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-06	1,2	2,5	3,7
SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-06	1,5	3,0	4,5
SHARAN 1.9 TD	1896	1995-96	0,7	1,5	2,2
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	1,0	2,0	3,0
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	1,5	3,0	4,5
GOLF IV 2.3 V5	2324	1997-03	1,0	2,0	3,0
GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	1,3	2,5	3,5
GOLF IV R32	3189	2002-03	3,5	7,0	10,0
POLO GTI	1598	1998-01	0,8	1,5	2,3
VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1984	1992-96	0,5	1,0	1,5
VENTO D/TD	1896	1992-96	0,5	1,0	1,5
VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	0,5	1,0	1,5
NEWBEETLE	1390-1984	1998-06	1,3	2,5	3,5
NEWBEETLE 2.3 V5	2324	2000-05	1,8	3,5	5,0
NEWBEETLE RSI	3189	2000-02	5,0	10,0	15,0
LUPO GTI	1598	1999-05	0,8	1,5	2,3
BORA 2.3 V5	2324	1999-02	0,5	1,0	1,5
BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	0,8	1,5	2,3
PASSAT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1996	0,5	1,0	1,5
PASSAT IV S. 2.3 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	0,5	1,0	1,5
PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1996-04	0,8	1,5	2,2
PASSAT IV SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1781	1996	0,7	1,5	2,2
PASSAT IV S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	0,8	1,5	2,2
PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	0,8	1,5	2,2
PASSAT IV SERIE 4.0 W8	3999	2001-04	1,5	3,0	4,5
PASSAT IV SERIE 4.0 W8 VARIANT	3999	2001-04	1,5	3,0	4,5
PASSAT IV SERIE TD	1896	1996	0,5	1,0	1,5
PASSAT IV SERIE TD VARIANT	1896	1996	0,5	1,0	1,5
PHAETON 3.2 V6	3189	2002-06	1,5	3,0	4,5
PHAETON 4.2 V8	4172	2003-06	2,0	4,0	6,0
PHAETON 6.0 W12	5998	2002-06	3,0	6,0	8,0
PHAETON 5.0 V10 TD	4921	2002-06	1,5	3,0	4,5
NEWBEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595	2003-06	2,0	4,0	6,0
NEWBEETLE CABRIOLET 1.8 T/2.0	1781-1984	2003-06	2,5	5,0	7,5
TOUAREG 3.2 V6	3189	2002-06	2,0	4,0	6,0
TOUAREG 4.2 V8	4172	2002-06	2,5	5,0	7,5
TOUAREG 2.5 R5 TDI	2461	2002-06	1,5	3,0	4,5
TOUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-06	2,0	4,0	6,0
GOLF V GTI	1984	2004-06	2,0	4,0	6,0
GOLF V R32	3189	2005-06	4,0	8,0	12,0
PASSAT V SERIE 2.0 FSI TURBO	1984	2005-06	1,2	2,5	3,7
PASSAT V SERIE 3.2 V6	3189	2005-06	1,7	3,5	5,2
PASSAT V S. 2.0 FSI TURBO VARIANT	1984	2005-06	1,5	3,0	4,5
PASSAT V S. 3.2 V6 VARIANT	3189	2005-06	2,0	4,0	6,0

VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA

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

VOLVO SVEZIA

ÖV 4	1944	1926-29	12,5	25,0	38,0
PV 4	1944	1927-29	12,5	25,0	38,0
PV 651/651/652/653/654/655	3010-3266	1929-34	7,5	15,0	22,5
PV 656/657/658/659	3670	1935-37	7,5	15,0	22,5
PV 36 «CARIOCA»	3670	1935-38	7,5	15,0	22,5
PV 51/52/53/54/55/56	3670	1936-45	7,5	15,0	22,5
PV 60/61	3670	1942-50	6,0	12,0	18,0
PV 444 (TUTTI I MODELLI)	1414-1583	1944-58	5,0	10,0	15,0
PV 445 DUETT	1414-1583	1955-60	5,0	10,0	15,0
SPORT	1414	1956-57	12,5	25,0	38,0
PV 544	1583-1778	1958-65	4,0	8,0	12,0
TP 21	3650	1956-59	4,0	8,0	12,0
LAPLANDER	1778-1990	1959-76	5,0	10,0	15,0
SERIE 120 (AMAZON) (TUTTI I M.)	1583-1986	1956-70	2,5	5,0	7,5
SERIE 140 (TUTTI I MOD.)	1778-1986	1966-74	1,8	3,5	5,5
164	2978	1968-71	2,3	4,5	7,0
P 1800/P 1800 S	1778-1986	1961-71	5,5	11,0	16,5
1800 ES	1986	1971-73	6,0	12,0	18,0
66 (TUTTI I MOD. ANCHE DAF)	1108-1289	1972-79	0,5	1,0	1,5
343/345	1397-1986	1976-81	0,5	1,0	1,5
340/360 (TUTTI I MODELLI)	1397-1986	1982-91	0,5	1,0	1,5
360 DIESEL	1596	1984-89	0,5	1,0	1,5
480 ES	1721-1998	1986-95	0,8	1,5	2,3
480 TURBO	1721	1988-95	1,0	2,0	3,0
440 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1988-96	0,5	1,0	1,5
440 TURBO	1721	1988-96	0,8	1,5	2,3
440 TD	1870	1993-96	0,5	1,0	1,5
460 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1989-96	0,5	1,0	1,5
460 TD	1870	1993-96	0,5	1,0	1,5
244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	1,3	2,5	4,0
244 GL D6	2383	1978-83	0,8	1,5	2,3
245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	1,3	2,5	4,0
245 GL D6	2383	1978-83	0,8	1,5	2,3
240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-91	1,0	2,0	3,0
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-85	1,5	3,0	4,5
240 GL D6	2383	1983-91	0,8	1,5	2,3
240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-93	1,0	2,0	3,0
245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1981-85	1,5	3,0	4,5
240 GL D6 SW	2383	1983-91	0,8	1,5	2,3
264 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	1,5	3,0	4,5
265 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	1,5	3,0	4,5
262 COUPÉ	2664-2849	1977-81	3,0	6,0	9,0
740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	0,5	1,0	1,5
740 TURBO	1986-2316	1984-89	0,5	1,0	1,5
740 TURBO 16V	1986	1989-90	0,5	1,0	1,5
740 GL DIESEL	2383	1984-90	0,5	1,0	1,5
740 SW	2316	1985-90	0,5	1,0	1,5
740 TURBO SW	1986	1985-89	0,8	1,5	2,3
740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	0,8	1,5	2,3
760 GLE V6	2849	1982-87	0,8	1,5	2,3
760 TURBO 2.3	2316	1982-87	0,5	1,0	1,5
760 GLE D/TD	2383	1982-87	0,5	1,0	1,5
760 GLE V6 SW	2849	1985-87	0,8	1,5	2,3
760 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	0,8	1,5	2,3
760 GLE D/TD SW	2383	1985-87	0,5	1,0	1,5
760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	0,8	1,5	2,3
760 GLE V6 (II SERIE)	2849	1987-90	0,8	1,5	2,3
760 TURBO (II SERIE)	2316	1987-90	0,8	1,5	2,3
760 GLE TURBOD. (II SERIE)	2383	1987-90	0,5	1,0	1,5
760 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	0,8	1,5	2,3
760 TURBO SW (II SERIE)	2316	1987-90	0,8	1,5	2,3
760 GLE TURBOD. SW (II SERIE)	2383	1987-90	0,5	1,0	1,5
780 TURBO	1986	1986-90	1,5	3,0	4,5
780 TURBO 16	1986	1990	1,8	3,5	5,0
780 V6	2458-2849	1985-90	1,5	3,0	4,5
780 TURBODIESEL	2383	1985-91	0,8	1,5	2,3
960 2.0I TURBO 16V	1986	1990-94	1,0	2,0	3,0
960 TURBO	2316	1990-92	1,0	2,0	3,0
960 2.9 I 24V	2922	1990-96	1,0	2,0	3,0
960 2.5 24V	2473	1995-96	1,0	2,0	3,0
960 2.0I TURBO 16V SW	1986	1990-94	1,3	2,5	3,5
960 TURBO SW	2316	1990-92	1,3	2,5	3,5
960 2.9 I 24V S.W.	2922	1990-96	1,3	2,5	3,5
960 2.5 24V SW	2473	1995-96	1,2	2,5	3,7
960 TURBODIESEL	2383	1990-94	0,8	1,5	2,3
960 TURBODIESEL SW	2383	1990-94	1,0	2,0	3,0
850 GLE/GLT	1984-2435	1991-96	0,5	1,0	1,5
850 GLE SW/GLT SW	1984-2435	1993-96	0,8	1,5	2,3
850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1993-96	1,0	2,0	3,0
850 T-5R	2319	1995-96	1,5	3,0	4,5
850 TURBO 20V T-5 SW	1984-2319	1993-96	1,3	2,5	3,5
850 T-5R SW	2319	1995-96	1,7	3,5	5,2
S70 (TUTTI I MODELLI)	1984-2435	1996	0,7	1,5	2,2
S70 20V TURBO	1984-2435	1996-01	1,0	2,0	3,0
V70 (TUTTI I MODELLI)	1984-2435	1996	1,0	2,0	3,0
V70 20V TURBO	1984-2521	1996-06	1,5	3,0	4,5
V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2521	1996-06	2,0	4,0	6,0
V70 R	2521	2003-06	3,0	6,0	9,0
S70 TD	2461	1996	0,5	1,0	1,5
V70 TD	2461	1996	0,7	1,5	2,2
S90 2.9 24V	2922	1996-98	1,3	2,5	3,5
V90 2.9 24V	2922	1996-98	1,8	3,5	5,0
S80 2.8 24V TURBO T6	2783	1998-05	1,5	3,0	4,5
S80 2.9 24V	2922	1998-05	1,3	2,5	3,5
940 GLE	2849	1990-93	0,8	1,5	2,3
940 2.0/2.3	1986-2316	1990-96	0,7	1,5	2,2
940 TURBO	1986-2316	1990-96	0,8	1,5	2,3
940 GLE TURBODIESEL	2383	1990-96	0,5	1,0	1,5
940 GLE SW	2849	1990-93	1,0	2,0	3,0
940 2.0/2.3 SW	1986-2316	1990-96	1,0	2,0	3,0
940 TURBO SW	1986-2316	1990-96	1,0	2,0	3,0
940 GLE TURBODIESEL SW	2383	1990-96	0,8	1,5	2,3
940 POLAR/SUPER POLAR	1984	1993-96	0,8	1,5	2,3
XC90/XC90 T6	2435-2922	2002-06	2,0	4,0	6,0
XC90 TD	2401	2002-06	1,5	3,0	4,5
XC90 V8	4414	2004-06	2,5	5,0	7,5
S60 R	2521	2003-06	1,5	3,0	4,5
C70	2435-2521	2005-06	2,5	5,0	7,5
S40	1731-1948	1995-96	0,5	1,0	1,5
S40 TD	1870	1995-96	0,5	1,0	1,5
V40	1731-1948	1996	0,5	1,0	1,5
V40 TD	1870	1996	0,5	1,0	1,5
POLAR 2.3 TURBO	2316	1997	1,0	2,0	3,0
POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	1,5	3,0	4,5
C70 COUPÉ	1984-2435	1996-03	1,0	2,0	3,0
C70 CABRIOLET	1984-2435	1997-05	2,0	4,0	6,0

WIESMANN GERMANIA

ROADSTER	2793-3246	1993-06	35,0	70,0	105,0

WOLSELEY GRAN BRETAGNA

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

ZAGATO ITALIA

HYENA	1995	1993-96	50,0	80,0	120,0

ZAZ RUSSIA

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

QUOTAZIONI VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

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

Modello	cm³	Anni	Euro
ALFA ROMEO ITALIA			
430	5816	1939-50	10.000
800	8725	1940-50	13.000
450/455	6330	1950-59	8.000
900/950	8725	1950-58	12.000
MILLE	11050	1958-65	6.000
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	6.000
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	5.000
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	3.000
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	2.000
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	1.000
ASTRA ITALIA			
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000
BM25	15950-17174	1972-80	1.000
AUTOBIANCHI ITALIA			
VISCONTEO/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000
VISCONTEO/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.600
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500
BEDFORD GRAN BRETAGNA			
TM3300/4400	9308-12066	1975-80	1.500
CF	1598-2279	1969-80	2.000
CF DIESEL	1760-2523	1969-80	1.500
CF II SERIE	1759-2279	1980-84	1.500
CF II SERIE DIESEL	1998-2260	1980-84	1.500
CF 2	1979	1984-88	1.000
CF 2 DIESEL	2260	1984-88	1.000
BIANCHI ITALIA			
MILES/CIVIS	4939-4847	1934-52	8.000
VISCONTEO/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	3770-4156	1952-57	1.600
FILARETE	5319	1951-56	2.800
AUDAX	5319	1951-56	3.500
CITROËN FRANCIA			
H/HY	1628-1911	1948-81	5.000
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	4.000
FIAT ITALIA			
18 BL/BLR	5650	1914-21	10.000
15 TER	4398	1913-22	10.000
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200
621	2516	1930-35	8.000
621/621N	4580	1934-39	10.000
632N/633N	5540	1931-37	12.000
634N I/II SERIE	8310-8555	1931-39	15.000
626N	5750	1939-47	5.000
666N/N7	9565	1939-47	8.000
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000
640N	6032	1948-52	4.500
680N	10170	1948-52	7.000
615/615N	1395-1901	1951-61	2.000
615N1	1395-1901	1960-68	1.500
642N	6650	1952-55	4.200
642T	6650	1952-55	5.000
642N2/N6/N6R	6550	1955-58	4.000
642T2/T6	6650	1955-58	4.800
642N65/N65R	7298	1959-63	3.500
642T65	7298	1959-63	4.200
639 N2/N3 (CIVILE)	6650-7298	1955-68	3.500
671N	6650	1952-55	7.800
671N2/N3	6650-7298	1955-63	3.700
682N	10676	1952-55	8.200
682N2	10676	1956-61	3.500
682T2	10676	1956-61	4.200
682N3	11548	1962-84	2.500
682T3	11548	1962-84	3.000
C40/C50	4678	1958-60	2.000
682N4	11548	1970-84	2.000
682T4	11548	1970-84	2.400
690N/N1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500
690N/N1/N2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200
690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000
690N3 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800
690N4/T4	9819	1969-71	3.000
1100 T/TN	1098-1901	1956-66	3.000
616N/N1	2693	1965-67	1.300
616N2/N3	3455	1967-77	800
625N/N1/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	900
625N/N1/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500
645/650/662N I SERIE (N/N1)	4678	1960-68	1.000
645/650/655/662 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800
643N/N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400
683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000
693N/T	12883	1966-70	2.000
238	1197-1498	1969-75	1.500
684N/T	9819	1970-73	1.200
691N/T	13798	1970-73	2.200
619N/N1 II SERIE	13798	1970-73	3.000
697N/T	13798	1971-73	1.500
673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000
242	2498	1975-82	500
600 T/850 T	767-903	1962-76	2.000
900 T	903	1976-80	1.500
900 E	903	1980-85	1.000
FORD EUROPA			
TAUNUS TRANSIT	1498	1961-65	2.500
TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800
TRANSIT I SERIE	1288-1996	1965-71	1.500
TRANSIT I SERIE DIESEL	1760	1968-71	1.000
TRANSIT I SERIE (REST.)	1288-1996	1971-78	2.000
TRANSIT I SERIE DIESEL (YORK)	2360	1972-78	1.500
TRANSIT I SERIE V6	2994	1974-78	3.500
TRANSIT II SERIE	1593-2792	1978-86	1.500
TRANSIT II SERIE DIESEL	2360-2498	1978-86	1.000
ISOTTA FRASCHINI ITALIA			
D65	5800	1937-46	8.000
D80	7300	1937-46	12.000
IVECO ITALIA			
40	3455	1976-80	500
65/75/90 PC (CIVILI)	3566-5184	1975-85	1.000
50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800
110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000
140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100
180 NC/NT	13798	1974-76	2.000
170/190.26 NC/NT	13798	1975-80	1.500
170/190.33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800
190.35	17174	1980-84	1.500
190.38	17174	1980-84	1.800
190.38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800
190.26	13798	1980-84	2.500
190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500
190.42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000
190.48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000
190.48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000
300 PC	13298	1975-80	1.300
190/260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800
330.26	17174	1980-84	1.500
330.35	17174	1980-84	1.600
LANCIA ITALIA			
3RO 464/564	6875	1938-47	12.000
ESARO	6875	1942-46	11.000
ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000
ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000
ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000
ESADELTA/ESADELTA B401	8245	1959-66	2.500
BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000
JOLLY	1090	1959-63	5.000
ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500
ESAGAMMA 516 TRATT./4 ASSI	10521	1962-66	3.000
ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600
ESAGAMMA/ESAG. E 519 TR./4 ASSI	10521	1966-68	3.200
ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000
ESAGAMMA E 520 TRATT./4 ASSI	10521	1968-75	3.600
ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000
ESADELTA C 402 TRATT./4 ASSI	9469	1967-75	2.400
SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	4.000
MAGIRUS DEUTZ GERMANIA			
150 D14	9500	1960-73	1.000
230/232 D26	11310	1967-75	1.500
360 D18	19145	1975-80	1.800
MAN GERMANIA			
F8 PONTON	11413	1956-69	1.000
F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900
MERCEDES GERMANIA			
LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800
LP1 SERIE (ECCETTO LP333)	4580-10810	1950-65	1.700
LP333	10810	1958-61	3.000
LP II SERIE	5765-15950	1970-74	1.500
L319	1767	1956-69	1.200
NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800
NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200
OM ITALIA			
TITANO 137	11540	1937-45	35.000
TAURUS	5320	1939-47	7.000
TAURUS 340	5320	1949-51	4.000
SUPER TAURUS	5816	1951-57	5.000
ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000
SUPER ORIONE	11630	1952-60	9.000
TIGRE I SERIE	6870	1958-63	4.000
LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000
TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700
LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200
TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800
LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000
LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500
LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000
TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000
TIGRE S	6870	1963-67	3.000
TITANO	11150	1961-67	3.000
TITANO S	11150	1961-67	3.500
100/120	7412	1967-70	1.500
150	8905	1967-70	1.800
DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
190/260	14886	1970-75	3.200
OMT ITALIA			
MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500
PEUGEOT FRANCIA			
J7/J9	1468-2304	1965-89	1.500
RENAULT FRANCIA			
ESTAFETTE	845-1289	1959-80	2.000
SCANIA SVEZIA			
110	11020	1969-76	2.100
140	14180	1969-76	2.500
86	7790	1976-81	1.300
111	11020	1976-81	1.500
141	14180	1976-81	2.000
82	7790	1981-88	1.000
112	11020	1981-88	1.200
142	14190	1981-88	1.500
142 T	14190	1981-88	2.000
SPA ITALIA			
38R	4053	1936-46	10.000
UNIMOG GERMANIA			
BOHERINGER	1767	1947-51	4.000
401/411	1767	1951-63	4.000
404	2195	1955-80	1.000
406/416	1767	1963-88	2.000
VIBERTI ITALIA			
BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000
VOLKSWAGEN GERMANIA			
TYP 2 T1 PICKUP	1192-1493	1960-67	14.000
TYP 2 T1 DOPPIA CABINA	1192-1493	1960-67	16.000
TYP 2 T1 FURGONE	1192-1493	1960-67	16.000
TYP 2 T1 KOMBI/BUS	1192-1493	1960-67	20.000
TYP 2 T1 BUS DE LUXE (SAMBA)	1192-1493	1960-67	35.000
TYP 2 T1 WESTFALIA	1192-1493	1960-67	24.000
TYP 2 T2A PICKUP	1285-1493	1967-71	5.000
TYP 2 T2A DOPPIA CABINA	1285-1493	1967-71	6.500
TYP 2 T2A FURGONE	1285-1493	1967-71	7.000
TYP 2 T2A KOMBI/BUS	1285-1493	1967-71	12.000
TYP 2 T2A BUS DE LUXE	1285-1493	1967-71	14.000
TYP 2 T2A WESTFALIA	1285-1493	1967-71	14.000
TYP 2 T2A+B FURGONE	1285-1584	1972	5.000
TYP 2 T2A+B KOMBI/BUS	1285-1584	1972	11.000
TYP 2 T2B PICKUP	1584-1971	1972-79	3.500
TYP 2 T2B DOPPIA CABINA	1584-1971	1972-79	5.000
TYP 2 T2B FURGONE	1584-1971	1972-79	5.000
TYP 2 T2B KOMBI/BUS	1584-1971	1972-79	10.000
TYP 2 T2B BUS DE LUXE	1584-1971	1972-79	12.000
TYP 2 T2B WESTFALIA	1584-1971	1972-79	12.000
VOLVO TRUCKS SVEZIA			
F88	9602	1965-77	2.000
F89	11979	1970-77	2.000
F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500
F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700

QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

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

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

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 CONVERTIBLE		1950	15,0	**30,0**	40,0
DARRIN CONVERTIBLE		1954	60,0	**120,0**	170,0
LINCOLN					
2/4 PORTE	CONTINENTAL +20%	1946-48	17,5	**35,0**	50,0
CONVERTIBILE	CONTINENTAL +20%	1946-48	37,5	**75,0**	110,0
2/4 PORTE		1949-55	15,0	**30,0**	45,0
CONVERTIBILE		1949-55	37,5	**75,0**	110,0
BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	10,0	**20,0**	30,0
CONVERTIBILE		1956-60	30,0	**60,0**	90,0
CONTINENTAL COUPÉ		1956-57	37,5	**75,0**	110,0
CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	10,0	**20,0**	30,0
CONTINENTAL CONVERTIBLE		1961-67	15,0	**30,0**	45,0
CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	7,5	**15,0**	20,0
BERLINA		1977-89	3,8	**7,5**	10,0
LIMOUSINE		1977-89	5,0	**10,0**	15,0
COUPÉ		1977-89	7,5	**15,0**	20,0
MERCURY					
BERLINA 4 PORTE		1946-51	10,0	**20,0**	30,0
BERLINA 2 PORTE/COUPÉ		1946-51	17,5	**35,0**	50,0
STATION WAGON		1946-48	40,0	**80,0**	120,0
CONVERTIBILE		1946-51	32,5	**65,0**	90,0
SPORTSMAN CONVERTIBLE		1946-47	87,5	**175,0**	250,0
STATION WAGON		1949-51	50,0	**100,0**	150,0
BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	7,5	**15,0**	22,5
STATION WAGON		1952-59	15,0	**30,0**	45,0
CONVERTIBILE		1952-59	27,5	**55,0**	80,0
BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	5,0	**10,0**	15,0
STATION WAGON		1960-74	5,0	**10,0**	15,0
CONVERTIBILE		1960-70	12,5	**25,0**	35,0
COMET 2/4 PORTE		1961-70	3,8	**7,5**	11,0
COMET/CYCLONE CONVERTIBLE		1961-70	10,0	**20,0**	30,0
COMET/CYCLONE		1963-70	7,5	**15,0**	22,5
COUGAR COUPÉ		1967-73	10,0	**20,0**	30,0
COUGAR ELIMINATOR COUPÉ		1968-73	17,5	**35,0**	50,0
COUGAR CONVERTIBLE		1969-73	15,0	**30,0**	45,0

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 CONVERTIBLE		1961-63	17,5	**35,0**	50,0
STARFIRE COUPÉ		1962-63	12,5	**25,0**	35,0
JETFIRE TURBO		1962-63	6,0	**12,0**	18,0
442 COUPÉ		1965-69	15,0	**30,0**	45,0
442 CONVERTIBLE		1965-69	25,0	**50,0**	75,0
TORONADO COUPÉ		1966-70	12,5	**25,0**	35,0
HURST OLDS		1968-69	27,0	**55,0**	80,0
442 COUPÉ		1970-72	25,0	**50,0**	75,0
442 CONVERTIBLE		1970-72	30,0	**60,0**	90,0
RALLYE 350		1970	17,5	**35,0**	50,0
TORONADO COUPÉ		1971-78	7,5	**15,0**	22,0
442 COUPÉ		1973-75	10,0	**20,0**	30,0
TORONADO COUPÉ		1979-85	5,0	**10,0**	15,0
TORONADO COUPÉ		1986-90	3,8	**7,5**	11,0
PACKARD					
BERLINA 4 PORTE		1946-56	10,0	**20,0**	30,0
LIMOUSINE		1946-50	12,5	**25,0**	35,0
CONVERTIBILE		1948-56	30,0	**60,0**	90,0
COUPÉ		1951-56	12,5	**25,0**	35,0
CARIBBEAN CONVERTIBLE		1953-56	60,0	**120,0**	180,0
BERLINA 2/4 PORTE		1957-58	12,5	**25,0**	35,0
HAWK		1958	17,5	**35,0**	50,0
PLYMOUTH					
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	6,0	**12,0**	18,0
STATION WAGON		1946-49	35,0	**70,0**	100,0
CONVERTIBILE		1946-56	12,5	**25,0**	35,0
STATION WAGON		1950-56	7,5	**15,0**	22,5
FURY COUPÉ		1956	20,0	**40,0**	60,0
BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	7,5	**15,0**	22,0
STATION WAGON		1957-60	10,0	**20,0**	30,0
COUPÉ		1957-60	15,0	**30,0**	45,0
CONVERTIBILE		1957-60	37,5	**75,0**	110,0
FURY COUPÉ		1957-58	30,0	**60,0**	90,0
VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	2,5	**5,0**	7,5
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5,0	**10,0**	15,0
STATION WAGON		1961-74	5,0	**10,0**	15,0
CONVERTIBILE		1961-70	10,0	**20,0**	30,0
VALIANT CONVERTIBLE		1963-66	5,0	**10,0**	15,0
BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK +40%	1964-67	10,0	**20,0**	30,0
BARRACUDA CONVERTIBLE		1967-69	15,0	**30,0**	45,0
ROAD RUNNER/GTX COUPÉ	HEMI +150%	1967-73	25,0	**50,0**	75,0
ROAD RUNNER CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE	IN.+20%	1957-58	75,0	**150,0**	220,0
BONNEVILLE COUPÉ	IN.+20%	1958	40,0	**80,0**	120,0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	6,0	**12,0**	18,0
COUPÉ		1961-74	8,8	**17,5**	25,0
CONVERTIBILE		1961-75	12,5	**25,0**	35,0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	3,8	**7,5**	11,0
TEMPEST 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 CONVERTIBLE		1964-67	37,5	**75,0**	110,0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4,0	**8,0**	12,0
LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	5,0	**10,0**	15,0
TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	12,5	**25,0**	35,0
LE MANS CONVERTIBILE		1965-72	12,5	**25,0**	35,0
FIREBIRD COUPÉ		1967-81	10,0	**20,0**	30,0
FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	25,0	**50,0**	75,0
GRAND PRIX COUPÉ		1967-74	8,8	**17,5**	25,0
GTO COUPÉ	JUDGE+20%	1968-72	32,5	**65,0**	97,5
GTO CONVERTIBLE	JUDGE+50%	1968-72	60,0	**120,0**	180,0
TRANS AM		1969	75,0	**150,0**	220,0
TRANS AM		1970-73	25,0	**50,0**	75,0
TRANS AM		1974-81	12,5	**25,0**	35,0
FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	3,8	**7,5**	10,0
FIREBIRD/TRANS AM CONV.		1982-91	4,5	**9,0**	13,0
FIREBIRD	6 CIL -30%	1992-97	4,5	**9,0**	13,0
FIREBIRD CONVERTIBLE	6 CIL -30%	1994-97	5,5	**11,0**	16,0
SHELBY					
MUSTANG GT 350 COUPÉ		1965	110,0	**220,0**	320,0
MUSTANG GT 350 COUPÉ		1966	100,0	**200,0**	280,0
MUSTANG GT 350 COUPÉ		1967-70	60,0	**120,0**	170,0
MUSTANG GT 500 COUPÉ		1967-70	87,5	**175,0**	250,0
MUSTANG GT 500 CONVERTIBLE		1967-70	125,0	**250,0**	350,0
MUSTANG GT 350 CONVERTIBLE		1968-70	125,0	**250,0**	350,0
STUDEBAKER					
BERLINA 2/4 PORTE		1946-66	7,5	**15,0**	20,0
CONVERTIBILE		1946-52	17,5	**35,0**	50,0
COUPÉ		1953-55	12,5	**25,0**	35,0
HAWK		1955-61	12,5	**25,0**	35,0
LARK 2/4 PORTE		1959-63	7,5	**15,0**	20,0
LARK CONVERTIBILE		1960-63	10,0	**20,0**	30,0
DAYTONA CONVERTIBLE		1960-63	10,0	**20,0**	30,0
AVANTI		1963-64	17,5	**35,0**	50,0
AVANTI II COUPÉ		1965-91	15,0	**30,0**	45,0
AVANTI II CONVERTIBILE		1987-91	12,5	**25,0**	35,0
AVANTI II BERLINA		1991	7,5	**15,0**	20,0

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTECLASSICHE



• TELEFONA AL NUMERO: **02 82472560**

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

VENDO&COMPRO

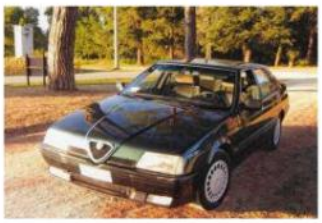
Un ponte tra domanda e offerta

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

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

164 TWIN SPARK, 1992, verde metallizzato, Asi, 225.000 km reali, ottime condizioni, pronta all'uso. Prezzo trattabile, visibile a in provincia di Perugia, 2000 euro



3473542939

ALFA 75 2.0 I TWIN SPARK, 1989, grigio chiaro metallizzato, auto in ottime condizioni, motore perfetto, gomme nuove, cerchi in lega, Asi con CRS. Alimentazione a GPL, visibile a Genzano (RM), 7300 euro

3403937715

ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO, 1984, canna di fucile, esemplare intonso, condizioni uniche di originalità, 26.000 km da nuova, ancora con pneumatici di fabbrica, 11.500 euro

3683392600

ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX, 1982, rosso, assolutamente originale nel colore e in tutte le sue parti, ottimo motore, 30.000 km, visibile a Velletri (RM), 20.000 euro

3356291743

ALFETTA GTV 2.5, 1984, rosso, vettura in buone condizioni, prezzo trattabile, 12.000 euro

336259241

GIULIA GT JUNIOR 1.3, 1970, bianco, interni neri, meccanica perfetta, carrozzeria sana, visibile a Castel S. Giovanni, 14.900 euro

3394070270

GIULIA GT JUNIOR 1.6, 1973, azzurro Le Mans, documenti e targhe originali, due proprietari, rivista completamente, perfetta, Asi, visibile a Pesaro, 23.000 euro

3470907037

GIULIA SUPER, 1970, biancospino, modello Biscione, prima serie, pedaliera bassa, targa nera, motore originale, unico proprietario, visibile a Giulianova, 13.000 euro

3772275377

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

0309718592

SPIDER 2.0, 1990, rosso, buone condizioni d'uso, documenti austriaci, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

AUDI

QUATTRO, 1983, grigio metallizzato, Auto conservata, 93.000 km, ottime condizioni, iscritta Asi. No sognatori. Email: belcri@hotmail.it, visibile a Brescia. Tratt. ris.

