

RUOTECLASSICHE

30

TRENT'ANNI

IN REGALO CON QUESTO NUMERO L'OPERA ESCLUSIVA E DA COLLEZIONE DI UN MAESTRO DEL DESIGN: APRI E SCOPRI QUELLA DI QUESTO MESE



COPERTINE D'AUTORE
WALTER DE SILVA

LE AUTO DEL MESE

FIAT 128 RALLY E SPORT COUPÉ
PEUGEOT 504 CABRIOLET
AUTO UNION 1000

RUOTECLASSICHE



A FOTOGRAFIA DI WALTER DE SILVA

AR 176



MASERATI KHAMSIN

IL PRIMO TRIDENTE DI GANDINI

EVENTI

RETROMOBILE A PARIGI
AUTOMOTORETRO A TORINO



IMPRESSIONI
OM 469 S TORPEDO

GARECLASSICHE

RALLYE MONTE-CARLO
HISTORIQUE



YOUNGTIMER
ALFA ROMEO 156

AUTO VENTENNALI È ANCORA CAOS "BOLLI": TAGLIATI FUORI I GIOVANI
STORIA BERNIE ECCLESTONE: LE ORIGINI DELLA SUA FORMULA 1





Consumi ciclo combinato (l/100 km) 6,4 Emissioni CO₂ (g/km) 152

ALFA ROMEO **GIULIA VELOCE Q4**

L'ATTRAZIONE È VELOCE.

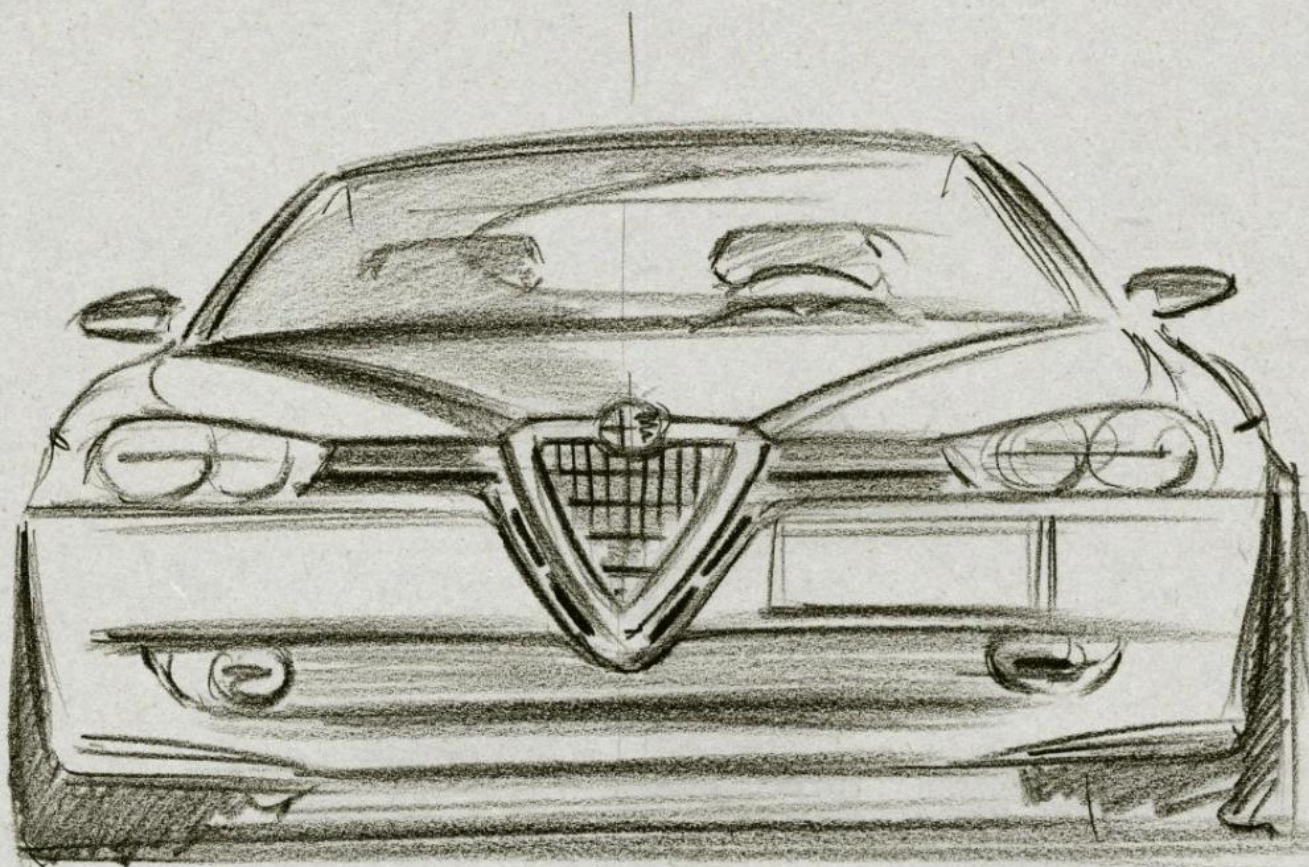


La meccanica delle emozioni



RUOTE CLASSICHE

MARZO 2017



A RUOTE CLASSICHE ... CHE MI HA
RIPORTATO AL MUSEO ALFA ROMEO

AR 156 



facebook.com/RuoteclassicheIT



instagram.com/ruoteclassiche/



twitter.com/ruoteclassiche/

PERCHÉ PUNIRE I RAGAZZI?

N

e siamo tutti consapevoli: la nostra passione per l'auto classica affonda le radici, per lo più, nei ricordi dell'infanzia e della gioventù.

La prima macchina su cui siamo saliti, quella del nonno, la prima guidata oppure quella impressa nelle vecchie foto ingiallite di casa. Più o meno la stessa dinamica prende forma nei giovani oggi: si avvicinano alle vetture d'epoca perché sono più "belle" di quelle moderne, perché costano meno nell'acquisto e nella gestione e perché magari sono nate insieme con loro. Mi segnalano da più parti che la Panda stia diventando un fenomeno di culto tra i ragazzi; beninteso, non quella che avrebbe dovuto chiamarsi "Gingo", bensì il vecchio e geniale quadrotto pratico e spartano di Giugiaro. Approfondiremo presto.

Chi però vuole collezionare qualcosa di più "raffinato" come una Fiat Coupé Turbo, una Delta Integrale Evoluzione, una M3 (E36), una Mercedes SL (R129) o anche solo un'Alfa Romeo 155 T.S. prima serie come il nostro lettore siciliano Michele (leggete a pag. 91) dovrà abdicare, perché il costo della tassa di possesso disincentiva il collezionismo di certe automobili. Di fatto, costringe a vendere all'estero nel caso degli esemplari più prestigiosi e, altrimenti, spinge verso la pressa gli altri (ne parliamo diffusamente a pag. 84). È vero, abbiamo un parco circolante che fa rabbrivire per età media (oltre i 10 anni) e anche per dimensioni (sono più di 5 milioni le auto ultraven-

tennali), ma non per questo dobbiamo fare di tutta l'erba un fascio. Bandiamo chi furbesamente aggirava il bollo con la vecchia Punto 55 sgangherata e arrugginita utilizzata per il commuting tutti i giorni e agevoliamo seriamente chi punta a preservare il nostro patrimonio artistico e collezionistico. I tempi per la riscrittura dell'Art. 60 del Codice della Strada e, quindi, per una nuova regolamentazione per le storiche, si prospettano lunghissimi e stante l'attuale situazione economica questa legge sul bollo difficilmente sarà modificata. L'unica soluzione immediata sembra essere una "lista chiusa" che aiuti a conservare con i giusti crismi a scopo collezionistico il nostro patrimonio di auto ventennali, con le loro storie, il loro fascino e le loro targhe originali. Noi siamo pronti a dare una mano concreta per stilare e diffonderla, sedendoci a un tavolo con Aci, Asi e qualsiasi commissione parlamentare incaricata. Anche quelle auto sono un patrimonio del Paese. Non lasciamo che i giovani le sognino solo su Facebook.



"I ragazzi si avvicinano alle vetture d'epoca perché sono più 'belle' delle moderne, perché costano meno nell'acquisto e nella gestione e perché magari sono nate con loro. Non lasciamoli sognare solo su Facebook"

David Giudici

@davgiud

DA NON PERDERE

28 REGINE DEL PASSATO IL TOCCO DEL MAESTRO

Tradizionale nell'impostazione della meccanica (con il classico V8 Maserati), la Khamsin è invece un'espressione di stile decisamente innovativa e geniale.



84 BUROCRAZIA NON È UN PAESE PER GIOVANI

Niente di nuovo sotto il sole: la generazione dei giovani dai 18 ai 30 anni è quella che patisce di più le scelte della politica. E anche le auto storiche che prediligono (le "ventennali") sono le più penalizzate...



92 RETROMOBILE PARIGI VAL BENE UNA MOSSA

Difficile tornare dalla kermesse francese senza la convinzione che l'heritage sia in pieno spolvero. E per giunta in tutte le sue declinazioni: dai pezzi top ai "rottami" ripristinati con grande impegno e passione.



R RUBRICHE

- 3 Editoriale Perché punire i ragazzi?
- 6 Flashback Marcello Minerbi
- 9 Trentennale Ruoteclassiche
- 11 Digital
- 12 Posta
- 15 L'opinione Flavio Manzoni
- 17 L'opinione Corrado Lopresto
- 19 L'opinione Tiberio Timperi
- 20 Libri
- 21 Ruotine classiche
- 22 Motoring art
- 23 Automobilia
- 25 Tempo

A AUTOMOBILI**REGINE DEL PASSATO**

- 28 Maserati **Khamsin**

IMPRESSIONI

- 34 Maserati **Khamsin** 1977
 36 OM **469 S Torpedo Lusso** 1924
 62 Peugeot **504 Cabriolet** 1971
 68 Auto Union **1000** 1958

TEST A TEST

- 42 Fiat **128 Rally** 1971 -
 Fiat **128 Sport Coupé 1300** 1973



80

LA STORIA

- 50 Le Fiat **128** e le corse
 60 Le Alfa Romeo "citate" dalla **156**

YOUNGTIMER

- 52 Alfa Romeo **156 2.5 V6 24V Q-System** 1999

CLASSICHE DOMANI

- 178 Porsche **911 R**

T TUTTOCLASSICO**TECNICA**

- 74 Frizione automatica

FAI DA TE

- 76 Le viti dei fanali

F FATTI&PERSONE

- 79 70 anni di Walter Röhrl
 86 Intervista a Paolo Spalluto

LA CONTROCOPERTINA

- 80 Walter De Silva



36



68



42



52

L'Alfa era in difficoltà per i modelli con poco appeal o a fine carriera. Ma la 156 stupì il mondo toccando livelli impensabili per una trazione anteriore

- EVENTI**
84 Verona Legend Cars
96 Retromobile
102 Automotoretto

- BUROCRAZIA**
88 Le ventennali

- LA STORIA**
108 Bernie Ecclestone

- ULTIMA ORA**
114 Corso di restauro di auto d'epoca

- CI VEDIAMO AL CLUB**
116 Piombino-Livorno, la corsa dimenticata

G GARECLASSICHE

- 119** Novant'anni di Mille Miglia
120 Rallye Monte-Carlo Historique
126 Aghem vince a Bassano

M MERCATO

- 129** Italiane bestseller
- VENDITE ALL'ASTA**
130 RM Sotheby's, Bonhams e Artcurial a Retromobile
- IL POLSO DEL MERCATO**
136 Porsche 911 Serie 996
- QUOTAZIONI**
138 Dieci gradi di valore
161 I prezzi dei veicoli industriali
- VENDO&COMPRO**
162 Un ponte fra domanda e offerta



EDITORIALE DOMUS S.p.A.

PRESIDENTE
 Giovanna Mazzocchi Bordon
AMMINISTRATORE DELEGATO
 Sofia Bordon
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 Prosdoci
 ufficiostampa@edidomus.it
 tel. +39 338 3548515

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

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

DIREZIONE PUBBLICITÀ

Massimo Bergia Zina

Segreteria Pubblicità

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

AGENTI PER L'ITALIA

Piemonte-Valle D'Aosta: DueA Communication Sas, via S. Francesco d'Assisi, 22-10121 Torino, tel. 011 3997851, fax 011 3997714.
 Liguria: Comunicare di Alessandro Monti, via M. Polo, 10/9 - 16136 Genova, monticomunicare@libero.it, tel. 010 218913.
 Veneto: Friuli V.G. e Trentino Alto Adige: Studio 71 sas di Zappacchi Andrea & C., via G. Dalla Bona, 4a 37138 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004.
 Emilia Romagna: Massimo Venti Pubblicità, via San Pier Tommaso, 18/5 (int. 4) 40139 Bologna, tel. 051 544445 fax 051 7456932.
 Toscana, Marche e Umbria: LP Communication, via San Marcolino 13, 50126 Firenze, tel. 055 6800508 fax 055 6814225.
 Lazio e Campania: Interpassi, via Lorenzo Valla, 38/A 00152 Roma, tel. 06 5806368-589853, fax 06 5899492.
 Sardegna: Giampiero Apeddu, via S. Veneranda, 28 09126 Cagliari, tel. 070 48491.
 Per le restanti regioni contattare: tel. 02 82472253

AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:

Link Media s.r.l. Tel. 02 3495464 e-mail: valerio@link-media.com - linkmedia@link-media.com

ABBONAMENTI ITALIA

Numero verde 800-010199 (dal lunedì a venerdì dalle 9 alle 17, sabato dalle 9 alle 17.30)
 fax 02 5736421 - E-mail: abbonamenti@edidomus.it
 Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+5,90 contributo spese spedizione).

Modalità di pagamento:

Carta di credito: American Express, CartaSi, Diners, Visa
 Assegno non trasferibile intestato all'Editoriale Domus SpA
 Versamento sul/c/c postale n. 5595320 intestato a Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti, via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI).

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 82472383
 subscriptions@edidomus.it
 Annual subscription (12 issues): Ordinaray 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 IT28103096933034, 1000000002949, Swift Code BCITITMM.

Periodico mensile **Marzo 2017**

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, Silvio Campione, Massimo Condolo, Paolo De Vecchi, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Luca Gastaldi, Corrado Lopresto, Paolo Mazzetti, Gilberto Milano, Alessandro Rigatto, Maurizio Schifano, Silvio jr. Suppa, Tiberio Timperi, Saverio Villa, Alessio Viola

FOTOGRAFIE

Archivio Francesco Panarotto, Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Barteletti, Alessandro Bianchi, Massimiliano Bianchi, Paolo Carlini, Gaetano Derosa, Thibaut Dumoulin, Luca Gastaldi, Getty Images, Thomas Maccabelli, Mondadori Portfolio, René Photo Collection, Daniele Russo, Massimiliano Serra
 Copertina: Paolo Carlini

DISEGNI

Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Marco Scuto, Stefano Tartarotti

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

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

UFFICIO VENDITE ITALIA

utvendite@edidomus.it
 tel. 02 5736481 - fax 02 5736421

Un numero: € 5,50 - Fascicolo arretrato: € 7,90.

Modalità di pagamento:

Contrassegno (contributo spese di spedizione € 2,90)
 Carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)
 Versamento sul/c/c postale n. 68202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3 20089 Rozzano (MI) indicando sulla causale i numeri di RUOTECCLASSICHE desiderati.
 Si prega di accertarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

FOREIGN SALES DEPT.

sales@edidomus.it
 tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 82472590

Back issues: € 7,90 (postal charges 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 IT28103096933034, 1000000002949, 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 Pireasanta, 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 dall'articolo 7 del D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali telefonando allo 02 82472459. E-mail: responsabledati@edidomus.it.

PER L'ITALIA

Distribuzione SO.DIP. "Angelo Pazzini" S.p.A., Via Bettole, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI) - tel. 02 6660301 telefax 02 6603020.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA
 Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)
 Tel. 02 5753911 - Fax 02 5752606

Fotolito: AG Media

Via Ludovico D'Alagno, 11 - 20132 Milano
 Stampa: Rostolo Lombarda S.p.A.
 Via Sordani, 3 - 20096 Seggiano di Pedrò (MI)

Copyright 2016. Editoriale Domus SpA. Milano.

È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto della pubblicazione senza autorizzazione della direzione.
 Registrazione del Tribunale di Milano n. 709 del 26/10/1987.

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



**In sella alla Miura**

Settembre 1968: Marcello Minerbi al volante di una delle sportive da lui più amate, la Lamborghini Miura, durante la prova su strada effettuata per Quattroruote.



LA SCOMPARSA DI MINERBI

CIAO, MARCELLO

Ci ha lasciati Marcello Minerbi, firma di punta non solo di Editoriale Domus, ma del giornalismo italiano. Classe 1939, grande appassionato di automobilismo, ha diretto Case editrici, testate storiche e ha anche fondato periodici. Chi scrive ha avuto l'onore di averlo come direttore per otto anni ad AutoPro. L'esordio non fu proprio dei migliori ("Scrivi malino e sei pure alfista, che disgrazia"), ma l'ultima telefonata a metà gennaio scorso era stata solo di complimenti ("Bravo, un bel racconto sulla Lamborghini di Ferruccio"). Odiava le mezze misure, adorava le auto storiche con cui aveva giocato sulle strade e sulle piste di tutto il mondo. Riuscì a guadagnare la sua fiducia facendogli notare che la sua amata Lancia Aurelia aveva i paraurti originali e non riprodotti come lui pensava. E da allora mi sono guadagnato l'affettuoso appellativo di "trovaricambi insostituibile".

Gaetano Derosa

VILLA ERBA

27 MAGGIO 2017 • LAGO DI COMO, ITALIA



1937 TALBOT-LAGO T150-C SS "GOUTTE D'EAU" COUPÉ

Telaio nr. 90110; La seconda coupé "Goccia d'Acqua" di Figoni & Falaschi con i parafanghi anteriori avvolgenti; Restaurata a livello da Concorso nel 2002; Considerata una delle vetture più belle e di stile mai realizzate.

CONSEGNATE LA VOSTRA MACCHINA PER L'ASTA DI VILLA ERBA



CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

dal
1929

**BMW
GROUP**
Classic



Rolls-Royce
Motor Cars Limited



RM AUCTIONS

Sotheby's

www.rmsothebys.com

REGNO UNITO +44 (0) 20 7851 7070 ITALIA +39 02 9475 3812

L'asta di RM Sotheby's a Villa Erba è organizzata in collaborazione con il celebre Concorso d'Eleganza di Villa d'Este.

APRILE, ARRIVANO I "MEN IN RED"

Con **Ruoteclassiche** di aprile la collana "Il meglio del Cavallino" svolta la boa di metà percorso: dopo il volume dedicato a "Le GT" (febbraio) e a "Le Corse" (marzo), arriva "Gli uomini" dei settant'anni del marchio Ferrari. Sarà una panoramica di "grandi profili", suddivisa per ruolo professionale: dai manager (14 in tutto, partendo da Nello Ugolini, DS di metà anni 30, a Stefano Domenicali) ai progettisti (18, da Vittorio Jano ad Aldo Costa); dai designer (6, Battista "Pinin" Farina, Vignale, Pininfarina, Fioravanti, Ramacciotti, Manzoni) ai dealer (6, dall'"americano" Luigi Chinetti al Colonnello R.J. Ronnie Hoare di Maranello Concessionaires UK). E poi, una ricchissima sezione "piloti", i veri ambasciatori del mito Ferrari nel mondo: nella panoramica ne abbiamo scelti 19, quelli più rappresentativi della storia di Maranello. Dal primo a conquistare una vittoria iridata su una vettura del Cavallino, José Froilán González al G.P. di Gran Bretagna del 1951, a Sebastian Vettel. Una o due le pagine dedicate a ciascuno, con una doverosa estensione solo per quattro assi: Alberto Ascari, Niki Lauda, Gilles Villeneuve e Michael Schumacher. Chiudono il volume collaudatori e meccanici (4). Lo speciale, di 144 pagine, sarà disponibile a 4,40 euro in più rispetto al prezzo di Ruoteclassiche (solo rivista, 5,50 euro).



FEBBRAIO



MARZO



MAGGIO



GIUGNO

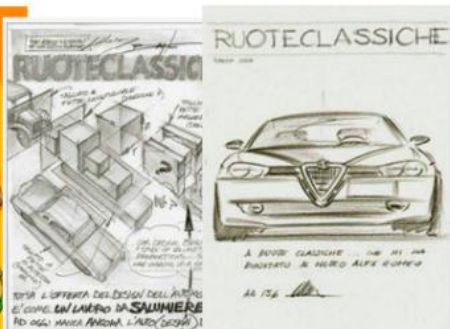


ED Editoriale Domus

APRILE

↓ LA QUARTA SARÀ DI LEONARDO FIORAVANTI

LE NOSTRE COVER D'AUTORE



E sono tre! Tutte diversissime tra loro, com'è lecito aspettarsi da personaggi professionalmente e caratterialmente differenti. Le nostre "copertine d'autore" sono anche uno specchio che riflette chi le crea, nonostante il tema da sviluppare sia lo stesso per ciascuno (interpretare i trent'anni di Ruoteclassiche). Dopo Aldo Brovarone, con la macchia di colore delle "sue" tre Dino (gennaio) e Chris Bangle, con la sua personalissima storia del design automobilistico (febbraio), tocca ora a Walter De Silva, che ha espresso tutto il suo amore per il marchio Alfa Romeo (andate a leggere l'intervista di pag. 80), ritraendo il frontale della 156. Esaurite le prime tre uscite, da aprile, in ordine di apparizione, vi aspettano Leonardo Fioravanti (nella foto), Marcello Gandini, Roberto Giolito, Giorgetto Giugiaro, Flavio Manzoni, Paolo Martin, Lorenzo Ramacciotti, Ercole Spada e Tom Tjaarda. A fine anno vi ritroverete con dodici tavole esclusive da collezione, in cartoncino lucido, da conservare o magari da appendere accanto alla vostra vettura storica.

↓ "PRESTO TRENTENNI"

VIENI A VERONA VAI IN COPERTINA

Possedete un'auto immatricolata per la prima volta nel corso del 1987 (dal 2 gennaio al 31 dicembre)? Nell'anno cioè che ha visto la nascita di Ruoteclassiche? Avete la possibilità di partecipare al raduno "Miss Copertina 1987" che si terrà a Verona il 7 maggio, nel corso della manifestazione Legend Cars. A insindacabile giudizio della redazione la vettura potrà essere selezionata per essere pubblicata sulla nostra rivista e addirittura guadagnare la copertina del numero di dicembre. I primi 3 proprietari iscritti via email a eventi@ruoteclassiche.it avranno l'opportunità di effettuare un giro con Miki Biasion al volante.



CLASSIC



PANORAMI ALPINI

18-20 AGOSTO 2017
AUTO ITALIANE FINO AL 1980

Passione
Engadina



RADUNO INTERNAZIONALE
DI AUTO STORICHE ITALIANE

TRIBUTE

70°

70 ANNI FERRARI

25-27 AGOSTO 2017
I MODELLI FERRARI DAL 1981



Informazioni e iscrizioni: www.passione-engadina.ch

MAIN

Julius Bär

JAEGGER-LECOULTRE



KESSEL

PARTNER



PREMIUM

Santoni

brembo

PLOZZA
vino group

TECHNICAL



KESSEL
Classe

emme

Halcyon



↓ INSTAGRAM

TUTTI I MESI CON NOI

Pubblichiamo alcune immagini scelte dalla redazione tra quelle inviate a redazione@ruoteclassiche.it. Altre, fra le più belle, saranno postate su [instagram.com/ruoteclassiche](https://www.instagram.com/ruoteclassiche)



1



2



3



4



5

Ferrari 208 GTB Turbo (1982)
Alessandro Guerri
Con la Rossa sul Passo Cento Croci (1055 metri di altitudine) tra Parma e La Spezia.



1. Volvo 760 2.3 Turbo Intercooler (1987)
Luigi Maria Sepe
Rara e con appena 70.000 km di percorrenza.

2. Alfa Romeo GT 1300 Junior (1970)
Marilisa e Andrea Perzolla
Testimone d'eccezione per il loro matrimonio.

3. Alfa Romeo 1600 Spider (1966)
Giovanni Formenti
Sulle orme de "Il Laureato".

4. Mercedes-Benz 190 SL (1957)
Marco Facchetti
In vacanza con la tedesca in topless.

5. Alfa Romeo GT 1300 Junior (1970)
Pietro Fanelli
Al figlio Umberto, classe 1993, piacciono d'antan.

↓ 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.



↓ TWITTER

DALLA "WINTER" AI 30 ANNI

twitter.com/ruoteclassiche/

L'equipaggio di #Ruoteclassiche alla Winter Marathon con una Volvo P121 Amazon del 1968.



Il direttore David Giudici annuncia al Quattroruote Day grandi novità sul nuovo listino di Ruoteclassiche.



↓ IL NOSTRO SITO

DATE UN OCCHIO ALLA NOSTRA AGENDA

[ruoteclassiche.it](https://www.ruoteclassiche.it)

Che cosa prevede il menu della stagione 2017? Abbiamo selezionato trenta eventi imperdibili, sgranati lungo tutti i prossimi dodici mesi: dalle più importanti gare di regolarità ai concorsi d'eleganza in giro per il mondo, dai più prestigiosi Saloni dedicati all'heritage agli eventi internazionali in circuito. Un'agenda per ogni appassionato. Link diretto: goo.gl/auwBIX



PAROLA DI BANGLE

facebook.com/RuoteclassicheIT

Chris Bangle firma per il numero di febbraio la nostra seconda "copertina d'autore". E in un'intervista video esclusiva si racconta a tutti gli appassionati.



Giorgio Molteni

Un'opinione di straordinaria competenza e realismo. Possiamo non condividere alcuni risultati del suo lavoro (io stesso), ma giù il cappello. Intervista lucidissima e che espone logiche di progettazione ai più sconosciute. Ottimo contributo.

Cristian Regis

Grande uomo, grande esperienza. [...] Ho capito un po' come va il mondo dell'automobile.



UNA FUORISERIE PER IL NUOVO VESCOVO



Vi invio l'immagine pubblicata dal "Giornale di Brescia" il 9 dicembre 2016 riguardante l'insediamento del vescovo Mons. Luigi Morstabilini nel 1964. La vettura scoperta dalla quale benedice la folla è sicuramente una Fiat, come si evince dal marchio sul cofano in uso negli anni Cinquanta. Potreste fornirmi qualche ulteriore indicazione?

Paolo Armando Legori

La vettura della foto è effettivamente una fuoriserie su base Fiat. Approfondite ricerche nel nostro archivio, controlla



Arrivo in città

In alto, l'insediamento a Brescia del vescovo Morstabilini, avvenuto l'8 dicembre del 1964.

Allestita da Boano e immatricolata nel 1956, fu utilizzata da Agnelli come vettura di rappresentanza. Nei primi anni Sessanta era passata di mano, finendo a Brescia

incrociati di informazioni e, non ultima, la presenza di alcuni tratti stilistici "familiari" ci hanno consentito di appurare che si

tratta di una 1900 A Cabriolet Ministeriale, allestita da Boano, con tutta probabilità in esemplare unico. Immatricolata nel 1956, come dimostra il numero di targa, la vettura era stata commissionata dall'avvocato Agnelli, il quale, per qualche anno, l'aveva utilizzata come auto di rappresentanza. La foto pubblicata dal "Giornale di

Brescia" rivela che alla fine del 1964 essa era passata di mano, divenendo presumibilmente di proprietà della curia diocesana di Brescia. Nel 2007 la si ritrova ancora in questa città, precisamente presso la Luzzago di Roncadelle (BS), azienda specializzata nella compravendita di vetture storiche, che nel

maggio di quell'anno, nel corso di un'asta, la vende a un collezionista italiano. Nella foto a colori che pubblichiamo, scattata in occasione di tale asta, la vettura, presumibilmente restaurata, appare in condizioni impeccabili. Al momento non è noto dove si trovi e se sia ancora passata di mano.