3357494182

AUSTIN

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

3336361669

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE, 1982, rosso, interni neri, perfetta in tutto, qualsiasi prova, Asi Targa Oro, visibile a Cento (FE), 10.200 euro

3356601148

CITROËN

SM CARBURATORI, 1972, auto con targhe originali, da rivedere. Prezzo da affare. Tratt. ris.

3932433623

DAIMLER

SP 250 DART, 1960, rosso, ruote a raggi, soft e hardtop, meccanica ok, visibile a Genova, 26.500 euro

3477976676

DINO

208 GT4, 1975, argento metallizzato, auto in eccellenti condizioni, interni in pelle nera, omologata Asi, collezionista vende, visibile a in Emilia Romagna. Tratt. ris.

3391469345

FIAT

1100 B, 1948, amaranto, condizioni originali, Asi Targa Oro, pronta all'uso, nessun lavoro da eseguire, visibile a Foggia, 20.000 euro



3296199039

1100 STELLA ALPINA CABRIOLET MONVISO, 1950, Bordeaux, rara fuoriserie, Asi e RFI Oro, condizioni strepitose, prezzo adeguato alla rarità della vettura, visibile a Foggia, prezzo dopo visione



3296199039

126, 1974, bianco, restaurata di carrozzeria, interni originali; freni e frizione nuovi. Email: zanini_denis@libero.it, visibile a Como, 3000 euro

3405707889

128 (II SERIE), 1975, bronzo metallizzato, berlina 4 porte, interni beige scuro, unico proprietario, omologata Asi Targa Oro. Disponibilità qualsiasi prova, visibile a Milano. Tratt. ris.

3479674755

131 RACING VOLUMETRICA, 1981, grigio, auto originale e ben conservata, certificata Asi, vettura rara, visibile a in Molise, 18.000 euro

3388714402

1500 C, 1965, bianco, buon conservato, 96.000 km, visibile a Ancona, 3200 euro

3490740351

1500 CABRIOLET, 1964, rosso Ferrari, capote nera, interni in pelle, targhe dell'epoca, condizioni da concorso, visibile a Milano, 22.800 euro

3453535473

500 B, 1949, beige-nero, omologata Asi, esente bollo, meccanica ottima, molti ricambi nuovi o revisionati, revisionata nel giugno 2016, visibile a Milano, 11.000 euro

3462379036

500 GIARDINIERA, 1955, bianco-grigio, da restaurare, meccanica funzionante, documenti ok, possibilità di trasporto a domicilio, 2300 euro

3293543114

500 LUSSO, 1970, blu metallizzato, macchina da vetrina, restaurata nel 2010. motore maggiorato, semiassi maggiorati, freni nuovi, gomme nuove, batteria nuova, revisionata il 10 agosto 2016, da vedere, da provare. Vendo a malincuore per limiti di età, visibile a in zona Chieti, 4000 euro

3332905057

500 LUSSO, 1970, celeste scuro, auto da restaurare totalmente, completa, motore buono, frontale da sostituire. Prezzo trattabile, visibile Livorno, 1800 euro

3479375856

600 D, 1968, beige, Fanalona, interni beige, perfetta, mai restaurata. solo piccoli ritocchi, visibile a Cento (FE), 4200 euro

3356601148

SPORT SPIDER, 1981, rosso, di facile restauro, documenti esteri, funzionante, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

FLAMIGNI Raoul



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



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

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

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

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

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

TEL: 349/8085621 - 333/2825599



EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

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

SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO



DKS AUTOMOTIVE RENAULT

www.dksautomotive.com

Ricambi e Accessori per:
Renault R4 e Derivati
Citroen 2 CV - Dyane - Mehari

Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919

DAL 1945

M. A. R. A.®

di POLEDRO FABIO

SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA

LANCIA

CARROZZERIA E PARTI MOTORE

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

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

KIT 4 PEZZI

AUTOSHOES

Il kit Autoshoes è stato progettato per evitare la decompressione e l'ovalizzazione degli pneumatici quando l'auto deve rimanere in garage per un lungo periodo, salvandoli dalla deformazione grazie alla distribuzione del peso dell'auto su un'area d'appoggio maggiore. È un prodotto elegante, sicuro, economico e facile da utilizzare: è sufficiente posizionare le pedane a terra e salirci con la vettura. Autoshoes è adatto ad automobili, camper e roulotte.

CARATTERISTICHE

- distribuzione del peso dell'auto su una superficie maggiore
- evita la decompressione e l'ovalizzazione degli pneumatici durante le lunghe soste
- elegante e sicuro • facile da utilizzare

Peso totale del Kit: 12 Kg



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

TEMPRA SW 1.6 IE SX, 1994, blu Winchester metallizzato, alimentazione a metano, economicissima, godibilissima. 202.000 km reali, inclusi altri 5 cerchi con pneumatici invernali. Radio-CD Sony, carrozzeria quasi perfetta, meccanica sempre curata; giunti omocinetici e batteria 2016, compressore clima 2015, cinghie e freni 2014, visibile a Pianoro (BO), 700 euro



3496452547

GIANNINI

500 TV, 1973, bianco, 21,88 kW a 5500 gir/min., interni neri sportivi, Asi, cerchi Mille Miglia, gomme nuove, autoradio Tanga con mobiletto, tetto rigido, senza un puntino di ruggine, veramente molto bella, perfetta in tutto. Email: brunotarantino49@libero.it, 14.500 euro

3478048817 - 068810996

JAGUAR

3.8 S, 1965, bronzo metallizzato, carrozzeria e meccanica ottime, interni come nuovi, gomme nuove, Asi. Prezzo trattabile, visibile a Orzinuovi (BS), 25.000 euro



3355446393

E TYPE I SERIE COUPÉ 2+2, 1969, verde, restauro da ultimare, 90% completa, cambio automatico. Da nazionalizzare, 20.000 euro

3388714402

LAMBORGHINI

JARAMA, 1972, nero, interni in pelle beige, carburatori Weber 45; motore, cambio e differenziale km 0 + cassa ricambi Lamborghini. Telefonare ore 10.

063332650

LANCIA

2000 I.E. BERLINA, 1973, marrone Parioli, conservata, mai restaurata, Asi Targa Oro A/1 e Registro Lancia, con accessori dell'epoca, visibile a Foggia, 10.000 euro



3296199039

APPIA III SERIE, 1963, grigio, tutta originale, documenti originali, da vedere e da provare, conservata, molto bella, da intenditori, visibile a Brescia. Tratt. ris.

3661991552

APRILIA TRASFORMABILE, 1939, amaranto scuro, fuoriserie Pininfarina, omologata Asi, targhe originali, condizioni da concorso. Visibile a Milano, prezzo adeguato alla sua importanza e rarità



3397080407 oppure 02743466

FULVIA BERLINA, 1971, bianco, modello 818612, interno in pelle nera, unico proprietario, bollo annuo 25,82 euro, revisione fino al 2016. Vendo per mancanza di spazio, visibile a Monfalcone, 3000 euro



3200590339

FULVIA SPORT ZAGATO, 1972, bianco, interni neri, conservata, ottime condizioni, quotazione Ruoteclassiche

3881936066

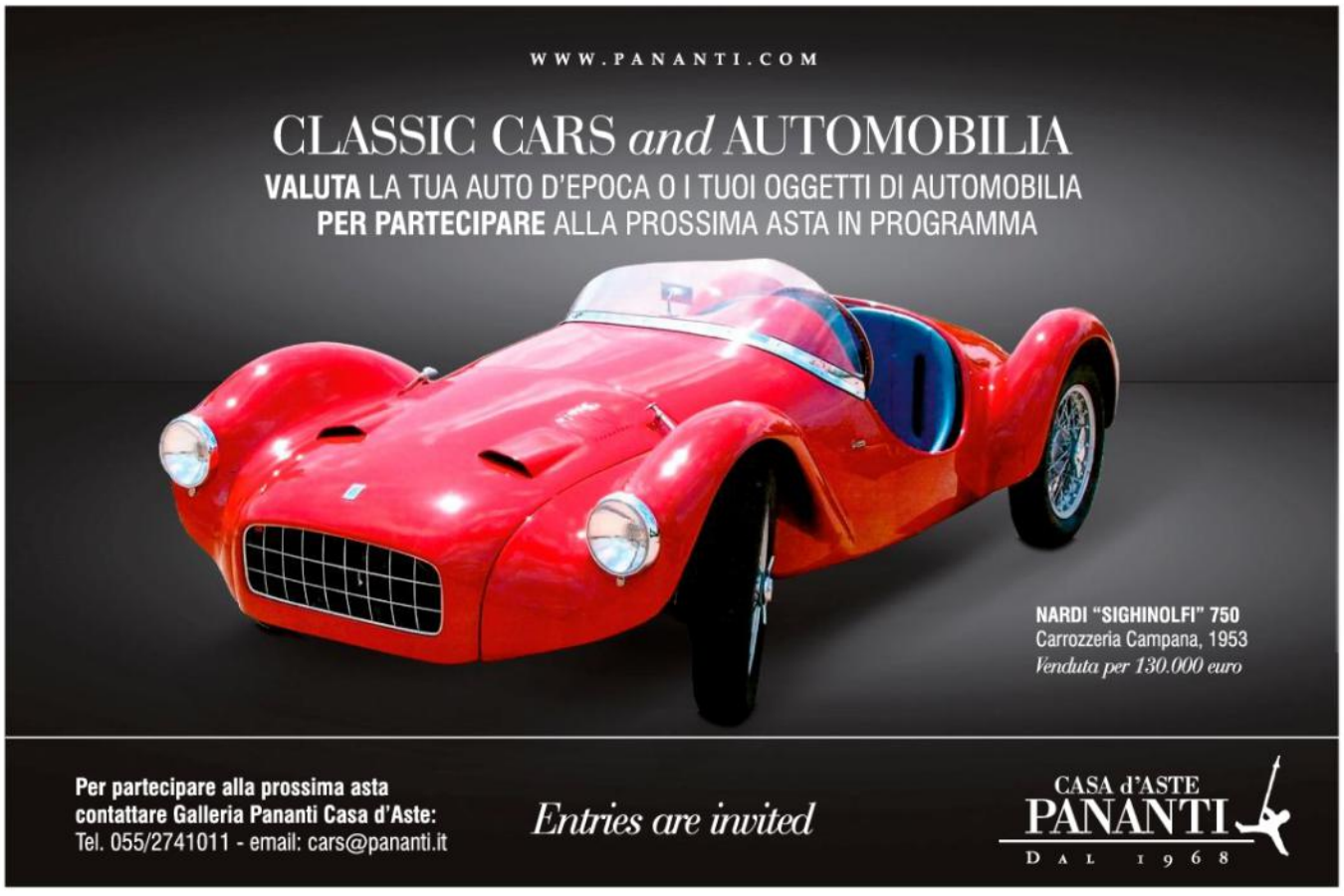
THEMA 8.32, 1987, grigio metallizzato, prima serie, 72.000 km, sospensioni e freni nuovi, visibile a Roma, 15.000 euro

3280737475

LAND ROVER

90 D, 1988, beige, motore diesel, radiata, completa ma non funzionante, solo per uso ricambi. Telefonare ore pasti, visibile a Mantova, 1200 euro

337924093



GMA

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.


VOLANTE XK


VOLANTE E TYPE V12


VOLANTE MGB

WWW.GMAJAG.NET

GMA s.a.s. di Gallorini Marco
Via Riviera 39, Pavia
tel: 0382525429/ 0382523630
email: info@gmajag.net







RANGE ROVER CLASSIC 5 SPEED, 1987, bianco, A.s.i, impianto a metano (300 km con 30 euro), perfetta fuori e dentro, gancio di traino, visibile a Bologna, 9200 euro

3356601148

MATRA

1.4 S COUPÉ, 1978, giallo, completa e originale, meccanica revisionata nel 2013, documenti ok, vendo per inutilizzo, visibile a Torino, 5500 euro

3492535421

MAZDA

■ **MX-5 (MIATA)**, 1998, argento, auto buona, prima serie, con fanali a scomparsa. Astenersi perditempo, visibile a Ancona, 3300 euro

3476302136

MERCEDES

220 D (W115), anni 70, grigio, radiata e 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»**, 1966, rosso scuro, buone condizioni d'uso, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

MG

B SPIDER, 1971, verde inglese, interni beige, totalmente restaurata con book fotografico, tutto nuovo, ruote a raggi cromati, perfetta, guida a destra, regolarmente immatricolata, visibile a Siracusa, 15.000 euro

3392429719

PEUGEOT

406 COUPÉ 2.0 16V, 1999, Rosso Lucifero, carrozzeria Pininfarina, serie Plus, interni in pelle beige, sempre in box, libretto tagliandi, sicura rivalutazione, visibile a Villa d'Ogna (BG), 3000 euro

3475571527

PORSCHE

911 CARRERA 2 CABRIOLET (964), 1993, argento metallizzato, vettura full optional, 140.000 km, molto bella, visibile a Monte San Savino (AR), 62.000 euro



337674849



LANCIA AURELIA B24S
ANNO 1956 - STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI - MOTORE ORIGINALE COLORE CELESTE ORIGINALE INTERNI PELLE NATURALE

auto classic

Corso Savona 50/1 - 10024 Moncalieri (Turin) Italy
Phone: +39-0116441 19
Email: autoclassic@autoclassic.it | www.autoclassic.it



ABARTH RECORD MONZA 850 SS CODA TRONCA
ANNO 1961 - CONSERVATA - ESEMPLARE UNICO CERTIFICATA ABARTH CLASSICHE

SEGUITE TUTTI GLI AGGIORNAMENTI SULLE AUTO DISPONIBILI SULLA NOSTRA PAGINA **Instagram: @autoclassicitaly**



ABARTH 595 SS
ANNO 1967 - ORIGINALE RESTAURATA - TARGHE VECCHIE



ABARTH 850 ALEMANO SCORPIONE
ANNO 1959 - RESTAURO TOTALE VERSIONE COMPETIZIONE



ABARTH 1600 ALEMANNO SPYDER
ANNO 1959 - PRIMO DI 5 ESEMPLARI COSTRUITI - SALONE DELL'AUTO DI TORINO COMPLETA DA RESTAURARE



FERRARI TESTAROSSA
ANNO 1990 - STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI INTERNI IN PELLE BLU - TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI



JAGUAR E-TYPE 3.8 SPIDER
ANNO 1962 - RESTAURO TOTALE OMOLOGATA ASI TARGA ORO



MASERATI BITURBO SPYDER
ANNO 1985 - 34.000 KM ORIGIALI - UNICO PROPRIETARIO APPENA REVISIONATA IN MASERATI



PORSCHE 911 2.4 T
ANNO 1973 - UNICO PROPRIETARIO TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI LIBRETTO TAGLIANDI CERTIFICATO DI ORIGINE PORSCHE



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



GIANNINI 750 SPORT
ANNO 1949 - RESTAURO TOTALE MILLE MIGLIA 1950 CERTIFICATA REGISTRO FIAT ITALIANO



FIAT STOLA DEDICA PROTOTIPO
ANNO 1996 - ESEMPLARE UNICO SALONE DI TORINO 1996 CONCORSO DI VILLA D'ESTE 1997 DESIGN ALDO BROVARONE



PORSCHE STOLA GTS PROTOTIPO
ANNO 2003 - ESEMPLARE UNICO SALONE DI GINEVRA 2003 DESIGN ALDO BROVARONE

SIAMO PRESENTI ALLA FIERA MILANO AUTOCLASSICA

PASSIONE ITALIANA

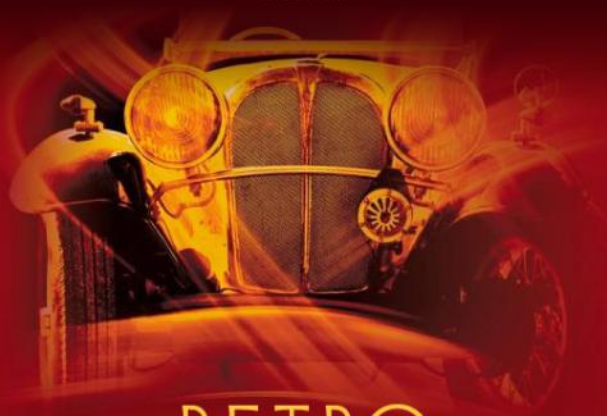
MOTORI E STILE ITALIANO

UN INTERO PADIGLIONE DEDICATO ALLE AUTO, MOTO, RESTAURO, AUTOMOBILIA, I GRANDI EVENTI DELLE AUTO CLASSICHE E STORICHE, I VINI E I PRODOTTI TIPICI, LA MODA, IL DESIGN, L'ARTE, LA MUSICA, IL RISTORANTE ITALIANO

UN GRANDE RICHIAMO PER CHI AMA LO "STILE ITALIANO"

2 - 5 MARZO 2017
FIERA DI STOCCARDA

RETRO
MESSEN



RETRO CLASSICS®

EUROPAS GRÖSSTE OLDTIMERMESSE
EUROPE'S GREATEST CLASSIC CAR EXHIBITION



Progetto e organizzazione

VISIONUP
marketing • comunicazione
servizi alle imprese

Info e prenotazioni

tel: (+39) 059/4924794 - e-mail: stoccarda@visionup.net
www.visionup.net

Vendo&Compro

911 CARRERA 3200, 1985, blu, tetto apribile, interni in pelle, climatizzatore, 231 CV, certificata originale, condizioni da concorso, 50.000 euro

3381940345

■ **911 SC 3.0**, 1979, Siena metallic, buone condizioni d'uso, tetto apribile, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

924, 1976, blu metallizzato, tetto asportabile, ottima meccanica, gomme nuove, distribuzione nuova, Asi, proprietario dal 1990, visibile a Bari, 6500 euro

3317773452

RENAULT

CLIO 2.0I 16V WILLIAMS, 1993, blu, tutta originale e in ottimo stato, serie speciale numerata, documenti ok, visibile a Pescara, 7900 euro

3388889076

ROLLS ROYCE

■ **SILVER CLOUD**, 1960, grigio metallizzato-argento, vettura in perfette condizioni, pronta all'uso, targa GE, omologata Asi Targa Oro. Tratt. ris.

3389369456

SAAB

900 16 EP, 1991, verde, interni in pelle, cerchi in lega, uniproprietario, Asi, con certificato di interesse storico e collezionistico, mai in città, sempre in garage, visibile a Roma, 7000 euro

3483413174

SIATA

AMICA 50, 1950, argento, meccanica e carrozzeria perfette; interni, targhe e documenti originali, visibile a Siena. Tratt. ris.

3334862534

TRIUMPH

TR3, 1956, nero, di facile restauro, funzionante, di provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO 1200, 1965, beige, splendido, freni nuovi, molto a posto, visibile a Brescia, 9500 euro

3484796030

VENDO MOTO

GILERA

SATURNO SPORT, 1947, rosso con telaio nero, documenti per passaggio, targa originale, sidecar Longhi. Ottime condizioni, quotazione Ruoteclassiche

3881936066

KAWASAKI

500 MACH III H1D, 1973, verde, ottime condizioni, marmitte non originali, radiata ma con documenti originali, visibile a Udine, 7000 euro

3280516097

LAVERDA

750 SF E 1000, 1972 e 1977, rosso e arancione, due esemplari, restaurati da un concessionario, perfette. Visibili sul sito, www.sannito.it, visibile a Udine. Tratt. ris.

3381624247

MOTO GUZZI

AIRONE, 1952, rosso, modello Turismo Veloce, terza serie, perfetta, conservata, gomme nuove, FMI Targa Oro. Prezzo trattabile, valuto anche piccola permuta, visibile a Roma-Rieti, 6700 euro

3384409759

LODOLA 235, 1960, rosso, completamente restaurata, con targa originale, da vetrina. Tratt. ris.

3881936066

SPORT 14, 1929, rosso, restauro Lavetti, perfetta. No commercianti, visibile a Bergamo, 38.000 euro

3392252600

PIAGGIO

APE, 1955, verde, perfetta e funzionante, vecchio restauro, documenti regolari, visibile in Liguria, 16.000 euro

3405881900

SIMONINI

LONG RANGE 7, 1979, colore originale, uniproprietario, con documenti, conservata, in ottime condizioni, quotazione Ruoteclassiche

3881936066

SUZUKI

GSX 550 ES, 1983, grigio-rosso-nero, iscritta Asi, ferma da circa tre anni. No sms, visibile a Torino, 1500 euro

3388777422

VENDO VARIE

PER PORSCHE 356 E 911 (1965-1974)

■ Tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, 95 euro



3382967592

PER PORSCHE 356 E 912

■ Marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592



RETRO CLASSICS STOCCARDA SUPERA TUTTI I RECORD!!

Nell'edizione 2016, oltre **90.000** visitatori, **811** giornalisti, **125.000** mq di spazio espositivo

8 Padiglioni e diversi spazi all'aperto, **1.550** espositori hanno messo in mostra i loro "tesori"

Il **70%** dei visitatori ha dichiarato di essere già in possesso di un auto d'epoca

Il **20%** dichiara di essere intenzionato a comperare una o più auto d'epoca

Il **45%** ha comperato, ordinato o riservato qualcosa a Retro Classics

Il **7%** degli acquisti è stato superiore ai 100.000€

PASSIONE ITALIANA

MOTORI E STILE ITALIANO

L'EVENTO 2017

Un Padiglione esclusivo di 5.000 mq. dove il visitatore guarda, scopre, compra, assaggia, avvolto da una emozione unica.
Un modo originale e innovativo per rendere più affascinante anche il business!!!

Nell'elegante Foyer, prospicente l'ingresso principale di Retro Classics, Stanguellini e Panini, due grandi nomi del collezionismo italiano, conosciuti dagli appassionati di tutto il mondo, espongono il meglio dei loro tesori.



Dieci auto stupende fanno da cornice alla Maserati Eldorado che accoglierà gli oltre 90.000 visitatori provenienti da tutto il mondo.



PASSIONE ITALIANA
DOVE TUTTO
È ITALIANO!



CROMATURA BON RENATO SnC

Trattamenti industriali e artigianali:
- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbiatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
tel. 011/9087900 fax 0119089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com

ASTECHNOLOGY

■ **T-STARTER**, 2016 avviatore elettronico per ogni tipo di veicolo con impianto elettrico a 12 V. Kit multifunzione in comoda custodia, visibile a San Marino, 159 euro



0549998311

ATTREZZATURE D'OFFICINA

Banco di prova da elettrauto, come nuovo, per chiusura officina, visibile a Mantova, Tratt. ris.

0376819279

AUTORADIO

Modelli d'epoca, anni 50, 60, 70, 80, 90, con plance, altoparlanti, antenne ecc. Telefonare dopo le 18. Tratt. ris.



3397704801

CAMPAGNOLO AMADORI

Cerchio anni 60, 7x15 PDC per Alfa Romeo, visibile a sul Lago di Garda trentino. Tratt. ris.



336452826

FUSINA

Volante a tre razze con fori circolari, diametro 34 cm, mozzo Fiat, 1965-1967, con custodia ed etichetta. In condizioni perfette, 300 euro

3355426203

MODELLISMO

Collezione di modellini Ferrari, Porsche e Mercedes anni 70-80, con scatola, scala 1:18 e 1:24. Vendo in blocco. Tratt. ris.

3388952833

PER ALFA ROMEO

■ Ricambi originali di meccanica e di carrozzeria per modelli anni 90, ex concessionario vende in blocco, causa mancanza di spazio, visibile a Borgomanero (NO). Tratt. ris.

3482204495

PER ALFA ROMEO ALFETTA

Quattro cerchi in lega Millerighe, sabbiati e riverniciati. Perfetti, visibile a Roma, 800 euro

3403937715

PER ALFA ROMEO GIULIETTA 1960

Attrezzi con borsa; disponibili foto, visibile a Ventimiglia, prezzo da convenire

0033611507411

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



GALVANICA SPINO D'ADDA snc



PULITURA, SABBIATURA E LUCIDATURA
SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:
RAMATURA A SPESSORE,
NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.
INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO
SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726
e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

WWW.AIRCOOLED.IT
AIRCOOLED

PORSCHE 356 ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità
PER VARIE VETTURE D'EPOCA pneumatici e fasce bianche da applicare

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

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

Grimaldi Classic Cars

1983-2016 33

Viale Monte Grappa, 15 | www.grimaldiauto.it
Vigevano PV - Italy | mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it
Tel. +39 0381.22787 | Linea Diretta +39 347-7376032 WhatsApp - +39 342-3014828

Disponibile su App Store

Disponibile su Google play

Scarica la nostra APP GRIMALDI AUTO SPA

VI ASPETTIAMO ALLA FIERA DI DI MILANO AUTOCLASSICA 25,26,27 NOVEMBRE PAD.18

Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.