↓ IL PELO NELL'UOVO

RIDUTTIVO CHIAMARLA "FERRARINA"



Scrivo in merito all'articolo apparso nella sua rivista nel mese di gennaio dedicato alla sezione "Vintage" del Motor Show. Nel resoconto dell'evento vengono citati tutti i gruppi automobilistici presenti con le loro collezioni storiche, i vari musei, club e collezioni private presenti. Con un certo rammarico ho constatato che il nostro sodalizio, l'Asa Register (asaregister.com), non è stato nemmeno citato pur essendo presenti quattro modelli differenti a rappresentanza della totalità della produzione Asa. Quest'ultima rappresenta forse l'ultimo esemplare di auto sportiva, quasi artigianale, prodotta in Italia alla metà degli anni Sessanta nell'euforia del miracolo economico di quel decennio. Il motore è un progetto Ferrari (173), la carrozzeria è uno dei primi "impegni" di un giovane Giugiaro in forza alla Bertone, mentre per la parte telaistica e la messa a punto viene coinvolto Giotto Bizzarini. Forse un'automobile non proprio da trascurare. Non a caso nell'ambito della mostra "Ferrari Segreto" un'Asa 1000 è stata esposta per un intero anno. Un ritardato riconoscimento di paternità, anche se le solite malelingue dell'epoca la chiamarono sempre "Ferrarina".



SCIABOLA SPUNTATA

Ho letto nel servizio sulle Sabra pubblicato sul numero di gennaio di *Ruoteclassiche* il riferimento alla Reliant Sabre. Vorrei avere qualche informazione in più su questa sportiva inglese.

Amedeo Vismara

Nel 1960 Yitzhak Shubinsky, patron della Autocars Company con sede ad Haifa (Israele), ritiene che sia giunto il momento per la piccola Casa di guardare al mercato delle vetture sportive. Nasce così la Sabra,

Visto lo scarso gradimento da parte del pubblico, a un anno dal lancio la Sabre viene aggiornata nel disegno del frontale, che assume linee più classiche

spider sviluppata dall'inglese Reliant, la quale si incarica della realizzazione del prototipo. Poiché la Autocars si rivela impreparata all'allestimento delle vetture, i primi 100 esemplari vengono finiti in toto Oltremarica e spediti direttamente negli Stati Uniti, mercato al quale la Casa israeliana guarda con particolare attenzione. La Sabra, dapprima proposta solo con carrozzeria scoperta e successivamente anche in versione coupé (entrambe in vetroresina), viene accolta dal pubblico con freddezza: troppo originale il disegno della parte anteriore (foto in basso) e decisamente

approssimativo lo standard costruttivo. Nonostante l'inizio non proprio esaltante, la Reliant decide comunque di proporre col proprio marchio la vettura ribattezzandola Sabre e presentandola al Salone di Londra del 1961. Visto lo scarso successo (poche decine di esemplari), già nel 1962 si corre ai ripari. Dal punto di vista stilistico, il frontale viene accorciato e i due massicci rostri verticali cromati, che tante critiche hanno suscitato, lasciano il posto a un più tradizionale paraurti a lama orizzontale (foto in alto). A livello di meccanica, il "modesto" quattro cilindri di 1703 cm³ da 91 CV SAE (la stessa unità utilizzata dalla Ford Consul 375, sia pure potenziata) viene affiancato dal sei cilindri in linea di 2553 cm³ da 110 CV SAE delle Ford Zephyr e Zodiac, accoppiato a un cambio Ford anziché ZF. Inizialmente la nuova Sabre Six mantiene il telaio originale, ma quasi subito i tecnici della Reliant aggiornano l'avantreno introducendo una più efficace sospensione a triangoli sovrapposti, nella quale sono impiegati molti componenti derivati dalla Triumph TR4. Per quanto la Sabre sia ora più competitiva in termini di prestazioni e fascia di prezzo, le vendite non decollano e la produzione si interrompe nel 1964, dopo 77 unità costruite (2 spider e 75 coupé).



LA LETTERA DEL MESE

LA PROPAGANDA NON CONOSCE SOSTA

Ho molto apprezzato

sul numero di gennaio 2017 l'articolo riguardante il Fiat 618 Cinemobile di pagina 72. Per tale ragione volevo evidenziare che non solamente l'Istituto Luce aveva attrezzato alcuni autocarri per proiezioni cinematografiche in zone a bassa densità urbana, ma anche un produttore di apparecchi cinematografici. Più precisamente le Officine Pio Pion avevano provveduto alla costruzione di alcuni autocarri simili a quello da voi descritto, di cui allego una foto proveniente da catalogo d'epoca, denominati Autocarri Cinesonori. Tali veicoli (come evidenziato nel catalogo in mio possesso) potevano essere montati su telai Fiat 618 o Bianchi Mediolanum con modifiche che riguardavano il prolungamento posteriore dei longeroni e l'applicazione di una cassa metallica fra questi ultimi dietro il ponte posteriore destinata all'alloggiamento di due potenti batterie di accumulatori per l'alimentazione dell'impianto sonoro (a dischi). Oltre a prestare servizio in Italia, questi autocarri furono inviati anche per proiezioni



(oltre a messaggi propagandistici avevano la possibilità di proiettare anche film e lungometraggi) nelle colonie e precisamente a Rodi, Libia, Etiopia ed Eritrea, operando su strade e in condizioni climatiche non propriamente favorevoli. Purtroppo non sono a conoscenza del numero dei veicoli prodotti e credo che nessuno di essi sia sopravvissuto.

Massimo Pion

Proiezioni itineranti

Sopra, la pagina del catalogo delle Officine Pio Pion di Milano con il disegno di un autocarro autocinesonoro.

CONCORSO DI DISEGNO

MIRABILE INTERPRETAZIONE

Mia nipote Emma, di nove anni, ha partecipato lo scorso dicembre al concorso di disegno "Il mondo delle Auto Storiche - Lino Manfè", indetto annualmente dal Club Ruote del Passato di Pordenone. Colpita dalla notevole risonanza mediatica dell'asta "Duemila Ruote" organizzata da RM Sotheby's, Emma ha disegnato proprio la sala gremita di gente, con tanto di battitore impegnato a seguire le offerte dei collezionisti per aggiudicarsi una delle favolose storiche

messe all'incanto. Sono rimasto stupito dal realismo con cui mia nipote ha immaginato l'evento svoltosi il 25-27 novembre in occasione del Salone Milano AutoClassica.

Redento Manzato



Domenica, 21 Maggio 2017
Circuito di Spa-Francorchamps,
Belgio

*Una delle prime consegnate nel 1966,
prima immatricolazione nel 1965*

1966 PORSCHE 911 2.0 COUPÉ

Telaio no. 303419
Motore no. 903512
85.000 - 125.000€

INFORMAZIONI

Italia

Gregor Wenner

+39 333 564 3610

gregor.wenner@bonhams.com



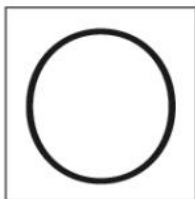
LE ISCRIZIONI SONO APERTE



Bonhams

bonhams.com/motorcars

IL FUTURO, VISTO DAL PASSATO



ggi ci s'interroga molto su come cambierà l'auto nei prossimi decenni, o forse in tempi più brevi, immaginando che le nuove tecnologie di guida autonoma possano mutarne radicalmente la fisionomia. In realtà, però, i progettisti e gli appassionati hanno sempre fantasticato sull'evoluzione del meraviglioso oggetto al centro della loro attenzione, quell'invenzione che per tutto il secolo scorso ha condizionato lo sviluppo del mondo occidentale e, certamente, dei suoi sogni.

Già negli anni Trenta, sfogliando i fumetti di Flash Gordon disegnati da Alex Raymond, si poteva cogliere l'intenzione di rappresentare uno slittamento futuristico dell'idea di trasporto, con veicoli e velivoli dalle forme carenate, aerodinamiche, caratterizzati da una carrozzeria avvolgente e

"Gli esempi di interpretazioni suggestive e ispirate del mutamento dell'automobile sono molteplici in passato. Quando ero bambino, per esempio, nelle produzioni televisive di fantascienza era inevitabile che il protagonista guidasse un veicolo dalle forme estreme"

bombata che estremizzava con raffinatezza il nascente stile streamlined. La compresenza di una concezione avanzata e, necessariamente, di alcuni stilemi e abitudini ancora legati all'epoca in cui sono

stati realizzati, rende questi disegni un autentico esempio di retrofuturismo, ovvero di proiezione in avanti di contenuti e visioni del mondo radicati in un periodo che ormai appare lontano.

Gli esempi di interpretazioni suggestive e ispirate del mutamento dell'automobile sono molteplici in passato.

stati realizzati, rende questi disegni un autentico esempio di retrofuturismo, ovvero di proiezione in avanti di contenuti e visioni del mondo radicati in un periodo che ormai appare lontano.

Quando ero bambino, per esempio, nelle produzioni televisive di fantascienza era inevitabile che il protagonista guidasse un veicolo dalle forme estreme: mi ricordo ancora la coupé del telefilm "U.F.O." del 1969, tutta schiacciata e tagliata a diedri, che in alcune scene bastava da sola a

catturare lo sguardo. Prima ancora, fin dall'inizio degli anni Sessanta, le meravigliose illustrazioni che Syd Mead approntava per le più grandi aziende tecnologiche americane regalavano uno sguardo completo sul mondo del futuro, dalle abitazioni ai vestiti, con vetture che si muovevano su cuscinetti d'aria o binari ed esibivano forme scenografiche, stupefacenti, dai colori forti e puri. L'aspetto più interessante di queste proposte è la profonda capacità di astrarsi dalle convenzioni della propria epoca e immaginare il futuro a 360 gradi.

Un esercizio che ci ispira ancora oggi a lavorare con grande lungimiranza: non si tratta di applicare stilemi ultramoderni ad auto i cui contenuti restano quelli attuali, ma di ripensare il prodotto e tutti i suoi "attributi funzionali", cioè le possibilità d'uso che potrebbe offrire e gli stili di vita a esse associati. Certo, oggi le norme di omologazione e le esigenze aerodinamiche rendono un po' più difficile ottenere le forme pure dei nostri predecessori. Ma è importante non dimenticare la loro capacità di compiere autentici salti d'immaginazione. Così si fa vera innovazione.

R



Prestata alla fantascienza

Il pilota Graham Hill sulla concept car Doppelgänger disegnata da Derek Meddings e Len Bailey, su base Ford Mark IV. La vettura, con alcune modifiche, venne poi ripresa nella serie televisiva di Gerry Anderson "U.F.O." (1969).



PASSIONE
ITALIA



SULLE STRADE DEL BELPAESE



20 - 24 settembre 2017
BASILICATA - PUGLIA

MAGGIORI INFORMAZIONI

WWW.PASSIONE-ITALIA.CH
info@passione-italia.ch

CORRADO LOPRESTO

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

TOTÒ E MIMÌ, CHE MAESTRI!

D

on Totò se n'è andato alla fine degli anni 90, Don Mimì il mese scorso, alla veneranda età di 107 anni. Erano due fratelli che hanno segnato la mia vita di appassionato di auto classiche e non solo. Facevano i carrozzieri-costruttori a

Reggio Calabria; oltre a realizzare le trasformazioni tipiche degli anni del dopoguerra - come furgoni, carri funebri o barchette su base Topolino o Balilla - si distinguevano per il loro buon gusto nel costruire vetture su commissione.

Appese alle pareti della loro carrozzeria (foto piccola, in basso) ricordo tante foto che ritraevano quelli che oggi chiameremmo "pezzi unici", ordinazioni particolari per gente facoltosa della regione. Io li ho conosciuti a metà degli anni 70, quando ho iniziato la mia avventura come proprietario di una vecchia Balilla da restaurare (foto in basso a destra). Erano gli unici a svolgere quell'attività essendo anche i soli in tutta la Calabria ad avere la cultura per farlo. Quanto ho imparato da loro! E quanto mi pavoneggio con i loro segreti nei vari concorsi d'eleganza, in giro per il mondo, dove ormai sono i piccoli dettagli a fare la differenza con i giudici.

Studiavo all'università e al pomeriggio andavo nella loro officina a smontarmi la macchina e a fare il "ragazzo di bottega". Mentre lavoravo sulla mia auto ogni tanto mi capitava di far notare qualche colatura di vernice o addirittura tenevo il braccio di Don Mimì che già aveva problemi alla vista mentre verniciava. E loro, in cambio della compagnia (erano rimasti in due in officina) e delle mie estemporanee osservazioni, non mi hanno mai fatto pagare una fattura! "Siamo rimasti ormai solo Bertone, Pininfarina e noi due a fare questi lavori" si vantava Don Totò, tra il serio e il faceto. Io, in compenso, mi prendevo bonariamente dell'ergastolano per le mie osservazioni che

soportavano con pazienza e per le perdite di tempo che imponevo loro con il mio perfezionismo. Un giorno partimmo in treno alla volta del museo di Torino per andare a "copiare" i dettagli utili per la nostra Balilla. Perché doveva essere la più bella d'Italia! A Roma Dante Marzoli, indimenticato collezionista e ricambista, mi aveva detto che l'esemplare più bello si trovava invece a Catania. Era quello di Orazio Migliorino, che subito andammo a vedere; davanti a tanta perfezione rimanemmo a bocca aperta. Quanti ricordi e quanti aneddoti potrei raccontare:

per esempio, come il riconoscere se una vettura in pegamoide è rifatta magari 30-40 anni fa oppure è davvero originale. Don Mimì me lo insegnò dai dettagli sul tetto: se come finitura laterale aveva la cornice d'alluminio voleva dire che non avevano saputo piegare il materiale senza produrre grinze... Ma gli esempi sono davvero tantissimi. Totò e Mimì erano signori d'altri tempi che mi commossero quando oramai laureato sentirono la necessità di dover passare dal tu al... Signor Corrado.

R



"Erano gli unici a svolgere quell'attività essendo anche i soli in tutta la Calabria ad avere la cultura per farlo. Quanto ho imparato da loro! E quanto mi pavoneggio con i loro segreti nei vari concorsi d'eleganza, in giro per il mondo, dove ormai sono i piccoli dettagli a fare la differenza con i giudici"



IL GRANDE EVENTO DEDICATO AGLI APPASSIONATI DI AUTO



VERONA LEGEND



CARS

FIERA VERONA

IL POSTO IDEALE NON SOLO PER ACQUISTARE LE
CLASSICHE ITALIANE E TEDESCHE, MA ANCHE PER
VENDERE, GAREGGIARE, SOGNARE.

5/6/7 MAGGIO 2017



**VUOI VENDERE
LA TUA AUTO D'EPOCA O
LA TUA INSTANT CLASSIC?**

Portala a Verona Legend Cars.
Contatta la segreteria organizzativa o visita
il nostro sito www.veronalegendcars.com e
prenota il tuo spazio in Fiera.



**VUOI ORGANIZZARE
UN RADUNO DI CLUB
IN FIERA?**

Vuoi organizzare un raduno per il tuo
Club di auto d'epoca?
Ti aspettiamo in fiera con tanto spazio
per ospitare le auto dei soci.



**LA SFIDA DEI
CAMPIONI**

FANTASTICA SFIDA NEL NUOVO CIRCUITO DELLA FIERA
TRA I PIÙ GRANDI PILOTI MONDIALI
DI RALLY E PISTA!



INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl - Via Fornace Morandi 24 - 35133 Padova
T +39 049 7386856 - Fax +39 049 9819826 - e mail: info@veronalegendcars.com

WWW.VERONALEGENDCARS.COM

L'ATTESA DEL GRANDE GIORNO



"S

e devi fare una frenata d'emergenza premi fino a un attimo prima del bloccaggio, rilascia un filo e schiaccia di nuovo, velocemente, senza mai far bloccare le ruote".

Così papà Flavio, negli anni 70, mi svelava i trucchi del volante.

Aveva una guida sciolta, fluida, senza essere mai aggressiva. Osservavo, ascoltavo e il desiderio cresceva... In principio fu il cambio. Lui premeva la frizione, io innestavo la marcia. Poi toccò all'acceleratore. Avrò avuto dieci anni. Quando si andava in campagna bastava allungare il piede. La 128 non aveva un tunnel da scavalcare. "Attento, non spingere troppo, altrimenti s'ingolfa. Devi raggiungere la velocità di crociera e poi trovare il filo di gas, così consumi poco". La prima volta al volante - avevo undici anni - fu tra le sue braccia, gambe larghe, e il sedile tirato indietro. E un volante troppo grande e duro per le mie forze. "Mani alle nove e un quarto. E attento a non incrociare le braccia!".

Tutte prove generali in attesa del gran giorno. Che arrivò a quattordici anni. Di nascosto da mia madre. Con la 128 verde pisello a farmi da nave scuola. Dall'alto dei suoi 75 mila chilometri pensava di averne viste di tutti i colori e invece... La prima che grattava, il freno troppo duro da spingere e lo sguardo di papà. Papà passeggero. Ora apprensivo, ora implacabile e adesso che ci penso, un filo commosso alla fine di quella prova generale. Gesti e movenze ripetute all'infinito sul divano con un frisbee come volante. O in auto, rigorosamente

parcheeggiata, giurando solennemente: "Papà mi lasci in auto senza chiavi, tranquillo che non tocco nulla". A ripensarci oggi, un comportamento non politicamente corretto ma, piaccia o meno, una volta si usava così. Volarono quei quattro anni. A diciotto, subito il foglio rosa. Sbagliando perché ignoravo servissero diciotto anni e un giorno. Ma il dado era tratto.

A fare da spettatore adesso toccava a papà. Negli anni a venire avrebbe assistito stupito a una vorticoso girandola di auto. Lui che aveva avuto nella sua vita solo Fiat 128, Delta e Punto. Tutto pur di cancellare gli sberleffi di zii e cugini accumulati in tredici anni di verde pisello in 128. Papà si è arrampicato su fuoristrada, sceso in sportive rasoterra, difeso dagli spifferi di micidiali spider e cabrio. Anche da passeggero saliva in cattedra. Sbuffavo ma aveva ragione. Perché i papà hanno sempre ragione e i figli farebbero bene a dirglielo finché ci sono. Chissà quante volte si sarà fatto il segno della croce vendendomi uscire. E lo spavento di quando, a ventidue anni, accartocchiai la Polo. Presi troppo allegramente una curva di una strada che conoscevo come le mie tasche. Preferii la montagna al burrone. Uscendone illeso grazie al vizzo (nell'86 non erano obbligatorie) d'indossare la cintura. Altri tempi, altre storie.

All'orizzonte, adesso, si prospetta un nuovo passaggio di testimone. Quello di mio figlio Daniele. Nel 2022 avrà diciotto anni e tanta voglia di patente. Ma visti i proclami di mister Tesla sulla guida autonoma, mi domando se mai avrà il piacere di guidare. E se ne sia il caso, considerato che come maestro ha scelto Dominic Toretto... **R**

Dieci anni (o giù di lì)

Mani rigorosamente alle "nove e un quarto", il sorriso entusiastico di chi "sente" il motore acceso e s'immagina già provetto pilota.





DUE RUOTE UN MITO

L'altra faccia del rosso, quello delle due ruote, che incendia l'animo dei tifosi e dei centauri di mezzo mondo. Arriva sugli scaffali delle librerie il volume ufficiale che la Fondazione Ducati dedica a tutti loro a novant'anni dalla nascita della Casa, nata il 4 luglio 1926. Una grande avventura imprenditoriale partita dal sogno di tre fratelli: Adriano, Bruno e Marcello Cavaliere Ducati, supportati dal padre Antonio. Il libro, con testo bilingue italiano-inglese, ripercorre la storia del marchio di Borgo Panigale attraverso 19 icone di stile: dal Cucciolo del 1946 alla 1299 Panigale S Anniversario del 2016, passando per la 916 del 1994. Un suggestivo itinerario visivo nel design di un marchio testimone del made in Italy nel mondo, attraverso oltre 150 foto realizzate da Giovanni De Sandre: scatti unici che colgono e raccontano il patrimonio genetico di ogni moto Ducati.

STILE DUCATI UNA STORIA PER IMMAGINI

Foto di Giovanni De Sandre
Skira Editore
336 pagine - 80 euro

L'ALFA ROMEO FINO A OGGI

Uscita per la prima volta nel 2010 (in occasione del centenario della Casa), questa prestigiosa summa della storia Alfa Romeo, firmata da Antonio Tabucchi, viene riproposta aggiungendo gli ultimi modelli di una storia costellata di successi commerciali e sportivi: Giulietta, Mito e Giulia. Il volume ripercorre l'avventura industriale del marchio del Biscione, ma anche il suo straordinario palmarès agonistico in gare come la Mille Miglia, la 24 Ore di Le Mans, il Tourist Trophy e il Mondiale Marche. Imperdibile per collezionisti e appassionati.

ALFA ROMEO DAL 1910 AD OGGI

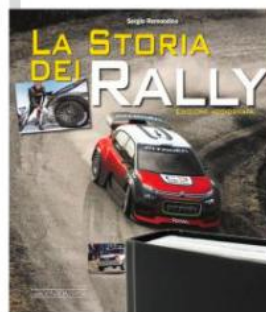
Antonio Tabucchi
Calosci Editore
336 pagine - 40 euro

RALLY MON AMOUR

Edizione aggiornata di una bibbia imprescindibile per ogni appassionato di rally, uscita la prima volta nel 2010. La cronologia, anno dopo anno dal 1960 al 2016, di tutte le gare del Mondiale e dell'Europeo di specialità: i piloti, le vetture, gli avvenimenti nel racconto di un grande cronista sportivo.

LA STORIA DEI RALLY

Sergio Remondino
Giorgio Nada Editore
400 pagine - 50 euro

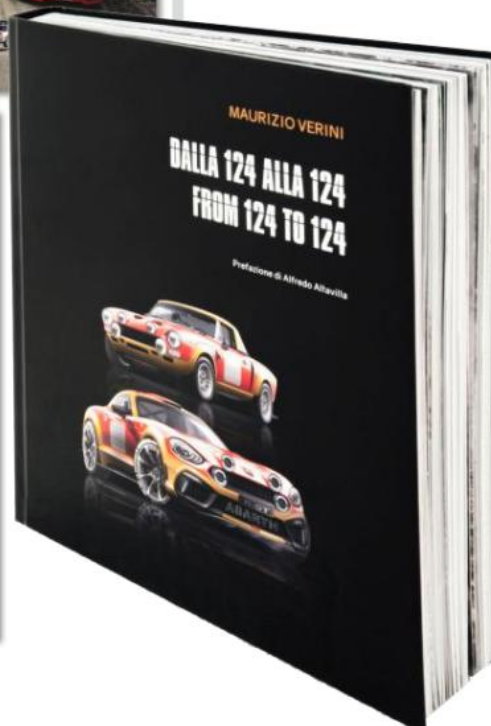


INCROCI TEMPORALI

Non solo ricordi e nostalgia dell'epoca d'oro dei rally in questo volume scritto dall'ex campione d'Europa (nel 1975) Maurizio Verini per rendere omaggio alla Fiat 124, in concomitanza con l'uscita sul mercato della nuova versione Abarth. Passato e futuro si legano indissolubilmente in un racconto che mischia, in modo avvincente, memoria e passione, grandi piloti e speranze di ricalcare successi indimenticabili. Testo bilingue (italiano-inglese), con oltre 300 foto a colori e in bianco e nero.

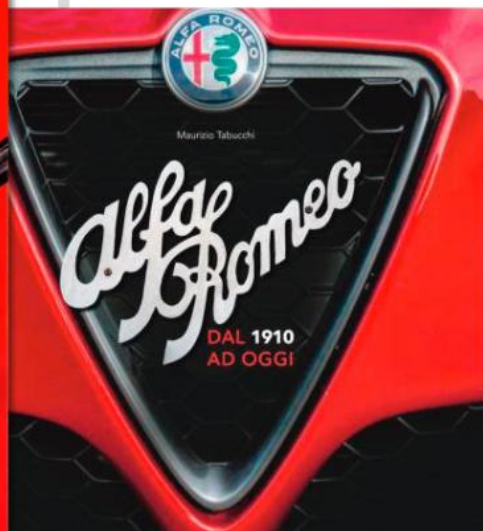
DALLA 124 ALLA 124

Maurizio Verini
Press Grafica
256 pagine - 50 euro



STILE
DUCATI

Una storia per immagini
A VISUAL HISTORY
OF DUCATI DESIGN



LA VIVACITÀ DELLE 1:18

Anche quest'anno la Fiera di Norimberga si è confermata la vetrina privilegiata per mostrare le novità dell'ultima ora. Il comparto dei diecast in scala 1:18, che negli ultimi anni ha mostrato segni di crisi, rivela ancora una certa vivacità, soprattutto per i modelli d'alta gamma. Marchi come AutoArt e ancor di più CMC, leader in questa fetta di mercato, stanno infatti cercando di espandere la loro produzione nella tematica delle storiche, con proposte decisamente particolari il primo, o estremamente raffinate, il secondo. Ne sono la prova la Porsche 911 (930) Turbo "Wangan Midnight Blackbird" e la Nissan Skyline GT-R "V-Spec II" dell'AutoArt, che riproducono due vetture protagoniste di fumetti e film giapponesi, e la Talbot-Lago Type 150 C-SS Figoni & Falaschi della CMC, che replica l'elegantissima vettura aerodinamica presentata al Salone di Parigi del 1937. Questo modello è disponibile nelle livree azzurro metallizzato, nero e bicolore argento-bordeaux. Sempre della CMC, vale la pena di presentare le riproduzioni delle tre Mercedes-Benz 300 SL che corsero al G.P. di Berna del 1952; quella rosso scuro, numero 16, di Rudolf Caracciola, quella celeste, numero 20, di Hermann Lang e quella verde brillante, numero 18, di Karl Kling. Per gli amanti di vetture storiche decisamente più popolari le novità in ogni caso non mancano: la Solido ha infatti recentemente lanciato una bella serie di Dyane 6. Quelle azzurra e avorio (il model year 1967) presso il produttore sono già esaurite, mentre quelle in Verde Giada e Arancione Tenéré, che riproducono il model year 1974, sono ancora disponibili.

Maurizio Schifano



1 PORSCHE 911 TURBO AUTOART PREZZO \$ 190

Fedele riproduzione della "Blackbird" guidata dal professor Shima Tatsuya nella serie di fumetti manga giapponesi intitolata "Wangan Midnight". Scocca in metallo pressofuso, particolari in metallo e plastica, cofani e porte apribili, ruote sterzanti.



2 TALBOT-LAGO TYPE 150 CMC PREZZO € 497

Modello particolareggiato di un'automobile capolavoro del design anni 30. Scocca in metallo pressofuso, dettagli in metallo cromato e fotoinciso. Interno rivestito in vera pelle, cofani e porte apribili, ruote sterzanti, sospensioni funzionanti. Serie limitata di 1500 pezzi.



3 NISSAN SKYLINE GT-R AUTOART PREZZO \$ 190

Riproduzione della vettura protagonista del film animato giapponese del 2015 "New Initial D the Movie Legend 2". Scocca in metallo pressofuso, cofani e porte apribili, ruote sterzanti.

4 MERCEDES-BENZ 300 SL CMC PREZZO € 335

Dettagliata riproduzione della prima serie della leggendaria "ali di gabbiano", nella versione del G.P. di Berna del 1952. Rivestimenti interni in pelle e tessuto, porte e cofani apribili, ruote sterzanti. Solo 1500 pezzi.



5 CITROËN DYANE 6 SOLIDO PREZZO € 40

Riuscita replica della popolare vettura francese nella versione più performante del 1974. Disponibile nel colore Arancione Tenéré (1500 esemplari) oppure Verde Giada (1000 esemplari). Scocca in metallo, particolari in plastica, porte anteriori apribili.