ALFA ROMEO MONTREAL Imm. 1971 ***ASI TARGA ORO, COLORE ROSSO***SOLO 3PROPRIETARI, motore Esuberante con iniezione SPICA che funziona Benissimo, interni panno/pelle nera, cerchi originali, interni ottimi, da guidare ogni giorno. **MONTREAL!**



FERRARI 208 GTB TURBO INTERCOOLER 255cv, °ASI° °°°UNICO PROPRIETARIO e SOLO 10.500KM°°°, interni in pelle beige, 3 chiavi + 1 chiave Ferrari in Argento, prima vernice originale, un Pedegree strafosferico. Uso e man, garanzia ferrari ect. **10.500 KM e 1 Proprietario!**



FIAT DINO COUPE' 2.400cc, ***ASI TARGA ORO*** imm.1973, Argento metallizzato, MERAVIGLIOSO, originalissimo, uso e manutenzione, pelle blu, fatture dei lavori eseguiti. **182hp!**



MASERATI 3.200 GT MANUALE, ROSSA, imm.2002, *SOLO 56 AUTO PRODOTTE - ASSETTO CORSA* ***UNICO PROPRIETARIO*** SOLO 1.500 CHILOMETRI*** Tagliando completo Maserati con cinghie 09/2016…NUOVA… NUOVA AL 100%. MILLECINQUECENTO KM. Esemplare 52 di 56. **1.500 KM!**



ALFA ZAGATO 1.600 ***UNICO PROPRIETARIO*** COLORE ROSSO, libretto a pagine, RICERCATISSIMA e INTROVABILE 1.600, pochi km, interni neri favolosi. **SOLO 402 AUTO AL MONDO!**



ALFA GT 2.000 VELOCE Imm.1972, BIANCOSPINO, TARGA MILANO, RARISSIMO, libretto a pagine, targhe originali, motore 00512. **TARGA MI!**



FERRARI 348 SPIDER, Imm.1993 GIALLO FER 102, ***ASI TARGA ORO*** POCHISSIMI ESEMPLARI PRODOTTI, volante a 3 razze, borsa in cuoio, pochi chilometri, capote e copri capote ottima, cinghia e tagliando 2015 circa 1.000 km fa. BOOK SERVICE. **SOLO 1.090 ESEMPLARI!**



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!**



FERRARI F355 SPIDER, CAMBIO MANUALE ***GIALLO***, borsa in cuoio, book service completo, telo copri capote,interni in pelle nera, cerchi perfetti. **UNA DELLE POCHE SPIDER!**



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 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!**



FERRARI MONDIAL T CABRIO, 3.400cc ***UNICO PROPRIETARIO*** 09/1991 TUTTI I BOOK FERRARI, GARANZIA, RETE, SERVICE CON TIMBRI, CINGHIA E TAGLIANDO FERRARI 2015, uso e manutenzione, fatture dei tagliandi. **1 PROPRIETARIO!**



FERRARI 308 GT4, Imm.08/1977, colore ROSSO, RARISSIMA, ISCRIZIONE ASI, EX PROPRIETARIO SUA DA 27 ANNI, TAGLIANDO COMPLETO CON CINGHIA A LUGLIO 2016, CRUSCOTTO IN ALLUMINIO. ITALIANA. **308!**



FERRARI 550 MARANELLO, COLORE ROSSO, 02/1997, 485HP, CINGHIA E TAGLIANDO FERRARI APRILE 2016, cambio manuale, borsa in cuoio con attrezzi originale, uso e manutenzione, ruota di scorta, interni in pelle chiara. **MARANELLO!**



MASERATI MERAK 3.000 178CV °°°ASI°°° IMM.1973, COLORE ROSSO, certificazione dati tecnici, pochi km, motore perfetto matching numbers, interni scuri pelle/tessuto veramente molto belli. **MERAK!**



PORSCHE 911 2.700 "S" TARGA, 175cv ***ASI*** ROSSO PERU', Immat.1974, TAGLIANDO PORSCHE LUGLIO 2016 con FRIZIONE Nuova, targhe nere, ITALIANA, interni favolosi, tetto asportabile, cerchi senza difetti, cruscotto impeccabile, matching numbers. **ITALIAN CAR!**



PORSCHE 912, 1.6 ***ASI TARGA ORO*** 01/1968, GRIGIO METALLIZZATO, interni in pelle nera e tessuto, marmitta nuova, uso e manutenzione, autoradio grundig, cerchi originali, inserti originali in legno come da acquisto auto nel concessionario, staccabatteria, rostri cromati! **912!**



PORSCHE 996, cambio manuale, ***SOLO 29.000 KM*** TAGLIANDO PORSCHE 07/2016, book service, doppie chiavi, senza difetti, pelle nera COME NUOVA. **LIKE NEW 29.000 KM!**



PORSCHE 996 CARRERA CABRIO, BOOK SERVICE TUTTO TIMBRATO, Imm.1999, pochi km, ULTIMO TAGLIANDO Completo Porsche 07/2016, 6cd, fari xeno, capote e interni blu. **996 CABRIOLET!**



FERRARI F 456 GT, *ASI* 01/1995, ROSSA *BOOK SERVICE COMPLETO con cinghia sostituita 07/2015 fattura di oltre ***8.000 Euro con CD dei lavori eseguiti con tutte le foto***, interni in pelle nera, VALIGIE IN CUOIO (disponibili). **CAMBIO MANUALE!**



LAND ROVER DEFENDER, ***NO LIMITS WORLD*** SOLO 100 ESEMPLARI PRODOTTI,***UNICO PROPRIETARIO***, CABRIO, °°°31.000KM°°°, INTROVABILE, gancio traino, 2.5TDI 113cv, BOOK SERVICE, IMM.1999, uso e manutenzione, book sevice, OROLOGIO NO LIMITS con custodia. **SOLO 100 ESEMPLARI PRODOTTI!**



ALFA ROMEO GT, 1.300 UNIFICATO, ***ASI*** Imm.1975, ARGENTO Metallizzato, interni in pelle nera impeccabili, volante a calice in legno, cruscotto ottimo, guidabilità eccezionale, pannelli porta senza difetti, solo 3 proprietari, targhe nere, appoggiatesta regolabili, matching numbers. **UNIFICATO! (disponibile anche color Prugna)!**



LANCIA AURELIA B20 GT, *ASI ORO* 2.451cc, 4 marce, colore originale Argento metallizzato, CERTIFICAZIONE FVA, anno 1958, interni in panno chiaro, volante in legno originale, targhe nere, matching number, cromature favolose, 5388, libretto a pagine. ITALIANA DA SEMPRE. **CERTIFICAZIONE MASSIMA!**



ALFA ROMEO GIULIA BOLLINO ORO, °°°TOTALMENTE RESTAURATA DA NOI°°° IMM.1967, COLORE VERDE, DA VEDERE, mathing numbers, interni tessuto tabacco. **BOLLINO ORO!**



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. Italiana. **SPIDER!**

ACQUISTIAMO CON PAGAMENTO IMMEDIATO AUTO D'EPOCA E INTERE COLLEZIONI, PASSAGGIO IMMEDIATO

Aperti dal Lunedì al Venerdì, Sabato su appuntamento.

F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegliana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/5290921
Tel. Mobile
0335/6868718 - 0336/669363



Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO

www.deminici.it

MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

IMMATRICOLAZIONE
AUTO DI IMPORTAZIONE EUROPEE E AMERICANE
(d'Epoca e Moderne)

* ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc)
* CONSULENZA ALL'ACQUISTO (anche su e-bay e web)
* ASSISTENZA EXPORT--IMPORT
* REIMMISSIONI AL TRAFFICO DI VEICOLI RADIATI; OMOLOGAZIONI
* CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE

AGENZIA "A.C.S."
Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO
Tel. 035 23 30 77

www.acs-bergamo.it
e-mail: agenziaacs@yahoo.it



Targhe Storiche Srl
Targhe per veri intenditori
Targhe decorative per auto e moto d'epoca
www.targhestoriche.it
Sede legale ed operativa: Via Trento, 73 00041 Albano Laziale (Roma)
Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986



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

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

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

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SPIDER E GT

■ Vari motori 13-15, 102, 106, 530, 526, 548, parti meccaniche cambio leva lunga prima serie e carburatori. Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER

■ Avantreno, ponte posteriore, trasmissione, gruppo riscaldamento, strumenti, porte e minuteria varia. Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER E SPRINT

■ Testa e motore revisionati, codice AR00102. A richiesta, altre informazioni, Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SS E SPIDER

■ Coppia finestrini porte destra e sinistra nuovi, con alzavetro. Disponibilità anche per Giulia Spider, Tratt. ris.

3389369456

PER ALFA ROMEO GTA

Campana cambio in magnesio, peso 2 kg, più altri ricambi, Tratt. ris.

3492998637

PER ALFA ROMEO SPIDER (1983-1994)

■ Cofani motore e bagagliaio, paraurti anteriore e posteriore, porte destra e sinistra, minigonne e altro materiale, Tratt. ris.

3389369456

PER BMW 316-318-518

Pistoni Mahle nuovi della Casa, Tratt. ris.

3405887696 oppure 0143879078

PER BMW 700 LS BERLINA

1962-1965, grigio, Carrozzeria completa di cristalli, avantreno e retrotreno, fanaleria, sedili, serbatoio benzina, cerchi ruota e altri accessori, visibile a Pistoia, 650 euro

3386022343

PER CITROËN DS

Eseguo qualsiasi lavoro di riparazione meccanica, idraulica ed elettrica, anche a domicilio (Milano e hinterland). Dispongo di ricambi, sia nuovi che usati. Pietro. Tratt. ris.

3474417703

PER CITROËN DS E DS CABRIOLET

Ricambi nuovi e usati. Tratt. ris.

3355945776



GARAGE SODERINI

AUTO CLASSICHE

SI RICEVE SU APPUNTAMENTO

www.garagesoderini.com





Jaguar E Type 3800 Flat Floor, anno 1961, Heritage Jaguar, restauro totale, iscritta ASI



Austin, Healey 3000 Mk2, anno 1966, azzurro metallizzato, restaurata, iscritta ASI



Jaguar XJS Coupè 3600, anno 1985, colore antracite, cambio manuale, unico proprietario, 52.000 Km



Triumph TR3 A, anno 1960, colore rosso, cambio manuale overdrive, completamente restaurata, iscritta ASI



Rolls Royce Silver Shadow 1, anno 1974, colore bianco, cambio automatico, iscritta ASI



Citroen DS 21 Familiare, anno 1972, posti8, restaurata, 3 file di sedili, rarissima

VIA LUIGI SODERINI, 25 - 20146 MILANO - Tel. 0247712551 - 3398989970

info@garagesoderini.it - www.garagesoderini.com

ENNE PI
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.
EPOCA
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

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO
TANKERITE
Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalorati.
Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.
• Prezzo Modico
• Facile utilizzo sia per moto che per auto
• Risultato garantito
• Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
• Spedizioni rapide
Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com

2CV PALACE srl
Via Regina Margherita, 123
20050 MACHERIO (MI)
tel./fax 039/2458508
e-mail: 2cv.palace@live.it
Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate e tutte le utilitarie anni "60-70-80"

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

PER CARBURATORI AUTO STORICHE
CELL. 338-3146038

MAC RESTAURI
CITROËN D'EPOCA
0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Boito, 9
338 1757047 www.macrestauri.com

PER FERRARI DINO 246

Quattro paraurti in perfetto stato, visibile a Salò (BS), 1500 euro

3200512806

PER FIAT 126 SECONDA SERIE

1980, Moltissimi ricambi di carrozzeria, porte, deflettori, fanaleria, targhette, ganasce freni, marmitta, cerchi. Vendo in blocco, 400 euro

0584914459

PER FIAT 1500 6C (1935-1950)

Testate complete di alberi a camme, collettori, carburatori, cambi, motori completi e altri ricambi di carrozzeria, visibile a Sibari (CS). Tratt. ris.

3382340826

PER FIAT 600 PRIMA SERIE

Manuale d'officina riprodotto, 200 pagine. Prezzo compresa spedizione, 25 euro

3474983734

PER FIAT 850 SPIDER

Cofano posteriore. Telefonare ore pasti. Tratt. ris.

3277318130

PER FIAT ANNI 70 E 80

Tre cambi, ancora da riempire con l'olio, per Campagnola AR 76 Diesel, Fiorino 1700 e 127 5 marce, visibile a Manciano (GR), 1500 euro

3285471254

PER JAGUAR

Statuina in metallo pieno, con doppia cromatura, made in England, per Jaguar, 120 euro



3336934881

PER LANCIA ARDEA

Testata motore in ottimo stato, sanissima e originale, visibile a Treviso, 250 euro

3396994058

4EMME ITALIA
www.4emmeitalia.it
Gioielleria Roberti Bergamo
RONZONI
www.ronzonisrl.it

COPPA DELLA PRESOLANA
- 4 DICEMBRE 2016 - Castione della Presolana - Bergamo

CLUB OROBICO AUTO MOTO D'EPOCA
Prenotazioni/Iscrizioni entro il 15 Novembre presso:
CLUB OROBICO AUTO MOTO D'EPOCA
Tel e Fax 035.513082 - info@cluborobico.it
www.cluborobico.it - www.coppadellapresolana.it

AUTOSTORICHE.NET



Aston Martin DB 5 anno 1963

Carlo Gritti Morlacchi.
Il punto di riferimento per tutti gli amanti delle auto d'epoca.

Via Trieste, 6 - 24041 Brembate Bg
T +39 035 0341945 - M +39 335 7496890 - www.autostoriche.net - info@autostoriche.net

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

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

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

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

TAPPEZZERIA CLASSICA
By Olmi
SPECIALIZZATA IN INTERNI PER AUTO D'EPOCA
Interni Omologabili ASI
Via Bottaia di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicabyolmi.it
e-mail: classicabyolmi@alice.it

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

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
GARDA RICAMBI
Via Linfano, 2/B
Zona Industriale
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
Fax 0464/516651
RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE
OLD TIMER SERVICE
Spedizioni in tutta italia e all'estero
www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

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 PORSCHE 911 (1980)

blu, Due porte usate, complete di finestrini e deflettori, visibile a Manciano (GR), 4000 euro

3285471254

PER PORSCHE 911S 2.2

Pistoni Mahle e camice in Nicasil, come nuovi, visibile a Udine, 1500 euro

3338442510

RICAMBI AUTO

Due fascioni sottoporta Fiat 600 originali 65 euro, trombe pneumatiche 6 V anni sessanta, 60 euro, antenna elettrica Autovox SA-86 110 euro, due cerchi Innocenti Spider larghi 200 euro, vari mozzi Momo 50 euro/cad., visibile a Benevento, prezzi vari

3201169319

RIVISTA QUATTRORUOTINE

Dal 1995 al 2003 con contenitori, dal 2004 al 2013 senza contenitori, visibile a Forlì. Tratt. ris.

3478248003

RIVISTE AUTO

Ruoteclassiche dal 1987 al 2015, Quattroruote dal 1956 al 2015 (anche annate singole), Autosprint dal 1963 al 2015, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Gente Motori Tutto Rally dal 1983 al 2015, Autorama, Automark3, Modelli Auto, Quattroruotine, Motociclismo dal 1945 al 2015, Motociclismo d'Epoca dal 1987 al 2015, Motocross, Pilota Moto, Motosport, Tuttomoto, La Moto. Inoltre enciclopedie e libri su piloti e marche. Tratt. ris.

3332493694



LA STORIA NON SI RIPETE

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



Lamborghini Diablo 1a Serie
Anno: 1993 - 36.000 km
Km certificati

€ 169.000



Lamborghini Murcielago
Anno: 2002 - 23.000 km
Cambio Manuale
Tagliando Completo effettuato in Lamborghini

€ 149.000



Ferrari 512 BBi
Anno: 1983 - 53.000 km
ASI Oro targata Torino
Vincitrice del primo Concorso di Eleganza Pininfarina

€ 359.000



Ferrari 512 TR
Anno: 1991 - 47.000 km
ASI Oro
Tagliando completo effettuato

€ 149.000



Ferrari 348 GTS
Anno: 1994 - 66.000 km
ASI Oro
Pochi esemplari - 320cv
Tagliando completo effettuato in Ferrari

€ 77.900



Ferrari 360 Modena F1
Anno: 2002 - 63.000 km
Tagliando completo effettuato in Ferrari

€ 61.900



Ferrari Dino 308 GT/4
Anno: 1976 - 77.000 km
Rossa

€ 57.900



Ferrari Mondial
Anno: 1990 - 28.311 km
Targata Torino
Unico proprietario

€ 58.900



MGA
Anno: 1956 - 61.000 km
Targata Torino
Ex Camillo Olivetti

TRATTATIVA RISERVATA



Ferrari Dino Spider 1a Serie
Anno: 1967 - Motore nuovo
Restauro da ultimare

€ 119.900



Porsche 914 1.7
Anno: 1962 - 65.000 km
Restaurata

€ 17.900



Jaguar F-Type S AWD Convertibile
Anno: 2016 - 2.179 km
Fatturabile IVA esposta

€ 88.000



Jaguar F-Type S Convertibile
Anno: 2014 - 33.365 km
Fatturabile IVA esposta

€ 58.900



BMW X5 M
Anno: 2015 - 24.000 km
Fatturabile IVA esposta

€ 91.900



Lotus Evora 400 F1
Anno: 2016 - 9.000 km
405cv

€ 69.900

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



Fira Barcelona
Montjuïc

¡¡ ATTENZIONE NUOVA DATA !!

24-25-26-27
NOVEMBRE 2016

ticketea.com

autoretro.es

- Trentadue anni di storia sono la garanzia del nostro Salone
- Più di 300 espositori da una decina di paesi offriranno i loro prodotti
- Il migliori restauratori nazionali di motociclette e automobili saranno presenti al Salone
- Grande automobilia con ricambi e accessori per il tuo veicolo
- Vieni a conoscere la più grande gamma di Bultaco, Montesa, Ossa o Derbi... motociclette Made in Spain
- Offriamo un eccellente rapporto qualità/prezzo in tutto il prodotto in esposizione
- Ti aiutiamo dal nostro sito web a organizzare il tuo viaggio con offerte di hotel e trasporti
- Potrai visitare e apprezzare BARCELLONA

COMPRO AUTO

ALFA ROMEO

ALFETTA GTV 2000, prima serie, giallo Piper, in qualsiasi condizione, con documenti, Tratt. ris.

3341323383

CITROËN

CX 25 GTI, qualsiasi anno, qualsiasi colore, da lieve restauro. Sergio. Tratt. ris.

3389289025

FERRARI

208 GTB TURBO, 1982-1988, rosso, in ottime condizioni generali, chilometri tagliandati e dimostrabili, Tratt. ris.

3402598364

MERCEDES

300 SL (R107), 1989, colore metallizzato, acquisto da proprietario, originale ufficiale italiana, cambio manuale. Tratt. ris.

3498551992

QUALSIASI MARCA

QUALSIASI MODELLO, cerco auto d'epoca importante, in parziale permuta a mio favore con appartamento 170 m² nel pressi di Firenze. Tratt. ris.

3389540573

COMPRO VARIE

MODELLISMO

Modelli di auto, scala 1:43 e 1:18. Tratt. ris.

3348216800
o 3386698789

PER ALFA ROMEO ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE

Targhetta posteriore con sigla del modello, cod. 60532699. Tratt. ris.

3476866870

RIVISTE AUTO

Cerco riviste Ruoteclassiche (primi anni), Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926, Speciali Domus, Autosprint dal 1961 al 1969, Motociclismo dal 1914 al 1970, La Moto dal 1932 al 1966. Inoltre libri e pubblicazioni (anche stranieri) su auto, moto e Formula 1. Tratt. ris.

3472303761



VENDO&COMPRO SCHEDA PER ANNUNCI DI COMPRAVENDITA

Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da *

RUOTECLASSICHE

COMPILARE PER PRIVATI

MODULO 2 Aggiunta a pagamento — GRATUITO

* ☐ VENDO ☐ Auto ☐ Moto ☐ Varie

* ☐ COMPRO ☐ Auto ☐ Moto ☐ Varie

SUPPLEMENTI
☐ Aggiunta Modulo 2 **+ Euro 5,00**
☐ Aggiunta Fondo colore **+ Euro 5,00**
☐ Aggiunta Fotografia **+ Euro 10,00**
☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) **Euro 50,00**

MARCA* MODELLO*

ANNO* COLORE*

VISIBILE A* TELEFONO* PREZZO*

DESCRIZIONE*

COMPILARE PER COMMERCIANTI

A pagamento: Modulo 1 **Euro 10,00**

MODULO 2 — MODULO 1

* ☐ VENDO ☐ Auto ☐ Moto ☐ Varie

* ☐ COMPRO ☐ Auto ☐ Moto ☐ Varie

SUPPLEMENTI
☐ Aggiunta Modulo 2 **+ Euro 10,00**
☐ Aggiunta Fondo colore **+ Euro 10,00**
☐ Aggiunta Fotografia **+ Euro 20,00**
☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) **Euro 100,00**

MARCA* MODELLO*

ANNO* COLORE*

VISIBILE A* TELEFONO* PREZZO*

DESCRIZIONE*

Inserzionista Città

Indirizzo Telefono

TOTALE IMPORTO INSERZIONE

MODALITÀ DI PAGAMENTO

EURO

☐ Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.P.A.
Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.P.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)

☐ Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito: ☐ American Express ☐ BankAmericard ☐ Visa - Carta Sì ☐ Diners

Firma N° Scad.

- Gli annunci con fotografia o fondo colore e quelli dei commercianti (a pagamento) **hanno la precedenza.**
- Gli annunci degli operatori commerciali, **tutti a pagamento,** sono contraddistinti dal quadratino in rosso.
- I privati hanno diritto a **un'inserzione gratuita** (modulo 1 da 90 battute). A pagamento: il modulo 2 (218 battute), la foto, il fondo colore, le grandi occasioni (comprensive di foto e fondo colore).
- Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante **una sola vettura o moto**. In caso di inserzioni multiple pubblicheremo solo la prima riportata dal tagliando.
- I tagliandi dovranno essere compilati in ogni loro voce, a macchina o in stampatello. I testi dovranno **rispettare il numero di battute del modulo scelto, compresi gli spazi tra una parola e l'altra**.
- I tagliandi, anche fotocopiati, dovranno pervenire in redazione **entro il giorno 25 del mese precedente l'uscita in edicola**. Ad esempio, gli annunci del mese di aprile (in edicola a inizio mese) dovranno pervenire alla redazione entro il 25 febbraio. **Fanno eccezione gli annunci per febbraio e settembre: per febbraio, entro il 15 dicembre; per settembre, entro il 15 luglio**. I tagliandi pervenuti dopo tale data verranno pubblicati sui numeri successivi compatibilmente con le esigenze di spazio. **Non si accettano inserzioni a mezzo fax oppure e-mail**.
- Le fotografie inviate **non saranno restituite**. È necessario inviare **nuovamente** la foto in caso di ripetizione dell'annuncio.
- **Non saranno pubblicati** gli annunci il cui contenuto non riguardi la materia e lo spirito della rivista.
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti **vetture prodotte fino al 1996**, oppure **modelli di interesse collezionistico fino al 2006**, cioè quelli riportati nelle nostre quotazioni.
- **Non saranno pubblicati** annunci compilati su moduli o altri elementi diversi dal nostro tagliando originale.
- Il tagliando va indirizzato a:
EDITORIALE DOMUS
UFFICIO PUBBLICITÀ
VIA G. MAZZOCCHI, 1/3
20089 ROZZANO (MI).

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, la informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazione e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI), telefono 02/824721.

ATTENZIONE: La presenza sulle pagine di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.



Decenni ai vertici
La Land Rover Defender nel suo ambiente più congeniale. Da sempre fra le vetture più votate all'impiego fuori strada, è stata una bestseller in molti mercati "difficili", come quelli africani. Sotto, la plancia con la sezione centrale nel colore della carrozzeria.

Land Rover Defender 90 Heritage

È l'edizione celebrativa e dedicata ai collezionisti di un mito dell'off road

Può un mezzo nato per il duro lavoro e per impieghi militari avere una versione realizzata appositamente per i collezionisti di automobili? Sì, certo che può. A patto che si tratti di un mito, di un fenomeno rimasto in produzione per quasi 70 anni, sempre ai vertici della ristretta categoria dei fuoristrada senza compromessi. La serie limitata "HUE 166", dal numero di targa della prima Land Rover di preserie (tuttora esistente e funzionante) presenta una griglia anteriore di disegno simile a quella d'origine ed è disponibile in color Grasmere Green con tetto Alaska White e interno chiaro (tessuto Almond), proprio per richiamare la vettura capostipite. Anche la parte centrale della plancia è nella stessa tonalità di verde, a imitazione di quella metallica delle Land più anziane. Cerchi rigorosamente in lamiera e verniciati in tinta, con pneumatici dalla scolpitura specialistica, completano il fascinoso look della Heritage. Alla guida, nonostante i richiami espliciti alle Land dei primordi, le sensazioni riportano invece a una modernità maggiore di quella cui è abituato l'utente tipo di questi mezzi. Rispetto alle Defender anche recenti, per dire, la frizione è sensibilmente meno pesante, il cambio è meno ostico e anche il rumore a bordo, pur elevato in assoluto, ci è parso ridotto. Le prestazioni velocistiche poi sono persino eccessive: circa 160 km/h di tachimetro, su questa vettura, sono anche troppi. Il prezzo, ammesso di trovarne una ancora disponibile, è l'aspetto meno piacevole: ufficialmente 39.900 euro, ma siamo al bagarinaggio...

Fulvio Zucco





CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, 4 cilindri in linea Cilindrata 2198 cm³ Potenza 90 kW (122 CV) Coppia 360 Nm a 2000 giri/minuto.
Trasmissione	Trazione integrale Cambio a 6 marce con riduttore.
Dimensioni e peso	Passo 2360 mm - Lungh. 4040 mm - Largh. 1790 mm Altezza 2000 mm Capacità di guado 500 mm.
Prestazioni	Velocità 145 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 15,8 secondi Consumo medio 10,2 litri/100 km.

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA★FRA®

i cosmetici per la vostra auto

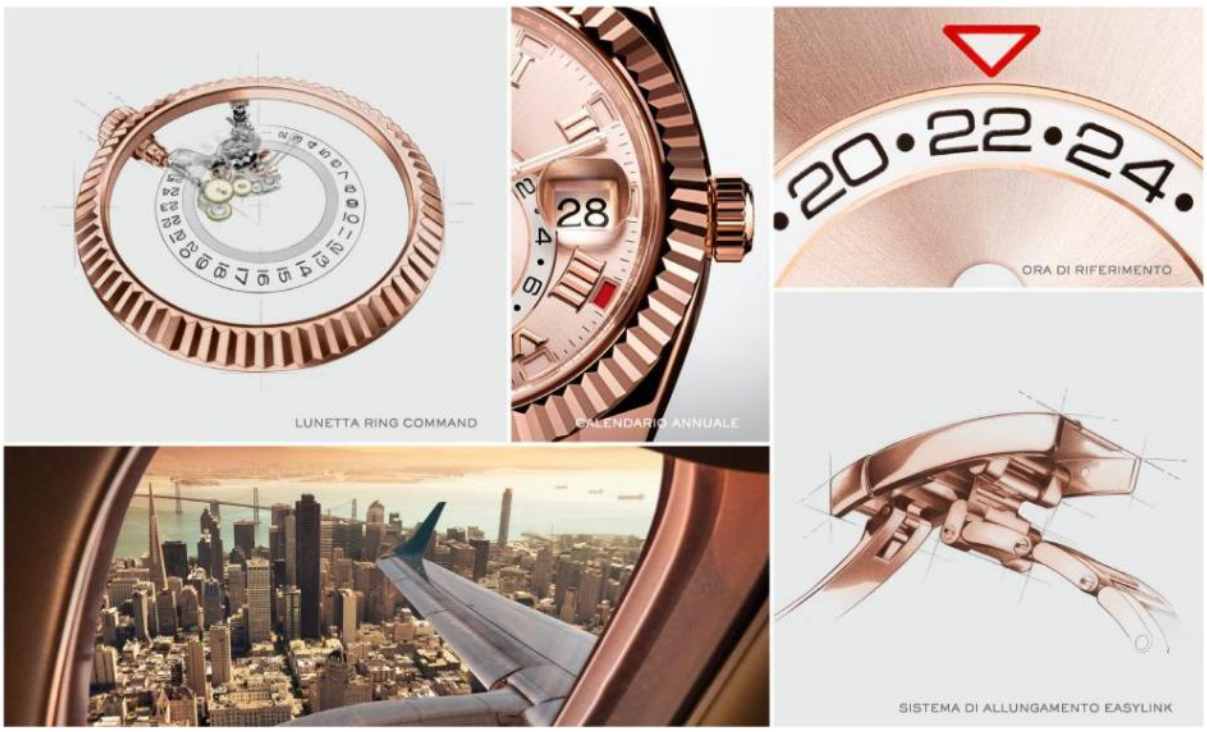
Una Carezza per la Tua Passione

autospa.it



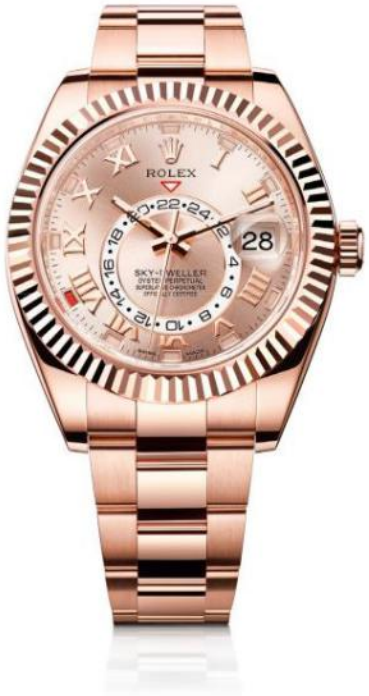
Follow us
facebook.com/MAFRA.ITALY

IN VENDITA NEI MIGLIORI NEGOZI E SU www.autospa.it



QUESTO OROLOGIO È UN CAPOLAVORO DI OROLOGERIA MECCANICA.

Lo Sky-Dweller è il modello Rolex più recente e sofisticato, un vero emblema della tecnologia orologiera. Il suo calendario annuale Saros distingue i mesi composti da 30 o 31 giorni. È il compagno di viaggio ideale: il suo triangolo rosso segna l'ora di riferimento mentre le tradizionali lancette possono indicare un secondo fuso orario grazie all'innovativa lunetta Ring Command. Protetto da 14 brevetti e con l'inconfondibile stile Rolex, è un esempio di meccanica d'avanguardia, frutto di una tradizione secolare. Non segna solo l'ora, segna la storia.



OYSTER PERPETUAL SKY-DWELLER

ROLEX

ED EditorialeDomus

RUOTECLASSICHE

TEMPO

STORIE
PASSIONE
STILE

SPACCARE IL SECONDO

QUANDO I CRONOGRAFI SCENDONO IN PISTA INSIEME ALLE AUTO D'EPOCA: GLI EVENTI DA NON PERDERE



PERSONAGGI
RICHARD MILLE

SPORT
TAG HEUER, SPECIALISTA NEL CRONOMETRAGGIO

GUIDARE CON STILE
CARTIER DRIVE
IL NUOVO ROLEX DAYTONA



MANIFATTURE
A. LANGE & SÖHNE
GIRARD-PERREGAUX

STORIE
EBERHARD & CO.
GENEALOGIA DEL MARCHIO
IWC, CAMPIONI CON
LE "FRECCE D'ARGENTO"



Allegato a Ruoteclassiche numero 335 - Novembre 2016 - Non vendibile separatamente



Nuova Classe E Station Wagon. Intelligenza non artificiale.

Per la prima volta una Station Wagon dà spazio al pensiero. Attraverso Mercedes me connect 2.0 e il Car-to-X, Classe E Station Wagon ti offre un mondo di servizi multimediali e condivide dati con le altre auto per aggiornarti su tutto, in tempo reale. Il suo Remote Online ti informa su ogni parametro di bordo, ovunque essa si trovi. Ma una tecnologia così avanzata non poteva che raggiungere il traguardo della guida semiautonoma. Il Drive Pilot ti assiste nello sterzo, accelera e frena autonomamente. Per vivere la libertà del viaggio e l'estremo comfort di un'auto pensata per distinguersi, anche nel design. E questo è solo l'inizio. Preparati ad ampliare la tua idea di Station Wagon.
Nuova Classe E Station Wagon. Masterpiece of intelligence.

Mercedes-Benz

The best or nothing.



Consumo combinato (km/l): 11,9 (Classe E 43 AMG 4MATIC SW) e 23,8 (Classe E 200 d SW).
Emissioni CO_2 (g/km): 197 (Classe E 43 AMG 4MATIC SW) e 120 (Classe E 200 d SW).

PUNTO D'INCONTRO

Una sessantina di pagine che sono il coronamento del desiderio di fare qualcosa insieme, sentimento che è motore d'ogni cosa, nato tempo fa tra un appassionato d'auto d'epoca e design, che di professione scrive d'orologi e del mondo che vi gira attorno, e un appassionato d'orologi e di mare, che di professione scrive d'automobili e oggi dirige Ruoteclassiche. Il tutto corroborato dalla comune passione per i viaggi e le cose belle della vita. Ci si è conosciuti e frequentati nelle serate che a settembre precedono, a Mantova, le partenze del Gran Premio Nuvolari, una delle più belle e significative manifestazioni dove appunto il mondo dei motori e quello delle lancette si incrociano, non solo per questioni di sponsorizzazioni, ma anche per la condivisione di valori emozionali legati all'estetica e alla meccanica, alle prestazioni e alla notorietà di marca, alla storia e ai personaggi che quella storia hanno fatto.

E dopo essercela a lungo raccontata, trovando sempre più punti in comune sulle reciproche passioni e i rispettivi lavori, abbiamo immaginato di concretizzare il tutto in un prodotto editoriale, questo supplemento Ruoteclassiche Tempo che, di fatto, è il naturale sviluppo di quanto pubblicato lo scorso anno. Accorgendoci che di cose da raccontare e su cui sognare ce ne sono molte di più di quelle che abbiamo immaginato nelle serate mantovane, come sembrano dimostrare le pagine che seguono. Per il semplice fatto che i legami tra i mondi delle automobili e degli orologi non sono fittizi, ma reali e con forti attrazioni, vivendo in simbiosi fin dalle loro origini alla continua ricerca dell'eccellenza meccanica ed estetica.

Paolo De Vecchi





ALESSANDRO BARTELETTI

EDITORIALE
4 Punto d'incontro

EVENTI
8 Non perdete l'ora

A. LANGE & SÖHNE
16 Alto prestigio tedesco

CARTIER
20 Pilotare lo stile

EBERHARD & CO.
24 Progresso continuo

GIRARD PERREGAUX
30 Tradizione potente

IWC
36 Legame doppio

RICHARD MILLE
42 Meccanica evoluta

ROLEX
48 Indossare il mito

TAG HEUER
54 Per primi in F.1

SCELTI DA NOI
62 Selezione classica



16



24



20



36



30



42



48



54

Allegato a Ruoteclassiche n. 335, novembre 2016

Direttore Responsabile
David Giudici

Art director
Stefano Tosi

Registrazione del Tribunale di Milano
n. 85 del 11/02/2002

Tempo

A cura di
Paolo De Vecchi

Testi di
Paolo De Vecchi, Alvise-Marco Seno, Gilberto Milano

Impaginazione
Giusy Mammola, Paolo Pedrozzi

Fotolito
Editoriale Domus

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

Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati di uso redazionale è Editoriale Domus S.p.A.
Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, telefonando al numero 0282472459
E-mail: responsabiledati@edidomus.it

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

Presidente:
Giovanna Mazzocchi Bordone

Via Gianni Mazzocchi, 1/3
20089 Rozzano (Milano)
tel. 02 824721 fax 02 82472420 -
www.edidomus.it

Distribuzione per l'Italia
SO.DI.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (Milano)
tel.02573911 - Fax 0257512606

Copyright © 2015
Editoriale Domus S.p.A.
Rozzano (MI)

È vietata la riproduzione, totale o parziale, del contenuto della pubblicazione senza l'autorizzazione preventiva dell'editore

TRAGUARDI SENZA TEMPO.

Info 02.72002820



TAZIO NUVOLARI
VANDERBILT CUP NAKED

EBERHARD & CO
Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1887
www.eberhard-co-watches.ch

Spirito sportivo e grande tradizione caratterizzano Tazio Nuvolari - Vanderbilt Cup "Naked" dedicato a Tazio Nuvolari e ad una delle sue più prestigiose vittorie. Cronografo meccanico automatico con cassa in acciaio Ø 42 mm. Pulsante di rimessa a zero del cronografo coassiale alla corona. Movimento finemente lavorato visibile dal fondo in vetro zaffiro. Impermeabilità a 30 metri.

NON PERDETE L'ORA

Le più prestigiose maison dell'alta orologeria hanno legato il proprio nome agli eventi motoristici più blasonati a livello mondiale. La nostra selezione

Testo di **Alvise-Marco Seno**



GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED (TAG HEUER) - 22-25 GIUGNO 2017



È una straordinaria celebrazione che vede protagoniste auto, star e leggende dell'automobilismo, riunite per quattro incredibili giorni di furore automobilistico. Il festival, il più grande al mondo nel suo genere, vede la partecipazione delle automobili più rare, affascinanti e importanti della storia dell'automobile. Ma quello che rende speciale il "Festival of Speed" è una speciale amalgama di eleganza, esclusività, spirito del gentleman driver e cultura motoristica. In quest'ottica, TAG Heuer ha trovato in questo importante happening un'occasione per essere presente in un ambiente famigliare, dove si respirano interessi comuni. Nel 2016, non a caso, il marchio ha celebrato James Hunt nel 40° anniversario della sua conquista del Mondiale di F.1. Il "ribelle della pista", è celebrato da due versioni speciali del Formula 1, risultato di una partnership tra TAG Heuer e la Estate of James Hunt, nonché di una collaborazione creativa con Freddie Hunt, figlio di James e professionista dell'automobilismo.

GOODWOOD REVIVAL (ROLEX) - 8-10 SETTEMBRE 2017





Il Goodwood Revival è un viaggio a ritroso nel passato, verso un luogo magico dove il tempo sembra essersi fermato all'era d'oro delle corse automobilistiche, il cui fascino pervade ancora l'atmosfera dello storico circuito di Goodwood. Dal 1998, anno della sua creazione (il 18 settembre Lord March aprì l'evento con un giro di pista su una Bristol 400, come aveva fatto suo nonno cinquant'anni prima il giorno dell'inaugurazione della pista) è uno degli appuntamenti più attesi dagli appassionati di motori d'epoca di tutto il mondo, l'unico dedicato ad automobili (monoposto, GT, Formula Junior e berline) costruite tra il 1948 e il 1966. Il Revival attrae ogni anno centinaia di migliaia di appassionati, rigorosamente vestiti secondo lo stile dell'epoca. Il brand Rolex è associato al Goodwood Revival sin dal 2004, quando la maison ha per la prima volta affermato il suo sostegno al celebre drivers club dell'evento. Per questa magica cornice, un iconico modello: il Daytona ref. 116508, con cassa Oyster, 40 mm, in oro giallo (come il bracciale e la lunetta con scala tachimetrica incisa) e quadrante verde.





Calibre GP 3300
Chronograph

GP
GIRARD-PERREGAUX

SWISS HAUTE HORLOGERIE SINCE 1791

www.girard-perregaux.com / +39 02 87241400

GOODWOOD MEMBERS' MEETING (IWC) - 18-19 MARZO 2017





È un altro evento molto esclusivo che si tiene a fine giugno sempre con l'organizzazione che fa capo a Lord March. Al Goodwood Members' Meeting partecipano solo i soci del Barc, il British Automobile Racing Club, sodalizio che organizza gare automobilistiche in ogni parte del Regno Unito. Il padrone di casa ha voluto così ricreare la stessa atmosfera che si viveva tra gli anni 50 e 60 ai Barc Members' Meeting sulla pista di Goodwood. Gli ingredienti sono "semplici": auto straordinarie, piloti scatenati, il sapore genuino della passione motoristica declinata alla maniera inglese. A questo richiamo non ha potuto resistere IWC, che in questo evento - e in particolare nella collezione Ingenieur - ha ritrovato gli stessi valori: engineering senza compromessi, massime prestazioni e innovazione tecnica. La serie special Ingenieur Chronograph Edition "74th Members' Meeting at Goodwood" ha celebrato l'edizione 2016 dell'evento.

MILLE MIGLIA (CHOPARD) - 18-21 MAGGIO 2017





La "Corsa più bella del mondo" ha scritto pagine indimenticabili della storia motoristica. Tenutasi tra il 1927 e il 1957 è stata un banco di prova per centinaia di vetture, oltreché lo scenario di sfida tra i più grandi piloti della storia, da Nuvolari a Moss, da Taruffi a Fangio. Dopo la tragica fine dell'epopea della corsa storica, avvenuta all'indomani dell'incidente di Portago a Guidizzolo, la 1000 Miglia è ritornata nel 1977 sullo stesso percorso (Brescia-Roma-Brescia), ma nella forma di rievocazione di regolarità. Oggi vi prendono parte oltre 400 auto storiche, ammesse solo se appartenenti alla genealogia delle partecipanti alla vera competizione. Dal 1988 Chopard è partner storico e cronometrista ufficiale. Questo legame ormai inscindibile è nato dalla passione personale di Karl-Friedrich Scheufele (presidente dell'azienda) per le vetture classiche. Ogni anno viene creata una serie limitata e numerata dedicata alla mitica corsa, che va ad arricchire l'emblematica collezione. Quest'anno è stata la volta del Mille Miglia 2016 XL Race Edition.

CHANTILLY ARTS & ELEGANCE (RICHARD MILLE)

10 SETTEMBRE 2017

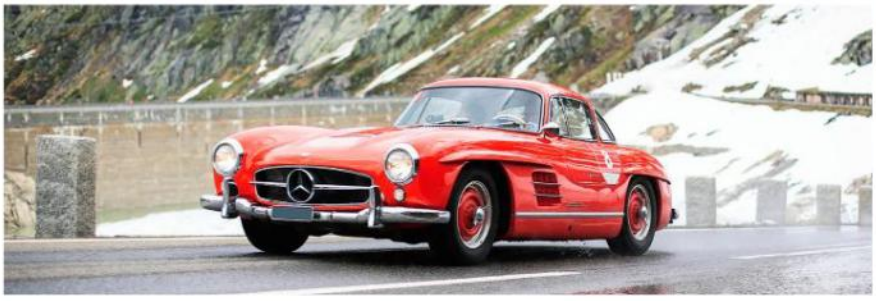


Un calendario di appuntamenti già intenso e la presenza di eventi di caratura internazionale (Pebble Beach o il Concorso d'Eleganza Villa d'Este), non hanno scoraggiato Patrick Peter. Nel 2013 ha lanciato Chantilly Arts & Elegance nella cornice dell'omonimo castello alle porte di Parigi e oggi è già diventato un appuntamento irrinunciabile per i migliori frequentati delle grandi kermesse dedicate all'eleganza. E poiché quando si parla di eleganza dell'automobile, questa può riguardare qualsiasi sua "declinazione" (dall'eterea vettura da concorso alla più estrema da corsa), un marchio come Richard Mille non poteva che essere il partner ideale per la medesima condivisione di valori: precisione, meccanica ad alte prestazioni, una "carrozzeria" di grande prestigio, artigianalità nella realizzazione. In occasione dell'edizione 2016 la maison di Richard Mille ha presentato l'RM 11-03 Cronografo AutomaticoFlyback, erede dell'RM11, su cui il marchio ha voluto dare una ulteriore tridimensionalità al nuovo movimento automatico RMAC3 per enfatizzarne anche visivamente la sua complessità.




CHRONOGRAPH
HEUER
Gulf
#DontCrackUnderPressure
TAG HEUER
TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860
MONACO
HEUER
AUTOMATIC
CHRONOGRAPH
MONACO CALIBRE 11 AUTOMATIC CHRONOGRAPH
Steve McQueen's legacy is timeless. More than an actor, more than a pilot, he became a legend. Like TAG Heuer, he defined himself beyond standards and never cracked under pressure.

PASSIONE CARACCIOLA (IWC) - 21-25 GIUGNO 2017





Nato nel 2015, Passione Caracciola è molto più di un rally di regolarità: è una celebrazione itinerante del mito di Rudolph Caracciola, il pilota tedesco più vincente degli anni 30 e, secondo molti, dotato di uno spessore pari a quello di Tazio Nuvolari. Il "Re della pioggia" ispira l'organizzazione della gara: per esempio sono solo 58 equipaggi come 58 furono gli anni di vita del campione; quest'anno, inoltre, una prova speciale si è tenuta sul circuito del Bremgarten (Caracciola fu l'unico pilota a vincere tre edizioni del GP di Svizzera: 1935, 1937, 1938); e infine la manifestazione si conclude sempre a Lugano (dove il pilota visse durante la guerra e negli ultimi anni di vita). Nel 2017 si partirà da Milano (Caracciola, infatti, fu anche pilota Alfa Romeo) e si farà tappa a Monza, il tempio milanese della velocità. IWC Schaffhausen ha rafforzato ulteriormente il proprio impegno nell'ambito delle corse automobilistiche classiche legandosi a Passione Caracciola. Quest'anno il marchio di Schaffhausen ha presentato l'Ingenieur Chronograph Edition "Rudolf Caracciola", edizione speciale limitata della collezione Ingenieur, ispirata alle auto da corsa d'epoca.

GRAN PREMIO NUVOLARI (EBERHARD & CO.) - 14-17 SETTEMBRE 2017



Dopo la morte di Tazio Nuvolari (11 agosto 1953), gli organizzatori della 1000 Miglia decisero di deviare la gara per Mantova creando una prova speciale sul tratto finale Cremona-Mantova-Brescia. Era nato il Gran Premio Tazio Nuvolari. Interrotto dopo la forzata conclusione della corsa bresciana (1957), il G.P. Nuvolari è rinato nel 1991 come gara di regolarità storica. Oggi è una delle corse più ambite dell'anno, con oltre 300 auto partecipanti costruite entro il 1969. La maison Eberhard & Co. è legata con un filo rosso al mito del "Nivola": la storia narra che il pilota possedesse un orologio Eberhard di cui però fu ritrovata solo la custodia con il marchio e la riproduzione del palazzo storico della maison. A lui il marchio ha dedicato la collezione Eberhard & Co. "Tazio Nuvolari", nata nel 1992 su una filosofia progettuale che ha come riferimento la strumentazione delle auto da corsa dell'epoca. Negli anni la collezione si è rinnovata, mantenendo alcune caratteristiche peculiari: la lavorazione a "rosette" del fondo serrato da viti e della lunetta, le sue iniziali "TN" e la riproduzione stilizzata della leggendaria tartaruga. Tra i modelli di punta il Tazio Nuvolari Vanderbilt Cup Naked.



CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE (A. LANGE & SÖHNE) - 26-28 MAGGIO 2017



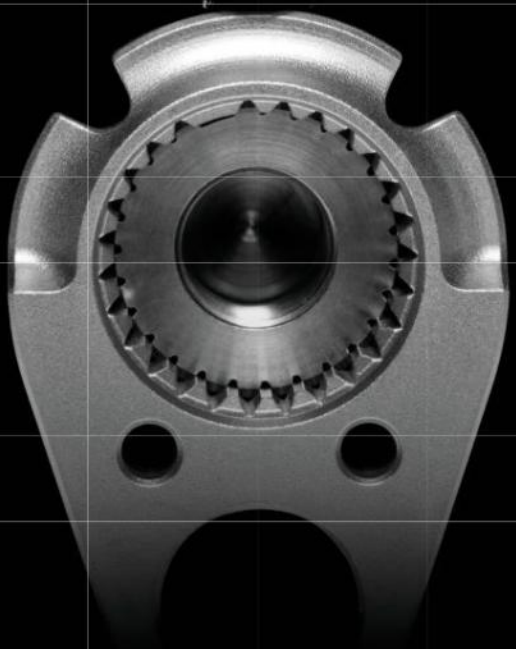


Il concorso che ogni anno si tiene sul lago di Como è il più importante appuntamento europeo per gli amanti dell'eleganza. Nato nel 1929 (dal 1933 al 1937 fu modificato il titolo del premio: da Coppa d'Oro Villa d'Este a Coppa d'Oro Principessa di Piemonte) è rinato nel 1986. È noto che le persone che amano le automobili d'epoca spesso siano affascinate anche da pregiati segnatempo meccanici. Ad accomunare la marca sassone di alta orologeria al concorso di Villa d'Este è la condivisione di fondanti valori. Tradizione e progresso sono reciproche e imprescindibili premesse: il Concorso d'Eleganza Villa d'Este valorizza questo connubio con la premiazione delle automobili d'epoca più belle e dei progetti di design più interessanti ed evoluti. Il Lange 1 Time Zone "Como Edition", progettato per la più affascinante evento d'Europa, reca sul fondello in oro bianco, inciso a mano, lo stemma del "Concorso", mentre sull'anello che indica le città di riferimento dei fusi orari, Como rappresenta l'ora dell'Europa Centrale.

RICHARD MILLE

A RACING MACHINE ON THE WRIST





CALIBER RM 11-02
LE MANS CLASSIC

LE MANS CLASSIC
OFFICIAL TIMEKEEPER

© Didier Gourdon

BOUTIQUE RICHARD MILLE MILANO
VIA DELLA SPIGA 17, 20121
+39 02 87 22 12 75

www.richardmille.com

CONCORSO D'ELEGANZA PEBBLE BEACH (ROLEX) - 20 AGOSTO 2017





Lanciato nel 1950, il Pebble Beach Concours d'Elegance presentava in origine i modelli più all'avanguardia dell'epoca. Oggi questa prestigiosa competizione d'eleganza che si tiene ogni anno a Pebble Beach, in California (Stati Uniti) chiama a raccolta le più belle auto da collezione. Rolex è Orologio Ufficiale dal 1997 (nel 2007 è divenuto Presenting Sponsor della manifestazione). Nell'ambito della kermesse che si tiene ogni anno dopo Ferragosto, molte sono le manifestazioni collaterali: il Pebble Beach Tour d'Elegance presented by Rolex, per esempio, rappresenta l'occasione di ammirare le vetture in movimento. Altrimenti, nella vicina pista di Laguna Seca, si tiene la Rolex Monterey Classic Car Week: quattro giorni densi di appuntamenti che giungono al culmine con un weekend di gare tra centinaia di vetture storiche, divise in quindici gruppi, che coprono l'intera dell'automobilismo. In questa speciale atmosfera di raffinatezza, esclusività ed enorme passione motoristica, al polso ci vuole il più automobilistico dei Rolex: il celebratissimo Daytona, magari la Ref. 116509 e cioè con cassa e bracciale in oro bianco e quadrante blu.

VERNASCA SILVER FLAG (TAG HEUER) - GIUGNO 2017



Ufficialmente è un "concorso d'eleganza dinamico" eppure l'evento che si svolge all'ombra del borgo di Castell'Arquato, nel piacentino, viene riconosciuto internazionalmente come "la piccola Goodwood". Negli anni il Club Piacentino Automoto d'Epoca ha saputo trasformare una divertente e giocosa "simulazione" di una cronoscalata lungo lo storico percorso della Castell'Arquato-Vernasca, in un appuntamento irrinunciabile per 200 vetture storiche di caratura collezionistica straordinaria. Ogni anno, infatti, sulle colline della Val D'Arda arrivano il fior fiore delle auto sportive e da corsa di tutte le epoche e formule sportive. Il grande valore aggiunto, esattamente come a Goodwood sta nella presenza di importanti collezionisti e di auto da sogno ma in un'atmosfera gioviale e conviviale degna della più folkloristica sagra di paese.



A testimoniare l'importanza della Vernasca Silver Flag, nondimeno, è la presenza di Tag Heuer, partner speciale della manifestazione. Il Carrera Mikrograph è il perfetto ambasciatore alla "Vernasca2, segnatempo e insieme prezioso strumento di cronometraggio.

RALLYLEGEND (EBERHARD & CO.) - OTTOBRE 2017



Auto leggendarie, i più grandi campioni di rally di tutti i tempi, gli equipaggi in gara provenienti da più di venti nazioni diverse (quasi il 50% provenienti dall'estero). Il Rallylegend è l'evento che unisce i le gare di ieri e di oggi in una maratona di passione molto speciale, animata da quasi 200 automobili. Tre le categorie che si sfidano nei rally a cornice del festival: "Historic", "Myth" e "Wrc-Kit". A queste si unisce il raggruppamento speciale "Legend Stars", costituito da tanti campioni della specialità e animati dall'unico desiderio di dare spettacolo a bordo delle stesse auto su cui hanno dato vita a battaglie epiche. È un legame consolidato, quello che unisce il marchio Eberhard & Co. con l'affascinante mondo delle corse e delle sfide dal gusto retrò. La maison si è riconfermata Partner e Official Time Keeper quest'anno, ma è stata anche soggetto attivo del rally: Miki Biasion, oggi Brand Ambassador di Eberhard & Co. ha guidato una Lancia 037, il modello che lo ha lanciato a livello internazionale. Al suo polso, un Chrono 4 Grande Taille.





Orologio Centenary con movimento automatico scheletrato, occhiali da vista Spyder con lenti da sole clip on Zeiss ®

Tonino Lamborghini

e-boutique: lamborghini.it

ALTO PRESTIGIO TEDESCO

Anche la Germania ha la sua "Watch Valley": è la piccola città di Glashütte, in Sassonia, dove da inizio XIX secolo si è sviluppata una scuola orologiera di altissimo livello. Da allora il "made in Germany" si affianca allo "Swiss Made" nel collezionismo. Tra i precursori A. Lange & Söhne







COMPLICATO
Datograph Perpetuo Tourbillon, cassa in platino, movimento meccanico a carica manuale formato da 729 elementi, funzione di ore, minuti, piccoli secondi, cronografo flyback, calendario con grande datario brevettato e indicazione automatica di giorno, mese, settimana e anno, indicazione giorno/notte e delle fasi di luna. La serie è limitata a 100 esemplari.



Nel Gotha dell'orologeria
A Glashütte, nei pressi di Dresda, ha sede il laboratorio della maison A. Lange & Söhne. Inaugurato nel 2015 l'edificio è stato progettato per la produzione con criteri ecocompatibili, all'interno di un'architettura sostenibile.

L'importanza di un marchio ai vertici del proprio mercato di riferimento e il prestigio che di conseguenza acquisisce tra appassionati, collezionisti e addetti ai lavori, sono situazioni che solitamente dipendono da molti fattori concomitanti. Nel caso dell'orologeria, si potrebbe nominare l'eccellenza meccanica e l'originalità stilistica, così come la tradizione di marca e la rarità della produzione. Aggiungendo magari la gestione illuminata e – perché no – quel tanto d'imponderabilità che sempre concorre al successo. Già, perché – anche se si possiedono proverbiali doti di serietà e tenacia germaniche – mica tutto può essere calcolato a tavolino.

UNA STORIA ESEMPLARE

Ne sanno qualcosa a Glashütte, dalle parti di Dresda, dove ha sede il marchio A. Lange & Söhne e con esso una storia davvero esemplare. La manifattura sassone non è infatti soltanto uno dei nomi considerati tra gli eletti nel gotha dell'alta orologeria, ma è anche una delle migliori espressioni - a livello industriale e d'immagine - del difficile processo di riunificazione che ha interessato non molto tempo fa la Germania. Fondata nel 1845 da Ferdinand Adolph Lange in quella zona ricca di risorse minerarie, d'acqua (all'epoca unica fonte di energia) e di





ICONICO
Lange 1, cassa in oro bianco, movimento meccanico a carica manuale con funzione di ore, minuti, piccoli secondi, indicazione della riserva di carica e grande datario brevettato, bilanciere oscillante a 21.600 alternanze orarie con regolazione micrometrica a declino con vite laterale e molla a collo di cigno. Attuale riedizione del primo modello del marchio.



Richiami ottocenteschi
Due sono le principali particolarità di questo quadrante in argento massiccio rodiato: la disposizione delle indicazioni a cerchi concentrici che ricorda quella degli strumenti scientifici ottocenteschi (con priorità di lettura a minuti e secondi) e il triangolo al loro incrocio che diventa rosso quando la carica dell'orologio si sta esaurendo.





specifiche abilità professionali nella lavorazione dei metalli e degli strumenti di precisione, subì gravi danni durante il secondo conflitto mondiale e fu addirittura confiscata dal regime d'ispirazione sovietica, che per un certo periodo governò sull'ex-Germania Est. Durante gli anni 90 venne invece riportata al dimenticato splendore grazie alla lungimiranza di Günter Blümlein e all'apporto finanziario di Mannesmann Group, per poi passare verso il 2000 nella prestigiosa orbita di Richemont Group. Fin dai primi anni della sua nuova vita, venuta a compimento con il lancio di un modello dal design inedito e molto "teutonico" come il Lange 1, la manifattura sassone è stata la magnifica protagonista di una rinascita che ha sorpreso il mondo industriale in generale e degli appassionati della bella orologeria in particolare, con segnatempo "Made in Germany" che, in un periodo davvero breve, si sono portati al livello di quelli dei più blasonati, storici e apprezzati marchi dello "Swiss-Made". Il tutto oggi avviene all'interno di un nuovo edificio inaugurato nell'estate del 2015 e che è stato progettato per produrre in maniera ecocompatibile all'interno di un'architettura sostenibile. Qualche esempio: gli scambiatori di calore mantengono un clima interno piacevole e uniforme in tutte le stagioni, l'intera struttura è completamente priva di CO_2, le grandi finestre sono leggermente inclinate per aumentare l'illuminazione e i macchinari per la fabbricazione dei componenti degli orologi sono in una zona ribassata, cosa che favorisce la totale assenza di polveri nelle zone dei laboratori di precisione.