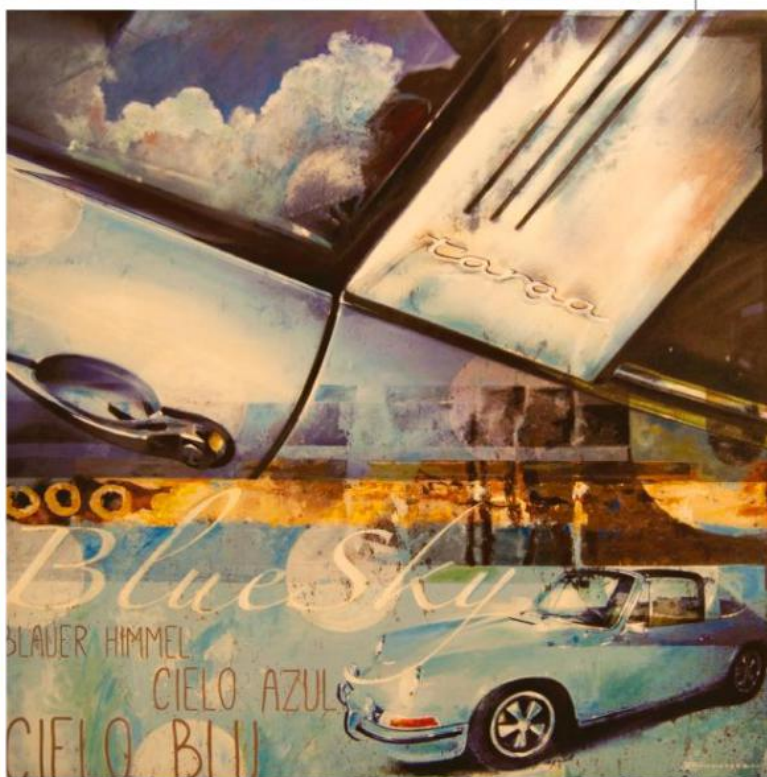
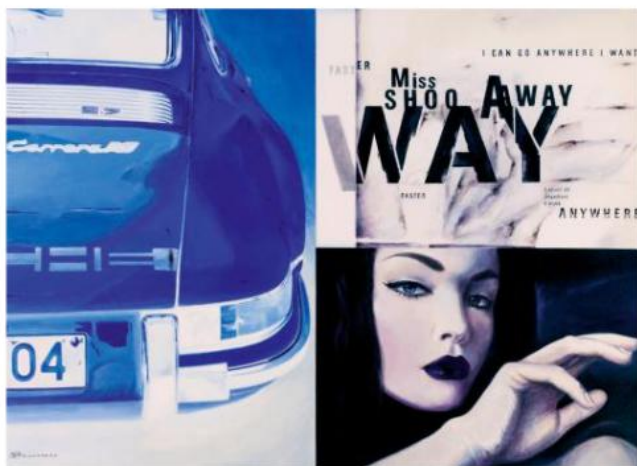


FOLGORATO DALLE PORSCHE

"Dipingo soprattutto per me. Per una forma di training autogeno che sento necessaria. Ma ovviamente lo faccio volentieri anche per tutti coloro che condividono la mia stessa grande passione". A dirlo è Silvio Pera, veronese, classe 1959, da qualche decennio direttore creativo di una rinomata agenzia di comunicazione scaligera. Il suo sacro fuoco? Le Porsche: "La mia prima fu una 911 SC d'occasione, acquistata nove mesi dopo il mio matrimonio; e fu un po' come la gestazione di un sogno". Oggi le vetture di Zuffenhausen sono il suo soggetto preferito, ritratte con la tecnica della pittura a olio o con i colori acrilici su tele di dimensioni significative (100x70 o 90x90 cm) ispirandosi ai quadri iperrealisti dell'americano James Rosenquist, considerato uno dei padri storici della Pop Art. Nell'infanzia di Pera l'automobile è una presenza costante: dapprima sulle macchinine a pedali della Giordani, poi con i modellini della Politoys. Fino ad

arrivare ai disegni, tantissimi, con le pagine di Quattroruote a fare da fonte d'ispirazione. Poi, come pubblicitario, l'opportunità di lavorare - nell'advertising - a diretto contatto con le Case. "Oggi cerco di ritagliarmi del tempo per dipingere, anche se non è facile". Quando ci riesce, le sue amatissime Porsche prendono vita nella tela...

Dario Tonani



Colori a olio e tocco grafico

La 911, nelle sue differenti versioni, è musa ispiratrice di moltissime opere di Silvio Pera (ritratto nella foto in bianco e nero).

OCCIDENTALI'S "VINTAGE"

MORGAN EV 3 JUNIOR

Si tratta di un'automobilina per bambini (sopra i 6 anni di età) fedelissima all'originale e dotata di alimentazione elettrica. È accreditata di una velocità di 16 km/h e viene fornita su ordinazione, con colore a richiesta, sul sito della Casa madre: morgan-motor.co.uk. Prezzo intorno alle 8000 sterline.



MACININO PEUGEOT

Macinino da caffè in stile vintage, replica dell'originale costruito dalla Peugeot nel lontano 1840, una cinquantina di anni prima che l'azienda cominciasse a produrre automobili. In legno di faggio e acciaio inossidabile (altezza 21 centimetri), fa parte della linea Peugeot Nostalgie. Prezzo attorno ai 100 euro, disponibile anche su Amazon.



GIRADISCHI MUSTANG STYE

Ford Mustang 4 in 1: giradischi a tre velocità, radio FM, presa USB, ingresso ausiliario (con plug in per l'ascolto in cuffia). Il tutto in stile autoradio del 1965. Disponibile in nero o rosso. Prezzo 149,95 dollari. merchandise.ford.com



FEDELTA' OMOLOGATA

Splendido modellone di Ferrari F40 LM in scala 1:8. Assemblato a mano scannerizzando i componenti di un esemplare originale. Il prototipo è stato poi sottoposto alla Ferrari che ha deliberato la fedeltà della creazione in ogni dettaglio. Costo 10.485 euro. amalgamcollection.com



COFFEE BREAK COL GIAGUARO

Set di due tazze in porcellana della collezione Jaguar Heritage, con i disegni tecnici della E Type Lightweight. Costa 22 sterline shop.jaguar.com/uk



www.bergamohistoricgranprix.com



DEPOCA

L'ECO DI BERGAMO
CUORE BERGAMASCO

RHOTECLASSICHE



Bergamo Historic Gran Prix

CIRCUITO DELLE MURA

DOMENICA
28 MAGGIO
2017

*“Avete un circuito stradale sublime, superiore a quello tanto rinomato e blasonato di Montecarlo”
Tazio Nuvolari vincitore dell'edizione del 1935*

Sono ammesse all'esclusivo evento vetture e moto da corsa costruite prima del 1975:

**F1-F2-F3-FJ - ANTEGUERRA GP/SPORT
GTS/SPORT - MOTO GP**

Termine iscrizioni 25 Aprile 2017

La quota di iscrizione è di 500 euro x auto, 200 euro x moto e comprende:
Contributo ONLUS Spazio Autismo Bergamo - Due manche sul Circuito delle Mura - Brunch per due persone

Il modulo di iscrizione è disponibile sul sito www.bergamohistoricgranprix.com

Verranno selezionate 80 vetture e 50 moto.

Programma

09,00

10,00 - 10,30

10,30 - 11,00

11,30 - 12,00

12,00 - 14,00

15,00 - 15,30

15,30 - 16,00

16,30 - 17,00

Punzonatura Auto e Moto in Piazza della Cittadella

1° Manche MOTO GP Circuito delle Mura

2° Manche GTS Circuito delle Mura

3° Manche F1 Circuito delle Mura

Brunch e Premiazioni BHGP

4° Manche MOTO GP Circuito delle Mura

5° Manche F1 Circuito delle Mura

6° Manche GTS Circuito delle Mura

iscriviti adesso...

Info: Simone Tacconi BHGP

tel. 0039 3470540627 - fax 0039 035220273

mail: info@bergamohistoricgranprix.com

Iperauto Bergamo



careDENT
il tuo dentista



Vaillant Service plus
CENTRO ASSISTENZA TECNICA UFFICIALE

BERTOLETTI DANILO srl
ECOGAS srl Tel. 035 611526/035 340040

130 ANNI DI STILE E PRECISIONE

G

li anniversari sono momenti particolarmente graditi a un'industria, come quella del tempo, molto legata alle tradizioni. E nel corso del 2017 ricorre il 130° anniversario di fondazione di Eberhard & Co., una delle più note e significative realtà dell'orologeria svizzera. Fondato nel 1887 a La Chaux-de-Fonds, culla della meccanica di precisione, da Georges Emile Eberhard, il marchio - alla cui guida ci sono oggi Barbara Monti e Mario Peserico, entrambi classe 1965, rispettivamente nel ruolo di amministratore delegato e direttore generale - ha una storia particolarmente emblematica e coerente, non solo perché si presenta oggi, nell'attuale panorama dell'orologeria in gran parte dominato da grandi gruppi finanziari e industriali, con tutte le stimolanti qualità di una maison indipendente, ma anche perché è protagonista 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. Una specialità dell'orologeria che consiste essenzialmente nella messa a punto di dispositivi complementari al movi-

mento normalmente dedicato alla scansione di ore e minuti e in grado di misurare i cosiddetti "tempi brevi", come quelli di una gara di velocità. In buona sostanza, si tratta del calcolo dei 30 minuti e delle 12 ore di conteggio, attivato su questa peculiare tipologia d'orologi, tramite pulsanti di avvio

e di arresto e registrato su contatori variamente disposti sul quadrante. E della particolare disposizione di questi contatori, "in linea" e non "radialmente" in corrispondenza delle ore 3, 6, 9, 12 come avviene normalmente, Eberhard & Co. ha fatto in un certo senso il proprio "marchio di fabbrica", bello e ben riconoscibile. La maison produce anche cronografi tradizionali, ma il Chrono 4, così come viene appunto chiamato questo model-

lo, vera e propria invenzione, inedito modo di leggere il tempo e interessante innovazione tecnologica (si tratta di quattro treni di ruote che posizionano orizzontalmente altrettanti contatori rispettivamente, da sinistra, per i minuti, le ore, le 24 ore e i secondi), è particolarmente distintivo e apprezzato dal pubblico di appassionati.

Tanto è vero che sarà proprio una nuova versione di questo cronografo (dopo modelli come Bellissimo, Géant, Temerario, Colors e Grande Taille) l'orologio celebrativo di Eberhard & Co. per il 130° anniversario di fondazione. **R**

EBERHARD & CO. CHRONO 4 BELLISSIMO

Se per bellezza s'intende classicità, quella nella foto qui a fianco è senza dubbio la versione meglio riuscita di tutta la vasta produzione che riguarda Chrono 4, serie di punta della maison. In attesa di vedere a fine marzo, in occasione di Baselworld, come sarà il modello celebrativo dei 130 anni di fondazione, che Eberhard & Co. ha voluto essere proprio un nuovo Chrono 4, il Bellissimo è

decisamente il modello più elegante finora realizzato. Questo cronografo automatico ha una struttura particolarmente armoniosa della cassa, realizzata in acciaio e con diametro di 40 millimetri, mentre l'estetica classica è sottolineata dal design molto rigoroso del quadrante, con i tipici quattro contatori in linea, numerazione romana e scala tachimetrica.



RUOTECLASSICHE

30
TRENT'ANNI

IN REGALO CON QUESTO NUMERO L'OPERA ESCLUSIVA E DA COLLEZIONE DI UN MAESTRO DEL DESIGN: APRI E SCOPRI QUELLA DI QUESTO MESE
**COPERTINE D'AUTORE
CHRIS BANGLE**


PER TE
SCONTO
FINO AL
36%

PER TE
12
COPERTINE
D'AUTORE
DA
COLLEZIONE!


**ROTTAMI PREZIOSI
LANCIA AURELIA B20**
**GARECLASSICHE
WINTER MARATHON**

**TEST A TEST
SABRA SPORT CO**


PER TE
GRANDE CONCORSO
RISERVATO
AGLI ABBONATI
IN PALIO
UNA FIAT 500
CABRIO

Un piccolo bolide rosso
dalla grinta sportiva
che sprizza ottimismo,
vitalità ed energia.

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 QUATTORRUOTE, RUOTECLASSICHE, DUE RUOTE, TUTTO TRASPORTI, 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.shop.ed.it/regolamento-motori>

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

SARÀ UN ANNO DA RICORDARE PER SEMPRE!



RUOTECCLASSICHE COMPIE I SUOI PRIMI 30 ANNI.

Festeggiamo insieme a voi un anniversario così importante con un REGALO ESCLUSIVO. Con ogni fascicolo del 2017 troverete una seconda copertina d'autore firmata ogni mese dai più grandi maestri del car design: Brovarone, Bangle, De Silva, Fioravanti, Gandini, Giolito, Giugiaro, Manzoni, Martin, Ramaciotti, Spada e Tjaarda.

12 numeri unici, tutti da collezionare, per celebrare i nostri primi trent'anni all'insegna della grande passione che ancora oggi ci guida.

UN ANNO DI RUOTECCLASSICHE (12 NUMERI)

SOLO 48,90* EURO

INVECE DI ~~66,00~~ EURO

IN PIÙ GRATIS:

- Condivisione dei contenuti digitali
- Fotogallery delle auto



SE PREFERISCI, SCEGLI L'ABBINATA:

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

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

ABBONATI ORA NON PERDERE TUTTO QUESTO!

Collegati al sito www.shoped.it Oppure telefona al

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







IL TOCCO DEL MAESTRO

Supercar dall'architettura meccanica tradizionale, con il classico V8 del Tridente davanti e la trazione dietro ereditati dalla celebre Ghibli, è invece decisamente innovativa quanto a concezione stilistica. Grande cofano e coda cortissima, è un susseguirsi di linee affilate e spigoli vivi, per mano di Marcello Gandini. Geniale lo specchio di coda trasparente

Testo di Fulvio Zucco - foto di Paolo Carlini

È

stata la prima Maserati di serie disegnata da Bertone. O per essere più precisi, da Marcello Gandini per Bertone, tanto che alcuni stilemi propri della sua prece-

dente Lamborghini Espada si ritrovano anche nella Khamsin. È stata pure l'ultima. L'ultima vettura del Tridente progettata sotto la gestione Citroën e l'ultima realizzata sotto la direzione tecnica dell'ingegner Giulio Alfieri, che lascia la Casa dopo aver fatto nascere trentacinque auto e quarantuno motori.

Il prototipo della Khamsin viene presentato da Bertone al Salone di Torino nell'autunno 1972 e riscuote subito l'interesse della dirigenza Maserati, che ne delibera la produzione in serie, presentando al Salone di Ginevra del 1973 il modello definitivo. La nuova auto è destinata alla clientela più tradizionalista, orfana della Ghibli e che preferisce una GT dall'impostazione convenzionale alla Bora, ritenuta fin troppo moderna. Il successo di pubblico è notevole, le forme tese e affilate, con una coda tronca e corta a controbilanciare il frontale appuntito e sviluppato in lunghezza, piacciono subito e sono in linea con i dettami propri degli anni Settanta.

Particolarità stilistiche della Khamsin (il nome è quello di un vento egiziano molto forte e caldo) sono la griglia asimmetrica sul cofano motore, il diedro che percorre tutta la fiancata creando giochi di luce che la alleggeriscono otticamente, il lunotto che funge da portellone, la triangolatura in plastica sul montante posteriore che cela il tappo del serbatoio e, su tutte, lo specchio di coda verticale realizzato in cristallo. Ciò rende inconfondibile la Khamsin, con la suggestione dei fanali e dello stemma del Tridente che sembrano fluttuare nel vuoto.

PENALIZZATA DALLA CRISI

Al plauso degli appassionati, però, non corrisponde altrettanto successo commerciale: con la crisi petrolifera alle porte e l'introduzione dei limiti di velocità, lo spazio per le coupé ad alte prestazioni con un motore di quasi cinque litri diventa esiguo. Inoltre, anche chi se le può comunque permettere ora è riluttante all'acquisto perché, soprattutto in alcune zone, non è troppo prudente farsi vedere a bordo di macchine vistose o parcheggiarle in strada. Peccato, perché la Khamsin è forte di 320 CV e può toccare, 



Le valigie non sono un problema

I posti dietro (sopra) sono adatti solo a bambini, ma permettono almeno di appoggiare giacche e borse. Più a destra il bagagliaio, molto capiente per due persone. La finitura in legno e pelle scamosciata della plancia (in alto) è opera dell'importatore americano, che ha montato pure il volante ancora presente a bordo.





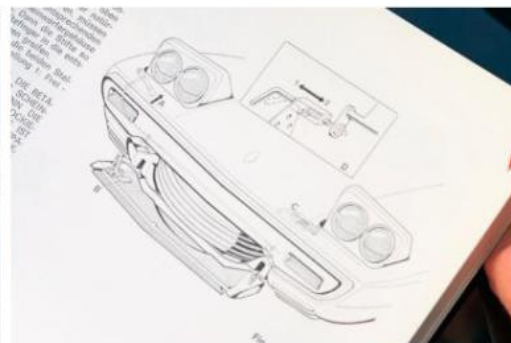
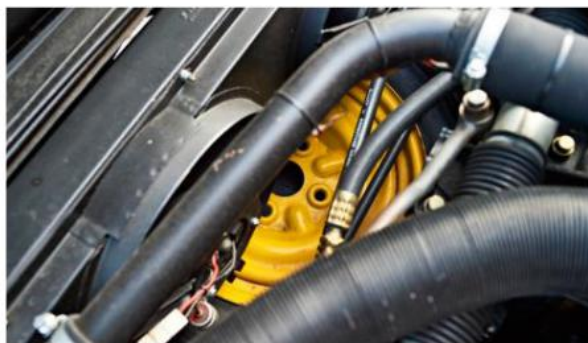
Le tre feritoie sopra il paraurti sono proprie della seconda serie, nata nel 1977. Aiutano a migliorare il raffreddamento



Ruota a sorpresa

La ruota di scorta è dietro al paraurti anteriore (a destra). Nel disegno del libretto della macchina è evidenziata la ribaltina da cui la si estrae.

A destra più in basso, i fari a comando idraulico e la griglia asimmetrica sul cofano.



secondo la Casa, i 275 km/h. Il tutto con la classe e il lusso tipici delle GT modenesi. La congiuntura sfavorevole fa sì che il totale degli esemplari prodotti si fermi a 435 e 155 con le specifiche Usa distribuiti in un decennio, dal 1974, anno dell'effettiva commercializzazione, al 1982: all'incirca un terzo della ben più fortunata Ghibli.

UNA MOSCA BIANCA

Jules-Arthur Sastre, collezionista italo-francese, è uno dei tanti appassionati che sono rimasti stregati dal fascino della Khamsin. Un altro è Luciano Benetton, che ne acquistò una nuova nel 1981. Sastre invece l'ha vista per la prima volta in un raduno di marca a Parigi, e ha deciso che doveva averne una. Mica come dirlo... Poche le auto costruite, meno quelle sopravvissute, ancora più rare quelle disponibili sul mercato. Alla fine è riuscito ad accaparrarsi l'esemplare di queste pagine, che ha avuto un solo proprietario, negli Stati Uniti. L'importatore aveva modificato la finitura della

plancia e sostituito il volante, ma queste varianti, oltre ad accompagnare l'auto praticamente dalla nascita, sono di buon gusto. Fortunatamente e stranamente la carrozzeria corrisponde a quella delle auto per l'Europa: quelle "americane" avevano i soliti paraurti maggiorati ma, soprattutto, una orribile coda con i gruppi ottici spostati sul paraolpi, fuori dal cristallo verticale.

Una delle soluzioni intelligenti della Khamsin riguarda anche il posizionamento della ruota di scorta, dietro al paraurti anteriore e davanti al motore. In questo modo non sottrae spazio al bagagliaio e contribuisce al perfetto bilanciamento della vettura: con il V8 arretrato verso l'abitacolo e la trasmissione "transaxle", la distribuzione dei pesi è 50% all'anteriore e 50% al posteriore, perfetta!

Una curiosità è invece il fatto che l'esemplare numero di telaio 1030 sia stato trasformato dall'importatore americano in spider: è stato venduto a un'asta nel 2007. Fosse nata qualche anno prima, la Khamsin avrebbe avuto ben altra storia.



Pronta allo scatto

La vista laterale evidenzia il lungo cofano e la coda raccolta, che danno l'impressione di una belva acquattata e pronta a balzare in avanti. I cerchi in lega Campagnolo erano già montati anche sulla precedente Ghibli.





Colpo di genio di Marcello Gandini,
il cristallo verticale sul retro della
macchina, che la rende inconfondibile
ed è utilissimo in manovra





SAPORE DI FRANCIA

L'italianissimo ed esuberante otto cilindri è il solito portento di coppia. Qui però si sposa con la leggerezza e la precisione dello sterzo, dovute al sistema idraulico Citroën

Testo di **Fulvio Zucco** - foto di **Paolo Carlini**

Le granturismo italiane degli anni Settanta sono scomode, calde e faticose da guidare. Vero, a meno che si tratti di una Maserati Khamsin (e poche altre). Il confort è sempre stato uno dei punti di forza della produzione Maserati, almeno rispetto alla concorrenza, e quindi può non stupire più di tanto.

Il fatto che l'abitacolo sia luminoso, per nulla angusto e pure fresco d'estate, grazie al condizionatore di serie, è già più insolito. La visibilità è ottimale, non si è costretti a "indovinare" gli ingombri dell'auto e in manovra, punto dolente di quasi tutte le sportive, si vede perfettamente dove finisce la macchina grazie alla coda trasparente. Non è cosa da poco... Il piantone dello sterzo è regolabile; vetri e antenna elettrici, autoradio e interno in

pelle sono di serie. I sedili sono regolabili anche in altezza, grazie al sistema idraulico di derivazione francese.

FEELING AL PRIMO ISTANTE

Il motore di 4930 cm³ parte con un bel rombo pieno e cupo e gira subito regolare. Il servosterzo Diravi della Citroën SM rende gli spostamenti da fermo semplicissimi, con un carico al volante quasi inesistente. Ma man ma-



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V8 di 90°
Alesaggio 93,9 mm - Corsa 89 mm
Cilindrata 4930 cm³
Rapporto di compressione 8,5:1
Potenza 320 CV a 5500 giri/minuto
Distribuzione a valvole in testa a V
Quattro alberi a camme in testa, catena
Quattro carb. doppio corpo invertiti
Weber 42 DCNF6
Lubrificazione forzata, 12 litri
Raffreddamento ad acqua, 16 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 72 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 5 marce
Differenziale autobloccante a richiesta
Frizione monodisco a secco
Leva di comando centrale
Pneumatici 215/70 VR-15.

Corpo vettura Coupé 3 porte, 2+2 posti
Carrozzeria portante
Telaio supplementare posteriore
Sospensioni ant. a ruote indipendenti,
bracci triangolari, molle elicoidali
Sospensioni post. a ruote indipendenti,
bracci triangolari, molle elicoidali
Ammortizzatori idraulici ant. e post.,
doppi al retrotreno
Freni a disco autoventilanti ant. e post.
Sterzo a cremagliera con servosterzo
ad assistenza progressiva
Capacità serbatoio carburante (doppio)
90 litri.

Dimensioni e peso Passo 2550 mm
Carreggiate ant. 1440 mm - post. 1470 mm
Lungh. 4400 mm - Largh. 1800 mm
Peso 1700 kg.

Prestazioni Velocità 275 km/h
Consumo medio 17,5 litri/100 km.



Un V8 per l'America

A destra, la targhetta identificativa per i lubrificanti, quella con il numero di carrozzeria e quella che rivela come l'esemplare fosse destinato al mercato americano. Sopra, il grosso V8 che ha motorizzato negli anni svariati modelli Maserati.

no che la velocità sale, la risposta dello sterzo, ad assistenza progressiva, si rivela corrispondente a quella che si vorrebbe avere. La precisione è molto elevata e ad alta velocità non esistono giochi e ondeggiamenti. La risposta del V8 è consistente ma progressiva, mai brusca nonostante i 320 CV a disposizione. La coppia, quasi 50 kgm, rende quasi superfluo l'uso del cambio, consentendo riprese da qualsiasi regime. La Khamsin sale molto rapidamente fino

a 220-230 km/h, poi la spinta si attenua.

Emerson Fittipaldi, che la provò per Quattroruote nel 1974, raggiunse con un discreto lancio i 260 orari circa su strada aperta, ma se non ci fossero stati altri veicoli disse che avrebbe raggiunto valori superiori. La punta di 275 promessa da Maserati potrebbe non essere lontana dalla verità. A tali velocità, spesso, i freni di quarant'anni fa si rivelano inadeguati; non è questo il caso, che l'impianto è effi-

cacissimo e facile da sfruttare: ancora una volta l'impianto idraulico dà una mano e permette di dosare alla perfezione la frenata senza forzare sul pedale.

Il comportamento è rassicurante, la vettura non si imbarca nelle curve nonostante il peso importante e punta sempre all'esterno in sottosterzo. Forse non è così appagante per un pilota smaliziato, ma è decisamente sicuro e alla portata di tutti. **R**

L'AFFIDABILITÀ LA RESE CELEBRE

La prima produzione delle Officine Meccaniche di Brescia fu quella di automobili, a partire dal 1917. E OM fu la vincitrice della prima Mille Miglia, nel 1927, con Minoia e Morandi. Il modello 469 di 1,5 litri raggiunse buoni consensi

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



Tutti, o quasi, pensando alla OM ricordano i camion e gli autobus che ancora in tempi non troppo lontani affollavano le strade d'Italia. Ci vuole un appassionato di storia dell'automobile per sapere che le tre posizioni sul podio della Mille Miglia, nella prima edizione del 1927, sono state ottenute proprio da vetture della Casa bresciana. La conoscenza della produzione OM, articolata su vari modelli, è poi appannaggio di pochi cultori delle vetture

anteguerra. La OM nasce nel 1917 con l'acquisizione da parte dell'AOM, produttrice di materiale ferroviario con sede a Milano, dello stabilimento bresciano della Züst, costruttrice di automobili di grossa cilindrata.

Le prime vetture OM sono infatti delle Züst rivisitate, tanto da conservare persino il nome del modello preesistente, S305. Ben presto però viene lanciata una nuova auto più in linea con le richieste della clientela del tempo: motore a quattro cilindri in linea di cubatura contenuta, semplicità costruttiva e conseguente buona affidabilità, cura delle finiture, peso non elevato e im-

pianto elettrico a 12 Volt di serie. La denominazione commerciale, 465, sta per 4 cilindri con alesaggio di 65 mm, mentre la corsa, che non ha riferimento nella sigla, è di 100 mm per questo come per gli altri modelli che si susseguiranno.

Il nuovo motore OM, progettato dal tecnico Lucien Barratouche, è estremamente semplice nella sua architettura e ha la classica distribuzione a valvole laterali, ma è concepito con tre supporti di banco, quando al tempo due sono la norma, e dimensionato tenendo già conto dei possibili futuri incrementi di cilindrata. Che ➔



Bestseller della Casa

Il modello 469 di 1,5 litri, soprattutto nella versione S dotata di freni a tamburo sulle quattro ruote, è stato il vero cavallo di battaglia della OM. Nella foto, la Torpedo Lusso del 1924 di Alberto Ercolini da Lerici (SP).

La 4 cilindri bresciana era celebre per la sua semplicità meccanica e per la sua robustezza. Ne derivava un'affidabilità a tutta prova, soprattutto per la 469



Piccola ma di classe

Le dotazioni e le finiture della 469 sono di elevato livello, soprattutto in relazione alla categoria dell'auto. Comode le tasche applicate ai pannelli delle porte e le maniglie interne, a destra, da non dare per scontate negli anni Venti. Più a lato, gli strapuntini ripiegabili che consentono di viaggiare anche in sei.



presto arrivano, nel 1921, con la nuova 467. Questa rimane in listino all'incirca un biennio, finché nel 1922 debutta la 469, definitivo sviluppo dello schema nato con la 465. Le varianti disponibili sono due: la 469 N con freni sulle sole ruote posteriori e la 469 S equipaggiata con quattro freni a tamburo.

L'esemplare del nostro servizio è proprio una più sicura e utilizzabile S, in allestimento Torpedo Lusso a sei posti con carrozzeria, fatto abbastanza anomalo all'epoca, realizzata dalla stessa Casa costruttrice. Appartiene da tempo al collezionista ligure Alberto Ercolini che, tenuto conto delle oltre novanta primavere della sua OM, la guida relativamente spesso. Lungo le stradine di Lerici e dintorni, dove la velocità poco conta, la 469 S non è

d'intralcio al traffico e si arrampica sulle salite senza apparente sforzo.

Concorrente naturale della 469 è negli anni Venti la Fiat 501, anch'essa di 1,5 litri e di prestazioni simili, ma meno raffinata in alcune soluzioni tecniche, come l'albero di trasmissione, accuratamente bilanciato sull'auto lombarda.

PRATICAMENTE INDISTRUTTIBILE

Con una potenza limitata, circa 25 cavalli (fino a 30 per le vetture destinate alle corse su strada), la distribuzione a valvole laterali che mantiene contenuto il regime di rotazione del motore, il surdimensionamento degli organi meccanici e una costruzione di elevata qualità e al contempo di razionale sempli-

cità, la OM 469 si guadagna presto la fama di auto di estrema affidabilità, davvero difficile da rompere. Ciò fa sì che il modello raggiunga una buona diffusione, soprattutto dopo il record mondiale di velocità sulle 48 ore ottenuto fra il 15 e il 17 marzo 1924 a Monza, per la classe 1500, alla media di 70,5 km/h.