NOVITÀ
Richard Lange Secondi Saltanti, cassa in platino, movimento meccanico a carica manuale formato da 390 elementi disposti su 50 rubini e 8 castoni d'oro, funzione di ore, minuti e secondi a scatto su quadrante Régulateur, quadrante in argento massiccio rodiato e fondo in vetro zaffiro a vista sul movimento. La serie è limitata a 100 esemplari.

PARLA IL CEO DI A. LANGE & SÖHNE

"MANUALITÀ, HERITAGE E INNOVAZIONE"



Se il filo che lega gli appassionati di orologeria all'automobile, e particolarmente all'auto storica, è la passione per la meccanica, per Wilhem Schmidt, dal 2012 al vertice della A. Lange & Söhne, l'intreccio orologi-motori assume risvolti ancora più inossidabili. Diciamo che ha le carte in regola per svolgere il suo ruolo di Ceo della più famosa Casa orologiera tedesca come forse pochi altri al mondo: il 52enne Schmidt, infatti, non solo ha lavorato in una Casa automobilistica, in BMW per la precisione, con l'incarico prima di capo delle vendite in Germania e poi in Sudafrica, Zimbabwe e Botswana, ma è anche collezionista di auto storiche. "Un piccolo collezionista" come tiene a precisare, forse anche per non urtare la suscettibilità dei suoi facoltosi dienti; tuttavia una "raccolta" per nulla banale, composta da una AC Ace Bristol, da una Aston Martin DB2 MKIII, da una Lancia Flaminia 3C GT e da una MG B Roadster, la sua prima storica acquistata 35 anni fa. Un legame forte il suo con l'auto d'epoca, che lo ha portato a essere presente al Concorso d'Eleganza Villa d'Este con uno spazio riservato ("purtroppo non riusciamo a invitare che un quinto di quanti vorrebbero essere presenti") e con un premio speciale per il vincitore del Best of Show: il Lange 1 Time Zone Como Edition, un orologio in oro bianco in esemplare unico che riporta sul fondello lo stemma del "Concorso". Il Lange 1 è il primo modello della nuova epoca della Casa, prodotto dopo la riapertura dell'azienda nel 1990, al termine della nazionalizzazione forzata della manifattura a partire dal 1948. Oggi è un pezzo di leggenda dell'orologeria tedesca, un misto di tradizione e innovazione riconoscibile soprattutto per la configurazione decentrata del quadrante e il grande datario che riprende lo stile del famoso orologio a cinque minuti dell'Opera di Semper a Dresda. Ma non è lo stile l'arma segreta della A. Lange & Söhne."La gran data e il quadrante decentrato sono state le più importanti innovazioni dell'orologeria da 21 anni. E quel design non è mai cambiato. La gente però ci acquista perché i nostri prodotti rappresentano una perfetta combinazione tra manualità, heritage e innovazione" sottolinea Schmidt. "Non è come indossare l'orologio di un brand che tutti conoscono, i nostri prodotti hanno la caratteristica di essere molto chiari, dove puoi leggere distintamente l'ora e la data, che è la cosa più importante nell'orologio, ma non sono mai opulenti, vistosi. Anzi, sono sempre undestated. Non vogliamo essere di moda, non vogliamo diventare un brand: vogliamo restare un prodotto 'capito' solo da chi è in grado di apprezzare quello che ha al polso, come un segreto, che va condiviso con poche persone". Schmidt non ha dubbi su questo e per essere più chiaro cita lo Stealth, l'aereo invisibile statunitense, un concentrato di raffinata tecnologia che passa inosservato ai radar: "Una ricchezza invisibile, discreta, ma precisa e sempre funzionante. In una parola: very German". Nello sviluppo tecnologico infatti la A. Lange & Söhne ha investito moltissimo da quando Schmidt è al vertice. Non solo nella realizzazione delle complicazioni che hanno portato alla concezione del tourbillon calendario perpetuo (esatto fino al 2100, compresi gli anni bisestili) oppure all'indicazione digitale dell'ora mediante cifre "saltanti esattamente" mosse in modo meccanico e nella "ripetizione minuti", queste ultime adottate dal nuovo Zeitwerk, ma anche in un innovativo sito produttivo. "La nostra resta una fattura artigianale, tutti i nostri prodotti vengono assemblati a mano due volte: la prima per verificare la funzionalità e sottoporre l'orologio a tutti i test in programma; quindi questo viene disassemblato, ogni pezzo ripulito e decorato, e successivamente rimontato e risottoposto a test. Si pensi che stiamo parlando di 738 piccoli pezzi più altri 636 che compongono la catena interna" dice Schmidt. Numeri di bilancio Schmidt non ne può dare, ma in cinque anni e in un periodo non certo florido per l'economia la sua azienda è passata da 430 a 770 dipendenti, ha portato a 16 le boutique nel mondo da cinque che erano e ha allargato la sua presenza da 46 a 63 paesi.

Gilberto Milano







ASTRONOMICO
Saxonia Fase Lunare, cassa in oro rosa e cinturino in alligatore cucito a mano, movimento meccanico a carica automatica con massa oscillante in platino dorato e formato da 325 elementi, 40 rubini e 72 ore di riserva di carica, funzione di ore, minuti, piccoli secondi, grande datario brevettato e fasi di luna. Esiste anche una versione in oro bianco con cinturino nero.

PILOTARE LO STILE

Questo è il concetto che sta alla base della nuova linea di prodotto della prestigiosa maison Cartier, presentata la scorsa estate. Un orologio di gran classe, da indossare, possibilmente, guidando una spider vintage



Per una maison che ha sempre fatto dello stile più originale e riconoscibile il proprio punto di forza, la presentazione di un nuovo modello è ogni volta una scommessa vinta in partenza. Stiamo parlando di Cartier, con particolare riferimento all'orologeria maschile, dove il marchio francese abbandona la proverbiale maestria nell'uso di pietre preziose e materiali ricercati, utilizzata nelle collezioni femminili, per fare invece scuola in fatto di design moderno ed estetica classica.

Un merito acquisito per ragioni storiche, parte essenziale della filosofia e tradizione di marca, continuamente affinato e sviluppato nel tempo. E l'ultima novità della maison, lanciata in anteprima mondiale a Firenze, durante lo scorso mese di giugno non fa di certo eccezione. Accattivante anche la scelta del suo nome Drive, dove c'è un evidente richiamo al mondo dell'automobilismo d'epoca, ma anche a chi, avendo gusto e benessere, è in grado di ben pilotare la propria vita, tutti valori emblematici e molto cari per Cartier. L'orologio tenuto a battesimo in Italia è un impeccabile modello maschile, proposto con cassa sia in oro sia in acciaio, animato da movimenti realizzati accuratamente e con varie specialità meccaniche, che variano dal solo-tempo al tourbillon fino al doppio fuso orario. Un modello che nel disegno della sua cassa di ampia forma "coussin" (inedita, con questo sviluppo, non solo per la maison francese, ma anche per tutti gli altri marchi) e in alcuni dettagli estetici - come le grandi cifre romane con tanto di "firma segreta" sugli indici a ore 7, la minuteria "chemin de fer", la lavorazione "guilloché" del quadrante o il "cabochon" sulla corona di carica e regolazione - riporta tutti i codici dello stile Cartier in orologeria, una ben definita tipologia, che ha origine fin dai primi anni del XX secolo e che si è poi pienamente sviluppata nel periodo Art Déco. Uno stile fatto di rigore ed eleganza formale, ben presente fin dalle origini dell'orologeria firmata Cartier, che poi coincidono con quella della stessa orologeria moderna.

L'INIZIO DI UNA NUOVA ERA

Ed è proprio questo uno dei punti qualificanti della maison: la sua presenza, fin dal principio e sempre con un tocco di originalità, nel delicato periodo di passaggio degli strumenti del tempo dalle tasche dei panciotti ai cinturini che li allacciano ai polsi. Gli archivi parigini conservano menzione delle prime vendite di orologi da uomo di tale tipologia a iniziare dal 1911 e con modelli chiamati Santos, dato che si ispiravano a un esemplare unico disegnato e realizzato da Louis Cartier in persona - nel 1904 - per l'amico Alberto Santos Dumont, magnate brasiliano frequentatore del bel mondo dell'epoca e pioniere dell'aviazione. Quei documenti sono i primi atti cono-



Per gentleman driver
La più recente novità di Cartier è un orologio maschile di gusto classico e ispirato al mondo dell'automobilismo d'epoca, con particolare riferimento al concetto di gentleman driver. Si chiama appunto Drive de Cartier ed è proposto in 7 differenti versioni.



Fanno parte dello stile Cartier le cifre stilizzate con i numeri romani e la **"FIRMA SEGRETA"** sugli indici a ore 7



Variazioni sul tema
A sinistra, il Drive de Cartier in oro rosa con doppio fuso orario e indicazione giorno/notte. Sopra, tre versioni del modello base del Drive de Cartier, in acciaio o oro rosa, con differenti quadranti, piccoli secondi e datario. Tutti i movimenti sono a carica automatica.





sciuti che certificano ufficialmente la nascita e la commercializzazione di orologi da polso, firmati da una maison che ha intuito più di altre come il mondo stesse cambiando negli usi e nei costumi e che infranse con piglio e creatività il "tabù" dell'orologio con cinturino, fino a quel momento visto puramente come declinazione dei braccialetti da donna. Debutta dunque una nuova tipologia di segnatempo e Cartier la fa nascere non timidamente, ma con uno stile deciso, elegante, maschile. E con un elemento sorprendente, soprattutto all'inizio del 1900, che la dice lunga sulla maison e che segnerà anche tutte le produzioni successive: la forma scelta è controcorrente, non tonda, eredità dei tasca del passato, ma quadrata e con viti di fissaggio della lunetta a vista, smarcandosi dalla tradizione precedente ed enfatizzando l'inizio di una nuova era. Ed è questa la nota stilistica che Cartier ha conservato nel tempo, dalla quadratura del cerchio effettuata con il Santos, alla sagoma rettangolare del Tank, a quella cosiddetta "tortue" (a guscio di tartaruga) e via discorrendo, fino a quella "tonneau" (a botte) e "coussin" (a cuscino). Ed è proprio in questo contesto estetico che si inserisce il nuovo Drive de Cartier, con la sua forma e anche la sua presentazione. È stata infatti la prima volta che un marchio così profondamente radicato nel gusto e nel "savoir-faire" tutto parigino come Cartier, sceglie una località italiana per il lancio mondiale di una nuova collezione d'orologeria. Un fatto ancora più significativo, se si pensa che la città designata per questo evento è stata Firenze, a sua volta capitale di cultura e gusto nel Bel Paese. La scelta di un contesto come quello di Firenze in senso generale - e delle giornate di Pitti Immagine Uomo in particolare - oltre che di un'ambientazione come quella nello splendido Palazzo Gondi (un edificio rinascimentale progettato da Giuliano da Sangallo, ancora di proprietà della famiglia e oggi riportato alla sua antica bellezza), il tutto poi magnificato dalle collezioni d'oggetti decorativi d'epoca della maison e dagli interventi artistici di Tristan Auer, Konstantin Kakanias e Sergio Colantuoni, è stata un'operazione che ha ben saputo comunicare il mondo di riferimento dell'orologio Drive de Cartier, fatto di un'eleganza maschile ben connotata e lontana dalle convenzioni. R



Tecnica superlativa
A sinistra, il modello Alta Orologeria, che vanta la presenza del regolatore di marcia "tourbillon volante" visibile a ore 6; cassa in oro rosa e movimento a carica manuale. Sopra, due ambientazioni d'immagine per la collezione Drive de Cartier.

PROGRESSO CONTINUO





Nella culla dell'orologeria
La sede storica di Eberhard & Co., in grande, inaugurata nel 1907 a La Chaux-de-Fonds, in Svizzera, 20 anni dopo la sua fondazione, avvenuta nel 1887. A destra, il fondo trasparente del modello Extra-fort Chrono Vitrée, con la massa oscillante lavorata "perlée" e personalizzata con il simbolo del marchio.

È tutto ormai pronto per i grandi festeggiamenti che, l'anno venturo, celebreranno l'importante anniversario tondo di Eberhard & Co. Ripercorriamone la lunga storia attraverso le evoluzioni tecniche più significative e i modelli più qualificanti

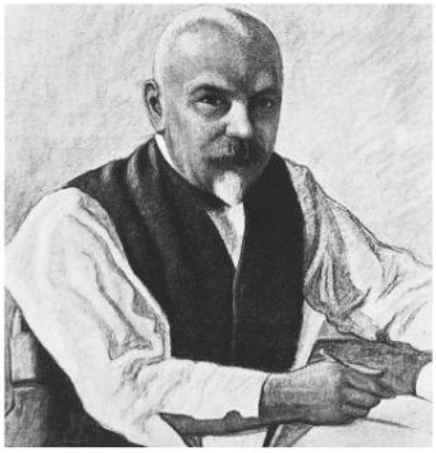
Fervono i preparativi per l'importante giro di boa del proprio 130° anniversario di fondazione, che Eberhard & Co. celebrerà nel corso del 2017 con tutta una serie d'iniziative, in aggiunta alle molte da sempre tradizionalmente in calendario (si presume con la solita rilevanza data ai raduni d'auto d'epoca, sui quali tra tutti eccelle il Gran Premio Nuvolari a metà settembre) e sicuramente anche con uno o più orologi celebrativi.

Il traguardo è importante non solo per il ragguardevole tempo trascorso da quando George Eberhard ha fondato – nel 1887, appunto – la propria azienda di produzione orologiera in Svizzera, a La Chaux-de-Fonds, ma anche per come sono stati impiegati questi anni. Vista con la lunga prospettiva del tempo trascorso, la storia di Eberhard & Co. è particolarmente emblematica e interessante, non solo perché arriva a oggi con tutte le belle qualità di un ➡



Gli esordi
Un laboratorio di Eberhard & Co. in un'immagine del 1930. A centro pagina, Georges Eberhard, figlio d'arte, apprende dal padre i segreti del mestiere e, ventiduenne, apre un piccolo atelier che si trasformerà poi nella grande industria che prende il nome di Manufacture d'Horlogerie Eberhard & Co.

marchio indipendente, nell'attuale panorama dell'orologeria dove la presenza di grandi gruppi finanziari e industriali domina la scena, ma anche perché è fatta di un intenso susseguirsi d'innovazioni estetiche e funzionali. Una continua elaborazione dei fondamentali della meccanica e del design applicati alla misurazione del tempo, che fanno di Eberhard & Co. un marchio eminentemente "tecnico" e con una specifica vocazione per la cronografia, inizialmente applicata ai modelli da tasca e poi trasferita a quelli da polso. Il debutto del primo cronografo della maison dotato di cinturino avviene nel 1919, con un esemplare di forte impatto per l'epoca, a carica manuale e con corona monopulsante - per manovrare le funzioni di avvio, arresto e azzeramento della lancetta contasecondi - posizionata a ore 2. Il quadrante aveva doppia scala tachimetrica e telemetrica, il fondello era a cerniera con anse a filo, saldate alla cassa in oro giallo.



Pietre miliari
Nella pagina a destra, una fase d'assemblaggio del movimento dell'orologio 8 Jours (foto piccola) e una vista della meccanica e della fascia oraria del modello Chronographe 120ème Anniversaire (foto grande), realizzato nel 2007. In alto, l'iconico 8 Jours, con il particolare dispositivo di carica e il fondo a vista.

UNA STORIA DI INNOVAZIONI

Il continuo progresso consente alla maison di avere in catalogo, durante gli anni 30, orologi sempre più evoluti, come dimostrato dai cronografi a due pulsanti con arresto e rimessa in marcia senza azzeramento (1935) e dal lancio (1938) del primo cronografo da polso con il contatore delle ore sul quadrante. Con il sopraggiungere del 1939, arriva anche un'altra innovazione per Eberhard & Co. e sempre nel segno della cronografia, ovvero la messa a punto di un dispositivo "sdoppiante" che permette il cronometraggio - in contemporanea - di due differenti eventi. In quegli stessi anni, molti orologi della maison compaiono al polso degli ufficiali della Regia Marina Militare Italiana, mentre sul finire degli anni 40 appare la prima versione dell'Extra-fort, un modello particolare e con pulsante a slitta per la misurazione dei tempi intermedi: posizionato a ore 4, funzionava a scorrimento e non a pressione, consentendo in questo modo di arrestare la lancetta cronografica e di farla ripartire tenendo conto dell'intervallo di tempo trascorso. Questa collezione rappresenterà la produzione più in vista di Eberhard & Co. per tutti gli anni 50 e 60. All'inizio degli anni 70, in seguito alla scomparsa del discendente diretto del fondatore, la famiglia Eberhard decide di affidare le sorti dell'azienda al proprio management, una scelta che (allora come oggi) si è dimostrata felice - oltre che molto illuminata - e che farà proseguire ricerca e produzione nel rispetto delle tradizioni. E sempre con un occhio all'innovazione, come dimostrato dalla sperimentazione di un modello

8 GIORNI DI RISERVA DI CARICA

BREVETTO ESCLUSIVO

Svolta davvero epocale quella rappresentata dal modello 8 Jours: messo a punto nel 1997, questo orologio di grandi dimensioni e con quadrante "all'antica" è stato il primo modello da polso con ben 8 giorni di riserva di carica e il suo indicatore. Funziona grazie a uno speciale dispositivo brevettato, formato da due molle sovrapposte che, nel loro complesso, superano il metro e mezzo di lunghezza. Un simile riserva di carica era fino ad allora realizzabile solo sugli esemplari da tasca. Per dare un termine di paragone, normalmente in un orologio da polso è alloggiata una sola molla lunga circa 30 centimetri. Nel 2008, Eberhard & Co. ha poi rivisitato il modello 8 Jours, proponendolo in versione Grande Taille e con cassa del diametro di 41 millimetri. Inoltre, affinché il suo straordinario meccanismo potesse essere ammirato, l'orologio 8 Jours Grande Taille presenta sul fondello un oblò, protetto da vetro zaffiro, che lascia vedere il ponte del bariletto scheletrato e a forma di 8, cosa che consente di mantenerne tutta la trasparenza e di valorizzarne la finitura sottostante "oeil de perdrix", con impatto visivo tridimensionale. Attraverso l'8 è anche possibile osservare il suggestivo svolgersi della molla di carica.









al quarzo con Calibro Beta 21 e di un meccanismo a 36.000 alternanze orarie. Nel 1983 c'è la sponsorizzazione da parte di Eberhard & Co. del team velico italiano di Azzurra all'America's Cup e della pattuglia acrobatica italiana delle Frecce Tricolori, due episodi coronati dalla realizzazione di segnatempo pensati per celebrare tale partnership e che anticipano l'interesse che il mondo dell'orologeria avrà - soprattutto dagli anni 90 in avanti - per le collaborazioni con eventi e personaggi in grado di creare stimoli e interesse presso il grande pubblico. Arriva poi il 1987 e con quella data anche il centenario di fondazione della maison, degnamente







Storiche eredità
In alto a sinistra, una pubblicità del modello Contograf degli anni 60. A destra, l'orologio in oro Extra-fort degli anni 50, uno dei più apprezzati della maison. Qui accanto, una delle prime produzioni: un orologio da tasca dell'inizio del 1900, con il marchio "Eberhard Watch Co. Chaux de Fonds".

celebrato dal cronografo commemorativo NavyMaster. Il 1992 è a sua volta un anno fondamentale, perché vede l'esordio del Tazio Nuvolari, un cronografo che ebbe immediatamente successo e che in un certo senso rappresenta l'anima più "motoristica" della marca: alla sua affermazione ha senz'altro contribuito l'originalità stilistica, ma anche il rimando al più grande mito dell'automobilismo di tutti i tempi (oltre che la risonanza ottenuta con la sponsorizzazione dell'omonimo Gran Premio per auto d'epoca che parte ogni settembre da Mantova, città natale del pilota). Il modello originario ha contatori al 12 e al 6, la tartaruga simbolo e portafortuna del campione riprodotta sul quadrante e la lunetta con una lavorazione "perlage", che la rende simile al cruscotto delle auto sportive del passato. Nel 1996 la produzione di Eberhard & Co. si orienta verso modelli di grandi dimensioni, come è il caso del Traversetolo e dei suoi 43 mm di diametro, mentre l'anno seguente sancisce la posa di un'altra pietra miliare della maison (e non solo), il modello 8 Jours che, grazie a un esclusivo dispositivo, può essere ricaricato una sola volta alla settimana, aprendo in questo modo la strada a una nuova generazione di orologi meccanici con ampia autonomia di marcia. Il terzo millennio inizia con la novità del Chrono 4, un modello rivoluzionario e che modifica sostanzialmente il posizionamento dei quattro contatori (i tre cronografici più un'indicazione 24 ore) allineandoli in orizzontale, cui successivamente si aggiunse la variante Chrono 4 Temerario, con allineamento verticale. Nel 2003 alla collezione Tazio Nuvolari si aggiunge un nuovo modello dedicato alla Coppa Vanderbilt, una delle più importanti vittorie del pilota mantovano; nel 2007 la maison celebra il 120° anniversario con un cronografo dedicato a tale ricorrenza. Nel 2009 viene reinterpretato lo spirito aggressivo dell'Extra-fort con una raffinata versione "Vitré", oltre che presentato lo speciale cronografo Tazio Nuvolari Grand Prix TN, realizzato in 999 esemplari, cui fa seguito nel 2010 la linea Grand Prix, proposta in oro rosso e limitata invece a soli 123 esemplari. Il Chrono 4 Géant, dalle linee energiche e ultrasportive, conferma la continua spinta evolutiva del marchio, sottolineata dalla speciale versione in titanio del 2011, men-



Variazioni sul tema Tre modelli emblematici della produzione cronografica di Eberhard. Da sinistra. Chrono 4, il primo segnatempo della storia dell'orologeria con 4 contatori allineati; Tazio Nuvolari, introdotto dalla maison nel 1992 e dedicato al grande pilota mantovano; Champion V Grande Date, orologio di chiara ispirazione sportiva.

tre in quello stesso anno si celebra il decimo anniversario del suo modello base, con due edizioni limitate di Chrono 4 Grande Taille e Chrono 4 Géant Titane, che adottano una grande "X" rossa, numerazione romana in corrispondenza delle ore 10. È evidente a questo punto che la storia di Eberhard & Co. è tutta costellata d'episodi importanti, ma se si volesse porre l'accento su di uno in particolare, una delle scelte possibili potrebbe essere quella del Chrono 4. Introdotto nel 2001, ha rappresentato uno dei momenti più intriganti della ricerca orologiera della maison, certamente legata all'innovazione tecnica, ma anche all'obiettivo dichiarato di trovare soluzioni ingegnose a partire da movimenti di sperimentata affidabilità. Così era successo con Tazio Nuvolari Vanderbildt Cup e con 8 Jours, ma Chrono 4 ha aperto una nuova via, rivoluzionando il modo di leggere le indicazioni cronografiche. Mai, fino ad allora, si era infatti pensato di disporre sul quadrante quattro informazioni in linea (oltre ai totalizzatori di ore e minuti cronografici, i piccoli secondi e un indicatore con la visualizzazione delle 24 ore), dando vita a una rappresentazione del cronografo di tipo "motoristico", ispirata al cruscotto delle auto d'epoca. Una soluzione stilistica e tecnica decisa e prorompente, tanto che il design del Chrono 4 è stato protetto e il meccanismo brevettato. Ma come si possono allineare 4 contatori partendo da un movimento cronografico di base? Occorre creare un modulo supplementare brevettato, progettato con opportuni rotismi in grado di trasferire le indicazioni dalla posizione tradizionale a un'inedita disposizione lineare. Semplice ed efficace. Con tali presupposti, gli appassionati del marchio fanno gli auguri in anticipo e rimangono in attesa di tante nuove sorprese. R

L'IMMAGINE DEL MARCHIO

CREATIVITÀ E PASSIONE

Un sentito apprezzamento per il pregio dei meccanismi e per la bellezza del design unisce, si sa, chi è appassionato di motori e lancette e anche chi, oltre alla passione, ci mette tanta professionalità. Ed è quello che avviene in casa Eberhard & Co., dove tutte queste prerogative sono come magicamente riunite nelle persone e nella filosofia della marca. A cominciare da chi sta al volante dell'azienda (a destra, Barbara Monti e Mario Peserico, entrambi classe 1965, rispettivamente Amministratore Delegato e Direttore Generale di Eberhard & Co.), proseguendo con chi il volante lo stringe in gara (sotto, Miki Biasion, classe 1958, campione del mondo di rally 1988 e 1989). In particolare, Barbara Monti è approdata in azienda appena terminati gli studi occupandosi di finanza e controllo, per arrivare oggi al vertice seguendo anche l'ideazione e lo sviluppo dei prodotti; Mario Peserico proviene invece dalla grande distribuzione, entrando poi in azienda nel 1993 inizialmente come responsabile delle relazioni esterne. Per quanto riguarda infine Miki Biasion, è il nuovo e prestigioso ambasciatore della marca. E l'Alfa Romeo qui sopra? Un bellissimo esemplare di 1900 Super Sprint del 1956, l'auto d'epoca ufficiale di Eberhard & Co.







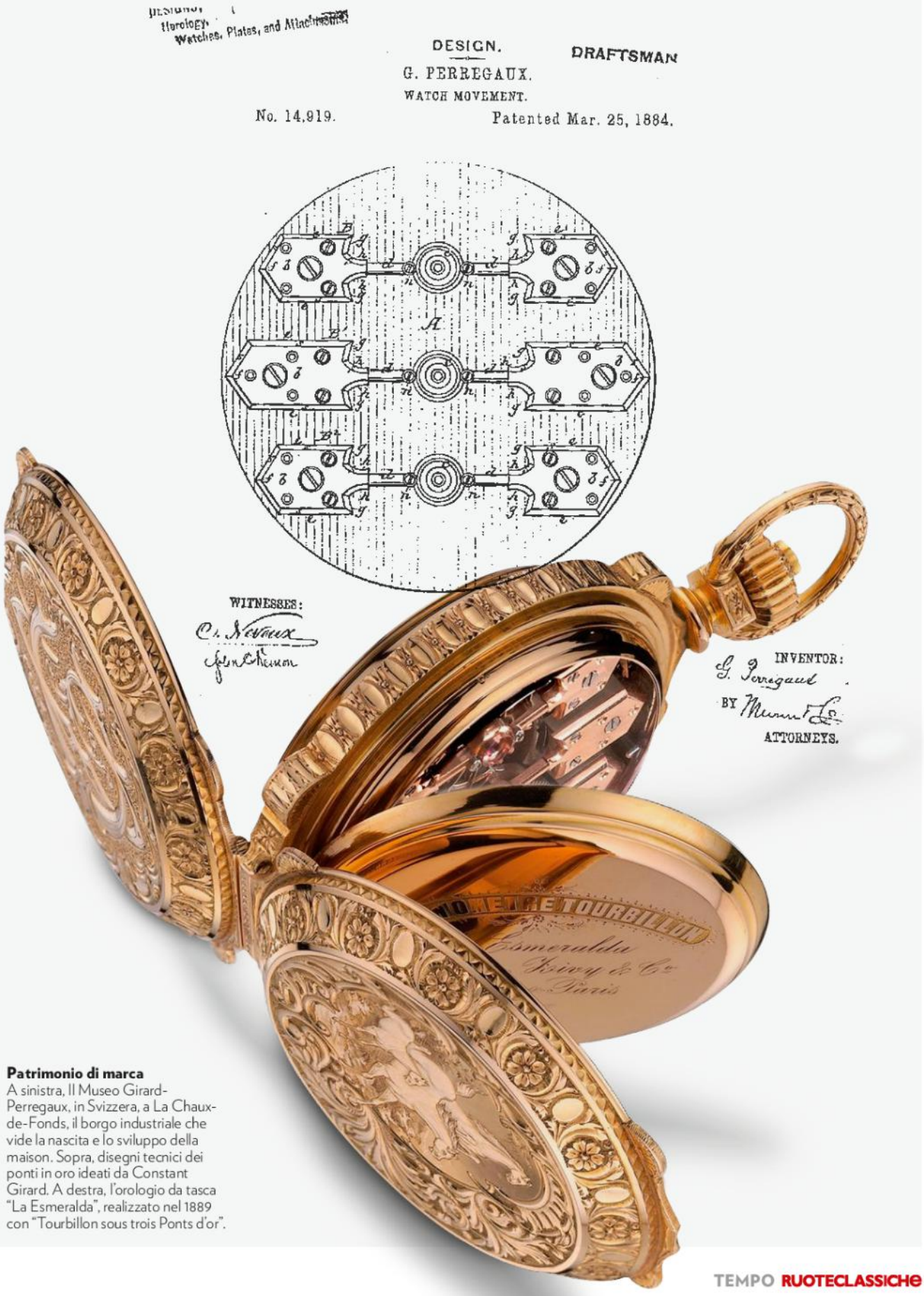
TRADIZIONE POTENTE

Non sono certo molti i marchi a vantare 225 anni di storia e universalmente riconosciuti come tra i "fondatori" del mondo nell'orologeria. Girard-Perregaux celebra lo straordinario traguardo rinverdendo i propri successi e lanciando una collezione d'ispirazione automoblistica

È opinione comune, tra gli appassionati e gli addetti ai lavori dell'orologeria, che questa industria sia una delle più antiche al mondo (almeno per quanto riguarda la cultura occidentale).

In Italia, come nel cuore dell'Europa, s'iniziano a costruire segnatempo già mille anni fa e da almeno 500 se ne fa commercio, anche se il concetto di marca vero e proprio appare solo negli ultimi due secoli. L'orologeria ha dunque lunghe tradizioni, prima di essere industria è stata artigianato, quindi non stupisce che ci siano realtà in grado di vantare ben 225 anni di storia alle proprie spalle. Lo può ben dire Girard-Perregaux, maison fondata nel lontano 1791 e che per una serie di felici e ben studiate circostanze, arriva ai giorni nostri con un'importantissima eredità. Nel corso del XVIII secolo, il grosso della produzione d'orologi veniva da Inghilterra e Germania, erano oggetti di ottimi standard qualitativi, ma senza quei tocchi di originalità e di prezio-





Patrimonio di marca
A sinistra, Il Museo Girard-Perregaux, in Svizzera, a La Chaux-de-Fonds, il borgo industriale che vide la nascita e lo sviluppo della maison. Sopra, disegni tecnici dei ponti in oro ideati da Constant Girard. A destra, l'orologio da tasca "La Esmeralda", realizzato nel 1889 con "Tourbillon sous trois Ponts d'or".

sismo che si potevano invece ammirare nelle piccole serie realizzate a Parigi, suggestionate dall'influenza di una società ben più estrosa e amante del lusso di quella anglosassone. Il fatto è che molti degli orologi creati, spesso come pezzi unici, per gli aristocratici e il bel mondo di Francia, Spagna, Russia e Italia, venivano da Ginevra, città di confine e già allora cosmopolita, sia per le sue affinità elettive con la cultura transalpina sia perché molti francesi - soprattutto se Ugonotti, quindi perseguitati - vi avevano trovato rifugio. Ed è proprio nel clima culturale e imprenditoriale (a fine '700 erano circa 10.000 gli addetti all'orologeria della zona) di quella città, dove peraltro confluivano dalle zone circostanti i prodotti, orologi compresi, realizzati dai valligiani durante i mesi invernali d'isolamento forzato, che nacque - nel 1772 - Jean François Bautte, cui si fanno propriamente risalire le remote origini di Girard-Perregaux. Sono stati scritti molti libri su quanto è successo negli oltre due secoli che separano quell'epoca dall'attualità della maison, di argomenti certo non ne mancano, ma in queste pagine immaginiamo basti ricordare per sommi capi che il giovane Bautte si applicò come apprendista di bottega presso Jacques Dauphine Moulinier, un noto orologiaio dell'epoca e che raggiunta l'età matura, avendo anche dimostrato grande inventiva e abilità manuale, gli fu concesso di firmare le proprie creazioni. Era il 1791 e questo fu l'atto di nascita di un'intensa e proficua attività, in seguito rilevata dall'azienda Girard-Perregaux (fondata a sua volta nel 1856 dall'orologiaio Constant Girard insieme alla moglie Marie Perregaux, entrambi attivi a La Chaux–de-Fonds), la quale ne ha così ereditato la data di nascita e gli archivi, oltre che la reputazione e l'eccellenza manifatturiera.

CAPOLAVORO DELLA MECCANICA

La storia recente della maison può invece essere benissimo raccontata attraverso i prodotti più emblematici, di cui si ha traccia già sul finire dell'800 e che arrivano fino alla collezione per il 225° anniversario.

Innanzitutto, un orologio da tasca che ha fatto epoca e che per via della sua bellezza e del suo ardimento tecnico, rappresenta per conoscitori, appassionati e collezionisti uno dei capisaldi dell'intera storia dell'orologeria. Giustamente, è stato ripresentato in versione contemporanea e da polso tra i modelli che, nel corso del 2016, concorrono a celebrare la ricorrenza di nascita e le glorie di Girard-Perregaux. La sua stra-

Storiche riedizioni
A sinistra, Girard-Perregaux 1957 con cassa in acciaio e movimento automatico, ha 46 ore di riserva di carica ed è l'erede del Gyromax degli anni 60. A destra, Girard-Perregaux Esmeralda Tourbillon, in oro rosa e con movimento automatico, ultima versione del celebre "Tourbillon sous trois Ponts d'or".









Nuova serie
Il cronografo Circuito dell'inedita Collezione Competizione, di cui fa parte anche il modello Stradale in acciaio: il modello in questa pagina ha invece cassa in titanio e carbonio composito dal diametro di 42 millimetri, il movimento automatico è formato da 435 elementi ed è visibile dal quadrante "nido d'ape".

ordinarietà si basa su un'idea inedita e brevettata nel 1884, che è quella di ridurre l'intera struttura su cui poggiano gli elementi essenziali del movimento (compreso un regolatore di marcia tourbillon) su tre ponti, realizzati in oro e a vista dalla parte sia del quadrante sia del fondo. Una meravigliosa messa in scena della meccanica, di cui si esalta la parte architettonica, con la tecnica completamente riprogettata in chiave estetica. Una creazione del genere ha suscitato ovviamente immediato scalpore e giustificato interesse nei confronti della marca, arrivando anche a vincere la medaglia d'oro per la propria categoria di prodotto all'Esposizione Universale di Parigi del 1867. Questo capolavoro realizzato personalmente da Constant Girard, venne battezzato "Tourbillon sous trois Ponts d'or" ed ebbe tutta una serie di repliche variamente eseguite, compresa la versione con cassa finemente incisa dall'artista Fritz Kundert, che venne chiamata "La Esmeralda", nome derivante dalle due boutique di Parigi e Città del Messico di Hauser, Zivy & Cie, famosi gioiellieri ed orologiai dell'epoca. Di "Tourbillon sous trois Ponts d'or" ne vennero realizzati circa una ventina, uno diverso dall'altro, l'ultimo nel 1911. Una di queste meraviglie è anche fortunatamente conservata presso il Museo Girard-Perregaux, mentre durante gli anni 80 la manifattura decise di avviare una serie limitata di riedizioni da tasca, seguite poi anche da versioni da polso.

L'EVOLUZIONE DEGLI AUTOMATICI

Ci sono altri episodi importanti nelle vicende della manifattura e che in qualche modo coincidono anche con le più generali vicende della storia stessa dell'orologeria. È il caso, tanto per fare un esempio, dei risultati ottenuti con il modello Gyromatic del 1957, frutto di studi iniziati un paio di decenni prima sull'affidabilità e precisione degli orologi automatici, che all'epoca stavano muovendo i primi passi, arrivando in seguito a realizzare il primo movimento automatico ad alta frequenza (36.000 le alternanze orarie del bilanciere), partendo dal principio che più elevate sono le oscillazioni del bilanciere, più la


GIRARD-PERREGAUX
1966
GIRARD-PERREGAUX
1966
GIRARD-PERREGAUX
1966

Marchio di fabbrica
L'accuratezza meccanica e lo studio architettonico del meccanismo, spesso lasciato a vista, è da sempre una prerogativa di Girard-Perregaux, oggi esemplificata dal modello Constant Escapement (pagina a fianco e qui in basso). Per la prima volta una forza di scappamento costante è inserita con successo in un orologio da polso.

marcia dell'orologio sarà regolare ed esatta. Tale risultato tecnico venne realizzato oltretutto in forma molto compatta, contribuendo ad aprire la strada ad orologi con un design sottile, elegante e di stile, una bella caratteristica da polso degli anni 60. Durante gli anni 70 si assiste invece a uno sviluppo rigoroso dell'elettronica applicata alla misurazione del tempo, con orologi digitali a diodi elettroluminescenti o analogici al quarzo con quadrante che riprendeva il disegno degli avveniristici circuiti integrati che si trovavano dentro la cassa.

LA NUOVA LINEA "COMPETIZIONE"

Ma gli episodi con cui Girard-Perregaux scrive capitoli di storia dell'orologeria non riguardano solo il passato, onorano anche il presente, con l'anniversario del 225° di fondazione che rappresenta un grandissimo stimolo anche per il futuro. Ecco allora una collezione tutta nuova, la Competizione, declinata in due linee di cronografi a carica automatica: la prima è denominata Stradale, è in acciaio e ha un design molto classico, la seconda si chiama Circuito e utilizza materiali innovativi e di derivazione automobilistica, come il titanio e il carbonio. Non ultimo, un omaggio che si riallaccia gli esordi della storia di Girard-Perregaux, quell'eccellenza tecnica che diventa anche fattore estetico e che se alle origini è stata rappresentata dal "Tourbillon sous trois Ponts d'or", oggi viene messa in scena dal modello Constant Escapement, ennesimo e degnissimo rappresentante della continua ricerca d'innovazione tecnico-stilistica della maison. E dopo anni di ricerche, con questo modello e per la prima volta, una forza di scappamento costante è inserita con successo in un orologio da polso. Una soluzione avanzata, che vince la diminuzione di potenza dei tradizionali orologi meccanici ottenendo maggiore precisione e regolarità. Un vero e proprio "ritorno al futuro", si potrebbe dire. R



1966

UN NUOVO CLASSICO



C'è un altro orologio che s'inscrive perfettamente nella tradizione di Girard-Perregaux, rendendo omaggio al periodo in cui le innovazioni tecniche e cronometriche della maison furono riconosciute dal "Prix du Centenaire de l'Observatoire de Neuchâtel". Si chiama 1966, esattamente come l'anno in cui il Centro Ricerca e Sviluppo di Girard-Perregaux mise a punto il primo movimento automatico ad alta frequenza (Gyromax), cosa che favorì la grande affidabilità e regolarità di marcia e quindi la massima precisione. Insieme alle fasi lunari, compare per la prima volta nella Collezione 1966 la grande data con sistema brevettato, un meccanismo formato dell'assemblaggio di due dischi sovrapposti e incorporati al movimento automatico. Il quadrante è bombato, con indici a bastone e lancette a foglia, una linea estetica essenziale, al contempo classica e contemporanea, che contraddistingue la collezione dal 1966, mentre il fondo in vetro zaffiro lascia a vista il movimento di manifattura dotato di 290 componenti e una massa oscillante decorata con il raffinato motivo Côtes de Genève. L'eleganza della Collezione 1966 è dovuta anche alla riduzione degli spessori della cassa, declinata in oro sia bianco sia rosa e completata da un cinturino in alligatore.



LEGAME DOPPIO

Quello dei cronografi d'eccellenza con il mondo delle automobili da collezione, grazie alla partecipazione di IWC a due grandi eventi come Goodwood Members' Meeting e Passione Caracciola; e quello con le "Frecce d'argento" Mercedes, fresche di titolo F.1

Due eventi eccezionali, per fascino e importanza, che hanno fatto da splendida cornice alla presentazione di orologi altrettanto significativi, per la loro storia e i contenuti tecnici e di design. Il tutto all'insegna della comune passione per la bella meccanica, lo stile e le alte prestazioni, visto che si sta parlando di una felice concomitanza tra motori e lancette.

Questi i fatti: sul finire dello scorso mese di marzo, in occasione del 74° Goodwood Members' Meeting, il Ceo di Iwc-International Watch Company, Georges Kern, ha annunciato il lancio di tre cronografi molto particolari e strettamente legati al mondo delle ruote classiche. Uno di loro è espressamente dedicato al celebre evento per auto d'epoca e da collezione ideato da Lord March, gli altri due ad altrettanti miti dell'automobilismo, la "Silberpfeil" ("Freccia d'argento") Mercedez-Benz W125



Tutti sul podio
Gli ex piloti tedeschi Jochen Mass e Karl Wendlinger con Mika Häkkinen, campione del mondo di Formula 1 negli anni 1998 e 1999 e Bernd Schneider, più volte vincitore nel campionato Prototipi e Dtm, tra le mitiche "frecce d'argento", ospiti di Iwc in occasione del 74° Goodwood Members' Meeting.



Ingenieur 74° Goodwood Members' Meeting
Cronografo meccanico a carica automatica con cassa in oro rosso, lancette e indici applicati in oro rosso, quadrante nero e cinturino in pelle marrone, serie limitata a 74 esemplari.



e il pilota Rudolf Caracciola. La loro presentazione è stata poi nuovamente ripresa in occasione del Rally Passione Caracciola, che si è invece svolto a metà dello scorso mese di giugno. Se a questo si aggiunge che Iwc è sponsor di entrambi gli eventi d'auto storiche e che in Formula 1 è partner del team Mercedes Amg Petronas, campione del mondo 2016, il cerchio si chiude sui molti e validi motivi di queste collaborazioni. La collezione scelta per celebrare circostanze così prestigiose è la Ingenieur, particolarmente adatta per i risvolti tecnici e di design che la avvicina più di altre produzioni al mondo automobilistico. Venne lanciata infatti durante gli anni 50 con due straordinarie prerogative funzionali: innanzitutto, il movimento automatico ideato dall'ingegnere Albert Pellaton, che ancora oggi porta il suo nome, ha il rotore di carica che può oscillare, con i movimenti del polso, in entrambe le direzioni, cosa che rende l'autonomia di marcia più efficace. In secondo luogo, la particolare struttura della cassa, con una protezione interna di ferro dolce, che mette al riparo il meccanismo dalle influenze negative del magnetismo sulla regolarità di marcia, cui è sottoposto l'orologio nell'uso quotidiano (e soprattutto professionale, in ambienti come laboratori e centri di ricerca o produzione, da cui deriva anche il suo ben appropriato nome). Altro e non meno importante elemento, è il fatto che durante gli anni 70 l'Ingenieur venne ridisegnato da un maestro quale è stato Gérald Genta (che sta agli orologi come Pininfarina alle automobili), acquisendo una fisionomia inconfondibile e rigorosa, di tipo prettamente professionale. Oggi, la nuova collezione è stata portata su un piano di classicità e arricchita di dettagli stilistici particolarmente raffinati, in modo da renderla ancora più prossima al mondo delle auto amatoriali e da competizione.

TIRATURA LIMITATA

In particolare, l'Ingenieur Chronograph Edition "74th Members' Meeting at Goodwood" celebra l'edizione del miti-



Medaglia d'oro
Il campione Mika Häkkinen al posto di guida di una "Freccia d'argento" al 74° Goodwood Members' Meeting, uno degli eventi motoristici sponsorizzati da International Watch Company, dove la marca ha presentato un cronografo in oro espressamente dedicato a questo prestigioso raduno d'auto storiche.





Ingenieur Edition Rudolf Caracciola
Cronografo meccanico
a carica automatica con cassa
in acciaio, lancette e indici applicati
in metallo rodiato, quadrante
ardesia e cinturino in pelle marrone,
serie limitata a 750 esemplari

co evento automobilistico di quest'anno, che tradizionalmente ha luogo sulla costa Sud dell'Inghilterra. Esteticamente il nuovo segnatempo, prodotto in soli 74 esemplari, si contraddistingue per la cassa in oro di un'intensa sfumatura color rosso e per il generoso diametro di 42 millimetri. Sobria ed elegante, ha un aspetto classico che la differenzia dalle casse prettamente tecniche (a suo tempo firmate da Gérald Genta e utilizzate fino a oggi per la famiglia degli Ingenieur), in qualche modo enfatizzato dall'utilizzo di metallo prezioso. Il quadrante nero con due totalizzatori, i piccoli secondi e la scala tachimetrica sul bordo esterno, è ispirato al cruscotto delle auto da corsa di un tempo. Anche il cinturino, in pelle di vitello marrone elegantemente lavorata, ricorda i raffinati interni delle vetture d'epoca. L'Ingenieur Chronograph Edition "Rudolf Caracciola" è invece dedicato al famoso pilota che, negli anni 30, vinse tre volte il Campionato Europeo Grand Prix e si aggiudicò la Mille Miglia del 1931 (prima volta per un non italiano). La cassa in acciaio, le lancette rodiate e il quadrante color ardesia conferiscono all'orologio un carattere più tecnico, rispetto al modello intitolato a Goodwood, ma senza mancare di distinzione. Anche in questo caso, il design del quadrante si ispira alla strumentazione di bordo delle auto da corsa con cui Caracciola, vittoria dopo vittoria, raggiunse nella sua epoca i vertici dell'automobilismo. Il cinturino è in pelle di vitello marrone, mentre la produzione in una serie limitata a 750 esempla-



Top model
Xenia Tchoumi, modella, blogger e "fashion influencer" italo svizzera, di orgini russe, ospite di Iwc al Rally Passione Caracciola dello scorso giugno, evento di cui il marchio è sponsor e dove sono stati presentati tre nuovi cronografi della serie Ingenieur.



La nuova linea di **INGENIEUR** è stata presentata anche in occasione dell'evento glamour **PASSIONE CARACCIOLA**





LA PARTNERSHIP IN F.1

CAMPIONI DEL MONDO

Per il terzo anno consecutivo la partnership tra IWC Schaffhausen e il team Mercedes AMG Petronas (che è iniziata nel 2013) ha fruttato la conquista del titolo costruttori nel Campionato mondiale di Formula 1. La base della collaborazione tra i due prestigiosi marchi da parte della maison orologiera si fonda sul principio che, come per i bolidi del Circus, i segnatempo meccanici di IWC sono capolavori di alta ingegneria, costruti con materiali hi-tech e innovative tecnologie produttive. Anche quest'anno le "Frecce d'argento" W07 Hybrid hanno dimostrato una netta superiorità sugli avversari, al punto da aggiudicarsi per la terza volta consecutiva il titolo iridato. Al momento di andare in stampa, è ancora lotta aperta tra Hamilton e Rosberg.





Ingenieur Edition Mercedes-Benz W125
In alto a destra, cronografo meccanico a carica automatica con cassa in titanio, lancette e indici applicati in metallo nero, quadrante argentato e cinturino in pelle nera, serie limitata a 750 esemplari.







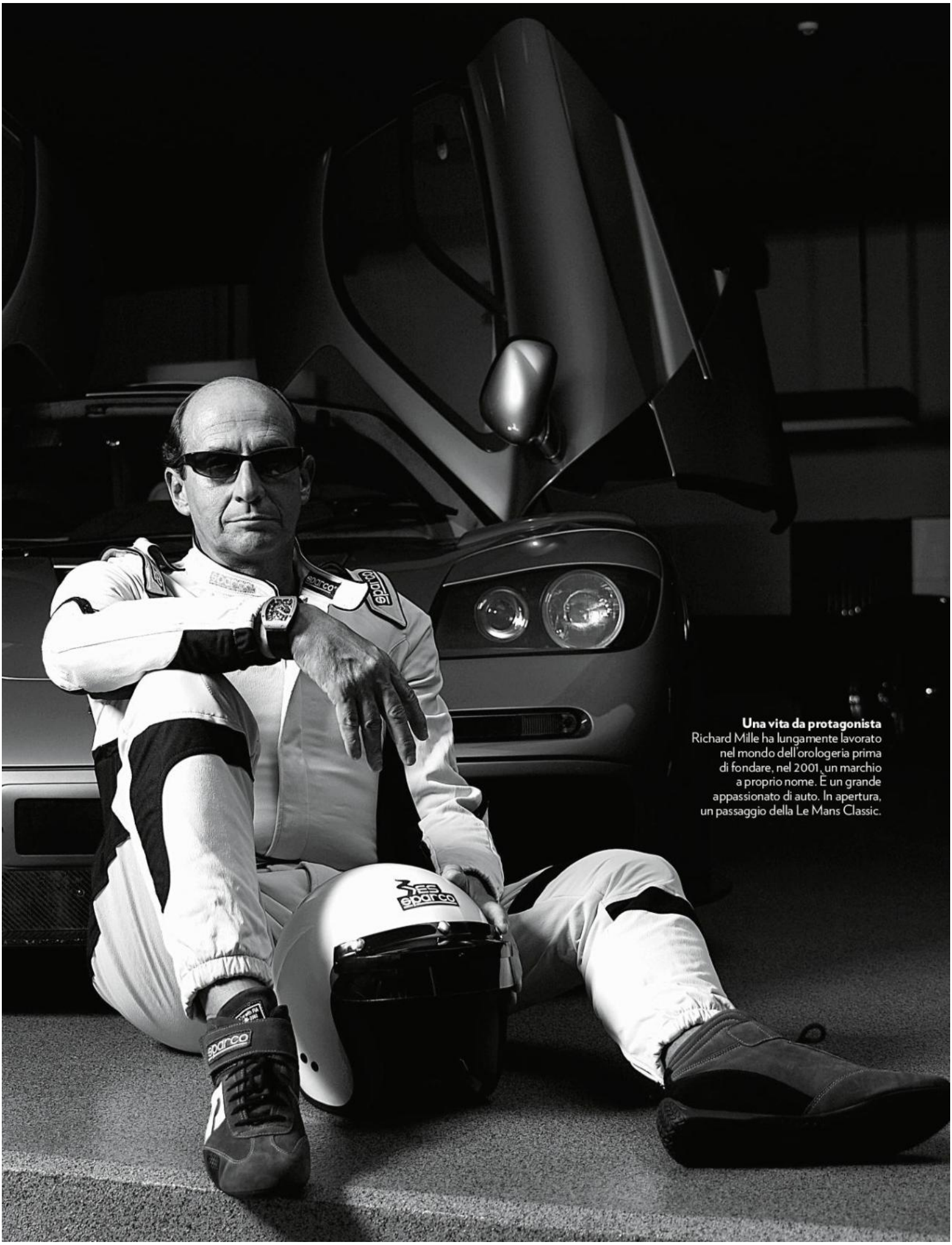
ri conferisce a questo cronografo un deciso tocco di esclusività. Infine, l'Ingenieur Chronograph Edition "W 125": vuole evocare la Mercedes-Benz W 125, l'auto da corsa progettata da Rudolf Uhlenhaut che, sul finire degli anni 30, dominava la concorrenza (proprio come fanno oggi le nuove "Frecce d'argento" di Mercedes nella F.1). La cassa è realizzata in titanio, cosa che oltre alla sua tipica colorazione metallica, conferisce all'orologio tecnicità e una grande leggerezza. Se a questo si aggiunge il quadrante argentato su cui spiccano le lancette, gli indici neri applicati e il cinturino in pelle di vitello nero, si hanno quei codici cromatici che evidentemente rimandano dalla mitica W125. Pure questo modello viene prodotto in un'edizione limitata di 750 esemplari. Anche il movimento della nuova serie Ingenieur merita un accenno: si tratta del nuovo calibro 69370, che costituisce un ampliamento della competenza di International Watch Company di Schaffhausen nelle produzioni di manifattura e stabilisce nuovi standard in fatto di qualità, robustezza e affidabilità. Il meccanismo a carica automatica, dotato di 33 rubini e decorato con "Côtes de Genève" e "perlage", è reso ancor più pregiato dal dispositivo cronografico con ruota a colonne, è costituito da oltre 200 singoli componenti, ha un diametro di 30 millimetri e uno spessore di 7,9. Il suo particolare sistema di ricarica bidirezionale Pellaton a cricchetti è in grado di accumulare una riserva di marcia di ben 46 ore.



MECCANICA EVOLUTA

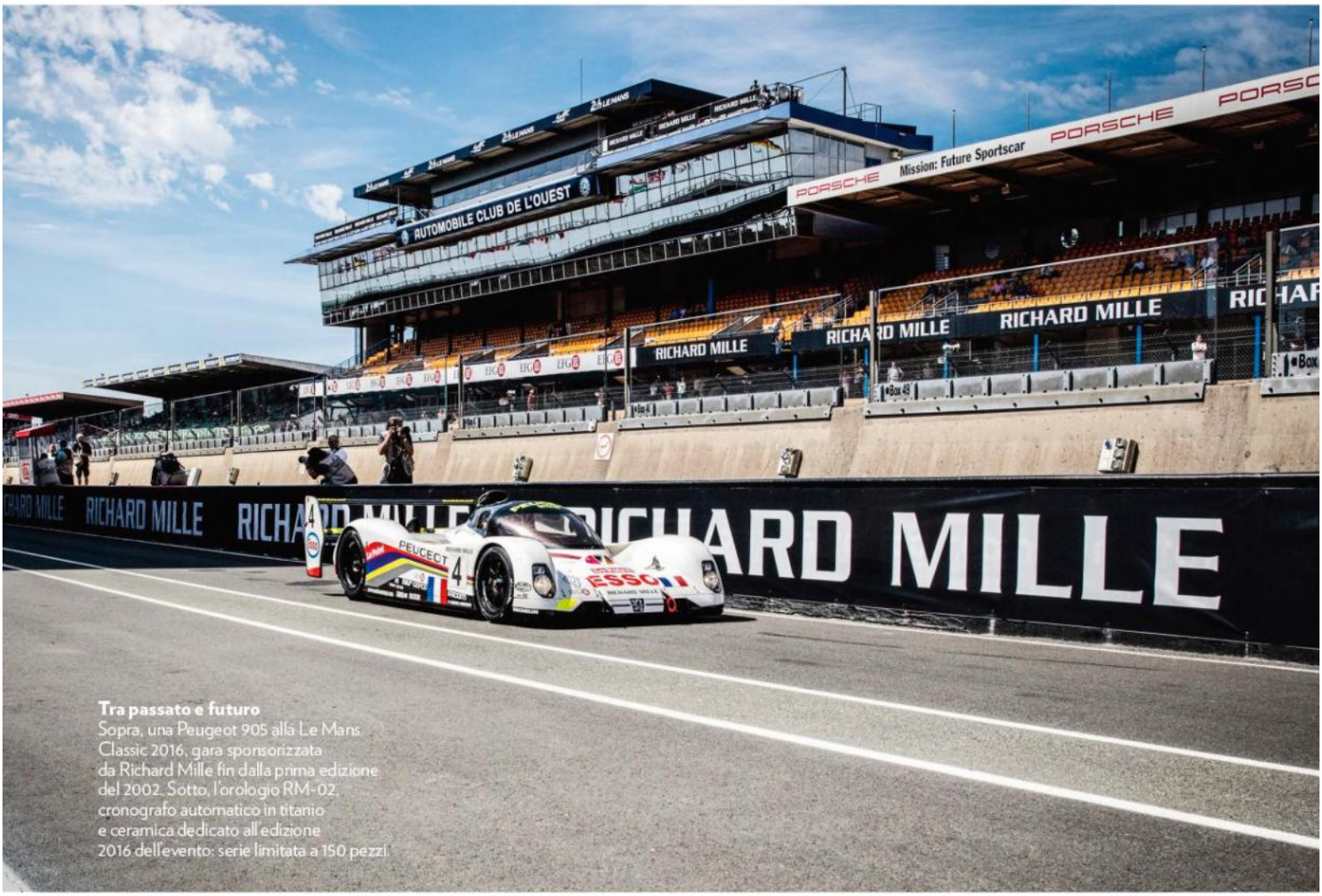
Dalla sconfinata passione per i motori e dalla grande competenza di Richard Mille per l'orologeria, nasce a inizio Terzo millennio l'omonimo marchio. In partenza sembrò una scommessa: la grande sofisticazione tecnica dei suoi prodotti, l'unicità estetica e un ottimo marketing hanno suggellato il successo

Sono pochi i marchi d'orologeria che vivono in reale e concreta contemporaneità con la nostra epoca, visto che gran parte delle maison sono nate nel XIX secolo, se non prima. Soprattutto quando si tratta di nomi che si posizionano nell'alto di gamma e non nel settore moda e tendenza. Quei pochi che hanno questi requisiti - e si contano sulle dita di una mano - occupano scenari che stimolano aspettative che li collocano ben al di là dei luoghi dove abitualmente è di casa l'orologeria. Tra di loro, uno dei più emblematici dal punto di vista dell'industria del tempo e di maggior successo in ambito internazionale è sicuramente Richard Mille. Francese di Draguignan, nel distretto di Var, classe 1951 con studi di marketing e primi passi professionali presso Finhor, diventa direttore delle esportazioni quando questo gruppo transalpino d'orologeria viene acquisito da Matra. Una vita intensa, di lavoro e relazioni, poi con l'arrivo dei 50 anni, la pazza idea di creare una marca d'orologeria come non ce n'erano mai state prima. Tra le conoscenze di Richard Mille ci sono noti e autorevoli personaggi, in grado di esprimere giudizi e dare consigli e che di fronte ai suoi progetti si esprimono favorevolmente. Tra i più spassionati consiglieri, ci sono Laurent Picciotto (il suo negozio Chronopassion di Parigi e le attività che vi gravitano intorno sono oggetto di culto), oltre a Domi-



Una vita da protagonista
Richard Mille ha lungamente lavorato nel mondo dell'orologeria prima di fondare, nel 2001, un marchio a proprio nome. È un grande appassionato di auto. In apertura, un passaggio della Le Mans Classic.