La 469 resta a listino praticamente inalterata fino al 1929, totalizzando circa 4200 esemplari, ma la sua variante 469 F, allestita sulla solita meccanica 1500 come taxi, furgone, piccolo pullman per servizi privati, cisterna per l'innaffiatura del verde pubblico e altro ancora, è a catalogo fino al 1933, cioè fino alla fine della produzione automobilistica della OM stessa. In quell'anno, infatti, Fiat acquisisce la OM e decide di convogliare l'attività

↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
Alésaggio 69 mm - Corsa 100 mm
Cilindrata 1496 cm³
Potenza 25 CV a 3600 giri/minuto
Distribuzione a valvole laterali, senza guide
Carburatore a vaschetta laterale
Zenith oppure Solex
Alimentazione mediante sistema Autovac,
con serbatoio supplementare
a due camere montato sul paraframma
Accensione Bosch
Lubrificazione forzata
Raffreddamento ad acqua
Impianto elettrico 12 V.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce
Frizione monodisco a secco
Leva di comando centrale
Pneumatici 765 x 105 oppure 5.50 x 18.

Corpo vettura Torpedo 4 porte, 6 posti
Telaio a longheroni a U e traverse
Carrozzeria in acciaio,
con paraframma in alluminio
Sospensioni ant. ad assale rigido,
balestre semiellittiche longitudinali
Sospensioni post. a ponte rigido,
balestre semiellittiche longitudinali
Freni meccanici a tamburo,
sulle quattro ruote (469 S) oppure
sulle ruote post. (469 N)
Capacità serbatoio carburante
(posteriore) 55 litri.

**Dimensioni
e peso** Non disponibili.

Prestazioni Velocità circa 90 km/h
Consumo medio 9 litri/100 km.

Istruzioni per l'uso

A sinistra, la targhetta che consiglia,
in caso si dovesse procedere ad
avviare l'auto con la manovella, di
mettere prima il quattro cilindri in
fase di bilanciamento. Più a sinistra, lo
stemma OM che indica la costruzione
della carrozzeria da parte della Casa
stessa. Sotto, visibili sulla testata i
rubinetti di decompressione, già
anacronistici negli anni Venti.



verso il solo settore industriale pesante, arrestando la costruzione di automobili e di veicoli da trasporto leggeri da esse derivati, nonché ogni attività sportiva.

Nel 1937, poi, la branca milanese dell'azienda, fino allora dedicata al materiale ferroviario, la Mais di Suzzara (MN), specializzata in macchinari agricoli e la OM automobilistica di Brescia si fondono nella OM Società Anonima, che costruisce d'ora in poi materiale ferroviario, motori industriali, veicoli pesanti come autocarri e autobus e trattori agricoli.

Tra le peculiarità tecniche della 469 sono da ricordare le valvole inserite direttamente nel monoblocco, senza l'interposizione di guide, per migliorare, negli intenti della Casa, il raffreddamento dello stelo. Parec-

La 469 fu allestita in circa 4200 esemplari, risultando il modello più diffuso della OM. La 665, vincitrice della prima Mille Miglia, si fermò a 3200

chi gli elementi in lega leggera, allo scopo di contenere il peso e ottenere così migliori prestazioni dal 1500 di concezione poco sportiva: in alluminio sono il paraframma, la coppa dell'olio e la campana della frizione; i longheroni e alcune traverse del telaio hanno poi un profilo a U per consentire di utilizzare lamiere più sottili a parità di rigidità. Le ruote sono di norma a raggi, sempre per contenere il peso, ma sono disponibili anche cerchi in lamiera a disco o a razze metalliche tipo Sankey.

QUELLA FACCIA UN PO' COSÌ

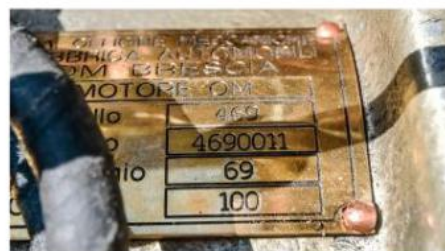
Il disegno delle 4 cilindri prodotte internamente all'azienda, nel proprio reparto di carrozzeria, non presenta spunti innovativi. Pensato per piacere un po' a tutti senza la pretesa di essere originale, è elegante, pulito e tradizionale. Una OM 469 è molto simile a una contemporanea Fiat 503, oppure a una Bianchi o a un'Ansaldo. Altro particolare non innovativo, anzi, poco al passo con i tempi, è la presenza sulla testata (smontabile, questo sì un tocco di moderni-

tà, per il 1924) dei rubinetti di decompressione dei cilindri.

Su strada la 469 si conferma leggera e maneggevole, più della Fiat sua concorrente, e borbotta placidamente senza mai salire granché di regime. Molto elastica, si è rivelata pronta nell'avviamento, ben frenata (rispetto alla produzione contemporanea) e dotata di un cambio piuttosto "ubbidiente". Non ha dato segni di insofferenza o surriscaldamento nei ripetuti passaggi a bassa velocità e nelle manovre e ha rivelato un solo tallone d'Achille: senza ammortizzatori, massima attenzione alle buche, per non parlare dei rallentatori.

Misure a vista

A destra, la targa sul blocco motore riporta, oltre al modello e al numero di produzione, le misure di alesaggio e corsa (69x100 mm). In alto, la tromba e il faro orientabile. Sotto, i bagagli si possono fissare alla griglia posta sopra il serbatoio.



COLLEZIONE "DOC" NELLO SPEZZINO

A San Terenzo, appena fuori Lerici (SP), alcuni garage celano una collezione di auto in perfetto stato, assolutamente efficienti sotto ogni punto di vista e conservate sollevate da terra e coperte da teli appositamente confezionati. In bella mostra scaffali e teche contenenti i relativi pezzi di ricambio e accessori, tutti rigorosamente originali. La collezione è quella di Alberto Ercolini, pensionato, che provvede con le proprie mani alle necessità dei suoi gioielli. I locali, infatti, oltre a essere impeccabili per ordine e pulizia, contengono anche una ricca attrezzatura da officina che permette ad Alberto di effettuare interventi di ogni genere. Ercolini ha infatti

un passato da motorista navale, specializzato a Stoccarda in motori sovralimentati e turbine a gas, presso la sede di Arcola (SP) di Mercedes-Benz Italmotor (nota come MTU). È stato anche responsabile del funzionamento di questi gruppi montati sulle navi della Marina Militare italiana. Non c'è riparazione meccanica che sia per lui fuori portata; quando sparisce da casa, sicuramente è nella rimessa a trafficare con maestria per riportare a nuovo qualche congegno meccanico. Fa parte del Registro Fiat Italiano, in seno al quale ha l'incarico di consulente tecnico per tutti i veicoli anteguerra, che sono la sua passione nella passione. È inoltre commissario tecnico

per l'Albo Storico del Classic Club Italia, uno dei più grandi per numero di soci iscritti, nonché socio onorario del Cams di La Spezia. Fra le auto del suo "Ricovero Auto d'epoca - Cultura del Restauro", oltre la OM del servizio che ebbe come primo proprietario un noto armatore napoletano, una Fiat 508 S Spider Mille Miglia, un'Alfa Romeo Giulietta Spider cui si è recentemente aggiunta una Spider Veloce, una Fiat 509 Torpedo taxi del 1929 e la Fiat Zero del 1914 che Delia Scala utilizzava negli anni 50 per spostarsi in Versilia durante le vacanze. Alberto possiede anche una vasta collezione di abiti originali d'epoca, che abbina alle proprie auto.



Per terra e per mare

Oltre alle auto, la collezione di Alberto Ercolini comprende parecchio materiale di provenienza navale. In primo piano una Fiat 508 S Mille Miglia; alla destra un'Alfa Romeo Giulietta Spider e una Fiat Zero; quest'ultima è appartenuta a Delia Scala. Qui a fianco, il gruppo timoniero di un'imbarcazione.



VOCAZIONE CORSAIOLA

Furono presentate entrambe nel 1971 le versioni più grintose della prima Fiat a trazione anteriore. La Rally era una personalizzazione più accattivante della normale berlina con la scocca a due porte, la Sport si rifaceva alla tradizione della Casa e proponeva concetti innovativi. All'epoca fu quest'ultima a raccogliere maggiori consensi. Oggi sono valide entrambe, da scegliere in base al carattere preferito

Testo di Maurizio Schifano - foto di Thomas Maccabelli



S

alone di Ginevra 1971 e Salone di Torino dello stesso anno, queste le rassegne che videro l'esordio rispettivamente della 128 Rally e della 128 Sport Coupé.

Nel giro di sette mesi la Fiat aveva così completato la gamma della sua prima vettura a trazione anteriore, con due versioni che, affiancando la berlina utilitaria di base, strizzavano l'occhio a una clientela più esigente in fatto di grinta e di dotazioni.

La Rally, al passo con le tendenze del momento, non era altro che un allestimen-

to più sportivo della berlina di base: stessa scocca, quella della due porte, più adatta a una tale connotazione, con diverse varianti ai componenti dell'allestimento esterno e ruote con pregiati cerchi in lega Cromodora, però optional; all'interno, volante con corona in pelle, sedili anteriori avvolgenti, rivestimenti "total black" e una strumentazione davvero completa che, oltre al tachimetro scalato a 180 km/h, comprendeva il contagiri elettronico, il manometro dell'olio e il termometro dell'acqua.

Tutto ciò, insieme a un'offerta iniziale di sole quattro tinte per la carrozzeria, bianco, rosso arancio, Grigio Garda e Giallo 

Dotazione specifica

La strumentazione specifica della Rally comprende il tachimetro scalato a 180 km/h, il contagiri elettronico, il manometro dell'olio e il termometro dell'acqua. Il volante con razze forate e corona in pelle contribuisce a conferire all'abitacolo una connotazione sportiva. Sulla destra della plancia, si nota la firma di Francesco Panarotto, presidente del Fiat 128 Club Italia.

■ Orientale (solo il bianco e il Grigio Garda condivisi con la berlina base) dava un tocco di esclusività, all'epoca ritenuta però da alcuni troppo a buon mercato e di dubbio gusto, specie per quanto riguardava l'aspetto esterno. Il motore, un nuovo 1300 derivato dal 1100 della berlina di base aumentando l'alesaggio, alimentato da un carburatore doppio corpo, risultava sì più potente, ma non così grintoso come l'aspetto della vettura poteva far credere. La Casa, riluttante a proporre una versione con caratteristiche davvero spinte, aveva optato per una scelta di compromesso, che però non fu del tutto apprezzata e penalizzò le vendite.

COME QUELLA DI MAMMA

L'esemplare protagonista del "Test a test" appartiene a Mauro Praga, cinquantottenne appassionato milanese, che già in passato ci ha messo a disposizione diverse vetture per i nostri servizi. Come l'acquisto della Fiat 508 C uguale a quella appartenuta a suo nonno, comparsa sul numero di maggio 2013, anche quello di questa 128 Rally deriva da "storie di famiglia", come lui le ama definire. Si tratta infatti di un esemplare identico a quello che sua madre, spaventata dall'inadeguatezza dei freni che la sua Mini Cooper Mk 2 mostrava nelle discese delle strade di montagna, aveva acquistato nell'estate del 1972, rimanendone pienamente soddisfatta.

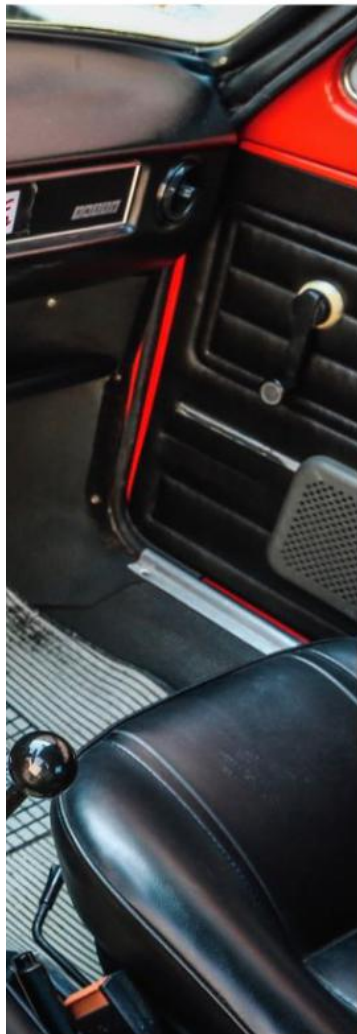
Immatricolato da nuovo a Ragusa e appartenuto allo stesso proprietario fino al 2006, l'esemplare in queste pagine è stato acquistato da Mauro alla fine del 2015 e ha avuto bisogno solo di una leggera revisione meccanica; date le sue condizioni generali e in particolare lo stato di conservazione dell'interno, originale come tutto il resto, si può ritenere che i 74.000 km indicati dallo strumento siano quelli effettivamente percorsi. Pur caratterizzata da un rapporto peso/potenza molto favorevole per la sua epoca, la 128 Rally non si può definire un'auto davvero sportiva, a cominciare dall'abitacolo; i rivestimenti "total black", la strumentazione completa e il volante in pelle hanno un sapore racing, ma nonostante i bei sedili specifici, ribassati, avvolgenti e con poggiatesta di serie, l'assetto di guida ha poco a che vedere con quello di una vettura da



Storie di famiglia

A sinistra, Mauro Praga, 59 anni, di Milano; appassionato di auto storiche, ha acquistato questa vettura alla fine del 2015, per accontentare la madre che nel 1972 ne aveva comprata una identica e voleva provare di nuovo il piacere di guidare una 128 Rally.





Nero da corsa

Nell'abitacolo domina il nero, che accentua l'aspetto racing. I comandi al centro sulla plancia (a sinistra) sono identici a quelli della berlina di base. I sedili anteriori anatomici sono specifici, il divano posteriore è lo stesso della berlina (sotto). Specifici i cerchi in lega Cromodora (optional) e le fasce adesive laterali; i fanali posteriori sono gli stessi della Fiat 850 Sport Coupé.

rally. Il motore spinge forte agli alti regimi e può sopportare bene il fuorigiri, ma delude in quanto a prontezza e capacità di ripresa dai bassi regimi; a peggiorare la situazione contribuisce poi la rapportatura del cambio, che è lo stesso della 128 base con motore 1100. L'accelerazione comunque può definirsi brillante per una vettura dei suoi tempi e della sua classe.

Grazie alla taratura delle sospensioni anteriori, più rigida rispetto a quella della berlina normale, il rollio in curva è ridotto, ma in compenso emerge un comportamento sottosterzante che sulla berlina di base è quasi assente e che rende la guida più impegnativa; questo però potrebbe far piacere a un pilota sportivo. Giudicata oggi, l'estetica della 128 Rally, specie nella livrea rosso arancio, appare più accattivante di quanto non lo fosse all'inizio degli anni 70, e le prestazioni pretese dai potenziali clienti di allora non sono più una priorità.

SCELTA PIÙ TRADIZIONALE

Proseguendo la tradizione delle coupé derivate dalle sue berline, la Fiat non poteva esimersi dal lanciare la 128 Sport 

Preparata Gruppo 1

La ruota di scorta nel vano motore era tipica di tutte le versioni della 128 (a destra). Questa Sport Coupé monta il rollbar e le cinture di sicurezza a 4 punti regolamentari per le vetture del Gruppo 1 (sotto). Pratico ed esteticamente riuscito il cruscotto con gli strumenti incassati; piuttosto ampio il bagagliaio (più in basso).



➤ Coupé, che però volle realizzare su un pianale con passo più corto di 22 cm e con l'aggiunta di un telaio perimetrale, che irrigidiva la scocca portante, offrendo un ancoraggio più fermo alle sospensioni, riviste nella geometria.

Per tali ragioni questa versione si presentava più come un modello a sé stante che come variante della berlina, offerto in due allestimenti: S, più dimesso e dall'aspetto meno grintoso, per via dei fari rettangolari e dei cerchi ruota uguali a quelli della berlina; SL, più completo e sportivo, grazie ai quattro fari, ai cerchi ruota di disegno esclusivo e senza coppe, alla tripla banda adesiva sulla coda e all'abitacolo con plancia e volante imbottiti, strumentazione più completa, console centrale, sedili avvolgenti e regolabili.



MOTORI PIÙ POTENTI

I motori disponibili, per entrambi gli allestimenti, erano un 1100, analogo a quello della berlina, ma più potente (64 CV anziché 55) grazie all'adozione di un carburatore doppio corpo al posto del monocorpo, e un 1300, derivato da quello della 128 Rally, ma anch'esso più potente (75 CV anziché 67), grazie all'adozione di un albero a camme più spinto e a una diversa fasatura. La linea accattivante della carrozzeria, disegnata dal centro stile della Casa torinese, le prestazioni notevoli per la sua classe a fronte di consumi limitati e i prezzi abbordabili assicuraronο alla 128 Sport Coupé, in special modo alla versione SL, un buon successo. La vettura protagonista del nostro "Test





Pilota di storiche

Il proprietario, Silvio Gentilini, 46 anni, di Milano, coltiva la passione per le gare automobilistiche; da qualche anno è pilota del Campionato Italiano Autostoriche Velocità, ma vorrebbe cimentarsi anche nei rally, proprio con questa 128 Sport Coupé.



a test" è una SL con motore 1300 che appartiene a Silvio Gentilini, 46 anni di Milano, un appassionato di storiche con una vocazione decisamente sportiva. Da qualche anno infatti, il nostro collezionista Silvio corre come pilota nel Campionato Italiano Autostoriche Velocità; con buoni risultati, vista la vittoria nella classe 1300, riportata nel 2016 guidando un'Alfa Romeo Giulia GT Junior 1300 Gruppo 1.

OBIETTIVO, LE GARE

Il desiderio di possedere una vettura versatile, che potesse partecipare a gare di velocità, ma anche a rally e a gare di regolarità, l'ha portato quasi obbligatoriamente a scegliere una Fiat 128 Sport Coupé, un modello con un passato sportivo di tutto rispetto, sia nelle gare su pista sia nei rally (vedi a pagina 50). Acquistata nel 2012 a Pistoia, dov'era stata immatricolata da nuova, la vettura, in origine di color Giallo Positano, era di per sé molto ben conservata, ma è comunque stata sottoposta a un accurato restauro, anche perché Silvio aveva l'intenzione di allestirla come un'autentica Gruppo 1 (quello delle cosiddette "derivate dalla se- 



Solo brillante la Rally, davvero grintosa la Sport Coupé: rappresentavano due modi diversi d'intendere l'auto sportiva

rie”), con tanto di rollbar, cinture di sicurezza a 4 punti e dotazioni di sicurezza, per ottenere L’Historic Technical Passport Nazionale e renderla così utilizzabile nelle gare ufficiali del campionato italiano.

Per quanto riguarda la meccanica, tutte le parti soggette a usura sono state sostituite e l’impianto frenante è stato dotato di tubazioni con guaina in treccia di acciaio inox, pastiglie e olio “da corsa”; il motore poi è stato totalmente revisionato, effettuando anche un’accurata riequilibratura e operando gli alleggerimenti consentiti nella fiche di omologazione; ciò ha portato ad avere un regime massimo di rotazione di oltre 7500 giri/min e un’erogazione più pronta, accompagnata da un sound del doppio corpo Weber davvero inebriante. Per quanto riguarda la livrea, Silvio ha voluto riprendere quella Rosso Arancio 171 con cofano motore nero opaco adottata sulla vettura iscritta al 5° Rallye Elba, nel 1972,

e condotta dall’equipaggio Ceccato-Bertolotto, che si piazzò al settimo posto assoluto. Tale livrea include anche gli adesivi col numero 27 sulle portiere, non ancora presenti quando sono state scattate le foto del servizio. Più mirata per l’utilizzo sportivo, la Fiat 128 Sport Coupé, già nell’allestimento di serie, ha un assetto di guida più consono, col piantone del volante più inclinato e, sulla SL, un volante con un diametro di soli 36,5 cm e una corona imbottita e rivestita in pelle.

Il passo più corto la rende più agile e reattiva rispetto alla berlina e l’ancoraggio inferiore delle sospensioni anteriori più saldo evita quasi del tutto il sottosterzo, nonostante il tiro decisamente più forte del motore. Affidabile, sicuro e veloce, l’esemplare protagonista della nostra prova offre una guida oltremodo divertente, sicuramente apprezzabile anche quando lo si volesse impegnare nelle gare.



Gemelli diversi
I motori della Rally e della Sport Coupé sono di base identici. Il primo (a sinistra) è meno "tirato", in sintonia con la filosofia del modello; il secondo (a destra) ha potenza e coppia più elevate, grazie a un diagramma di distribuzione più spinto.



↓ CARATTERISTICHE RALLY

Motore Anteriore trasversale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 86 mm - Corsa 55,5 mm
Cilindrata 1290 cm³
Rapporto di compressione 8,9:1
Potenza 67 CV DIN a 6200 giri/min
Distribuzione a valvole in testa
Albero a camme in testa, cinghia dentata
Carburatore doppio corpo invertito
Weber 32 DMTR
Accensione a spinterogeno
Impianto elettrico 12 V, batteria 34 Ah.

Trasmissione Trazione anteriore
Cambio a 4 marce sincronizzate
Frizione monodisco a secco
Leva di comando centrale
Pneumatici 145 HR13.

Corpo vettura Berlina 2 porte, 5 posti
Carrozzeria portante in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, montanti McPherson, bracci inferiori
Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, balestra trasversale
Ammortizzatori idraulici telescopici
Barre stabilizzatrici anteriore e posteriore
Freni idraulici ant. a disco, post. a tamburo, doppio circuito, servocomando a depressione
Sterzo a cremagliera
Serbatoio carburante 38 litri.

Dimensioni e peso Passo 2448 mm
Carreggiata ant. 1308 - post. 1313 mm
Lungh. 3876 mm - Largh. 1590 mm
Altezza 1390 mm
Peso in ordine di marcia 820 kg.

Prestazioni Velocità 150 km/h
Consumo medio 8,6 l/100 km.

↓ CARATTERISTICHE SPORT COUPÉ 1300

Motore Anteriore trasversale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 86 mm - Corsa 55,5 mm
Cilindrata 1290 cm³
Rapporto di compressione 8,9:1
Potenza 75 CV DIN a 6600 giri/min
Distribuzione a valvole in testa
Albero a camme in testa, cinghia dentata
Carburatore doppio corpo invertito
Weber 32 DMTR
Accensione a spinterogeno
Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.

Trasmissione Trazione anteriore
Cambio a 4 marce sincronizzate
Frizione monodisco a secco
Leva di comando centrale
Pneumatici 145 HR13.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 4 posti
Carrozzeria portante in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, montanti McPherson, triangoli inferiori
Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, balestra trasversale
Ammortizzatori idraulici telescopici
Barre stabilizzatrici anteriore e posteriore
Freni idraulici ant. a disco, post. a tamburo, doppio circuito, servocomando a depressione
Sterzo a cremagliera
Serbatoio carburante 50 litri.

Dimensioni e peso Passo 2225 mm
Carreggiata ant. 1325 - post. 1333 mm
Lungh. 3808 mm - Largh. 1560 mm
Altezza 1310 mm -
Peso in ordine di marcia 775 kg.

Prestazioni Velocità 160 km/h
Consumo medio 8,5 l/100 km.



IN GARA SU ASFALTO E SU TERRA

Frutto di un progetto razionale e innovativo, la Fiat 128, in tutte le sue versioni, spesso elaborata da esperti preparatori, ebbe anche una brillante carriera agonistica

Testo di **Maurizio Schifano** - foto **Archivio Francesco Panarotto**

Chi non è appassionato delle gare per “derivate dalla serie” e chi non le ha seguite negli anni 70 difficilmente può immaginare quanto la Fiat 128 si sia distinta in questo campo.

Non solo con la Sport Coupé, ma anche con la berlina, soprattutto la Rally. Della 128 il noto preparatore Pino Trivellato diceva: “Ha un motore senza fine, un assetto che ti permette di andare ‘in pieno’ dappertutto e, se sbagli, ti aiuta”. Ciò grazie soprattutto alla trazione anteriore, allora condivisa con poche altre auto, ma che faceva la differenza. Nelle corse in salita, sui circuiti dell’Europeo o nei rally, la 128 fece da nave scuola a tanti piloti, anche a campioni come Attilio Bettega. Il suo esordio agonistico avvenne il 6 luglio 1969 alla Bolzano-Mendola; nello stesso anno seguirono altre gare, tra le quali la

Trento-Bondone e la 4 Ore di Monza. Nel 1970 una 128 preparata da Trivellato si aggiudicò la vittoria di classe alla 3 Ore di Verviers, sul circuito di Spa-Francorchamps. Ciò convinse Georges Filipinetti, dell’omonima scuderia che correva con le Ferrari 512 nel Mondiale Sport, a preparare un team con le Fiat 128, per partecipare al Challenge Europeo Turismo del 1971, sotto la responsabilità tecnica di Mike Parkes, ex pilota Ferrari.

Nella stagione 1971 queste 128 corsero alla 6 Ore del Nürburgring, alla 6 Ore del Paul Ricard e alla 4 Ore di Jarama. Nel 1972, quando alla berlina fu affiancata la Sport Coupé, le Fiat 128 furono iscritte al campionato europeo Turismo e ai campionati italiani di velocità e di salita. Nel 1974 per la Sport Coupé 1300 fu omologato anche un cambio a 5 marce Abarth, grazie all’impegno della Janspeed Italia di Torino, gestita dall’avvocato Loi, attuale presidente dell’Asi. Nel 1976, la partecipazione alla 500 km

di Vallelunga e a quella del Mugello; nel 1978 la Sport Coupé preparata da Galmozzi e guidata da Lella Lombardi si piazzò ottava alla 4 Ore di Jarama e quarta alla 500 Km dell’Estoril. In quegli anni la 128 corse anche nella categoria Turismo in Argentina, nelle massacranti competizioni del “Turismo de Carretera”, con ottimi risultati. Per quanto riguarda i rally, nel 1971 la 128 corse nel campionato tedesco e nei Paesi Bassi, dove il Team Radio Veronica schierò vetture preparate da Trivellato. Nel 1972 spiccano la vittoria di classe (Gr. 1) e il settimo posto assoluto al Rallye Elba della Sport Coupé condotta da Ceccato e Bertollo. Nello stesso anno, al Rally di Montecarlo, la 128 Rally degli svizzeri Lier-Frattini giunse 21ª assoluta. Oltreoceano nei primi anni 70 si contano varie vittorie nel Canadian Winter Rally. La carriera agonistica della 128 sarebbe terminata nel 1986, ma da alcuni anni le berline, le Rally e le Sport Coupé sono tornate a correre nelle gare storiche. **R**



Nel 1978 con Lella

Lella Lombardi al volante della 128 Sport Coupé preparata Galmozzi a Salisburgo, il 23 aprile 1978.

↓ IL CLUB

COMPIE DUE ANNI

L'attuale sodalizio dedicato è nato nel marzo 2015, per iniziativa di Francesco Panarotto, che ne è il presidente, di Roberto Panarotto, suo padre, di Mauro Lucchetta e di Matteo Mantoan e al momento conta circa 50 soci. Il suo secondo compleanno sarà festeggiato con l'inaugurazione del sito *fiat128.it*, nel quale, oltre ai contenuti di rito, non mancheranno cenni storici sulla carriera sportiva di questo modello, oggi poco conosciuta ai più.



↓ CURIOSITÀ

L'AVEVA FERRARI

Tra i possessori illustri di una Fiat 128 va annoverato anche Enzo Ferrari; negli anni 70, infatti, il "Drake" ne utilizzava una quotidianamente. Si trattava di un'umile berlina prima serie a due porte di colore verde oliva, donatagli dalla Fiat. Ferrari però l'aveva fatta elaborare dall'officina di Mike Parkes, ex direttore tecnico della Scuderia Filipinetti, per dare al motore una grinta ben più adeguata e per conferirle un aspetto simile a quello di una Rally.



2 Debutto estero

Le 128 di Donà-Grano (38) e Danieli-Trivellato (39) alla 3 Ore di Verviers a Spa-Francorchamps, il 20 settembre 1970.

3 Salita calabrese

"Shangry-là" con la 128 preparata da Scotti alla Coppa della Sila, il 28 giugno 1970.

4 Nazionale a Monza

La 128 elaborata da Romeo Ferraris di Antonio Vimercati alla gara nazionale della 4 Ore di Monza, il 14 marzo 1971.