La **TECNOLOGIA** derivata dalle **COMPETIZIONI** e i metodi per governare le forze in **PISTA** sono d'ispirazione



Tra passato e futuro
Sopra, una Peugeot 905 alla Le Mans Classic 2016, gara sponsorizzata da Richard Mille fin dalla prima edizione del 2002. Sotto, l'orologio RM-02, cronografo automatico in titanio e ceramica dedicato all'edizione 2016 dell'evento: serie limitata a 150 pezzi.

nique Renaud e Giulio Papi (titolari di un atelier di ricerca e sviluppo sulle complicazioni meccaniche che collabora con Audemars Piguet). Rotti gli indugi, nel 2001 Richard Mille presenta il suo primo orologio, l'RM-001 che, come lui stesso ha dichiarato, "voleva essere fin da subito l'espressione della mia passione per tutti gli oggetti tecnici, in particolare per le auto e gli aeroplani, uno strumento del tempo efficiente e realizzato senza compromessi".

LA CASSA "TONNEAU" È LA FIRMA

Sensibile al design e all'architettura, si inventa una cassa che non si possa richiamare a nulla di quanto già sul mercato e con la possibilità di poter essere replicata per contenere innumerevoli variazioni meccaniche, ma rimanendo sempre uguale a se stessa. Quella cassa ampiamente tonneau - adottata per la quasi totalità della produzione Richard Mille - con lunetta piatta e larga, spesso contrassegnata da viti di fissaggio e da elementi funzionali, è unica e immediatamente riconoscibile, facendo di se stessa un altro punto di forza della marca. Bisogna aggiungere, per avere un'idea più precisa di questa nuova tipologia che irrompe con forza sulla scena dell'orologeria proprio a inizio millennio, che uno dei punti salienti della filosofia di Mille è che un orologio lo si progetta e lo si realizza senza ricorrere a espedienti per metterlo alla portata di un ipotetico mercato, costerà alla fine quello che deve costare e lo acquisterà chi avrà la sensibilità e la competenza - oltre che il conto in banca - per apprezzare un'opera folle già in partenza: il modello d'esordio costava circa



Sofisticata eleganza
Sotto, un'istantanea di gara alla Le Mans Classic e un'immagine ravvicinata sul quadrante del modello RM67-01, un orologio incurvato, extrapiatto e con movimento automatico visibile dal quadrante. Per proporzioni e architettura del meccanismo, è attualmente il modello più elegante del catalogo Richard Mille.







Il bello della tecnologia
Sotto, il modello RM-03, ultima evoluzione di una linea nata nel 2007, cronografo lussuoso e potente, realizzato con cassa in oro rosso e movimento automatico con dispositivo flyback. Il meccanismo è visibile da ogni lato dell'orologio e molti dei materiali impiegati derivano dall'industria dell'auto.

200mila euro. Tanti soldi, pur calcolando costi e ricarichi, ma almeno non si può dire che - tra progetto e realizzazione - si sia badato a spese. Evidentemente le proiezioni di vendita erano basse, ma accadde il contrario, con centinaia di ordinazioni a fronte di una capacità produttiva molto limitata. Oggi, il catalogo di Richard Mille conta una trentina di modelli e quello che li tiene tutti uniti nell'identità di marca è la visione "motoristica" del loro creatore, con movimenti non solo quasi sempre "a vista" da fondo e quadrante, ma spesso arricchiti di particolarità funzionali sempre di grande portata innovativa, cui fa da corollario un altro principio basilare della marca, che è l'assoluta mancanza di elementi superflui o decorativi. È così che si produce presso Horometrie, l'azienda fondata da Richard Mille con Dominique Guenat a Les Breuleux, nello Jura elvetico, con procedure molto simili a quanto avviene nel più avanzato campo automobilistico. Ogni vite, ogni pignone, ogni leva e molla devono svolgere le loro funzioni, secondo i più elevati criteri di affidabilità e precisione, un concetto che si manifesta non solo visivamente, ma anche attraverso ogni scelta progettuale e ogni fase di produttiva. Perfino le famose viti "spline" usate nel movimento e chiaramente visibili sulla cassa, sono frutto di grandi investimenti e mesi di sviluppo. Ognuna di loro richiede più di 20 lavorazioni per la realizzazione. Sono largamente utilizzati materiali tecnologici di difficile lavorazione come il titanio grado 2 e grado 5, l'Arcap, le nanofibre di carbonio, il Lital e le ceramiche.

La tecnologia derivata dalle competizioni automobilistiche e i metodi applicati per governare le forze in pista, sono un'importante fonte d'ispirazione per Richard Mille. Come dimostrato, per esempio, dai miglioramenti relativi alla rigidità della platina, dalla precisione dei denti del treno del tempo e dalle caratteristiche di flessibilità di parti specifiche del movimento, per ottenere una resistenza addizionale contro gli urti. Per Richard





Noblesse oblige
A sinistra, una veduta dell'edizione 2016 del Concours Art & Elegance di Chantilly (Francia), che vede la partecipazione di Richard Mille, come sponsor e con le sue automobili da collezione. Sotto, Richard Mille a Chantilly con l'attore John Malkovich e l'orologio RM 63-02, automatico e con Ore del Mondo.

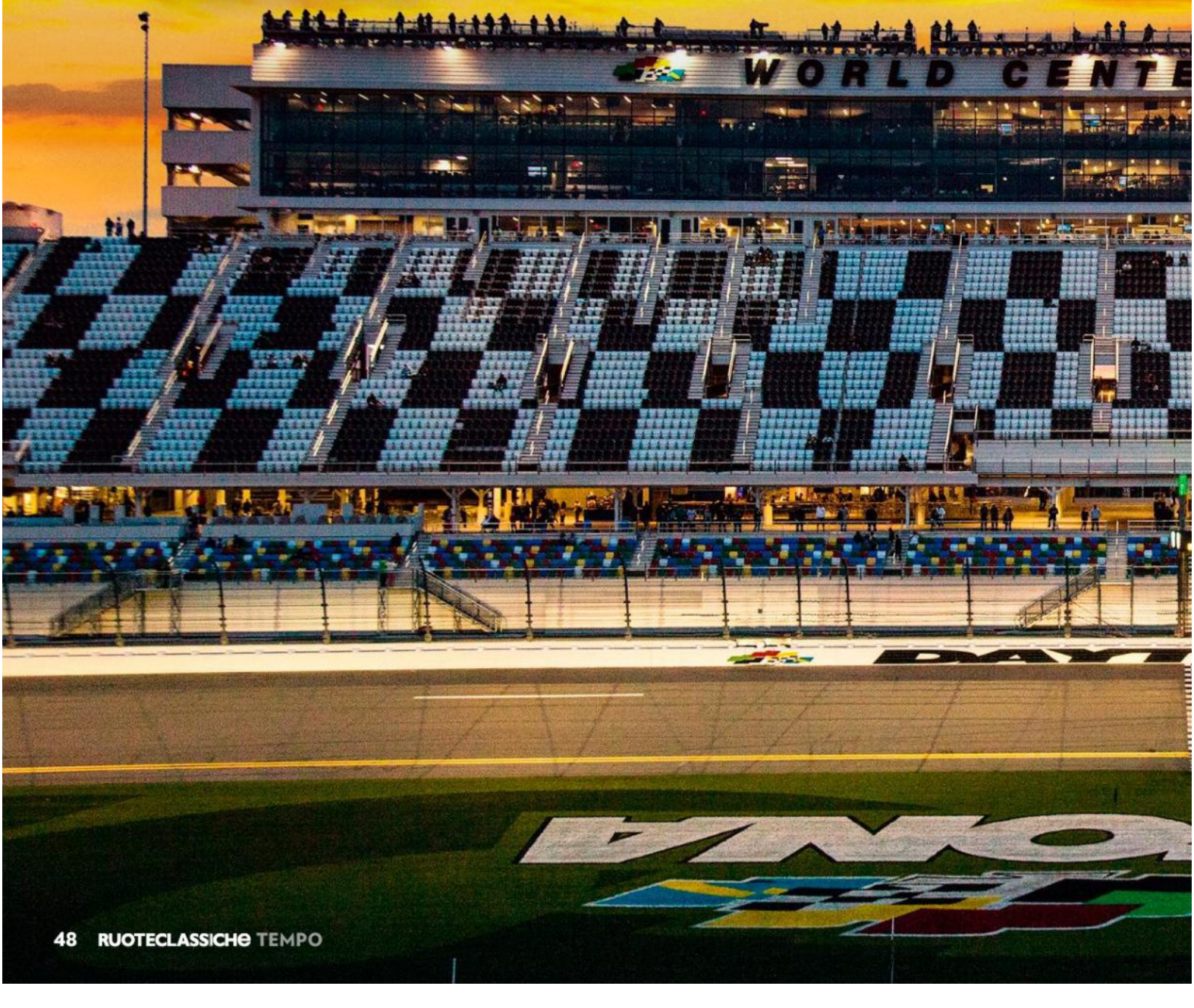
Mille, tuttavia, anche se l'estetica ha la sua grande importanza, la funzionalità ha sempre avuto la massima priorità. Ecco il motivo della massiccia presenza di indicatori di coppia e di selettori di funzione, ancora ispirati dall'industria automobilistica. Per non parlare del rotore a energia variabile, un'esclusiva Richard Mille che permette di adattare la ricarica automatica al livello di attività di chi indossa l'orologio sulle sei differenti posizioni di due alette, che modificano l'inerzia del rotore stesso montato su cuscinetti a sfera in ceramica. È inutile sottolineare come nei laboratori di Horometrie non esistano praticamente elementi standard e che ogni orologio Richard Mille racchiude un mondo che è pertinenza di questa e di nessun'altra marca. A questo universo ultratecnologico, fa da contorno quello emozionale dei molti eventi per auto d'epoca che Mille ha scelto di sponsorizzare. Ai quali volentieri partecipa di persona e che al momento rispondono ai prestigiosi nomi di Concours Art & Elegance de Chantilly, Grand Prix de Pau, Spa Classic e Le Mans Classic, dove pistoni e lancette si muovono all'unisono. R





INDOSSARE IL MITO

Un nome evocativo già di per sé, reso leggendario da Rolex con il lancio del suo Cosmograph Daytona nel 1963. Lo indossò anche Paul Newman, che con le corse ha sempre avuto un filo diretto. Ora lo storico cronografo ritorna alle origini




R OF RACING
ROLEX
24
DAYTONA
2016
Winner

Novità dell'anno
Qui sotto, il nuovo Oyster Perpetual Cosmograph Daytona, con cassa e bracciale in acciaio, lunetta in ceramica nera Cerachrom e movimento automatico Calibro 4130 certificato Cronometro Superlativo. In apertura, il circuito americano di Daytona e il fondo personalizzato del cronografo Rolex in premio ai vincitori.



Evoluzione della specie
Il Rolex Daytona venne prodotto durante gli anni 60 con caratteristiche innovative per l'epoca, in particolare indicazioni ben leggibili, impermeabilità e affidabilità meccanica, design moderno e di tipo sportivo. Sotto e in basso, rispettivamente il primo modello del 1963 e una versione del 1988.





È indubbio che il nome Daytona sia particolarmente evocativo, per il luogo in se stesso e per gli eventi che lo vedono come protagonista, ma per chi da appassionato o professionista si occupa d'orologi o automobili, è addirittura mitico, ricordando il nome di due oggetti altrettanto leggendari.

Per il mondo dei motori, ci ha pensato la Ferrari con la 365 GTB/4 del 1968, mentre per quello delle lancette la Rolex, con il suo Cosmograph del 1963. Un cronografo che con le sue innovazioni ha segnato un'epoca, ed è molto amato da chi frequenta il mondo delle competizioni. Essendo prodotto in quantitativi ragionevoli, la sua richiesta - soprattutto in Italia - ha sempre superato di molto l'offerta. Nel 2013 è stato celebrato con uno straordinario modello in platino, in occasione del 50° anniversario di nascita.

LO SPORTIVO D'ACCIAIO

Molti collezionisti e praticamente tutti i puristi della bella orologeria da polso predi-

LA MANIFATTURA DI BIENNE

UN NUOVO TRAGUARDO

Inaugurato nel 2012, il sito Rolex di Bienne (Svizzera), ha una missione che per molti marchi d'orologeria è impossibile, ovvero la gestione in proprio dell'intera produzione di meccanismi. Compresi quelli molto complessi del cronografo Daytona, in passato affidati all'esterno e invece oggi fiore all'occhiello del marchio con la corona. Si tratta di una struttura lineare composta da materiali come vetro, cemento, legno e acciaio declinati con i canoni dell'architettura industriale contemporanea, mentre lo spazio ha un volume di circa 400.000 metri cubi, un'immensità per i normali standard dell'industria del tempo. Vi operano circa 2000 persone, non solo tecnici in micromeccanica, ma anche informatici, chimici, fisici e ingegneri, perché nei laboratori di Bienne entra materia grezza e quello che ne esce sono meccanismi con certificato di precisione cronometrica. Ed è anche grazie all'efficace incrocio tra robotica e abilità manuale che Rolex riesce a produrre con concetti industriali di qualità e quantità, collocandosi nel mondo delle lancette come una delle sue più alte espressioni di modernità.



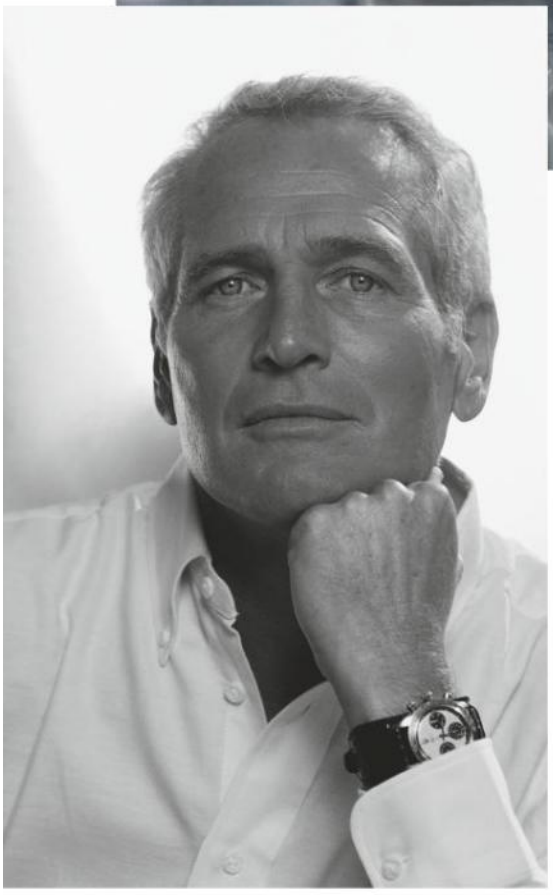
Nel 1962 nacque la **DAYTONA 24 HOURS,** battezzata poi dal 1992 **ROLEX 24 AT DAYTONA:** il legame tra questi due **NOMI** è indissolubile



ligono comunque le versioni in acciaio, vuoi perché le prime produzioni erano state realizzate con questo metallo, vuoi per la sua anima dichiaratamente sportiva, che rischia di entrare in contraddizione mischiandosi con i lingotti d'oro. Aggiungendo che le versioni in acciaio ultimamente si trovavano praticamente solo alle sessioni d'asta e sul mercato collezionistico, si può ben immaginare quanto la presentazione a Baselworld (l'annuale Salone Mondiale dell'Orologeria di Basilea) di un nuovo Oyster Perpetual Cosmograph Daytona completamente in acciaio e peraltro con movimento di manifattura Rolex (box accanto), abbia creato entusiasmi e soddisfazioni. E tantissime richieste, molte di più, come sempre, di quelle che il marchio con la corona abbia la possibilità - e intelligentemente anche la volontà - di esaudire. Sono davvero molti gli elementi che concorrono, mischiando spesso il calcolo al caso, alla creazione di un mito e per quanto riguarda il Daytona di Rolex, la celebrità arriva subito e tutta in accelerazione fin dal momento della sua nascita, nel 1963. Gli ingredienti del successo furono certe innova-



Attore protagonista
I collezionisti sono soliti chiamare "Paul Newman" la versione speciale che Rolex fece del Daytona e che l'attore americano (in basso) amava indossare: identica al primo modello del '63, aveva però fondo argentato e non nero e il nome spostato sopra il contatore al 6 e colorato in rosso, come gli indici (nella foto).



zioni dell'orologio unite a un nome evocativo. Ce n'era a sufficienza per calamitare l'attenzione degli appassionati d'orologeria e di automobilismo, visto che si parla della marca con la maggior notorietà mondiale e di un circuito di gara semplicemente leggendario.

L'ICONA "PAUL NEWMAN"

Come se non bastasse, ci si mise anche l'attore Paul Newman che, durante gli anni 70, si faceva spesso notare con al polso un Rolex Daytona un po' particolare. Si trattava infatti di una serie speciale identica al primo modello del '63, ma con fondo argentato e non nero, il nome in rosso e spostato sul contatore a ore 6 e con gli indici dei secondi sempre in rosso. Da sempre questo raro modello è ricercatissimo e battezzato dai collezionisti semplicemente "Paul Newman". Ma capitolo "leggenda nella leggenda" a parte, il Cosmograph Daytona è un orologio effettivamente molto innovativo per l'epoca: indicazioni ben leggibili (grazie ai contatori contrastati e alla scala tachimetrica riportata sulla lunetta invece che sul quadrante), impermeabilità e affidabilità meccanica, costruzione interamente d'acciaio, design moderno e di tipo sportivo. Tornando invece all'argomento che lega questo cronografo con il mondo dell'automobilismo, bisogna ricordare che le corse sulla sabbia compatta e piatta di Daytona Beach, una pista naturale lunga più di 30 chilometri, avevano avuto inizio nei primi decenni del 1900, facendo registrare innumerevoli record di velocità, per poi entrare in un circuito costruito nel 1959 e denominato Daytona International Speedway. Nel 1962 nacque la Daytona 24 Hours, sull'idea di "Le Mans", battezzata nel 1992 Rolex 24 at Daytona e che ha in palio per i vincitori un cronografo del marchio con la corona. Proseguendo infine con l'orologio, nel dettaglio il nuovo Daytona ancora una volta dimostra la politica dei minimi aggiustamenti praticata da Rolex sull'evoluzione dei propri modelli. Sbaglierebbe infatti di grosso - a meno di sorprese, peraltro poco probabili, in futuro - chi si aspetti da Rolex nuove ver-

Presente e passato
La gara che attualmente si chiama Rolex 24 at Daytona esordì nel 1962 come Daytona 24 Hours, sull'idea di "Le Mans". Ha peraltro origine all'inizio del 900 sulla sabbia compatta e piatta di Daytona Beach, per entrare successivamente in un circuito costruito nel 1959 e denominato Daytona International Speedway.



Durante gli anni 70 **PAUL NEWMAN** si faceva notare con un **DAYTONA** un po' particolare: era una serie speciale quasi identica all'**ORIGINALE** del '63

sioni che stravolgano la natura del modello originario e le sue varie trasformazioni. Non tradisce dunque la sua gran bell'aria di famiglia, questo cronografo calibro 4131, con l'unico colpo di teatro in evidenza - almeno per quanto riguarda l'estetica - che è costituito dalla lunetta monoblocco in ceramica nera Cerachrom, non ancora apparsa su un modello in acciaio. Per quanto riguarda il movimento, oltre alla prerogativa di sviluppo e produzione in proprio nel nuovo stabilimento di Bienne, è siglato Cronometro Superlativo, ovvero con la certificazione interna Rolex effettuata con il movimento incassato aggiunta a quella ufficiale dell'ente elvetico di cronometria. In senso generale, sul nuovo Oyster Perpetual Cosmograph Daytona si ritrovano le consuete prerogative Rolex, tra cui l'utilizzo d'acciaio 904L, la cassa e la corona a vite per un'impermeabilità fino a 100 metri, la spirale Parachrom paramagnetica, il bilanciere a inerzia variabile e il rotore di carica bidirezionale, che ottiene circa 72 ore di autonomia. In particolare, la lunetta Cerachrom è un elemento che presenta numerosi vantaggi: oltre a essere inscalfibile e inalterabile, ha la scala tachimetrica che, grazie al contrasto tra il nero della base e il platino utilizzato per marcare i numeri, ottiene una straordinaria leggibilità. R



PER PRIMI IN F.1

Ma anche alle Olimpiadi, già nel lontano 1920. Storicamente TAG Heuer ha sempre avuto una spiccata propensione per il cronometraggio, che l'ha portata a diventare partner storico del Cavallino, convincendo Enzo Ferrari...

Non sono molto comuni i casi nei quali una marca - d'orologeria, ma non solo - possa essere identificata a prima vista e unanimemente con un suo ben preciso mondo di riferimento.

E quando questo accade, ecco, quella marca si prende un bel vantaggio sulle concorrenti. È quanto è successo con TAG Heuer, maison fondata nel 1860 da Edouard Heuer, che fin dalle origini ha manifestato una chiara vocazione per la cronografia, quella particolare branca dell'orologeria che si occupa della misurazione e registrazione dei cosiddetti tempi brevi. Giusto per non dare nulla per scontato, bisogna ricordare che nel linguaggio degli addetti ai lavori tale espressione riguarda le scansioni di tempo di una gara e le differenti prestazioni dei concorrenti. Ore, minuti e secondi di conteggio cronografico che, dal punto di vista tecnico e funzionale, richiedono un dispositivo a se stante e che si chiama appunto cronometro. Quando questo marchingegno viene aggiunto all'interno di un orologio, si ha il cronografo, ovvero uno strumento che segna sia l'orario sia i tempi brevi su quadranti di norma con secondi continui, contatori dei 30 minuti e delle 12 ore e l'immancabile lancetta centrale contasecondi (la così detta "trotteuse") con dispositivo indipendente di avvio e arresto. Ciò detto, si può ben capire come questa specialità tecnica, che poi diventa anche un fat-





Campioni si nasce
A destra, il nuovo Carrera Mikrograph, realizzato da TAG Heuer per il 100° anniversario del modello, rispettivamente con supporto da tavolo e da polso (c'è anche quello da cruscotto). Sopra, il cronometro Mikrograph originale del 1916. A destra, l'esperto cronometrista Jean Campiche nel 1979 a Montecarlo.


MICHELIN
HEUER
HEUER
HEUER
HEUER
HEUER

Sin dalle orgini il marchio **HEUER** ha dimostrato una chiara vocazione per la cronografia, la branca dell'**OROLOGERIA** per misurare i "tempi brevi"

to stilistico nel disegno dell'orologio, richieda particolare dedizione e come possa orientare lo sviluppo stesso di un marchio, cosa puntualmente accaduta - e in maniera superlativa - con TAG Heuer (griffe nata nel 1985 dalla fusione della storica maison svizzera Heuer con la società francese di ricerca TAG-Techniques d'Avant-Garde). C'è un'altra considerazione da fare: oggi il cronometraggio di una gara avviene con strumentazioni di tipo elettronico, mentre dagli esordi delle moderne discipline sportive e fino agli anni 70, le misurazioni erano di tipo meccanico, con tutta la bella differenza, in termini tecnologici, ma anche di fascino ed emozionalità, che questo comporta. Ebbene, TAG Heuer si ritrova totalmente coinvolta in questo mondo, ne è addirittura protagonista e ne condensa pienamente i valori.

COL MIKROGRAPH ALLE OLIMPIADI

Il primo episodio rimarchevole di questa saga della competitività e della conseguente misurazione dei tempi brevi è datato 1916, quando l'azienda svizzera fondata una cinquantina di anni prima a Saint-Imier mise a punto un cronometro da gara decisamente straordinario per l'epoca, visto che era in grado di misurare meccanicamente intervalli fino a 1/100 di secondo, molto piccoli e quindi con una precisione da 5 a 10 volte maggiore rispetto a strumenti simili. Venne battezzato Mikrograph e consentì ad Heuer di diventare fornitore ufficiale di cronografi ai Giochi Olimpici di Anversa (1920), Parigi (1924) ed Amsterdam (1928). La sua produzione venne abbandonata nel 1969, dopo essere stata replicata in migliaia di esemplari e oggi, a un secolo esatto dalla sua invenzione, TAG Heuer ha avuto la bella idea di realizzarne una versione commemorativa. Cento esemplari individualmente numerati, con movimento automatico e non più a carica manuale, cronografo a 1/100 di secondo, indicatore della riserva di carica e dei 30 minuti di conteggio cronografico, caratterizzato da un design che riproduce fedelmente l'originale (dal ragguardevole diametro di 45 millimetri alla corona scanalata e posizionata a ore 12) e dalla possibilità di essere indifferentemente allacciato a un cinturino in pelle oppure agganciato in un supporto da tavolo o da cruscotto. Un anniversario importante, celebrato in maniera davvero significativa e con un evidente rimando a quella che è stata a lungo la specifica competenza di TAG Heuer, ovvero la prossimità con l'ambiente delle gare automobilistiche, dove la storia si fa davvero avvincente, dato che lo sviluppo e le relazioni della marca coincidono con l'ascesa e il culmine dell'epopea dei motori.

Risale infatti al 1933 la realizzazione di quella che, al di là dei più disparati metodi artigianali, può a ogni buon conto essere considerata la prima vera e propria produzione di contatori di bordo, ovviamente meccanici e da applicare alla plancia di comando di altrettanto rombanti mezzi meccanici, automobili, ma anche aerei. Lo strumento era stato brillantemente battezzato Autavia (dall'abbreviazione di AUTomobilismo e AVIAzione) ed era essenzialmente costituito da una piastra in cromo su cui era fissato un orologio con indicazione di ore, minuti e secondi e un cronometro con contasecondi e registrazione fino a 12 ore che, nelle gare di regolarità, lavoravano in coppia. Oggi sostituiti nell'uso da apparecchiature elettroniche, gli Autavia sono molto ricercati a livello collezionistico e amatoriale, non solo per la loro bellezza modernista e



Strumento di bordo
Uno dei primi sistemi di registrazione dei tempi di gara d'uso automobilistico, messo a punto da Heuer nel 1933: era composto da una piastra su cui erano fissati un cronometro Autavia e un orologio Hervue con otto giorni di riserva di carica.



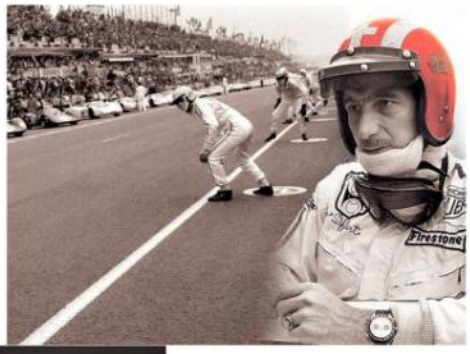
Corsa leggendaria
La collezione Carrera venne lanciata nel 1963 e da allora è stata costantemente replicata con molte variazioni sia estetiche sia tecniche: si ispirava alla mitica Carrera Panamericana Mexico, gara svoltasi dal 1950 al 1954.

tutta meccanica, ma anche per il dato tecnico dei ben 8 giorni di riserva di carica. Nel 1962 ne venne realizzata anche una versione da polso, un cronografo con lunetta girevole graduata che funzionava da pro memoria, un modello che all'epoca si vedeva spesso al polso di piloti famosi come Mario Andretti, Jo Siffert e Clay Regazzoni.