5 Formidabili Sport Coupé

Le 128 Sport Coupé della Scuderia Filipinetti di Donà-Grano (41) e Cheneviere-Lafosse (42) allo Zandvoort Trophy, il 20 agosto 1972.

6 Piazzata al "Montecarlo"

La Fiat 128 Rally di Lier-Frattini, 21esima assoluta al Rally di Montecarlo 1972.

7 Inseguimento a Varano

Manfred Simeaner durante il Trofeo Venezia a Varano de' Melegari, il 23 settembre 1973.



8 Prima di categoria

Ceccato-Bertollo al Rallye Elba del 7-8 aprile 1972 conducono alla vittoria del Gruppo 1 e al settimo posto assoluto la 128 Sport Coupé ufficiale Fiat.

9 Vittoriosa in Canada

La Fiat 128 impegnata nel Canadian Winter Rally, che vince per ben quattro anni dal 1971 al 1974.



LEZIONE DI ITALIANO

Design iconico, avantreno allo stato dell'arte e, per questa versione top di gamma, un motore leggendario come il V6 "Busso". Basta e avanza per mettersi subito alla ricerca di un esemplare in ordine che, peraltro, si può accalappare a cifre affrontabilissime

Testo di Saverio Villa - foto di Alessandro Barteletti

S

e ragionassimo di auto con un po' più di leggerezza e di "fair play", ci guadagneremmo tutti. E forse renderemmo meno fertile il terreno per chi cerca

ostinatamente di dimostrare che lei - l'auto - è il peggior male degli ultimi due secoli.

Non dovremmo quindi scomodare la filosofia per interpretare l'evoluzione del mercato delle quattro ruote. Però riflettete su questo ricorso storico.

Anno 2016: l'Alfa viene da un periodo di vacche magrissime. A parte la "special" 4C, ha in listino solo una Mito vecchia di 8 anni, frutto della rivisitazione della Fiat Punto, e una Giulietta che, gira che ti rigira, nasce su un pianale condiviso con Fiat 500 X e 500 L e un manipolo di modelli americani. Ma, a sorpresa, ti sforna una Giulia attrezzata per scrivere un capitolo tecnico e commerciale nuovo nel pedigree del Biscione. E vedremo come andrà a finire.

Anno 1997: l'Alfa - guarda che combinazione - naviga in brutte acque e non c'è da stupirsi, visto che in vetrina ha 145, 146 e 155 che sono riscritture della Fiat Tipo del 1988 e una 164 che, dopo sostanziosi fasti passati, è mestamente in "runout". E cosa succede? Lancia un'inattesa 156 che spiazza tutti: ha fascino da vendere e viene addirittura assunta come benchmark dalla BMW, che pure già da tempo si erge a paladina della bella guida, per certi aspetti legati a sterzo e avantreno. Risultato: in dieci anni viene venduta in quasi 700 mila esemplari. ➔

PRO...

- Linea personale, ancora piacevolissima
- Handling favoloso e tuttora attuale
- Motore potente ed elastico
- Quotazioni molto interessanti

...E CONTRO

- Consumo piuttosto elevato
- Visibilità strumentazione
- Bagagliaio poco capiente
- Abitabilità posteriore limitata





Ma oltre a essere considerata un capolavoro per la messa a punto delle sospensioni, curata da Gianclaudio Travaglio, la 156 diventa un riferimento anche per lo stile di Walter De Silva (potete approfondire questo tema nell'intervista a pag. 80) e, nel caso della 2.5 V6 24V del servizio, il cerchio delle eccellenze si completa con il mitico sei cilindri a V creato da Giuseppe Busso. Un motore con un significato enorme, perché è l'ultimo vero Alfa Romeo "pre Fiat" prodotto in serie.

La versione più esclusiva e raffinata della prima gamma 156 è stata meno diffusa rispetto alle Twin Spark e JTD, quindi è più difficile da trovare sul mercato dell'usato. Come per tutte le sorelle, anche la sua carriera può essere suddivisa in due periodi: durante il primo, che va dal 1997 al 2003, si

è evoluta in alcuni dettagli e arricchita della variante Sportwagon nel 2000; il secondo, che va dal 2003 al 2007, è invece caratterizzato da un massiccio restyling frontale a opera di Giugiaro.

Va da sé che gli esemplari appartenenti alla prima fase sono i più interessanti dal punto di vista storico e collezionistico, ma non per questo hanno prezzi inarrivabili. Diciamo pure che stanziando una cifra intorno ai 3-4 mila euro si può pretendere un esemplare di Sportwagon in condizioni assolutamente impeccabili, ma rimanendo anche sotto questo livello si possono trovare vetture già in ordine. E il rischio di dover affrontare spese consistenti per un eventuale ripristino non è elevato, dal momento che le noie più frequenti risultano essere una certa debolezza del debimetro del sistema di

iniezione e della pompa dell'acqua (che ha una durata di 100-120 mila km), oltre alla tendenza all'ovalizzazione dei dischi anteriori, che però sono gli stessi delle meno esclusive versioni "duemila" e JTD.

Più che altro, nell'uso quotidiano, che la 156 2.5 V6 24V sopporta benissimo, va preventivato un consumo elevato perché, per bene che vada, mediamente non si superano i 7-8 km/litro. Con una messa a punto perfetta, il piede "di velluto" e un percorso adeguato ci si può talvolta avvicinare ai 10 km/litro, ma non conviene farci troppo conto. E questo vale soprattutto per le versioni automatiche, come quella della prova.

In questo caso il cambio standard a 6 marce - già di per sé un "atout" della V6, dal momento che tutte le 156 "normali" ne hanno 5 - è sostituito da una trasmissione





Emozioni dall'interno

Il posto di guida è raccolto, ergonomico e semplice, come si addice a una sportiva vera. Inizialmente può sembrare un po' angusto, poi si apprezzano l'allineamento e gli ancoraggi che offre. I due strumenti principali sono belli e classici, ma i guidatori più alti faticano a inquadrarli completamente e anche la visibilità diurna non è perfetta. Dietro, lo spazio è discreto per due adulti.



Gioiello di famiglia

La 156 del servizio è di proprietà di Pietro Cozzi, a destra, che con la figlia Elisabetta, a sinistra, e il figlio Roberto, sono i titolari della Auto Cozzi di Legnano (MI), concessionaria Alfa di lunghissimo corso dal 1955 al 2016. Grandi estimatori del Biscione, hanno realizzato anche il Museo Fratelli Cozzi Alfa Romeo contenente oltre 50 modelli storici.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, trasversale - 6 cilindri a V di 60°
Allesaggio 88 mm - Corsa 68,3 mm
Cilindrata 2492 cm³
Rapporto di compressione 10,3:1
Potenza 190 CV a 6300 giri/min
Distribuzione a valvole in testa a V di 37°
Due alberi a camme in testa, cinghia dentata, 4 valvole per cilindro
Iniezione elettronica MPI Bosch Motronic ME2.1 integrata con l'accensione
Lubrificazione forzata, capacità 6,4 litri
Raffreddamento ad acqua, capacità 9,2 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

Trasmissione Trazione anteriore
Cambio automatico Aisin a 4 rapporti con convertitore
Leva di comando centrale
Pneumatici 205/60 VR 15.

Corpo vettura Berlina, 4 porte, 5 posti
Carrozzeria portante in acciaio
Sosp. ant. a ruote indipendenti, doppi bracci oscillanti
Sosp. post. a ruote indipendenti, tipo McPherson con bracci laterali inferiori e aste di reazione,
Barre stabilizzatrici
Ammortizzatori idraulici
Freni idraulici a disco, anteriori autoventilanti
Sterzo a cremagliera con idroguida
Capacità serbatoio carburante 63 litri.

Dimensioni e peso Passo 2595 mm
Carreggiate ant. 1511 mm - post. 1498 mm
Lungh. 4430 mm - Largh. 1745 mm
Peso 1350 kg (in ordine di marcia).

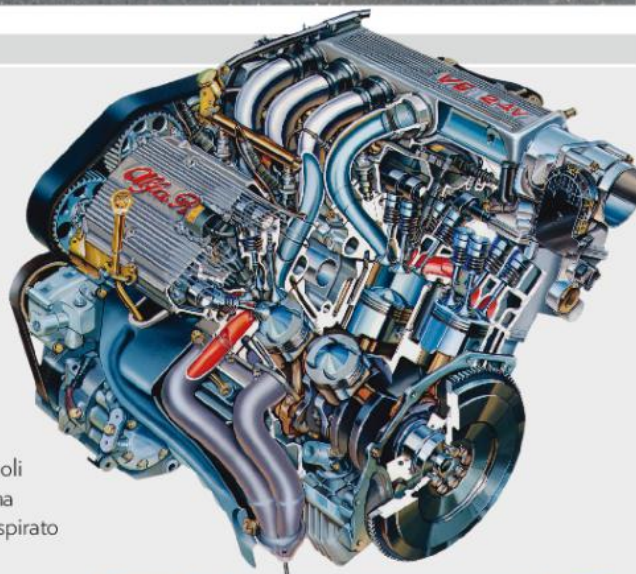
Prestazioni Velocità 227 km/h
Consumo medio 11,9 litri/100 km.



↓ IL V6 "BUSSO"

MOTORE INFINITO

Il V6 in lega leggera adottato dalla 156 è l'ultima versione del motore che Giuseppe Busso (Torino, 27 aprile 1913 - Arese, 3 gennaio 2006) aveva cominciato a pensare già alla fine degli anni 60, ma che per ragioni varie - non ultima la crisi petrolifera del 1973 - debuttò solo nel 1978 con l'Alfa 6. Doveva essere inizialmente un 2,2 litri, ma la cilindrata venne ritenuta troppo esigua e portata a 2492 cm³. La scelta dell'architettura a V fu dovuta per evitare i carichi torsionali dell'albero motore di un 6 cilindri in linea (punto debole del 2,6 litri precedente) e per ottenere un'unità più compatta. La distribuzione era a due valvole per cilindro, con un solo asse a camme per bancata che azionava direttamente le valvole di aspirazione e tramite un bilanciante quelle di scarico. L'alimentazione avveniva tramite 6 carburatori singoli (una specificità Alfa) e la potenza era di 160 CV a 5800 giri/min. Dopo la prima apparizione il V6 "Busso" è stato declinato in varie cilindrata e potenze: 2 litri aspirato e turbo, 3 litri aspirato e turbo e 2,5-3-3,2 litri aspirato con 24 valvole e 2 assi a camme in testa. L'unità della 156 2.5 V6 24V, però, non è stata propriamente l'ultima evoluzione, perché per le 156 GTA (2002-05) e 147 GTA (2003-04) venne approntata una versione di 3,2 litri da 250 CV. Alla fine del 2005, per un'improvvida decisione della quale i vertici dell'Alfa ebbero poi a pentirsi, venne sostituito da un V6 di derivazione Vauxhall (GM) con origini australiane, che richiese investimenti ingenti e non proporzionati ai risultati per essere "alfizzato" e meritarsi il cofano della 159. Oltre alle versioni di serie, però, l'Alfa Romeo ha studiato anche evoluzioni del "Busso" che non hanno mai visto la luce: 2500 biturbo, 3500 aspirato e 3000 24V biturbo, con potenze che sono arrivate a circa 400 CV. Non solo: fu approntata anche una versione 3 litri turbodiesel con pompa rotativa che, però, venne poi abbandonata per far posto alla nuova generazione di motori Fiat con iniezione common-rail che avrebbe rivoluzionato il panorama della propulsione a gasolio.



Nel 1997 l'Alfa era in difficoltà a causa di una linea di modelli con poco appeal o a fine carriera. Ma la 156 stupì il mondo toccando livelli impensabili per una trazione anteriore

→ giapponese Aisin a 4 rapporti con convertitore di coppia, comando anche manuale (con uno stravagante sistema di inserimento ad "H") e tre programmi: Ice (per la guida su neve), City e Sport. Il cosiddetto Q-System, disponibile dal 1999 con un sovrapprezzo di circa un milione 400 mila lire, non esalta le prestazioni della 156, ma neppure ne stravolge il carattere, perché il V6, al di là della potenza elevata, si distingue per la fluidità stupefacente, la quantità di vibrazioni straordinariamente bassa e vicina a quella ideale del 6 in linea e per la rumorosità contenuta anche ai regimi più alti. Dove per "alti" intendiamo 7 mila giri o giù di lì. Insomma il connubio tra V6 e trasmissione automatica non si rivela affatto "contro natura", anche se non è difficile immaginare che, per un'Alfista doc, il 6 marce rappresenti la prima opzione. Ma manuale o automatica che sia, la 156 2.5 V6 24V anche oggi lascia attoniti per il suo temperamento stradale.

Lo sterzo è sensibile, intelligibile, stabile, preciso e rapidissimo ma per nulla ansio-

geno. Bastano pochi metri per sentirsi perfettamente in intimità con la 156 e sfruttarla a fondo e senza alcuna inibizione. Naturalmente, il merito va ascritto anche alle raffinate sospensioni anteriori a quadrilateri, che quasi annullano le variazioni angolari dell'assetto e mettono le ruote nelle condizioni migliori per ottimizzare la motricità e le capacità sterzanti senza ricorrere a regolazioni troppo rigide.

E non bisogna dimenticare il fattore leggerezza: la 156 2.5 V6 24V berlina, nella sua versione originale, pesa solo 1320 kg in ordine di marcia (che crescono a 1350 nel caso dell'automatica). Questo esalta agilità, maneggevolezza e rapidità di risposta, che sono irraggiungibili anche per la successiva 159 V6 (2005-2010), che riprende lo stesso concetto telaistico e lo sviluppa con più evolute sospensioni posteriori a bracci multipli anziché McPherson, ma eccede nelle dimensioni e nei pesi, gravata com'è da oltre 400 kg supplementari che ne vanificano in buona parte le doti. →



Top di gamma

La versione 2.5 V6 24V era al vertice della gamma. Al lancio, avvenuto nell'inverno 1997, costava 51.950.000 lire contro i 43.850.000 della 2.0 16V Twin Spark, la più potente delle 4 cilindri. La 156 è stata eletta Auto dell'Anno 1998.





➡ Alle qualità stradali eccelse e al design inconfondibile, da subito hanno fatto da contraltare un livello di finitura non allineato alle concorrenti tedesche alle quali la 156 faceva riferimento (benché più accurato rispetto alla 155) e qualche svista come il posacenere anteriore virtualmente irraggiungibile con la leva del cambio in posizione avanzata, l'assenza della predisposizione per il navigatore (che all'epoca non era già più una rarità), la leggibilità diurna della (bellissima) strumentazione e così via. Ma sono tutte "leggerezze" sulle quali oggi - su una youngtimer con questo livello di usabilità - si può essere più indulgenti di quanto non lo si fosse un tempo. **R**

↓ LE CONCORRENTI

UNA BELLA LOTTA

Audi A4 2.8 V6 30V quattro. L'unica A4 a 6 cilindri in vendita in Italia nel 1997 era solo 4x4; costava oltre 79 milioni di lire, 193 CV, 238 km/h, distribuzione a 5 valvole per cilindro ma temperamento poco sportivo.



BMW 328i 24V. Era l'avversaria più diretta della 156 V6. Disponeva di 193 CV, toccava i 236 km/h e la trazione posteriore ne faceva un'icona sportiva, ma l'agilità era inferiore a quella dell'Alfa. Costava poco meno di 66 milioni di lire.



Mercedes C280 V6. Con 197 CV era la 6 cilindri aspirata più potente del quartetto (232 km/h), aveva la trazione posteriore, ma non era "cattiva". Handling lontano da quello della 156, confort notevole. Prezzi da 69 milioni.



Volvo S70 Turbo 20V T5. Potentissima e brutale (226 CV e 240 km/h per la 2 litri, 239 CV e 245 km/h per la 2,3 litri) ma poco agile e con un 5 cilindri in linea assetatissimo. Trazione anteriore e prezzi da poco più di 64 milioni.



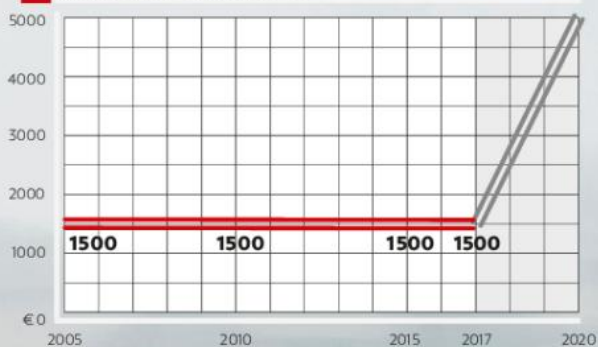
LA PAGELLA

Fascino *****	Prezzo *****	Costo di gestione ***	Uso quotidiano *****	Affidabilità *****	Ricambi *****	Attività dei club *****
Da vendere. Per i contenuti ma, soprattutto, per il design di Walter De Silva, con tanti spunti esterni e interni che riallacciano la 156 alla tradizione Alfa. La seconda serie (2003) è più moderna, la prima è più evocativa.	Si può trovare di tutto, ma già preventivando una cifra intorno ai 3-4mila euro è possibile comprare esemplari davvero in ordine, con chilometraggi ragionevoli e che non necessitano di cure di alcun genere.	Il consumo di benzina è piuttosto alto e bisogna tenerne conto se la si vuole usare molto. Non è una "storica" e la tassa di possesso annuale oscilla tra 450 e 550 euro.	Nulla osta a utilizzare questa 156 come una vettura moderna. Non è delicata nella meccanica, è comoda, confortevole e non soffre nel traffico.	Il motore è supercollaudato e se non è stato utilizzato in modo sventato non ha punti dolenti. Pompa dell'acqua e debimetro, tutt'al più, possono riservare qualche sorpresa.	Motore a parte, praticamente tutto il resto è in comune con le diffusissime 156 Twin Spark e JTD. La disponibilità di pezzi di ricambio non rappresenta un problema.	Il nome Alfa Romeo raccoglie appassionati ovunque e i club sono innumerevoli. La Casa magari latita un po' quanto a iniziative ufficiali, ma tutti gli altri si danno un gran daffare.

Piacevole e penetrante

La prima V6 non era distinguibile esternamente dalle altre versioni della 156 se non per il logo posteriore. Oltre ai pregi estetici, la carrozzeria è anche molto curata aerodinamicamente. Il Cx è di solo 0,31 contro lo 0,25 della Giulia di oggi.

VALORE NEL TEMPO



MUSE ISPIRATRICI

Non è una leggenda quella che vuole Walter De Silva passeggiare lungo le sale del museo di Arese alla ricerca di spunti di stile per i nuovi modelli. Ce lo ha confermato lui stesso

Testo e foto di **Alessandro Barteletti**



Un uomo con la sua matita e il suo taccuino, immerso nella storia. Le sale di un museo che vestono i panni di una musa irresistibile. Il passato e la tradizione che diventano la materia per plasmare il futuro. L'uomo è Walter De Silva (ne parliamo anche a pag. 80), il museo quello di Arese, il passato e la tradizione quelli dell'Alfa Romeo: le passeggiate dell'allora capo del centro stile del Biscione tra le vetture che hanno scritto la storia della Casa milanese, per cogliere fram-

menti di passato da cui ripartire per il futuro, hanno nell'immaginario degli appassionati il sapore quasi della leggenda. E alla domanda "È andata proprio così?", Walter De Silva, oggi, ci ha risposto che... "Sì, tutti i miei pensieri sul frontale dell'Alfa Romeo, sulla plasticità delle forme, sul sex appeal di questo marchio sono nati proprio dentro al museo di Arese".

Il museo è stato per lui un luogo di ispirazione perché - parole sue - era come entrare nel sancta sanctorum dell'Alfa. La 156, capolavoro indiscusso e Auto dell'anno 1998, la berlina che ha ridato speranza agli alfisti, l'ultima a vincere le corse, è nata così. Dai fron-

tali degli anni Quaranta e Cinquanta, dai colori delle carrozzerie Touring degli anni Trenta, dai cerchi delle Sport degli anni Sessanta e Settanta. Ecco perché a vent'anni dal debutto sul mercato della 156, oggi a sua volta esposta nelle sale del museo, abbiamo riportato De Silva ad Arese: per farci raccontare e svelare alcuni di questi aneddoti e retroscena. "La 156 - dice lui - ha preso forma proprio sotto la stella dell'Auto di famiglia che vince le corse: al centro stile l'antico slogan ce lo 'cantavamo' tutti i giorni. Quest'auto è il risultato del cuore di un designer che ha cercato di fare qualcosa di importante per l'Alfa Romeo". **R**



"Le asole intorno allo scudo, che oltre al fatto estetico sono servite per il raffreddamento, sono quelle della 8C 2300 Monza (1) e della 8C 2900 Touring (2). Dalla Touring viene anche il colore azzurro, come fu per la Nuvola quando Cantarella mi disse: Fatela di tutti i colori tranne che rossa".



"Nel frontale della 1900 (3) e in quello della Giulietta SS (4) c'è tutta la classicità Alfa Romeo a cui si ispira la 156: la sua modernità sta nello sviluppo orizzontale dei gruppi ottici. Lo scudo poi è un vero scudo, non un formaggino Tigre".

"La cometa serviva a dare slancio. L'ho ripresa dalla Giulietta Spider (5) e dalla successiva Duetto".



"C'erano due grandi scuole, quella dei buchi e quella dei raggi. Per i cerchi della 156 scelsi quello concavo con i buchi della TZ2 (6) e delle 33 da pista degli anni Sessanta e Settanta, dal sapore decisamente più sportivo, perché è così che volevo che fosse".



"Arrivai alla presentazione da Cantarella con due maniglie, l'anteriore sulla macchina (7) e un'altra in mano. Era la posteriore. Dissi: 'Non ci sta', e spiegai che, senza, sarebbe stata una quattro porte che sembrava una coupé. Lui capì e accettò di metterla nel vetro".





PER SEDURRE LA CONTESSA

Linea di classe firmata dalla Pininfarina e una meccanica da grande routiere: la versione “scoperta” della 504 è stata per anni l’arma della Peugeot per competere tra le sportive di rango. L’esemplare del servizio ebbe nel 1971 un primo intestatario di nobile stirpe

Testo di **Gaetano Derosa** - foto di **Massimiliano Serra**

Su questo modello la Peugeot puntò molto per consolidare la propria presenza nell'ambito settore delle vetture di prestigio

E

legante, sobria, senza tempo: con questi aggettivi la stampa dell'epoca salutava il debutto al Salone di Ginevra 1969 della versione decapottabile della Peugeot 504, disegnata (così come la coupé) dalla sapiente mano di Pininfarina.

Questo accadeva giusto poco tempo dopo la presentazione (Parigi 1968) della berlina, sempre frutto della felice collaborazione tra la Casa del Leone e l'atelier torinese. In particolare, la linea della 4 porte fu il frutto dell'ispirazione del maestro Aldo Brovarone in coppia con Paul Bouvot, responsabile del centro stile della Peugeot. Fu proprio quest'ultimo a inventarsi i famosi proiettori anteriori trapezoidali, che fecero esclamare a un entusiasta Sergio Pininfarina: "Ma questi sembrano gli occhi di Sophia Loren!". L'immediato successo (venne prodotta in un totale di ben 3 milioni 680 mila esemplari fino al 1983 in Europa e fino al 2005 in Argentina e Nigeria) convinse subito i vertici dell'azienda ad allargare la gamma. Detto, fatto: al Salone successivo, quello di casa per la Peugeot, vennero presentate la coupé e la cabriolet.

PASSO CORTO CON STILE

Per le versioni sportive si optò per un corpo vettura completamente nuovo, piuttosto che limitarsi a una versione della 504 a due porte e con padiglione tagliato. Il pianale utilizzato, seppur derivato da quello della berlina, si caratterizzò in entrambe le varianti di carrozzeria per un passo accorciato di ben 190 mm (da 2740 a 2550 mm). Le scocche giungevano alla Pininfarina a Grugliasco provenienti dalla Peugeot di Sochaux. Dopo esser state verniciate e abbigliate, venivano rispedite in Francia, dove si montava la meccanica. A guardarla oggi, a distanza di quasi cinquant'anni dalla nascita, la cabriolet colpisce per l'estrema semplicità con cui la Pininfarina ha saputo fondere la parte anteriore con quella posteriore: senza dubbio la vista laterale mette in evidenza questa pulizia del disegno. Non passa certo inosservato il delicato diedro di luce che percorre l'intera fiancata, riducendone l'ingombro visivo, così come risalta la sottile calandra, bassa e larga, con i doppi proiettori incastonati alle due estremità. Che non saranno certo gli occhi della Loren, ma comunque

rimangono piacevoli e conferiscono al frontale una certa grinta. Questo grazie anche alla lieve curvatura dei parafranghi anteriori, che si fonde alla perfezione con la superficie levigata del cofano motore, leggermente spiovente. L'armonia del disegno si conferma anche nella parte posteriore, il cui specchio di coda, incassato rispetto alla parte terminale dei parafranghi, è di forma trunca e alloggia i caratteristici gruppi ottici, che nella prima serie come quella del nostro servizio sono a tre elementi inclinati. L'esecuzione dell'ampio parabrezza con montanti provvisti di deflettori è una citazione di alcune opere realizzate qualche anno prima, come la Fiat 124 Sport Spider e l'Alfa Romeo 1600 "Duetto". La capote a scomparsa totale fu una prerogativa irrinunciabile: se parte del mantice avesse trovato posto nelle zone attorno alle sommità dei parafranghi, la linea si sarebbe decisamente appesantita.

Le 504 sportive vennero proposte al loro debutto con un'unica motorizzazione, consistente nel 4 cilindri di 1796 cm³ con 



All'altezza della fama

Sopra, lo spazio angusto per le gambe e l'inclinazione verticale dello schienale rendono sacrificata l'abitabilità posteriore. La qualità delle finiture è in linea con la tradizione della Pininfarina.





↓ È STATA MODELLA IN TV

PROIETTI: "CHE COMODITÀ!"

Nella fiction di Rai 1 "Una pallottola nel cuore" (due serie prodotte nel 2014 e 2016) Gigi Proietti interpreta Bruno Palmieri, giornalista romano di cronaca nera (vive con una pallottola vicino al cuore perché anni prima qualcuno gli ha sparato alle spalle e provare a rimuoverla sarebbe troppo rischioso) con una memoria da elefante che gli fa ricordare persone e anche particolari minuziosi. Palmieri non riesce ad andare in pensione perché inizia una seconda fase lavorativa dove esamina vecchi casi irrisolti. Nella fiction la sua compagna fedele è proprio la 504 Cabriolet del nostro servizio, con targhe posticce di Roma: "Un vero salotto viaggiante - spiega il grande attore - devo dire che si guida veramente molto bene anche nel traffico caotico della capitale. È pure bella: quasi quasi me la compro..."



Inclinazione necessaria

Caratteristica della prima serie è la fanaleria posteriore, coi tre elementi inclinati cui si aggiunge la doppia luce di retromarcia. Per poter aprire il bagagliaio, occorre inclinare il portatarga.

alimentazione a iniezione meccanica Kugelfischer e potenza di 97 CV, lo stesso montato anche sulla berlina. La trasmissione era affidata a un cambio a 4 marce (con leva a pavimento e non al volante come sulla berlina). Poi, agli inizi del 1970, la cilindrata venne portata a due litri, con potenza invariata.

Nel settembre del 1974 le coupé e cabriolet vennero sottoposte a un leggero restyling e con l'occasione, su entrambe, debuttò il V6 tipo PRV di 2664 cm³, alimentato dapprima con un carburatore doppio corpo Solex, in grado di erogare 136 CV e successivamente con l'iniezione Kugelfischer e 144 CV. Sparì invece dal listino il motore 2 litri, considerato poco brillante per il tipo di vetture. Ma nel 1978, su richiesta della clientela, venne reinserito a listino, questa volta leggermente rivisto nelle curve di erogazione, che si concretizzarono in una potenza di 106 CV a 5200 giri/min.

LA CABRIOLET NOBILITATA

L'esemplare che compare in queste pagine, appartenente alla collezione del Club Storico Peugeot Italia, fu immatricolato a Milano nel 1971 e venne ordinato dalla contessa Anita Necchi, membro illustre della famiglia di industriali che, a partire dalla fine della Grande Guerra, iniziò a specializzarsi nella costruzione di macchine per cucire. La vettura venne comperata insieme con una coupé di colore bordeaux.

Gli optional della cabriolet erano stati voluti espressamente dalla contessa per poter raggiungere in tutta tranquillità la villa di famiglia a Sankt Moritz, in Svizzera. Tra questi spiccavano l'accensione automatica dei fari, resa possibile grazie a un apposito sensore crepuscolare alla base del parabrezza, il portasci da baule e i pneumatici da neve. Di recente è stata riverniciata, mentre la meccanica è stata solo revisionata senza interventi drastici. Alla guida è solo un piacere. Motore silenzioso, grande confort di marcia, la 504 Cabriolet si usa con una facilità davvero disarmante. **R**





Corona unita

Lo stemma della Pininfarina, che dal 1966 diventa un pezzo unico: inizialmente la corona era staccata dal corpo rettangolare che ingloba la "f". Sotto, la vista dei 4 cilindri, che su questo esemplare del 1971 è di due litri.



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea Alésaggio 88 mm - Corsa 81 mm Cilindrata 1971 cm ³ Rapporto di compressione 8,3:1 Potenza 97 CV a 5000 giri/minuto Distribuzione a valvole in testa Un albero a camme laterale Alimentazione a iniezione indiretta Pompa d'iniezione Kugelfischer DLO20B Raffreddamento ad acqua, 78 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Frizione monodisco a secco Leva di comando centrale Pneumatici 175 HR14.
Corpo vettura	Cabriolet 2 porte, 4 posti Carrozzeria in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali, bracci trasversali inferiori, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ruote indipendenti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco anteriori e posteriori Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio carburante 56 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2550 mm Carreggiata anteriore 1410 mm Carreggiata posteriore 1420 mm Lunghezza 4360 mm Larghezza 1700 mm Altezza 1360 mm Peso a vuoto 1220 kg.
Prestazioni	Velocità 179 km/h Consumo medio 10 litri/100 km.



↓ LE ALTRE VERSIONI

QUATTORDICI ANNI DI CARRIERA

Presentata al Salone di Ginevra nel 1969, la 504 Cabriolet di Pininfarina è stata prodotta fino al 1983 in 7803 esemplari. A partire da settembre 1974 vennero introdotti i proiettori accorpati in un unico elemento così come i gruppi ottici posteriori (1). Quattro anni più tardi scomparvero i paraurti cromati, sostituiti da elementi in plastica di colore nero (2) oppure, nel caso di verniciatura metallizzata, in tinta con la carrozzeria (3). Oltre al motore 2 litri (fino al 1970 era di 1796 cm³), dal 1974 al 1978 venne messo a disposizione anche il V6 siglato ZM.



SOGNANDO L'AFRICA

Il ricordo della gioventù spesa nel Continente Nero, dove comprò negli anni 60 una robusta utilitaria tedesca come quella delle foto, ha portato un collezionista parmense a mettersi sulle tracce di un esemplare da restaurare in Germania. Tornato splendido dopo un accurato lavoro

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







Enrico, che oggi ha 78 anni, ricorda con nostalgia i primi anni di lavoro in Africa, quando a condurlo ovunque senza problemi c'era la sua fida Auto Union

In fondo, è sempre la solita storia. Si cerca l'automobile della propria infanzia o della propria giovinezza, per evocare un'età che nei ricordi è invariabilmente felice. Ma la storia di Enrico Montacchini e della sua Auto Union 1000 del '58 vale la pena di essere raccontata. Perché "solita" proprio non è. Nel 1955 Enrico, originario della provincia di Parma, era espatriato insieme ai genitori in una parte della regione africana dell'East Africa che oggi corrisponde all'area occupata dagli Stati dell'Uganda, del Kenya e della Tanzania.

Per seguire le orme del padre, che lavorava come meccanico per una ditta anglo-italiana,

specializzata nella costruzione di strade, ponti e linee ferroviarie. Nel 1960 gli capitò di acquistare, usata, una Auto Union 1000, una vettura piuttosto diffusa da quelle parti, specialmente in Tanganica (l'attuale Tanzania), un'ex colonia tedesca, allora ancora molto legata commercialmente alla Germania. Datata 1958, questa vettura, dalla vivace livrea bicolore rosso aragosta col tetto bianco, gli era subito piaciuta: solida, con finiture quasi di lusso e prestazioni brillanti date dal suo tre cilindri due tempi, che fumava da matti, ma sibilava silenzioso e fluido, senza la minima vibrazione.

Nessun problema, neanche nei lunghi trasferimenti sulle piste della savana, che Enrico affrontava per recarsi dalla Tanzania all'Uganda, solitamente "overnight" (come

ci dice, ricordando l'inglese che là era la lingua ufficiale). Una notte però, per evitare un branco di licaoni sbucato improvvisamente dall'oscurità, Enrico perse il controllo e la sua Auto Union si cappottò più volte in una scarpata. Scaraventato fuori e con qualche osso rotto, Montacchini era comunque salvo e se la cavò con alcuni mesi di convalescenza in Italia; la macchina invece era irrimediabilmente danneggiata.

La meccanica però, supportata dal robusto telaio in profilati d'acciaio, era intatta; per Enrico, tornato in Africa, non fu difficile recuperare un'altra carrozzeria presso un demolitore; la trovò persino degli stessi colori: ecco resuscitata la sua fedele Auto Union. Il bel ricordo di quella macchina, venduta qualche anno dopo, non l'aveva mai lasciato e ➤





Nuda lamiera

La plancia ha un design piacevole, ma è priva di qualsiasi imbottitura.

La radio (in alto a destra) è rigorosamente d'epoca. Il lunotto panoramico (nella foto grande) fu introdotto nel 1953, sulla DKW Sonderklasse (F 91). Di grande effetto (sopra) il padiglione senza montanti laterali.



➔ nel 2013, in pensione da tre anni e stabilito a Parma, Enrico, con l'aiuto del genero Maurizio, si è messo alla ricerca di una vettura uguale, meglio se da restaurare, tanto non gli mancavano certo la manualità e l'esperienza per farsi quasi tutto da sé.

Nel giugno 2015, inserzionata su internet, ha trovato la macchina che faceva al caso suo: un'Auto Union 1000 del 1958, della stessa serie della sua, che si trovava a Rosenheim, vicino a Monaco di Baviera, presso un concessionario; ferma dal 1979, era appartenuta al nonno di un ragazzo austriaco, che l'aveva appena "permutata" con una Volkswagen Golf. L'affare è stato concluso in una sola giornata da Enrico e Maurizio, recatisi a Rosenheim con il loro carro attrezzi. Il restauro è iniziato subito e si è rivelato decisamente più complesso di quanto si pensava (vedi box a pagina 72); a meno di qualche dettaglio ancora da sistemare, si è concluso nell'estate del 2016.

SPECIALISTI DEL DUE TEMPI

Ultima di una fortunata dinastia di berline, che aveva avuto origine nel 1950 con la DKW Meisterklasse (F89), la Auto Union 1000, con la quale tornava in auge il marchio dei Quattro Anelli (quello DKW rimaneva per altri modelli), era una berlina utilitaria solo per cilindrata. Le finiture erano decisa-

↓ IL RESTAURO

PIÙ IMPEGNATIVO DEL PREVISTO



L'esemplare del servizio, acquistato in Germania per poco meno di 3000 euro, si mostrava in condizioni discrete, sebbene fosse stato riverniciato a pennello in un'improbabile livrea marrone con tetto e cofani bianchi, sull'originale senape con tetto bianco. In realtà, la parte inferiore della carrozzeria, corrosa dal sale, sparso in abbondanza nella stagione invernale in Austria, dove l'auto ha circolato fino al 1979, era in gran parte da ricostruire. Indispensabili, per definire la tinta rosso aragosta con la quale Enrico voleva fosse riverniciata la vettura e il tessuto dei rivestimenti interni, sono stati i contatti con l'Auto Union Veteranen Club. Infine una dritta: le cornici dei fari adottate all'epoca erano uguali a quelle delle Porsche 356 A, oggi carissime. In realtà, con pochi adattamenti si possono montare quelle della VW Maggiolino, decisamente più a buon mercato.



Restauro da concorso

Tipici i parasassi sui parafranghi posteriori e gli anelli ornamentali sui cerchi, in alluminio anodizzato (sotto a sinistra). Il restauro ha riguardato ogni dettaglio esterno e interno (sotto) e anche il motore, integralmente riverniciato (in basso, a destra).



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore longitudinale 3 cilindri in linea, 2 tempi 4 supporti di banco Allesaggio 74 mm - Corsa 76 mm Cilindrata 980 cm ³ Rapporto di compressione 7,25:1 Potenza 44 CV a 4500 giri/minuto Carburatore invertito Solex 40 CIB Lubrificazione con miscela al 4% Accensione a spinterogeno Raffreddamento ad acqua, 8 litri Impianto elettrico 6 V, batteria 75 Ah
Trasmissione	Trazione anteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 4 marce (prima non sincronizzata) Leva di comando al volante Pneumatici 5.60-15 4PR.
Corpo vettura	Berlina 2 porte, 4 posti Telaio perimetrale in profilati d'acciaio Carrozzeria in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, triangoli inferiori, balestra trasversale sup. Sospensioni post. ad assale rigido, balestra semiellittica trasversale Ammortizzatori idraulici telescopici ant. e post. Freni idraulici a tamburo Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio carburante 45 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2350 mm Carreggiata ant. 1290 mm - post. 1350 mm Lunghezza 4225 mm - Largh. 1695 mm Altezza 1465 mm Peso 930 kg.
Prestazioni	Velocità 130 km/h Consumo medio 10,5 litri/100 km.



mente accurate, per non dire di lusso, e lo stile seppur datato della sua carrozzeria piaceva ancora nel 1958, quando esordì, e resse bene fino al 1963, quando uscì di produzione. Come tutte le DKW, aveva la trazione anteriore e il motore a 2 tempi, due caratteristiche che, messe assieme, la distinguevano decisamente da tutte le altre concorrenti, fatta eccezione per alcuni modelli prodotti Oltrecortina. In fatto di motori a 2 tempi, i tecnici DKW avevano un'esperienza ormai senza pari e la Auto Union 1000 poteva vantare il massimo in tale settore, ovvero il 3 cilindri che aveva esordito nel 1955 sotto il cofano

della Grosser DKW 3=6 e che aveva ormai raggiunto la sua massima evoluzione. Come sa chi mastica un po' di ingegneria, il motore 3 cilindri in linea a 2 tempi equivale, dal punto di vista dell'equilibratura dinamica, a un 6 cilindri in linea a 4 tempi. Entrambi sono caratterizzati da un funzionamento praticamente senza vibrazioni e da un'erogazione estremamente fluida.

L'Auto Union di Enrico, che si presenta come uscita di fabbrica, non solo per quanto riguarda l'estetica, ma anche per le condizioni della meccanica, può dare un'idea precisa del piacere che si provasse negli an-

ni Cinquanta a guidare una vettura "utilitaria" con un motore che sembrava quello di una berlina di alta gamma; un piacere che oggi, in un'epoca di omologazione tecnologica, stupisce ancor di più.

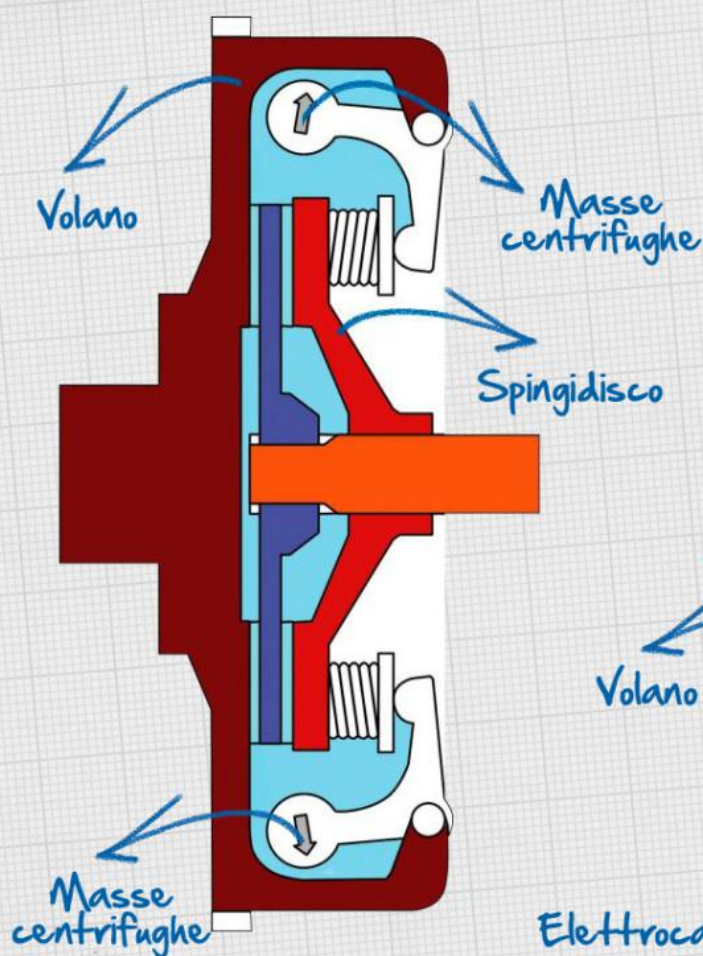
Su questo esemplare i supporti nuovi e la messa a punto accurata del motore accentuano questa sensazione e solo la manovrabilità non esemplare della leva del cambio, al volante, sciupa tale piacere. La trazione anteriore poi, seppure abbinata a sospensioni di concezione piuttosto arcaica, rende la Auto Union 1000 una delle storiche più sicure e facili da guidare. **R**

INNESTO FACILITATO

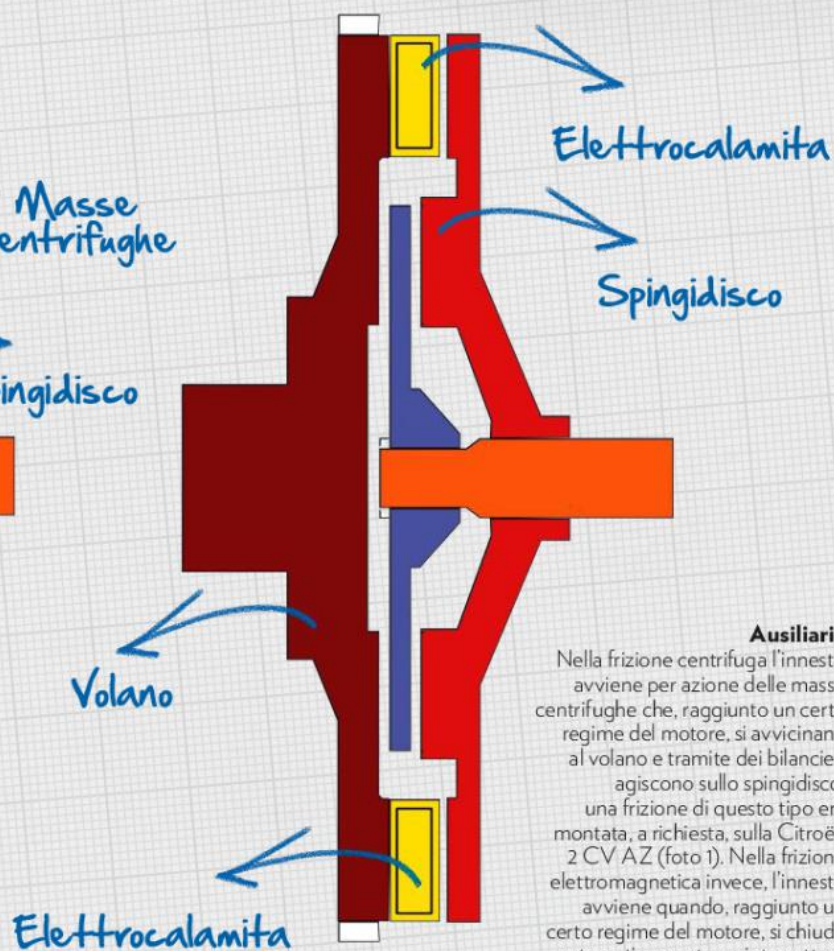
Da sempre, non tutti i guidatori possono vantare un'adeguata dimestichezza con il pedale della frizione. Negli anni Cinquanta furono dunque sviluppati i primi tipi "semiautomatici", che garantivano partenze e cambi marcia senza problemi

Testo di Maurizio Schifano

FRIZIONE CENTRIFUGA

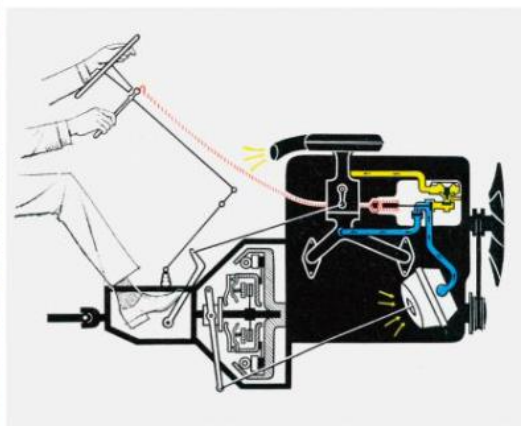


FRIZIONE ELETTROMAGNETICA



Ausiliarie

Nella frizione centrifuga l'innesto avviene per azione delle masse centrifughe che, raggiunto un certo regime del motore, si avvicinano al volano e tramite dei bilancieri agiscono sullo spingidisco; una frizione di questo tipo era montata, a richiesta, sulla Citroën 2 CV AZ (foto 1). Nella frizione elettromagnetica invece, l'innesto avviene quando, raggiunto un certo regime del motore, si chiude automaticamente un interruttore che fa passare corrente in una serie di elettrocalamite; una frizione di questo tipo era adottata, come optional, sulla Renault 4 CV (foto 2).



↓ **TOTALMENTE AUTOMATICHE**

PIÙ EVOLUTE

Tra i vari tipi di frizioni automatiche vanno annoverate anche quelle, più evolute, che consentivano la partenza e i cambi di marcia senza l'uso di un comando a pedale. All'epoca si parlava di trasmissioni semiautomatiche, che prevedevano comunque la presenza di un cambio meccanico tradizionale e che di fatto erano frizioni dotate di servocomandi molto sofisticati. Vale la pena di citare la "Frimatic", presentata dalla Siata al Salone di Torino del 1955, che per le partenze era innestata in modo "modulato" da un comando idraulico azionato dal pedale dell'acceleratore, mentre per i cambi di marcia era azionata in modo rapido da un'elettrocalamita. Più famosa è la Saxomat, realizzata, sempre a metà degli anni Cinquanta, dalla tedesca Fichtel & Sachs; essa era costituita da una frizione di avviamento, di tipo centrifugo, e da una frizione principale a comando elettropneumatico, attivato dalla leva del cambio, per i cambi di marcia. Adottata subito su varie berline tedesche, venne più tardi montata anche su alcune berline italiane, prima fra tutte la Lancia Flaminia (in alto, a sinistra).

PRO...

- Abolizione parziale o totale dell'uso del comando a pedale.
- Innesti più dolci e quindi minore usura degli organi della frizione.
- Guida più semplice e rilassante.

...E CONTRO

- Maggior complicazione costruttiva.
- Necessità di controlli e di manutenzione specifici.
- Relativa inaffidabilità, ma solo per impianti datati e trascurati.

Nelle normali trasmissioni manuali l'innesto e il disinnesto dei rapporti del cambio per le partenze, le fermate e i passaggi di marcia avviene necessariamente tramite una frizione, che sulle automobili viene azionata attraverso un pedale.

Prendere dimestichezza con il comando della frizione, lo sanno bene i guidatori alle prime armi, non sempre è facile. Con l'esperienza molti riescono agilmente, ma per una certa parte di loro effettuare partenze senza sussulti o magari anche senza imballare inutilmente il motore rimane un'impresa quasi impossibile. E la vicenda è ancora più critica e delicata quando si parla di vetture storiche...

Il problema si può risolvere alla radice adottando una trasmissione total-

mente automatica, che però in passato era destinata esclusivamente alle vetture di grossa cilindrata, perché costosa e penalizzata da bassi rendimenti.

Perciò, intorno alla metà degli anni 50, furono sviluppati tipi relativamente economici di frizioni automatiche destinate a vetture utilitarie e di classe media che, quanto meno, evitavano l'uso del pedale nelle partenze e negli "stop & go". Una delle più semplici era quella adottata dal 1955 al 1970 sulla Citroën 2 CV modello AZ, ovvero quella con motore di 425 cm³; si trattava di una frizione ausiliaria a comando centrifugo, accoppiata alla normale frizione principale con comando a pedale.

La frizione a pedale serviva comunque per inserire e cambiare i rapporti, mentre quella centrifuga, una volta inserita una marcia, consentiva di partire agendo soltanto sull'acceleratore, di arrestarsi soltanto frenando e, ancora, di ripartire lasciando sempre inserita la marcia. L'innesto graduale della trasmissione avveniva infatti "automaticamente", grazie al movimento centrifugo di 5 masse, indotto dall'aumentare del numero di giri del motore.

Un altro tipo di frizione automatica era quella elettromagnetica Ferodo Ferlec, adottata dal 1955 sulla Renault 4 CV, su richiesta. Il suo funzionamento era analogo a quello del tipo centrifugo, ma l'innesto e il disinnesto avvenivano dando corrente e togliendola a una serie di elettrocalamite.

Con la stessa funzione, ma con vari principi di funzionamento, furono realizzati altri tipi di frizioni automatiche, che comunque non escludevano l'utilizzo, per cambiare marcia, della frizione principale con comando a pedale. Negli anni, lo sviluppo di trasmissioni automatiche più economiche ed efficienti ha reso inutile l'utilizzo delle frizioni automatiche. **R**



BELLE, MA FRAGILI

Negli anni Settanta e Ottanta erano molto gettonate, ma oggi le viti con testa di plastica sono solo un problema per chi ci deve metter mano. Si rompono con grande facilità, sia per la loro costituzione sia per la loro vecchiaia... Ecco come fare per non buttar via il fanale

Testo e foto di **Gaetano Derosa**

Così belle, ma così fragili: questo in sintesi riassume le tristemente famose viti dei fanali (ma non solo) tanto in voga agli inizi degli anni Settanta. Che avevano una peculiarità estetica molto gradevole: quella di avere la testa (o il corpo intero) in plastica, del colore della parte di fanale di riferimento. Esistevano quelle arancioni per fissare gli indicatori di direzione, quelle

bianche per le luci di posizione e di retromarcia, quelle rosse per gli stop e i retronebbia. Moltissime auto di produzione nostrana (praticamente tutte le vetture delle famiglie Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi, Maserati, oltre a qualche Casa francese e tedesca, seppur per brevissimo tempo) vennero dotate di fanaleria, prodotta principalmente dalla Altissimo e della Fausto Carello, che aveva le plastiche fissate con questo tipo di viti. A quanto pare erano anche costose da produrre: fu il motivo per cui, quan-

do la Magneti Marelli acquisì nel 1988 la Carello, provvide a semplificare la fanaleria adottando normali viti in acciaio, più dure. Già da nuove infatti quelle in plastica si rivelarono di esile costituzione, e necessitavano di una mano "delicata" per poter effettuare lo stacco-riattacco senza frantumarle. Oggi è praticamente impossibile salvarne una, in caso si proceda allo smontaggio per la sostituzione di una lampadina: nel raro caso in cui non abbiano la testa già sgretolata dal tempo e dagli agenti atmosferici,

↓ TRAPANO E CACCIAVITE (QUELLO GIUSTO, PERÒ)

1 La scelta giusta
Bisogna analizzare con grande attenzione la testa della vite: in alcuni casi è meglio usare un cacciavite di precisione (a destra).



2 Struttura basilare
La struttura della vite è semplice: la parte filettata con guarnizione è annegata, tramite termosaldatura, nella testa in plastica.



3 Polverizzazione
Per rimuovere la vite, occorre per prima cosa sbriciolare la plastica della testa lavorando di fino con un trapano (qui con la punta da 4 mm).



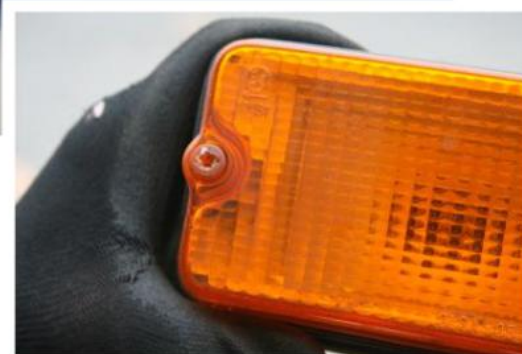
7 Ripristino corretto
Ripulita la sede di attacco, si può riavvitare la plastica rifrangente, sempre con una vite originale, anche se qui è di colore neutro.

8 Tutta in plastica, che guaio
In alcuni casi, come per il fanale della Fiat 128 CL, le viti sono totalmente in plastica. Se si rompono, va trapanato tutto il suo corpo.

9 Imprendibile
Polverizzata la testa col trapano, rimane il moncone (sempre in plastica) avvitato alla carcassa, che non si riesce a svitare.



Debolezza atavica
Il corpo fanale (che comprende le lampadine per le luci di posizione e frecce) della Fiat Nuova Campagnola adotta le viti con testa in plastica, che in caso di smontaggio cedono irrimediabilmente.



anche con un cacciavite espressamente dedicato non ruotano neanche di un millimetro: si sbriciolano le svasature della stella della testa. Il rimedio? Salvare la filettatura della carcassa del fanale, estraendo il mon-

cone della vite senza far danni. E poi, recuperandone di nuove alle mostre-scambio o su eBay (si trovano kit di 30 pezzi a 20 euro circa), si procede al loro fissaggio. Fino alla prossima rottura, pardon, smontaggio... **R**

4 Zona intatta

Una volta polverizzata la vite, si procede ad asportare i trucioli di plastica per controllare che la zona di incastro sia intatta.

5 Moncone, addio

Dopo aver asportato la plastica riflettente, con una pinza e tanta cura si svita il moncone senza allargare la filettatura in plastica della carcassa.

6 Un po' di pulizia

Con un goccio di olio lubrificante e uno straccetto si puliscono sia la guarnizione di tenuta della carcassa sia la sede filettata.



10 Punte piccole

Utilizzando prima la punta da 2 mm e poi quella da 3, si procede a liberare la parte filettata della carcassa.

11 Il maschio saggio

Utilizzando una chiave maschio da 4 mm, si controlla e si pulisce definitivamente la filettatura dove viene alloggiata la vite.

12 Operazione conclusa

Prima di procedere ad avvitare la nuova vite, è buona norma lubrificare sia l'incavo della plastica riflettente sia la carcassa.



**IMPIANTI DI SCARICO REALIZZATI
CON ATTREZZATURE ORIGINALI**

"ANSA marmitte"



**CLASSIC
& EXOTICS
ITALIAN CARS**

**ALFA ROMEO
DE TOMASO - FERRARI - FIAT
LAMBORGHINI - LANCIA - MASERATI**

Classiche s.r.l.

Sede Operativa

Via F.lli Bonacatti, 40/A - 41034 Finale Emilia (Modena) Italy

classiche09@libero.it

www.classiche09.com

+ 39 340 23 39 959 (Antonio)

+39 347 75 44 935 (Alessandro)

+ 39 340 21 50 911 (Giuseppe)

F

FATTI & PERSONE



Settant'anni il 7 marzo
e un palmarès sportivo come
pochissimi rallyisti possono vantare.
Walter Röhrl è noto agli appassionati
come il "Re di Montecarlo"
per le quattro vittorie nel principato.

LO SPECIALISTA DEI RALLY

70 anni e non sentirli: un giorno è in Sudafrica per la presentazione della nuova 911 Carrera GTS, qualche giorno dopo lo trovi in Finlandia, al Camp4, vicino a Ivalo, per guidare sulla neve le Porsche di ultima generazione. Per Walter Röhrl, nato a Regensburg (Germania) il 7 marzo 1947, il tempo sembra non fermarsi mai: due volte campione del mondo Rally - nell'80 con la Fiat 131 Rally Abarth e nell'82 con l'Opel Ascona 400 - e ben quattro Rally di Montecarlo vinti tra l'80 e l'84, con altrettante vetture (comprese Lancia 037 Rally e Audi Quattro). Nel 1981 avrebbe dovuto correre il Mondiale con la Mercedes, ma alla vigilia della prima gara, da Stoccarda annullarono la partecipazione per... manifesta inferiorità e Röhrl si ritrovò senza lavoro da un giorno con l'altro. Fu allora che Porsche Motorsport si rivolse a lui per il

campionato tedesco Rally con la debuttante 924 Carrera GTS, la partecipazione alla 24 Ore di Le Mans con la 944 GTP (7° assoluto e primo di classe) e la promessa di una gara nel Mondiale (quel "Sanremo" che poteva vincere con la 911 SC Gr. 4). Röhrl sperava di persuadere i vertici Porsche a rientrare nel Mondiale con la 911, ma alla vigilia dell'arrivo delle Gruppo B 4x4 non era più tempo per la gloriosa "Elfer" a trazione solo posteriore. Da allora è sempre rimasto legato al marchio di Zuffenhausen, di cui è divenuto ambasciatore del marchio a carriera rallistica conclusa (la sua prima auto personale fu, per inciso, una 356 C). La sua vittoria più importante con una Porsche la ottenne nel 1977, in Austria, all'Arboe Rallye (valido per il campionato europeo), su una Carrera RS 3.0 prestatagli da un amico.