Un altro episodio fondamentale nelle vicende che hanno accompagnato l'epopea dei motori e lo sviluppo di TAG Heuer è la nascita del cronografo Carrera durante gli anni '60, ancora oggi in collezione nelle sue continue evoluzioni e ritenuto il più emblematico e diffuso modello del marchio. All'epoca aveva preso le redini dell'azienda Jack Heuer, pronipote di discendenza diretta con il fondatore, grande appassionato d'automobilismo, ingegnere di formazione e con lunghi soggiorni di studio e di lavoro negli Stati Uniti, cosa che aveva in qualche modo sviluppato in lui la coscienza che genialità imprenditoriale e politica di comunicazione, se fatte funzionare con intelligenza e sincronismo, potevano far divertire e dare ottimi risultati. Ecco allora che il primo Carrera vede la luce nel 1963 e si fa subito notare per il rigore e la funzionalità di design e meccanica, cose che lo accostano immediatamente al mondo dei motori, opera completata con l'idea di battezzarlo con il nome di una delle più straordinarie, difficili, avventurose e competitive gare di tutti i tempi, quella Carrera Panamericana Mexico che si svolse - snodandosi per oltre 3000 chilometri tra i confini degli Stati Uniti e quelli del Guatemala - dal 1950 al 1954, per poi essere sospesa data la sua estrema pericolosità.

Ma sono anche molti altri gli episodi che legano circuiti e piloti famosi, personaggi di riguardo e orologi TAG Heuer in un intreccio virtuoso di miti contemporanei.

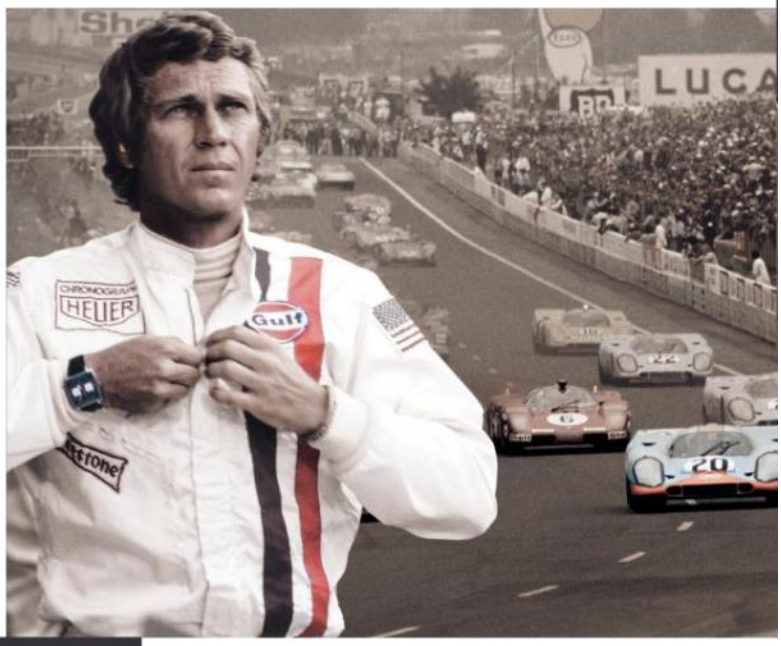
Nel 1969 Jack Heuer se ne inventa un'altra, questa è la volta del Monaco, altro nome leggendario e altro orologio che fa parlare di sé per via della cassa quadrata, di grandi dimensioni e impermeabile, una fisionomia mai vista prima e rimarcata da altri elementi originali come la corona spostata a sinistra e il quadrate blu petrolio su cui spicca la lancetta contasecondi color rosso. Come se non bastasse, eccolo al polso di Steve McQueen nel 1971 durante le riprese del film "Le Mans", al volante di un Gulf Porsche 917 ufficiale, all'epoca sponsorizzata anche da Heuer, appunto. Altro episodio che fa parte della vita privata di Jack Heuer e al tempo stesso della





1962

Cronografo Autavia
Versione da polso dell'omonimo cronometro di bordo, all'epoca Heuer sponsorizzava il pilota svizzero Jo Siffert.





1969

Cronografo Monaco
Il primo orologio della sua categoria con cassa quadrata, immortalato da Steve McQueen nel film "Le Mans" del 1971.

sua azienda, fu l'aver convinto Enzo Ferrari ad affidargli il cronometraggio ufficiale nelle prove e nelle gare della Scuderia di Maranello, consentendogli di applicare allo stesso tempo lo scudetto Heuer sulle macchine e sulle tute dei piloti Ferrari, il primo esempio di sponsorizzazione in Formula 1 per una marca di orologi (dal 1971 al 1979 e che si può ben notare nel film Rush di Ron Howard). Del cronometraggio se ne occupava Jean Campiche, chiamato "il pianista" per l'abilità nel manovrare le apparecchiature elettromeccaniche dell'epoca, un'esperienza che è confluita anche nella produzione, con la realizzazione di avveniristici orologi elettronici al quarzo, con doppia visualizzazione analogica e digitale.

Dal 1992 al 2003 TAG Heuer assume il ruolo di cronometrista ufficiale della Formula 1 per poi passare alla Formula Indy. Il resto è storia recente, con la ripresa nel 2014 del famoso slogan "Dont't Crack Under Pressure" lanciato negli anni 90 e la presentazione nel 2015 di quattro orologi dedicati all'indimenticabile Ayrton Senna, rinsaldando un legame avviato nel 1988 quando il campione brasiliano approdò alla squadra McLaren di Formula 1, al tempo di proprietà al 50% della società TAG.

EDIZIONE COMMEMORATIVA

RITORNA IL "MONZA"

Le gare automobilistiche, più di altre manifestazioni sportive, attraggono molti interessi, che non riguardano solo i motori, ma anche tutto il mondo che vi gira attorno, dalla mondanità alle sponsorizzazioni, passando appunto per le automobili e arrivando fino all'orologeria. Risulta dunque essere un connubio molto naturale quello con gli strumenti del tempo, visto che non solo gare e prestazioni vanno misurate, ma anche perché automobili e orologi hanno in comune il valore di marca, l'appartenenza a una data epoca e tecnologia, il design, la parte meccanica e funzionale. C'è infine anche il valore emozionale, da collezione e come investimento degli oggetti stessi, a creare l'ennesimo parallelismo. Non è un caso dunque che l'industria del tempo venga particolarmente attratta dalle manifestazioni motoristiche, cui partecipa a vario titolo. Nel caso specifico della Formula 1, la faccenda è ancora più ambita, dato che la visibilità è direttamente proporzionale alla grande affluenza di pubblico e alla vastità dei diritti televisivi, alle avvincenti performance dei piloti, al contorno di mondanità e alla platea internazionale, situazioni che sui circuiti più veloci del mondo si esprime ad altissimo livello. E non c'è dubbio che quella di Monza sia una delle piste più appassionanti dell'intera Formula 1, oltre che una delle più storiche - terza costruita al mondo, nel 1922 - e che quindi ha una notevole forza d'impatto. Oggi, praticamente tutti i team di Formula 1 hanno uno sponsor d'orologeria e nel caso specifico di TAG Heuer si tratta di Red Bull Racing. Ma la marca quest'anno, in occasione del Gran Premio d'Italia, ha voluto fare molto di più, data la speciale ricorrenza: ha presentato un cronografo che si chiama proprio Monza, l'ultima tra le rare riedizioni del modello realizzato nel 1976 da Heuer per celebrare il primo titolo di Campione del Mondo di Niki







1975

ChronoSplit Manhattan
Orologio con cronografo e doppio fuso orario, avveniristico nel design e nella tecnologia mista analogica e digitale.



1992

TAG Heuer S/el
Un modello che fece epoca e la cui sigla sta per Sport/Elegance. Venne lanciato da Ayrton Senna, testimonial della marca.



Lauda con la Scuderia Ferrari, di cui la maison svizzera d'orologeria era stata cronometrista ufficiale dal 1971 al 1979. L'attuale versione 40° Anniversario è automatica, con scala pulsometrica e tachimetrica e cassa in titanio trattata in nero.



Storico circuito
Tra gli anni 20 e 30 Heuer realizzò un cronografo monopulsante con cassa "coussin" (a fianco), alla quale successivamente si ispirarono alcune collezioni della maison. Oggi TAG Heuer riprende il modello Monza del 1976, in una versione 40° Anniversario completamente aggiornata (a destra).

SELEZIONE CLASSICA

A. LANGE & SÖHNE
ZEITWERK RIPETIZIONE MINUTI



Con questo modello la maison tedesca A. Lange & Söhne presenta per la prima volta un segnatempo dotato di suoneria digitale che annuncia ore, intervalli di dieci minuti e minuti. Il tempo non viene indicato tramite lancette, ma attraverso un anello delle ore e due dischi delle unità dei minuti.

Marca: **A. Lange & Söhne**
Modello: **Zeitwerk ripetizione minuti**
Movimento: **carica manuale**
Cassa: **44,2 mm x 14,1 mm, platino**
Cinturino: **pelle**
Funzioni: **Arresto secondi, riserva di carica, ripetizione minuti decimale**
Prezzo: **110.300 €**

AUDEMARS PIGUET
ROYAL OAK DUAL TIME



Modello totalmente rinnovato, affascinante per le complicazioni che lo caratterizzano, il Royal Oak Dual Time presenta doppio fuso orario, riserva di carica, indicazione delle ore del giorno e della notte, datario. Il tutto sul quadrante blu con motivo Grande Tapisserie.

Marca: **Audemars Piguet**
Modello: **Royal Oak Dual Time**
Movimento: **carica automatica**
Cassa: **39 mm, acciaio inox**
Cinturino: **pelle**
Funzioni: **Secondo fuso, indicazione giorno/notte, riserva di carica e data**
Prezzo: **20.700 €**

BREITLING
BENTLEY B06 MIDNIGHT CARBON



Prodotto in appena 500 esemplari, questo cronografo monta un movimento di "manifattura" dotato del sistema esclusivo "cronografo 30 secondi". Richiama ovunque le parti di un'auto: la lunetta zigrinata, ispirata dalle calandre Bentley o la massa oscillante, a forma di cerchione.

Marca: **Breitling**
Modello: **Bentley B06 Midnight Carbon**
Movimento: **acciaio nero**
Cassa: **acciaio nero**
Cinturino: **caucciù o caucciù/coccodrillo**
Funzioni: **cronografo, datario**
Prezzo: **11.880 €**

BULGARI
DIAGONO SCUBA



Modello dedicato agli appassionati delle immersioni subacquee, con una resistenza all'acqua garantita fino a 300 metri. Il Diagono Scuba è l'erede del modello presentato da Bulgari nell'estate del 1994 che riscriveva le regole degli orologi informali ma eleganti.

Marca: **Bulgari**
Modello: **Diagono Scuba**
Movimento: **a carica automatica**
Cassa: **41 mm, acciaio**
Cinturino: **acciaio o caucciù**
Funzioni: **solotempo con datario**
Prezzo: **6550 €**

Tra novità dell'ultima ora e grandi miti aggiornati, presentiamo in queste pagine una guida ai migliori orologi per il polso degli appassionati di automobili e bello stile. Ventotto segnatempo, di altrettante maison, che sicuramente sapranno catturare la vostra attenzione. Anche per fare pendant con il vostro gioiello in garage

Alvise-Marco Seno

BELL & ROSS
BR-X1 RS16

Celebra la partnership col team Renault Sport F1 (infatti RS16 è il nome della monoposto di quest'anno). Sfoggia una grande cassa realizzata con materiali high-tech. Leggero e resistente agli shock, permette di ammirare il suo "motore" attraverso il quadrante squelette. Edizione limitata a 250 pezzi.



Marca: **Bell & Ross**
Modello: **BR-X1 RS16**
Movimento: **a carica automatica**
Cassa: **45 mm, Carbone Forgé®, titanio grado 5 e ceramica con inserti in gomma**
Cinturino: **gomma lavorata e bi-materiale: gomma e fibra di carbonio**
Funzioni: **piccoli secondi al 3, cronografo scheletrato, data scheletrata e tachimetro**
Prezzo: **22.000 €**

BREGUET
TYPE XXI 3817

Richiama i fasti del passato aeronautico della famiglia Breguet (Louis Charles, pro-pro-nipote di Abraham-Louis Breguet, sviluppò nel 1916 l'aereo Breguet XIV) e richiama gli strumenti (cronografi montati sui pannelli dei cockpit degli aerei e orologi per aviatori) sviluppati dalla maison per il settore.



Marca: **Breguet**
Modello: **Type XXI 3817**
Movimento: **automatico**
Cassa: **42 mm, acciaio**
Cinturino: **pelle di vitello**
Funzioni: **cronografo flyback, data**
Prezzo: **13.700 €**

CARTIER
CALIBRE DE CARTIER DIVER BLU

In questa nuova versione "total blu" il segnatempo della maison francese strizza l'occhio agli esploratori dei fondali esigenti in tema di orologeria meccanica. È corredato di lunetta in ceramica blu una prima assoluta per Cartier e cinturino in caucciù/pelle resistente all'acqua.



Marca: **Cartier**
Modello: **Calibre de Cartier Diver Blu**
Movimento: **automatico**
Cassa: **42 mm, acciaio**
Cinturino: **vitello blu e caucciù**
Funzioni: **ore, minuti secondi, data**
Prezzo: **7750 €**

CHANEL
J12 BLACK SUPERLEGGERA

Celebra i fasti della carrozzeria Touring (nella parte bassa del quadrante riporta l'indicazione "Superleggera"). Cassa e bracciale sono in ceramica high-tech, che lo preserva dai graffi. Abbina lo stile modaiolo del marchio all'orologeria meccanica più sportiva, evocata dalle grandi dimensioni dei piccoli contatori (minuti crono alle 9, secondi continui alle 3).



Marca: **Chanel**
Modello: **J12 Black Superleggera**
Movimento: **automatico**
Cassa: **41 mm, ceramica high-tech e acciaio**
Cinturino: **ceramica high-tech con tripla chiusura pieghevole in acciaio**
Funzioni: **cronografo, datario**
Prezzo: **8200 €**

Dedicati al **MOTORSPORT** di ieri o di oggi, oppure con straordinarie meccaniche in **MINIATURA** o spesso **COMPLICATE**: pezzi raffinati da ammirare e indossare

CHOPARD
SUPERFAST CHRONO PORSCHE 919 BLACK EDITION

Dedicato a Porsche Motorsport - di cui Chopard è cronometrista ufficiale - e, in particolare, alla 919 Hybrid (vincitrice della 24 Ore di Le Mans 2015 e '16) è prodotto in soli 100 esemplari. L'ispirazione al mondo delle corse è nel design forte, nei materiali "racing" e nel movimento, dotato di certificato COSC.



Marca: **Chopard**
Modello: **Superfast Chrono Porsche 919 Black Edition**
Movimento: **automatico**
Cassa: **45 mm, titanio**
Cinturino: **caucciù**
Funzioni: **cronografo flyback, data**
Prezzo: **12.580 €**

EBERHARD & CO.
SCAFOGRAF 300

Reinterpreta in chiave contemporanea la collezione Scafograf lanciata negli anni 50, pensata per un polso avventuroso e sportivo. La cassa in acciaio, è impermeabile fino a 300 m, grazie al fondo avvitato personalizzato. È impreziosito con l'incisione di una stella marina.



Marca: **Eberhard**
Modello: **Scafograf 300**
Movimento: **automatico**
Cassa: **43 mm, acciaio**
Cinturino: **caucciù**
Funzioni: **ore, minuti, secondi**
Prezzo: **2360 €**

HUBLOT
MP-05 LAFERRARI SAPPHIRE

È stato creato per mostrare la bellezza del suo motore, il suo alter ego con la cassa in zaffiro che lo rende quasi sospeso in aria. Il movimento è composto da 637 componenti (il più complesso mai realizzato da Hublot) e ha un'autonomia di 50 giorni.



Marca: **Hublot**
Modello: **MP-05 LaFerrari Sapphire**
Movimento: **automatico**
Cassa: **vetro zaffiro lucido**
Cinturino: **liscio trasparente**
Funzioni: **ore, minuti, secondi, riserva di carica**
Prezzo: **520.000 €**

IWC
PILOT'S WATCH TIMEZONER

Questo cronografo sportivo per viaggiatori dispone di un meccanismo unico che permette di regolare un diverso fuso orario agendo esclusivamente sulla lunetta; la lancetta delle ore, l'indicazione delle 24 ore e la data si spostano automaticamente. Sul fondello è inciso un Junkers Ju 52.



Marca: **IWC**
Modello: **Pilot's Watch Timezoner**
Movimento: **automatico**
Cassa: **45 mm, acciaio**
Cinturino: **vitello nero by Santoni**
Funzioni: **secondo fuso orario, cronografo flyback, datario, 24 ore**
Prezzo: **13.600 €**

GIRARD-PERREGAUX
CRONOGRAFO STRADALE

La gamma sportiva Competizione, declinata nei modelli Circuito e Stradale, è un inno alla passione per i motori. Il secondo, cronografo dal design classico, rende omaggio alla tradizione dei segnatempo sportivi per utilizzo prettamente "automobilistico".



Marca: **Girard-Perregaux**
Modello: **cronografo Stradale**
Movimento: **a carica automatica**
Cassa: **42 mm, acciaio**
Cinturino: **pelle o acciaio**
Funzioni: **cronografo e datario**
Prezzo: **9900 € (cinturino in pelle), 10.600 € (bracciale in acciaio)**

HAMILTON
KHAKI FIELD AUTOCRONO

Grazie a una originale interpretazione in chiave moderna, recupera lo spirito dei modelli realizzati per l'esercito americano durante le due Guerre Mondiali creando uno stile moderno e vincente. Lo stile total black esalta la sua filosofia di orologio per equipaggiamento mimetico.



Marca: **Hamilton**
Modello: **Khaki Field Autocrono**
Movimento: **automatico**
Cassa: **acciaio, PVD nero**
Cinturino: **caucciù**
Funzioni: **cronografo, datario, giorno della settimana**
Prezzo: **1675 €**

JAEGER-LECOULTRE
REVERSO CLASSIC LARGE

Molto più di un semplice accessorio, questo orologio offre un secondo lato dove dare libero sfogo alla creatività attraverso, per esempio, l'arte dell'incisione: un gesto per svelare la propria storia o custodirne i segreti.



Marca: **Jaeger-LeCoultre**
Modello: **Reverso Classic Large**
Movimento: **automatico**
Cassa: **45,6 mm x 27,4 mm, acciaio**
Cinturino: **pelle**
Funzioni: **cronografo, datario**
Prezzo: **8400 €**

LOCMAN
MONTECRISTO

Celebra la fondazione dell'azienda, avvenuta nel 1986 all'Isola d'Elba. È tirato in soli 300 esemplari e si caratterizza per l'ampia cassa tonda in acciaio e titanio, anse a tre barre e vetro piatto. A ore 12 logo 30th Year, in un energico color rosso a contrasto con il quadrante antracite.



Marca: **Locman**
Modello: **Montecristo**
Movimento: **automatico**
Cassa: **45,6 mm x 27,4 mm, acciaio**
Cinturino: **pelle**
Funzioni: **cronografo, datario**
Prezzo: **2280 €**

Impreziositi con **TOURBILLON** dalle caratteristiche sopraffine, oppure con eleganti casse in **ORO BIANCO** o ispirati dallo **SPAZIO** e resistenti a ogni schock

LONGINES
HERITAGE MILITARY

Ricorda un illustre progenitore, nelle forme, appartenente a una collezione storica e conservato al Museo Longines di Saint-Imier. Riprende il design sobrio e robusto degli orologi militari, con cassa satinata di grande diametro e corona scanalata. Sul quadrante nero campeggiano grandi indici a numeri arabi retrò.



Marca: **Longines**
Modello: **Heritage Military**
Movimento: **automatico**
Cassa: **44 mm, acciaio**
Cinturino: **pelle di alligatore**
Funzioni: **ore, minuti**
Prezzo: **1720 €**

OMEGA
SPEEDMASTER MOONPHASE

Certificato dal METAS come Master Chronometer, è resistente a campi magnetici maggiori a 15.000 Gauss. Monta il famoso movimento con scappamento coassiale concepito da Omega . La luna è così dettagliata che, osservata da vicino, si scorge l'impronta di un astronauta.



Marca: **Omega**
Modello: **Speedmaster Moonphase**
Movimento: **automatico**
Cassa: **44 mm in acciaio**
Cinturino: **Acciaio 904L**
Funzioni: **cronografo con fasi di luna e scala tachimetrica**
Prezzo: **4244 €**

PATEK PHILIPPE
CALENDARIO ANNUALE REF.5396G

Per i venti anni del Calendario Annuale con doppia finestrella la linea si arricchisce di una nuova versione declinata in oro bianco. Segno di riconoscimento: il quadrante grigio antracite soleil (oro bianco) ritmato da grandi cifre Breguet in oro applicate.



Marca: **Patek Philippe**
Modello: **Calendario annuale Ref.5396G**
Movimento: **automatico**
Cassa: **38,5 mm, acciaio**
Cinturino: **alligatore nero o Cioccolato**
Funzioni: **calendario annuale, fasi lunari, 24 ore**
Prezzo: **44.244 €**

RICHARD MILLE
RM 50-02 ACJ TOURBILLON

Dalla collaborazione tra Richard Mille e ACJ (Airbus Corporale Jets) nasce un cronografo rattrappante con tourbillon dalle caratteristiche eccezionali, sintesi di straordinaria innovazione ma con un occhio alla tradizione.



Marca: **Richard Mille**
Modello: **RM 50-02 ACJ Tourbillon**
Movimento: **automatico**
Cassa: **titanio e alluminio**
Cinturino: **caucciù**
Funzioni: **ore, minuti, secondi, datario, cronografo, autonomia di marcia, coppia della molla di carica, indicatore di funzione**
Prezzo: **1.134.500 €**

OFFICINE PANERAI
LUMINOR DUE

La nuova collezione Luminor Due è un nuovo capitolo della storia Panerai: una nuova interpretazione dell'orologio icona della marca, il Luminor, espressa da una riduzione di spessore rispetto alla cassa storica che, per alcuni modelli, giunge fino al 40% (10,5 mm nel caso del PAM00676)



Marca: **Officine Panerai**
Modello: **Luminor Due**
Movimento: **automatico**
Cassa: **42 mm, acciaio**
Cinturino: **alligatore nero**
Funzioni: **ore, minuti, piccoli secondi**
Prezzo: **7900 €**

PARMIGIANI FLEURIER
TONDA CHRONOR ANNIVERSAIRE

Il suo movimento è dotato di cronografo "integrato": diversamente da quanto avviene tradizionalmente, ogni elemento della complicazione è integrato al movimento ed è montato su un un'unica platina. Dispone di funzione rattrappante (con una seconda lancetta dei secondi).



Marca: **Parmigiani Fleurier**
Modello: **Tonda Chronor Anniversaire**
Movimento: **Carica manuale**
Cassa: **42 mm, oro bianco**
Cinturino: **pelle**
Funzioni: **ore, minuti, gran data, cronografo rattrappante**
Prezzo: **128.600**

ROLEX
OYSTER PERPETUAL AIR-KING

Mantiene intatto il retaggio aeronautico del Rolex Oyster originale. Sullo sfondo si staglia il nome Air-King scritto nei caratteri disegnati negli anni 50 per questo modello. L'Air-King vanta la certificazione di Cronometro Superlativo ridefinita da Rolex nel 2015.



Marca: **Rolex**
Modello: **Oyster Perpetual Air-King**
Movimento: **automatico**
Cassa: **40 mm, acciaio 904L**
Cinturino: **Acciaio 904L**
Funzioni: **Ore, minuti e secondi al centro, arresto dei secondi**
Prezzo: **5800 €**

TAG HEUER
CARRERA CH01

È contraddistinto da un movimento di manifattura e dalla cassa "modulare". Il quadrante scheletrato consente di ammirare i comandi del cronografo e il disco della data traforato sul lato del quadrante, oltre alla ruota a colonne di colore rosso, cuore della funzione cronografica.



Marca: **TAG Heuer**
Modello: **Carrera CH01**
Movimento: **automatico**
Cassa: **45 mm, acciaio**
Cinturino: **acciaio**
Funzioni: **cronografo, data**
Prezzo: **4900 €**

Eleganti nello **STILE**, per essere indossati in tutte le occasioni, oppure **CRONOGRAFI** moderni o dal look **RETRÒ**: da allacciare al **POLSO** e da custodire in cassaforte

TISSOT
PRS 516 AUTOMATIC

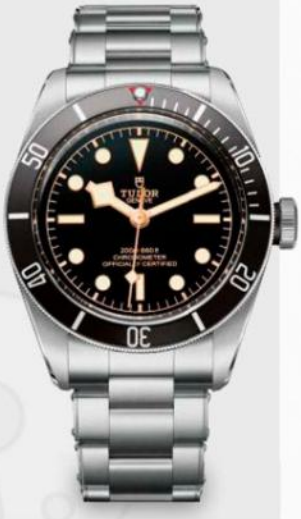
Le sue origini risalgono al 1965. Il nuovo modello ha la cassa di forma aerodinamica leggermente curva, con lunetta nera e fondello con motivo che evoca le tre razze di un volante sportivo. Riprende dettagli retrò come i fori sul cinturino e gli indici sospesi sopra alle lancette.



Marca: **Tissot**
Modello: **PRS 516 Automatic**
Movimento: **automatico**
Cassa: **42 mm, acciaio**
Cinturino: **pelle o acciaio**
Funzioni: **ore, minuti, secondi, datario, giorno della settimana**
Prezzo: **840 €**

TUDOR
HERITAGE BLACK BAY

Fa riferimento ai primissimi orologi subacquei Tudor. La corona di carica richiama quella della referenza 7924 del 1958, soprannominata Big Crown, mentre le lancette, snowflake, sono riprese dagli orologi forniti negli anni 70 alla Marina francese.



Marca: **Tudor**
Modello: **Heritage Black Bay**
Movimento: **automatico**
Cassa: **41 mm, acciaio**
Cinturino: **acciaio o pelle con cinturino addizionale in tessuto**
Funzioni: **ore, minuti, secondi**
Prezzo: **3500 €**

VACHERON CONSTANTIN
OVERSEAS

Eleganza e sportività trovano una sintesi perfetta. È animato dal nuovo calibro "in-house" 5200 dotato di sistema di smistamento della cronografia con ruota a colonne e doppio bariletto di carica. Grazie a un sistema di sganciamento rapido è possibile cambiare il cinturino.



Marca: **Vacheron Constantin**
Modello: **Overseas**
Movimento: **a carica automatica**
Cassa: **42,5 mm, acciaio**
Cinturino: **acciaio, pelle e caucciù**
Funzioni: **cronografo, data**
Prezzo: **31.600 €**

ZENITH
ELITE CHRONOGRAPH CLASSIC

Il design è raffinato e all'interno nasconde un cuore che batte al ritmo sfrenato di un bolide da corsa, il leggendario movimento El Primero - progettato nel 1969 - con frequenza di 36.000 alternanze all'ora per garantire una precisione a 1/10 di secondo.



Marca: **Zenith**
Modello: **Elite Chronograph Classic**
Movimento: **automatico**
Cassa: **42 mm, acciaio**
Cinturino: **pelle o acciaio**
Funzioni: **cronografo**
Prezzo: **7100 €**


VOLVO
VOLVO V90
NATURALMENTE DIVERSA
MADE BY SWEDEN
volvocars.it
3 anni di manutenzione inclusi nel prezzo*
*Il pacchetto di manutenzione incluso nel prezzo comprende i primi tre tagliandi come previsto dal piano di manutenzione programmata Volvo.
Promozione valida fino al 30/11/2016. Volvo V90. Valori massimi nel ciclo combinato: consumo 7,4 l/100km. Emissioni CO_2 169 g/km.


Cartier
CARTIER
8
SWISS MADE
DRIVE DE CARTIER
MOVIMENTO DI MANIFATTURA 1904 MC
LA COLLEZIONE DRIVE DE CARTIER RIDEFINISCE UN NUOVO CONCETTO DI ELEGANZA. VERO E PROPRIO ACCESSORIO DI STILE, QUESTO SEGNATEMPO DALLE LINEE RICERCATE E DI FORMA COUSSIN È ANIMATO DAL MOVIMENTO DI MANIFATTURA DELLA MAISON 1904 MC. FONDATA NEL 1847, LA MAISON CARTIER CREA OROLOGI D'ECCEZIONE CHE COMBINANO AUDACIA ESTETICA E SAVOIR-FAIRE OROLOGIERO.
#WHATDRIVESYOU
cartier.it - 02 30 26 548