Alessandro Rigatto

Il video dell'intervista
a Walter De Silva su ruoteclassiche.it

GENIO E CURIOSITÀ

Il design è comunicazione e ogni oggetto - dall'automobile alle scarpe - dev'essere messo nella condizione di esprimere perché è venuto al mondo. Così parla l'autore della nostra terza "Controcopertina": 13 anni in Alfa Romeo, poi alla corte di Audi e Volkswagen, a sciogliere il rigore e l'essenzialità dello stile made in Germany

Testo di Alessandro Barteletti - foto di Alessandro Bianchi

"S

ono stato l'ultimo dirigente assunto dall'Alfa Romeo prima della gestione Fiat. Ho firmato, sono tornato a casa e mia moglie mi ha chiesto quanto prendessi di

stipendio: solo allora mi sono accorto che non lo sapevo...". In questa frase c'è tutto Walter De Silva, il designer "curioso" - come lui stesso si definisce - appassionato e con un sentimento speciale per l'Alfa Romeo. "È il marchio che ho amato di più e che più continuerò ad amare", dice. Per farci raccontare la sua storia, abbiamo riportato De Silva nelle sale del museo Alfa Romeo di Arese dove lui ha studiato il passato per tracciare le linee del futuro e dove oggi - tra le altre - è esposta la "sua" 156. Proprio lì, tra le auto di famiglia che vincono le corse, è nata spontanea questa intervista.

Tiriamo subito le somme di quarantatré anni di carriera: da che cosa si riconosce lo stile di Walter De Silva?

La semplicità è il fil rouge tra tutti i miei lavori. Ho sempre cercato di disegnare automobili con un'architettura semplice, nelle linee e nelle superfici. Semplicità non significa facilità, al contrario significa complessità nella gestione di tutto questo. Il design che dura nel tempo è proprio quello che porta all'essenza.

Quali sono le sue fonti d'ispirazione?

La curiosità prima di tutto: io sono molto curioso, in tutti i settori, nel design, nella moda, nell'architettura, nell'arte. Un training quotidiano che a un certo punto accende qualcosa a livello di stomaco.

La sua più grande intuizione?

In generale, guardare il design dal punto di vista della comunicazione. In un'automobile, come in qualsiasi altro prodotto, il prodotto stesso deve avere la capacità di comunicare perché è venuto al mondo. Perché dietro c'è un brand e una storia. Andando più nello specifico, far rinascere il frontale dell'Alfa Romeo e inventare quello dell'Audi.

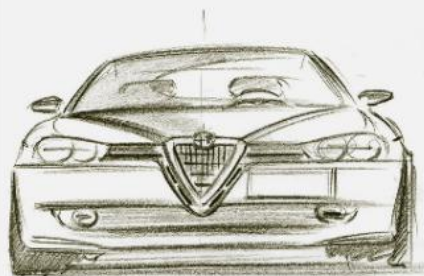
Che cosa le ha insegnato l'Alfa Romeo?

Guardare alla storia per lanciarsi verso il futuro. Per me fu una rivelazione incredibile, in quegli anni, l'incontro con l'allora designer della BMW Klaus Luthé, che mi disse: "Ho declinato tutte le nuove BMW ispirandomi alle Alfa Romeo

R30

RUOTECCLASSICHE

1 MARZO 2017



A RUOTE CLASSICHE... CHE MI HA
PIRATATO AL MUSEO ALFA ROMEO

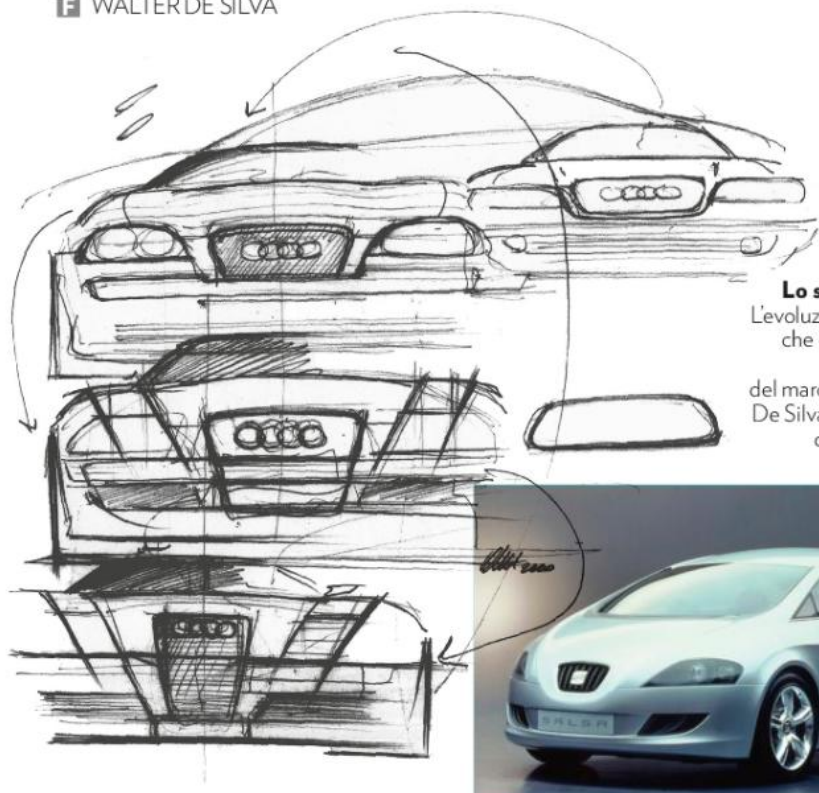
AR 156 *[Signature]*

↓ DISEGNATA PER NOI

VIENE DAL CUORE

“Per la ‘mia’ copertina di Ruoteclassiche ho disegnato l’Alfa Romeo 156. Uno schizzo a matita su cartoncino bianco: una tecnica molto semplice che ho sempre utilizzato per i miei lavori. Ho scelto l’Alfa Romeo 156 - attenzione: dico Alfa Romeo prima e 156 dopo - perché l’Alfa Romeo è il marchio che ho amato di più e che più continuo ad amare. E la 156 è il risultato di questo amore. Non è una scelta razionale, è una scelta che viene dal cuore di un designer, di un professionista, che ha tentato di fare proprio con questa vettura qui qualcosa d’importante”.

Walter De Silva



Lo sviluppo della specie
L'evoluzione del frontale Audi, che caratterizzerà i modelli di ultima generazione del marchio tedesco. A destra, De Silva alle prese con le linee della Volkswagen Polo.



↓ BIOGRAFIA

"Sono un designer e nella mia vita ho disegnato decine di automobili, la passione della mia vita". Si racconta così Walter De Silva, nato a Lecco nel 1951, che inizia la sua carriera nel 1972 presso il centro stile Fiat, fa esperienza nello studio di Rodolfo Bonetto a Milano, viene chiamato all'I.De.A. Institute di Torino da Franco Mantegazza e Renzo Piano, e nel 1986 - notato da Rudolf Hruska - assume la guida del centro stile Alfa Romeo. Lì esegue prototipi come la Proteo e la Nuvola e vetture di serie come 156, 147 (rispettivamente Vettura dell'Anno 1998 e 2000) e 166. Nel 1999 Ferdinand Piech lo chiama alla Seat per rilanciare il marchio e affidargli poi lo stile di tutto il gruppo Audi (Audi, Seat, Lamborghini). Qui inventa la nuova identità "single frame" del frontale Audi che diventerà quella distintiva della Casa, e disegna vetture di successo come A6, A8, A7, A4, A3, TT, Q7, Q5, A1, Q3, R8 e l'A5 (Design Award nel 2010). Nel 2007 gli viene affidato il centro stile di tutto il gruppo Volkswagen occupandosi - tra gli altri - dei progetti Polo V e Golf VII (Auto dell'Anno 2010 e 2013) e di prototipi come la Lamborghini Miura Concept e la Egoista. Commendatore della Repubblica Italiana e Compasso d'Oro alla carriera, nel 2015 De Silva abbandona il gruppo tedesco e il mondo dell'auto per dedicarsi con la moglie Emmanuelle al design di scarpe da donna, creando un marchio con il suo nome.



VOLKSWAGEN UP! 2011



SEAT SALSA 2000



LAMBORGHINI EGOISTA 2013

→ degli anni 60 e 70". Se pensi che la BMW di oggi si è ispirata all'Alfa Romeo e vedi dove è arrivata c'è un perché. Un perché di cuore, di passione.

La "sua" 156, universalmente riconosciuta come un capolavoro, recupera infatti molti degli stilemi classici che negli anni d'oro caratterizzavano le auto del Biscione. Parlando in generale, come deve essere a suo avviso un'Alfa Romeo?

Forte ed elegante insieme. Deve esprimere potenza e leggerezza. Una combinazione che nessun altro marchio al mondo può vantare.

Una vettura incompresa tra quelle che ha disegnato?

L'Alfa Romeo Nuvola, una show car. Non solo per il design, ma per l'architettura che avrebbe riportato in una nicchia molto speciale tutta l'essenza e tutto il DNA del marchio Alfa Romeo.

Come fu il passaggio "dall'Automobile" italiana, leggera e femminile, all'in-

contro con "Das Auto" tedesca, austera e maschile?

Quando fui chiamato io, il design tedesco era dettato dall'essenzialità, che non è la semplicità. Dal rigore, che non è l'immaginazione. Dalla metodologia, che non è l'intraprendenza. È questa la sfida che ho accettato con l'Audi: unire ingegneria tedesca e design italiano. Lasciare l'Alfa Romeo è stato per me molto difficile. L'Alfa è stata la mia fidanzata, il mio grande amore, poi mi sono sposato con la Volkswagen. E alla Volkswagen ho capito una cosa fondamentale: non esisterà mai un designer, un creativo, se non esiste un principe che crede in lui.

Nel corso della sua carriera ha disegnato a mano e utilizzato sistemi evolutissimi. Qual è la tecnica a lei più congeniale?

Ho vissuto tutti i passaggi, dai bozzetti, i figurini, i piani di forma, i disegni in scala uno a uno fatti a mano fino ai computer e ai processi di oggi. La ritengo una fortuna. Oggi disegno anche sul tablet ma non ho mai abbandonato la matita perché è il mio linguaggio. Quando riguardo i miei schizzi, dal trat-

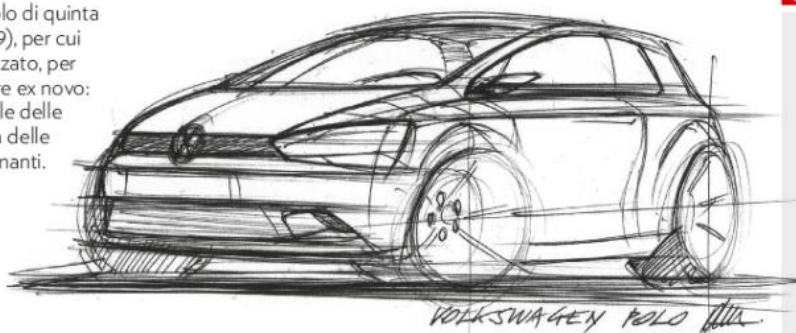
to capisco tutto, anche se ero nervoso, calmo o avevo qualche grillo per la testa. Soprattutto sono fonte di dialogo: oggi che i team sono così internazionali, il disegno è più universale dell'inglese, perché il disegno è quanto di più primordiale abbiamo. I graffiti, d'altronde, ci hanno raccontato le origini dell'uomo.

Come si forma il giudizio estetico di Walter De Silva di fronte a una vettura non sua?

Comincio con un giudizio soggettivo: il "mi piace" o "non mi piace" per me vale tan-

La Polo numero 5

La Volkswagen Polo di quinta generazione (2009), per cui De Silva fu autorizzato, per il progetto, a partire ex novo: tensione orizzontale delle superfici e linearità delle forme i tratti dominanti.



tissimo e ho molta paura del dubbio, del "non è male". Il giudizio oggettivo mi porta invece alla mia professione. Spoglio letteralmente la vettura, vado a vedere l'architettura, le proporzioni, le linee, le superfici, i riflessi, i chiar-ri, gli scuri, le superfici vetrate. Difficilmente mi acceco subito, non ho gli occhi del cliente o dell'appassionato. Ed è un po' un peccato perché così ho perso il gusto che "sentivo" da ragazzino.

La sua idea sui designer del passato?

Grandissimi maestri che hanno potuto sfruttare le loro personalità per ottenere quei risultati. Ognuno ha rappresentato se stesso in quello che ha fatto.

Che cosa pensa invece dello stile delle vetture di oggi?

Un'ondata di "over design", un caricamento di linee, superfici, arzigogoli secondo me insopportabile. Va bene, l'auto oggi è un prodotto di consumo, ma dov'è la personali-

tà del designer? Dov'è la macchina di Pininfarina? Dov'è la macchina di Giugiaro? Dov'è la macchina di Bruno Sacco? Non ci sono più. Tutto ormai si riduce all'apparire. Il design invece deve essere, non apparire.

Le sarebbe piaciuto disegnare la Giulia?

Sì perché un'Alfa Romeo è sempre una sfida, perché sotto le ceneri c'è ancora il fuoco dell'Alfa Romeo e perché la Giulia ha un'impostazione tecnica diversa dalle Alfa Romeo che ho disegnato io. Un'impostazione classica che dà alla berlina un respiro e un'aria veramente di prestigio.

Walter De Silva oggi: perché le scarpe?

È una storia di famiglia, le faceva mio nonno. In casa mia tutti parlavano di scarpe, tranne il sottoscritto che parlava di automobili. Qualcosa in comune le automobili e le scarpe da donna in fondo lo hanno: sono le due uniche cose al mondo sempre in movimento e con un grande sex appeal. **R**

LE TOP 5

LE OPERE MIGLIORI



ALFAROMEO 156, 1997

La nuova berlina abbandona le linee spigolose della 155 in funzione di un design più armonioso.



ALFAROMEO NUVOLE, 1996

Il nome è un omaggio al grande Tazio Nuvolari; il colore fu una scelta di Paolo Cantarella.



ALFA ROMEO 147, 2000

Presentata al Salone di Ginevra nel 2001, si aggiudica subito il titolo di Auto dell'Anno.



AUDI A5 COUPÉ, 2007

Chiaro il family feeling del marchio, con la calandra "single frame" simile a quella dell'A4.



VOLKSWAGEN GOLF VII, 2012

Auto dell'Anno 2013, ripropone sulla piattaforma MQB la forma base della Polo.



Non perdetevi sul prossimo numero la copertina d'autore di Leonardo Fioravanti

MISS COPERTINA 1987

Alla kermesse scaligera, in programma dal 5 al 7 maggio, l'opportunità di vedere selezionata la vostra auto per la cover di Ruoteclassiche di dicembre. A patto che sia neo trentenne

S

i vanno arricchendo giorno dopo giorno le iniziative messe in campo per festeggiare con i nostri lettori lo storico compleanno di Ruoteclassiche.

L'ultima e la più imminente riguarda l'operazione "Miss Copertina 1987", con la quale daremo la possibilità a chi possiede un'automobile immatricolata la prima volta nel 1987 (dal 2 gennaio al 31 dicembre) di portarla a un raduno dedicato che si svolgerà domenica 7 maggio, nel corso della "tre giorni" di Verona Legend Cars (5-7 maggio).

La scelta sarà fatta a insindacabile giudizio della redazione, che selezionerà una "short list" di neo trentenni, una delle quali si guadagnerà la copertina di Ruoteclassiche di dicembre 2017.

L'iscrizione al raduno avverrà inviando un'email all'indirizzo eventi@ruoteclassiche.it

Ricordiamo che per formalizzare la propria candidatura occorrerà indicare come soggetto dell'email la dicitura "Miss Copertina 1987"; nome, cognome, recapito telefonico del proprietario; marca e modello della vettura; PDF del libretto di circolazione.

Precisiamo che le auto "ammesse" all'iniziativa non devono essere state necessariamente presentate nel 1987, bensì immatricolate in quell'anno (vedi alcuni esempi sotto).

A iscrizione effettuata, i candidati selezionati riceveranno quindi da noi una conferma, con tutte le informazioni utili per partecipare al raduno.



ALFA ROMEO 75



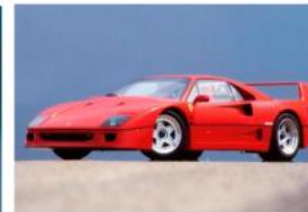
ALFA ROMEO 164



AUDI 80



AUTOBIANCHI Y10



FERRARI F40



FIAT CROMA



MERCEDES-BENZ C



PEUGEOT 205 CTI



PORSCHE 959



VOLKSWAGEN GOLF



LE AUTO DEL MESE
OPEL SUPER 6
PLYMOUTH BARRACUDA
SIMCA 1000 COUPÉ
TOYOTA 2000 GT

EVENTI
MOTOR SHOW
MILANO AUTOCLASSICA



↓ VERONA LEGEND CARS - 2

TRE GIORNI DI HERITAGE

Dopo il balzo di presenze fatto registrare lo scorso anno (+25% in più rispetto al 2015), Verona Legend Cars arriva alla sua 3ª edizione (5-7 maggio) con un carico di novità. Si conferma l'intenzione di fondere l'anima tipica del Salone dedicato all'heritage - con oltre un migliaio di auto in esposizione, i migliori commercianti, ricambisti e accessoristi d'Europa - con la dinamicità di un circuito esterno che permetterà, per la prima volta, ai visitatori di assistere (e alle scuderie di cimentarsi direttamente) a prove ed esibizioni (vedere box sotto). Inedita anche la collaborazione tra quattro club federati Asi di Verona che, sotto lo stesso tetto di un grande stand comune di 640 metri quadrati, presenteranno e svilupperanno ciascuno un tema specifico diverso, all'insegna del "Laboratorio Heritage": il Benaco Auto Classiche celebrerà i settant'anni del Cavallino esponendo una 348 Spider, una 250 GT Spider California e un motoscafo Riva motorizzato Ferrari; l'Historic Car Club Verona dedicherà i propri spazi al marchio Alfa Romeo; il Veteran Car Club Enrico Bernardi (il primo sorto nel territorio scaligero) renderà omaggio al marchio Abarth; il Veteran Car Club Legnago festeggerà le otto decadi di Volkswagen con una rassegna di modelli rari e di veicoli speciali. Nei tre giorni della kermesse sono in programma anche diversi raduni: due a tema Mercedes, organizzati dal Club Stelle Cadenti (sabato) e dall'SL Classic Club (domenica), uno della Scuderia Jaguar Storiche (per festeggiare i dieci anni di attività), uno di Alfa Romeo, uno multimarca di auto tedesche (tutti e tre di sabato) e uno organizzato da Peschiera Motori (domenica). veronalegandcars.com



↓ VERONA LEGEND CARS - 3

LA SFIDA DEI CAMPIONI

Circuiti nell'area esterna dei padiglioni, dove prevedere un programma di gare, esibizioni e test drive? La formula lanciata anni fa continua a far proseliti. Dopo l'esperienza di "Amiki miei" dello scorso anno, si conferma la vocazione sportiva di Verona Legend Cars, dove verrà allestito, su un'area di 15mila metri quadrati, un circuito di quasi un chilometro di lunghezza (gestito da Aci Sport). Nelle giornate di sabato 6 e domenica 7 maggio sulla pista andrà in scena la prima "Sfida dei Campioni", che vedrà impegnati quattro vincitori dei titoli mondiali e nazionali rally, tra i quali Miki Biasion. Sarà uno speciale tributo ai trent'anni della Lancia Delta HF Integrale, auto entrata nella leggenda per essersi coperta di allori sugli sterrati (e non solo) di mezzo mondo; ma è attesa pure la presenza di Abarth storiche e di oggi. Il circuito rimarrà comunque a disposizione delle scuderie che vorranno far cimentare i propri piloti e appassionati in prove di guida ed evoluzioni. Domenica, poi, l'asfalto accoglierà il corteo delle auto del 18° Trofeo Città di Verona, organizzato dall'Historic Car Club scaligero.





BEL PAESE, CHE PASSIONE

I suoi eventi sono un atto d'amore nei confronti del made in Italy e si distinguono per l'esclusività del trattamento e del programma. Il loro segreto? Semplicissimo: non trattarli come un business

Testo di **Dario Tonani**



Abbiamo incontrato qualche settimana fa, nella nostra sede di Rozzano (MI), Paolo Spalluto, vulcanico patron di Passione Engadina e Passione Caracciola, due tra gli eventi clou dell'estate regolaristica. Ecco che cosa ci ha raccontato.

Quali sono i punti di contatto e le peculiarità di questi due eventi?

Entrambi vivono su un concetto molto forte, quello della limitazione dei posti: 58 per Passione Caracciola, come gli anni del pilota quando morì; da 80 a 100 per Passione Engadina, che quest'anno raddoppia con il Ferrari Tribute, in occasione dei 70 anni della Casa di Maranello. Ci proponiamo di stabilire il record del mondo portando all'evento tutte le Ferrari prodotte, una per modello, dal 1° gennaio 1981 al 30 giugno 2017: qualcosa come 88 vetture. Più in generale, direi che siamo estremamente attenti alla scelta dei nostri partecipanti, il 60 per cento dei quali tomano da un anno con l'altro.

Il format di entrambi gli eventi è quello di coniugare il piacere della guida in paesaggi meravigliosi con un'accoglienza a cinque stelle; ci fa un bilancio di queste prime esperienze?

I primi anni sono stati i più duri. Non organizzo i miei eventi per ragioni economiche - io nella vita mi occupo di altro - e questo sta alla base dei loro ottimi riscontri. Passione Engadina, che è un raduno "stanziale" di un weekend attorno a Sankt Moritz (con una tappa che quest'anno prevede 7 passi in un giorno), è cresciuta tantissimo, ma dopo questa edizione diventerà più piccola; 70-80 partecipanti, a fronte di oltre 250 richieste. Passione Caracciola è un successo straordinario: partiremo da Rozzano, sede dell'Editoriale Domus e di Ruoteclassiche, visiteremo piazza del Duomo



DANIELE RUSSO

a Milano e quindi raggiungeremo l'autodromo di Monza. Avremo grandi presenze: arriverà la W25 originale di Rudolf Caracciola, dieci Mercedes che hanno corso il DTM negli anni 90 e molte AMG nuove, da provare. L'evento, "sold out" in sole 7 settimane, in un prossimo futuro rafforzerà la sua identità di omaggio all'uomo e al pilota e sarà ancora più "racing": quest'anno avrà oltre cento prove speciali, ma per il 2018 conto di prevederne circa 140.

Passione Engadina intende celebrare il made in Italy fuori dei confini nazionali: che differenza riscontra tra i collezionisti italiani e quelli dei Paesi limitrofi?

A costo di apparire antipatico, vi dirò come si comporta chi s'informa preventivamente dei miei eventi: in genere dall'Italia sento approcci del tipo "siamo in due amici...", "vengo con una macchina bella...", "e se siamo in tre...?". Il tedesco, lo svizzero, l'olandese chiede il programma, conversa con me e alla fine mi dice "troppo caro, non me lo posso permettere" oppure "sì, perfetto, vengo". Vede, da questo discende anche la passione che ha animato le mie scelte:

solo auto italiane a Passione Engadina. Il cliente tedesco che partecipa ama le macchine del Bel Paese, adora vestire con gusto, viene in vacanza sul Garda o ai nostri mari, è entusiasta dello stile italiano. Ed è un cliente facilissimo da gestire. Se c'è un problema coi cronometri alza le spalle con un bel "chi se ne frega", mentre spesso l'italiano - che nei nostri eventi rappresenta il 20% delle presenze - a volte si lascia andare a polemiche. Però, quando ne incontriamo uno "gentleman", allora li siamo davvero nell'Olimpo. Sa qual è la frase che mi sento rivolgere più di frequente all'estero? "Ma come fate in Italia a essere ridotti così? Con tutte le cose meravigliose che avete... Ma è tutto vero?".

Passione Engadina celebra ogni anno un marchio italiano; dopo Maserati (2012 e 2014), Lamborghini (2013), Ferrari (2015), Alfa Romeo (2016), quest'anno - per i suoi 70 anni - tocca ancora al marchio di Maranello. Ci inquadra in una battuta la passione degli appassionati per ciascun marchio?

Gli alfisti, direi "alfaziosi", straordinari e



Un'estate intinta di emozioni; dal 21 al 25 giugno il "Caracciola"; dal 18 al 20 agosto l'"Engadina", con il Ferrari Tribute una settimana dopo

un po' malinconici per le recenti difficoltà del marchio, anche se l'arrivo di Giulia e Stelvio li ha un po' ringalluzziti. I maseratiisti, simpatici e molto "facili". I lancisti li definirei i britannici d'Italia, ma se ne sorpassi uno durante un raduno hai problemi di relazione per i prossimi dieci anni. E poi sicuramente sono i più attenti ai costi. Per i ferraristi occorre fare una distinzione: fino ai modelli 1970-75, sono quasi sempre gentleman driver, in tutti i sensi. Quelli dei modelli successivi si dividono tra gentleman driver (molti) e... "Ranzani" (alcuni). Ricordate il personaggio reso famoso da Albertino di Radio DeeJay? Questi però non li vedrete mai ai miei raduni.

Quest'anno Passione Caracciola avrà numerose tappe italiane...

Caracciola era uno dei pochissimi piloti che quando correva a Monza amava soggiornare in centro a Milano, in una pensioncina nell'area Rinascente-Galleria. Per cui, con l'aiuto di tutti i piloti, abbiamo in progetto di comprare una guglia del Duomo e dedicargliela. Perché Monza? Perché è un'icona. Perché la Svizzera? Ha sempre avuto un legame strettissimo con la Svizzera. Perché Montecarlo, magari in futuro? È lì che con un'Alfa ha avuto l'incidente che gli accorciò la gamba di 7 cm; per intenderci, nella gara in cui Nuvolari vinse guidando con una chiave inglese. Perché probabilmente il Nürburgring? Perché il Carousel è dedicato a lui e si chiama infatti "Caracciola Carousel". Perché Arosa? Perché lì ha perso la moglie. Perché Sankt Moritz? Perché su quei tomanti ha vinto più volte la gara del Bernina. Perché Lugano? Perché è sepolto là.

Passione Engadina, alla sua 6ª edizione, si sdoppierà: a distanza di una settimana, a fine agosto, ci saranno la gara classica e il Ferrari Tribute, nei 70 anni del Cavallino. Perché questa doppia anima?

La prima ragione è evitare gli effetti del gigantismo. Non volevo superare le cento vet-

ture iscritte e dall'anno prossimo abbasserò il numero. Sankt Moritz ha fatto la storia della più esclusiva hotellerie mondiale e ha una inusuale concentrazione di 5 stelle lusso e stelle Michelin pro capite e per chilometro quadrato. Pensiamo a una piccola Goodwood in quota. E proprio lì volevamo tributare qualcosa di straordinario al Cavallino. Per questo nel nuovo Kulm Country House rinnovato e ampliato dall'architetto inglese "Lord" Norman Foster ospiteremo una ventina di Ferrari, che il pubblico potrà ammirare gratuitamente per un paio di settimane. La seconda ragione è che i piloti del "Tribute" sono diversissimi da quelli dell'evento "classic": sono due target completamente differenti, e metterli insieme sarebbe stato un grosso errore.

C'è qualcosa che vorrebbe portare nei suoi eventi e non è riuscito a concretizzare?

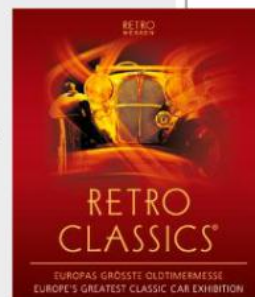
L'Engadina bisogna viverla per comprenderla a fondo. Herbert von Karajan ha inciso partiture musicali meravigliose nella chiesa di Sankt Moritz Bad. Il mio sogno è portare la musica a Passione Engadina, ma mi sono accorto che è molto difficile. Ci sono riuscito, con ottimi risultati, con la fotografia nel 2016, quando ho invitato Christopher Thomas, uno dei più grandi fotografi di motori al mondo. Ho portato l'arte, ma voglio riprovarci con la musica al Kulm Country House. Per Passione Caracciola l'obiettivo è che la fondazione funzioni e che come presidente onorario abbia un grosso personaggio, un ambasciatore in grado di darle lustro mondiale. Il sogno non lo posso ancora svelare nel dettaglio, ma è quello di avviare un significativo progetto a scopo umanitario che onori la memoria di Rudolf. Ho giurato sulla sua tomba di riportare in vita la memoria e il mito del grande Caracciola senza guadagnarci un soldo, e lo voglio fare. **R**

↓ **STOCCARDA, 2-5 MARZO**

RETRO CLASSICS PARLA ITALIANO

In attesa di Techno Classica di Essen, in programma dal 5 al 9 aprile, la Germania offre un'altra importante occasione d'incontro con il mondo dell'heritage.

È Retro Classic, che dal 2 al 5 marzo porterà a Stoccarda una delle fiere di settore più grandi e apprezzate d'Europa. Molti i motivi d'interesse di questa 17ª edizione, a cominciare da "Passione Italiana", un intero padiglione (degli 8 complessivi) di ben 5000 metri quadrati, interamente dedicato al made in Italy: celebri marchi automobilistici (Ferrari, Maserati, Stanguellini ecc.), ma anche il meglio dello stile del Bel Paese, con moda e accessori, design, arte, musica, cibo e buon vino. Spiccheranno anche altre due rassegne tematiche: la prima, al padiglione 5, dedicata a un cult fra le automobili americane, la Ford Mustang; la seconda, al padiglione 8, alle moto inglesi, con marchi come BSA, Norton, Royal Enfield e Triumph. In cartellone, nella giornata di venerdì 3 marzo, anche l'asta organizzata da ClassicBid, che metterà in vendita una cinquantina di lotti. Lo scorso anno i visitatori sono stati 90.000, 1550 gli espositori e oltre 800 gli operatori dell'informazione accreditati. Info su retro-classic.de



NON È UN PAESE PER GIOVANI

Hanno dai 30 ai 18 anni, come le auto che prediligono. Oltreoceano iniziano a condizionare il mercato attraverso le loro scelte. Da noi, invece, alimentano soltanto le esportazioni... A due anni dalla Legge di Stabilità 2015, ecco quali sono state le conseguenze provocate dal ripristino del bollo per le vetture ventennali. E non solo per i ragazzi

Testo di **Gilberto Milano** - disegni di **Stefano Tartarotti**



S

i definiscono "millennial", sono i nati tra il 1985 e il 2000 e, oltre a essere la generazione più numerosa degli Stati Uniti, rappresentano la new entry più influente anche nel campo del collezionismo delle auto storiche.

Lo dice un'analisi dalla nota compagnia d'assicurazione statunitense Hagerty, che ha misurato una crescita del 21% nelle richieste di preventivi assicurativi per auto d'epoca provenienti dai "millennial" negli Usa. Un mondo molto lontano, purtroppo, da quello dei coetanei italiani. Qui da noi,

invece, i ventenni non solo fanno fatica ad alimentare la loro passione per le auto storiche a causa di ragioni molto concrete (quattro su 10 sono disoccupati), ma quando anche a fronte di sacrifici familiari riescono a mettere le mani su auto che li hanno affascinati sin da piccoli si ritrovano con il fisco che mette loro i bastoni tra le ruote. La lettera di Michele Mondin, che pubblichiamo a pag 91, è solo un esempio delle tante che, anche attraverso la nostra pagina Facebook, giungono quasi ogni giorno in redazione.

I "millennial" italiani sono stati tra i primi ad aver subito le conseguenze della reintroduzione del bollo per le vetture "ven- ➤



REGIONE CHE VAI "BOLLO" CHE TROVI

LOMBARDIA

Esenti
con iscrizione ai registri storici.
Esenti anche dalla tassa di circolazione.
Registri Storici riconosciuti
Asi, Storico Lancia, Italiano Fiat,
Italiano Alfa Romeo, Storico FMI.

€30,00 €20,00

PROV. AUT. BOLZANO

Non esenti
Riduzione del 50% per tutti gli
ultraventennali (esclusi quelli
adibiti ad uso professionale).
Registri Storici riconosciuti
nessuno.

€25,82 €10,33

FRIULI VENEZIA GIULIA

Non esenti
Registri Storici riconosciuti
nessuno.

PROV. AUT. TRENTO

Esenti
con iscrizione ai Registri Storici (esclusi
quelli adibiti ad uso professionale).
Registri Storici riconosciuti
Asi, Storico Lancia, Italiano Fiat,
Italiano Alfa Romeo, Storico FMI,
Registro Storico ACI.

€25,82 €10,33

VALLE D'AOSTA

Non esenti
Registri Storici riconosciuti
nessuno.

EMILIA ROMAGNA

Esenti
con certificato di rilevanza storico e
collezionistico.

Registri Storici riconosciuti
Asi, Storico Lancia, Italiano Fiat,
Italiano Alfa Romeo, Storico FMI

€25,82 €10,33

PIEMONTE

Non esenti
Riduzione del 10% per tutti gli
ultraventennali (autovetture e
motocicli).
Registri Storici riconosciuti
nessuno.

LAZIO

Non esenti
Riduzione del 10% se appartenenti agli elenchi ASI, FMI
(esclusi quelli adibiti ad uso professionale).
Registri Storici riconosciuti
Asi, FMI.

UMBRIA

Non esenti
Riduzione del 10% se iscritti ai Registri Storici
(esclusi quelli adibiti ad uso professionale).
Registri Storici riconosciuti
Asi, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa
Romeo, Storico FMI, Centri specializzati.

LIGURIA

Non esenti
Registri Storici riconosciuti
nessuno.

TOSCANA

Non esenti
Riduzione del 10% per tutti gli ultraventennali
(esclusi quelli adibiti ad uso professionale).
Registri Storici riconosciuti
nessuno.

SARDEGNA

Non esenti
Registri Storici riconosciuti
nessuno.

SICILIA

Esenti
se iscritti ai Registri Storici: applicazione Tassa
di circolazione forfettaria annua di euro 75,00
per autoveicoli e di euro 35,00 per motoveicoli
(esclusi quelli adibiti ad uso professionale) in
caso di utilizzazione su pubblica strada
Registri Storici riconosciuti
Asi, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano
Alfa Romeo, Storico FMI.

€25,82 €10,33
€75,00 €35,00

Come si calcola il bollo nelle Regioni non esenti

Il calcolo del bollo è fattibile sul sito dell'Agenzia delle Entrate agenziaentrate.gov.it fornendo il n° di targa. Per le Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Emilia e Romagna, Lazio, Liguria, Lombardia, Puglia, Toscana, Umbria, Valle d'Aosta, Province autonome di Bolzano e di Trento e Sicilia i valori oscillano tra:

Euro 0 - fino a 100 kW: da 2,70 a 3,63 € per kW; oltre i 100 kW: da 4,05 a 5,45 € per il n° di kW eccedenti i 100
Euro 1 - fino a 100 kW da 2,90 a 3,51 € per kW; oltre i 100 kW: da 3,92 a 5,27 € per il n° di kW eccedenti i 100
Euro 2 - fino a 100 kW da 2,52 a 3,39 € per kW; oltre i 100 kW: da 3,78 a 5,08 € per il n° di kW eccedenti i 100

PARCO AUTO "OVER20" E "OVER30" 2016 VS '15

	OVER 30	VAR % OVER 30	OVER 20	VAR % OVER 20
ABRUZZO	47.363	7,2%	119.318	4,6%
BASILICATA	24.011	8,9%	65.859	3,7%
CALABRIA	92.696	11,7%	271.180	4,7%
CAMPANIA	346.055	11,7%	818.189	3,9%
EMILIA ROMAGNA	115.033	6,4%	274.029	5,8%
FRIULI VENEZIA GIULIA	28.612	5,8%	78.907	6,3%
LAZIO	206.179	9,6%	510.194	4,2%
LIGURIA	40.745	7,1%	94.019	5,0%
LOMBARDIA	235.239	8,5%	549.388	5,9%
MARCHE	51.881	6,2%	127.037	4,9%
MOLISE	12.296	7,8%	33.303	4,6%
PIEMONTE	130.675	7,9%	303.941	6,2%
PUGLIA	144.638	9,6%	385.478	4,0%
SARDEGNA	49.034	10,0%	142.561	5,4%
SICILIA	236.876	9,8%	637.576	4,8%
TOSCANA	99.994	8,0%	233.646	5,0%
TRENTINO ALTO ADIGE	18.229	9,0%	44.812	8,0%
UMBRIA	34.784	7,3%	87.506	3,9%
VALLE D'AOSTA	4.148	6,6%	9.177	5,8%
VENETO	102.985	7,4%	277.833	7,2%
TOTALE	2.021.473	9,1%	5.063.953	5,0%

Fonte: ACI

«tennali» (auto dai 20 ai 29 anni di età) imposta dalla Legge di Stabilità 2015. Ma non sono i soli: con la reintroduzione del pagamento del bollo a rimetterci sono stati anche la «generazione x» e i «baby boomer»: genitori e nonni. La situazione oggi registra l'esenzione del bollo per le «ventennali» solo in Lombardia ed Emilia e Romagna, più la Provincia autonoma di Trento, mentre in tutte le altre il bollo si paga, anche se con regolamentazioni diverse (vedi la mappa in questa pagina). Sullo sfondo le due ipotesi che rendono ancora confuso il futuro per le auto dai 20 ai 29 anni: il ripristino dell'esenzione ante 2015, sostenuta dall'Asi; l'introduzione di una Lista Chiusa che offrirebbe i vantaggi fiscali solo alle vetture in elenco, caldeggiata dall'Acì. Due approcci filosofici allo stesso problema molto diversi tra loro, che hanno portato Acì e Asi ai ferri corti (vedi box alle pagg. 88 e 89). Una «guerra» che non lascia molte speranze di soluzione a breve. A risolvere la querelle una volta per tutte sarà il Nuovo Codice della Strada, la cui approvazione, però, a causa dell'attuale situazione politica, rischia di slittare di molti mesi ancora. «Anche se il 'Nuovo Codice' dovesse essere licenziato domani mattina, passerà comunque un anno, un anno e mezzo prima che diventi legge» tiene a precisare Angelo Sticchi Damiani, presidente dell'Automobile Club Italia.

E LE PIÙ «BELLE» EMIGRANO

A quanto pare però l'allarmismo che si è creato attorno all'introduzione del bollo non è vissuto allo stesso modo da tutti. «Per certi versi l'introduzione del bollo è ser-



Fonte: ACI

A risolvere la querelle sulle "ventennali" sarà il Nuovo Codice della Strada, la cui approvazione, però, rischia di slittare di molti mesi ancora

➔ vita a fare pulizia" sostiene Fabrizio Tiana del Club Storico Peugeot, "È vero che i soci Asi sono scesi da 200 mila a 160 mila, ma ad andarsene sono stati quelli che con il collezionismo non c'entravano niente, che avevano la macchina vecchia solo per approfittare delle agevolazioni fiscali e risparmiare. Il pagamento del bollo, inoltre, ha fatto abbassare i listini delle ventennali, che oggi valgono meno. Il costo del bollo si può così ammortizzare nel prezzo d'acquisto. Infatti, non c'è stato alcun blocco del

mercato". Tesi quest'ultima convalidata anche dai numerosi commercianti interpellati. "Non abbiamo avuto e non vediamo per il futuro grossi problemi sulle 'ventennali'" sostiene Dario Belloli, amministratore delegato della Silvauto, in provincia di Bergamo, "Il mercato si è solo spostato su vetture di fascia di prezzo più bassa. È virato su vetture che possono garantire una rivalutazione più sicura rispetto ad altre ormai arrivate a cifre più importanti". Stesso parere di Luca Bertolero, di Autoclassic di Torino:

"Ultimamente molte macchine sono tornate sul mercato a prezzi più bassi. Comunque non è diminuita la richiesta. Chi non se la sente di pagare il bollo cerca di recuperare i soldi vendendola. Ma quelle che pagano bolli elevati sono auto di prestigio che all'estero sono sempre richieste. Non ci sono problemi a venderle. Il vero appassionato ovviamente se le tiene anche a costo di sacrifici economici". Chi può permettersi di non pagare il bollo sono solo i commercianti di auto: "I titolari di queste aziende ➔

↓ LA POSIZIONE ASI

LA LEGGE DEV'ESSERE UGUALE PER TUTTI

La vicenda del pagamento delle imposte automobilistiche relative alle vetture d'epoca "ventennali" è sempre più intricata e lontana da una soluzione che coniughi equamente l'esigenza dello Stato di incassare adeguate tassazioni e quella di appassionati e collezionisti di non essere salassati se intendono conservare una vettura, magari di scarso valore, salvaguardandola dalla rottamazione. Ad alimentare l'insoddisfazione dei possessori di questi veicoli, auto o moto che siano, c'è il fatto che non tutti ritengono meritorie di ricevere l'aggettivo di "storiche" vetture costruite fino al 1997. Per costoro sarebbe più corretta la scelta della maggioranza dei Paesi europei che pone il limite a 30 anni, come suggerito dalla Fiva. In alternativa c'è chi, come il presidente dell'Asi Angelo Sticchi Damiani, invoca l'esenzione solo per le vetture inserite in una Lista Chiusa appositamente compilata. Il presidente dell'Asi, Roberto Loi (nella foto), ha però sempre dichiarato: "Sono assolutamente contrario a compilare una lista che contempli solo macchine di grande interesse storico e sportivo: se un giovane ha il sogno di possedere l'auto sulla quale suo padre lo portava vent'anni prima, fosse anche una semplice Fiat Uno o una Ford Fiesta, non capisco

perché dovremmo infrangerglielo". A complicare le cose ci ha pensato la Presidenza del Consiglio dei Ministri che con la Legge di Stabilità 2015 ha previsto di fare cassa con il bollo applicato alle "ventennali". Gettito previsto: 74,5 milioni. E qui si è scatenato il caos. Alcune Regioni hanno deciso di mantenere l'esenzione, altre di abolirla, provocando una disparità di trattamento fiscale iniquo. Ma dal Palazzo della Consulta di Roma sono quindi giunte sentenze che hanno rimesso tutto in discussione, accogliendo la tesi del Governo e dichiarando illegittime le leggi regionali contrarie giudicate come scappatoie fiscali che lederebbero l'esclusiva competenza legislativa dello Stato in materia di tributi erariali. Il 22 novembre 2016 la Corte Costituzionale ha bocciato pure la Regione Veneto, rendendo nulle le agevolazioni che prevedevano il pagamento di un bollo forfettario, precisando che le esenzioni spettano solo allo Stato centrale. Qualunque cittadino di un Paese civile, leggendo tutto questo, ne dedurrebbe che il discorso delle esenzioni sia chiuso, e che in tutta Italia vengono applicate ovunque le stesse regole. E invece no: Lombardia, Emilia Romagna e la Provincia autonoma di Trento continuano a prevedere agevolazioni per le "ventennali",

evitando il vaglio della Corte Costituzionale. Com'è possibile? Semplicemente perché queste amministrazioni continuano ad applicare leggi entrate in vigore prima della Legge di Stabilità. E perché lo Stato ha fatto passare più di 60 giorni prima di presentare ricorso. Si è creata una geografia con alcune Regioni la cui legislazione, pur essendo contraria alla norma statale, non può più essere impugnata, e con altre condannate ad adeguarsi alla legislazione statale. Ad aumentare la disparità di trattamento, ci sono Lazio, Piemonte, Toscana e Umbria che, pur adeguandosi alle leggi statali, concedono uno sconto del 10% sulla tassa di proprietà (approfittando della disposizione di legge che prevede come le Regioni possano applicare il 10% in più o in meno sulle tariffe nazionali). Una situazione confusa e discriminatoria dei cittadini dello stesso Paese che il presidente dell'Asi Roberto Loi ha così commentato: "Ogni Regione italiana fa come può. Ci troviamo infatti in una situazione giuridicamente complessa che ci tiriamo dietro dal passato. Le Regioni, nel tempo, si sono riservate dei diritti che non esistevano e ognuna in materia di esenzione bolli per veicoli storici ha sempre fatto un po' come voleva". Loi tuttavia spera ancora che



qualcosa cambi, in quanto molti parlamentari sono informati e sensibilizzati sulla questione: "La cultura del motorismo storico è un bene a cui lo Stato non può rinunciare; in base all'articolo 60 del Codice della Strada, l'automobile diventa storica al compimento del ventesimo anno dalla data di immatricolazione della stessa, previa certificazione dell'Asi e dei registri di marca. Al momento dobbiamo aspettare, ma dobbiamo anche pretendere che lo Stato sia coerente nei confronti dei cittadini. La legge deve essere uguale per tutti, è inaccettabile uno Stato che non sia in grado di risolvere questi problemi".

Paolo Mazzetti



L'ultima spiaggia

La rottamazione delle "ventennali" è il gesto estremo di chi non può permettersi il pagamento del bollo. Tra costoro sono numerosi i giovani, costretti a farlo per non pesare ulteriormente sui bilanci familiari.

↓ LA POSIZIONE ACI

LA LISTA CHIUSA È L'UNICA SOLUZIONE

"Nel 2015 l'effetto sulle entrate fiscali dovuto ai versamenti dei bolli delle 'ventennali' ha registrato un incremento significativo di oltre 40 milioni di euro, pari al +30,3% rispetto al 2014. Che sarebbero stati 100 se tutte le Regioni si fossero adeguate". Angelo Sticchi Damiani (nella foto), presidente dell'Acì, non fa mistero della sua soddisfazione nel rilevare come la riforma che ha interessato queste vetture abbia provocato effetti positivi non solo per le entrate dello Stato, ma anche sullo svecchiamento del parco circolante, quindi su inquinamento, sicurezza e rilancio del mercato dell'auto. Resta irrisolto però il problema della salvaguardia delle auto "ventennali" e del danno al patrimonio automobilistico nazionale che si verrebbe a creare nel caso queste vetture vengano rottamate o vendute all'estero. Che cosa si sta facendo per trovare una soluzione? Che speranze ci sono per i collezionisti che si arrivi a fare chiarezza su questo punto? Ecco ancora le considerazioni che ci ha rilasciato il presidente dell'Acì. "In effetti il problema c'è, e andrebbe trovata una soluzione subito. Noi non vogliamo entrare nel merito delle 'ventennali' e capire quali possono avere o no il certificato di

interesse storico collezionistico, ma non ci sta bene che si esentino o meno queste vetture affidandosi a soggetti privati, tra l'altro senza che ci sia una regola chiara che dica questa sì e questa no. Vi sembra normale che oggi ci siano un club privato e tre club di marca a cui è demandata, unici in Italia, la possibilità di stabilire la storicità di un'automobile avendo questa decisione anche degli effetti sulla defiscalizzazione? Che per sapere se la mia macchina è storica e accedere a una defiscalizzazione debba rivolgermi a un privato che non ha alcuna regola riconosciuta dallo Stato, che non ha un bilancio controllato dallo Stato, che non applica delle tariffe fissate dallo Stato e farmi prima suo socio pagando quanto stabilisce lui? Io aprirei questa possibilità ad altri soggetti, Acì in primis. La giusta via sarebbe quella di avere regole condivise, che siano frutto di un dibattito fra soggetti interessati per trovare il modo corretto di individuare le auto di interesse collezionistico. Non possiamo rischiare di perdere o di rottamare macchine che hanno queste caratteristiche. Ma non possiamo nemmeno immaginare di conservarle tutte. Non si può dire che tutte le 'ventennali' sono storiche se ben conservate. Avete idea di quanti milioni di

'ventennali' ci sono in Italia e di quante nuove ogni anno entrano nelle statistiche? Secondo me abbiamo perso di vista il concetto di auto storica. Alcune sono macchine vecchie, altre sono vetture che hanno certamente un interesse storico collezionistico. Conosco già le critiche che mi faranno... Sì, tutti hanno diritto anche di vedere la propria macchina invecchiare in maniera dignitosa. Ma ci sono tanti metodi, non soltanto quello di esentarle dal pagamento del bollo. Se ci fosse la Lista Chiusa, la 155 T.S. del ragazzo che vi ha scritto sarebbe sicuramente stata compresa. Il vero problema sta proprio lì. Servono invece regole chiare. La Lista Chiusa può essere discussa e modificata, non è quello il problema. La mia impressione però è che da parte degli altri soggetti si voglia evitare di trattare questo punto perché si vuole conservare lo status quo. Con l'Asi ci siamo incontrati ma abbiamo capito che su questo tema il loro orientamento non era il nostro e abbiamo deciso di passare oltre. Abbiamo poi discusso del problema sportivo per cercare di eliminare tutte quelle frizioni che si sono venute a creare lo scorso anno, ma come risposta c'è stata una segnalazione all'antitrust inoltrata da alcuni club federati



Asi. Successivamente c'è stato un ricorso al Tar, questa volta da parte dell'Asi, per una vicenda che riguardava una gara a Trapani. Io sono la persona più elastica della terra, ma faccio fatica a fare accordi, a tendere la mano a chi evidentemente con l'altra cerca di colpirmi. Per un certo numero di mesi non ci siamo più visti. A questo punto se dobbiamo litigare litighiamo, poi vediamo chi avrà ragione. Per la Lista Chiusa da parte loro c'è chiusura totale. E con un ricorso al Tar in piedi non vedo perché debba darmi da fare per trovare soluzioni. Diciamo che abbiamo perso tutti quanti l'entusiasmo per trovare un accordo".

G.M.

LE DEMOLIZIONI DI "OVER 20 E 30" NEL 2016

	OVER 30	VAR % OVER 30	OVER 20	VAR % OVER 20
ABRUZZO	181	11,7%	4385	1,2%
BASILICATA	116	23,4%	2930	9,3%
CALABRIA	329	24,6%	6620	14,7%
CAMPANIA	897	24,6%	17.380	9,2%
EMILIA ROMAGNA	329	30,0%	10.768	7,7%
FRIULI VENEZIA GIULIA	97	19,8%	3898	6,8%
LAZIO	536	18,3%	14.018	10,0%
LIGURIA	98	27,3%	2746	11,9%
LOMBARDIA	517	12,6%	16.294	-10,1%
MARCHE	188	-13,0%	5676	9,0%
MOLISE	71	39,2%	1344	4,5%
PIEMONTE	212	14,0%	8221	9,3%
PUGLIA	993	15,9%	17.150	6,1%
SARDEGNA	114	7,5%	4715	10,2%
SICILIA	962	28,8%	18.348	4,9%
TOSCANA	232	19,0%	7176	16,3%
TRENTINO ALTO ADIGE	27	-10,0%	1629	3,0%
UMBRIA	165	8,6%	3338	1,9%
VALLE D'AOSTA	6	-14,3%	228	-5,4%
VENETO	270	8,4%	13.104	8,1%
TOTALE	6340	18,3%	159.968	5,9%

LE "OVER 20 E 30" ESPORTATE NEL 2016

	OVER 30	VAR % OVER 30	OVER 20	VAR % OVER 20
ABRUZZO	144	80,0%	203	39,0%
BASILICATA	33	106,3%	54	28,6%
CALABRIA	39	-11,4%	105	8,2%
CAMPANIA	217	10,2%	376	9,3%
EMILIA ROMAGNA	444	8,6%	834	-0,4%
FRIULI VENEZIA GIULIA	125	17,9%	427	24,1%
LAZIO	311	42,7%	598	31,1%
LIGURIA	174	25,2%	314	24,1%
LOMBARDIA	753	13,2%	1839	13,0%
MARCHE	166	20,3%	329	10,0%
MOLISE	34	88,9%	41	28,1%
PIEMONTE	348	6,7%	693	16,7%
PUGLIA	236	47,5%	377	30,4%
SARDEGNA	18	20,0%	35	9,4%
SICILIA	171	15,5%	257	-5,2%
TOSCANA	267	45,1%	547	28,7%
TRENTINO ALTO ADIGE	84	13,5%	270	13,4%
UMBRIA	87	55,4%	181	61,6%
VALLE D'AOSTA	12	20,0%	20	25,0%
VENETO	414	4,5%	1234	-1,0%
TOTALE	4077	19,9%	8.734	13,4%

Tutti gli addii del '16

Nel 2016 il parco auto delle "over 20" ha superato i 5 milioni di vetture (tabella a pag. 87). Si tratta di quasi 240.000 unità in più rispetto al 2015. Tutto ciò nonostante le circa 160mila demolizioni e le 8734 esportazioni. Ma la sorpresa sono le demolizioni delle "over 30": ben 6340.

possono mettere le vetture in 'esenzione bollo' fino a quando non avranno compiuto i 30 anni di età. Per usarle basterà applicare la targa Prova. Chi non ha la targa prova non ha alternative e dovrà pagare il bollo," sostiene il torinese Renzo Gieseigh, di Autoretrò. "Difficile quantificare il danno provocato dalla Legge di Stabilità 2015. Certo, se fai un paragone con gli anni passati ti accorgi che la richiesta di quelle auto ultraventennali si è praticamente bloccata. Gli appassionati piuttosto vanno a comprare una macchina che ha più di 30 anni, sulla quale non si paga il bollo. Teoricamente, infatti, dovrebbe essere aumentato il mercato delle 'trentennali'". "Per attirare le nuove generazioni bisognava mantenere il vecchio sistema" sostiene invece Mirella Frasca, della Triscar di Roma, "Nel Lazio c'è solo il 10% di sconto sul bollo, meglio di niente, ma è servito a poco: nel 2016 sulle 'ventennali' abbiamo registrato una riduzione delle vendite del 30%".

A risentirne, oltre ai commercianti, ci sono anche i club di appassionati che operano nelle Regioni non esenti, molti dei quali navigano in cattive acque proprio per la drastica riduzione degli iscritti. "Ante esenzione eravamo 1150 soci, adesso siamo in 900" sostiene Claudio Castelli, presidente del Piemonte Veteran Car Club di Torino, "Ne perdiamo il 10% all'anno. Ciò che preoccupa di più però è il calo delle nuove iscrizioni, quelle dei giovani". E si torna così al discorso iniziale. **R**



2016: PASSAGGI DI PROPRIETÀ IN CRESCITA

	OVER 30	VAR % OVER 30	OVER 20	VAR % OVER 20
ABRUZZO	1098	-1.3%	3383	5.1%
BASILICATA	503	2.4%	1751	1.4%
CALABRIA	1.277	1.0%	5738	7.2%
CAMPANIA	3050	1.9%	10.619	7.6%
EMILIA ROMAGNA	3101	5.0%	8510	8.0%
FRIULI VENEZIA GIULIA	754	-3.9%	2581	7.7%
LAZIO	4084	3.1%	12.910	10.6%
LIGURIA	1122	4.6%	3256	7.6%
LOMBARDIA	5806	0.5%	14.138	5.2%
MARCHE	1201	3.4%	3642	15.4%
MOLISE	363	10.7%	1064	12.8%
PIEMONTE	3267	4.5%	8713	9.9%
PUGLIA	3035	8.0%	10.015	8.3%
SARDEGNA	852	11.1%	4036	12.0%
SICILIA	4409	8.1%	14.560	7.5%
TOSCANA	2691	0.2%	7827	7.4%
TRENTINO ALTO ADIGE	802	5.9%	2089	8.6%
UMBRIA	857	-0.2%	2773	3.4%
VALLE D'AOSTA	107	-14.4%	340	20.1%
VENETO	3347	7.1%	8826	12.9%
TOTALE	41.726	3.7%	126.771	8.4%

Mercato positivo

Qui a fianco, gli scambi di "over 20" (e "over 30") nel 2016 per Regione. Da notare l'aumento percentuale degli scambi in molte Regioni dove il bollo si paga. Rosee anche le previsioni per il futuro: dato che dal 1997 al 2008 si sono immatricolate quasi 2,5 milioni di vetture l'anno, a partire dal 2018 c'è da attendersi un boom di scambi di "over 20".

LA LETTERA DI UN GIOVANE LETTORE

LASCIATEMI LA MIA 155!

Buonasera, mi presento: sono

Michele Mondin, studente Medicina e Chirurgia di 23 anni.

Volevo scrivervi una lettera che più che altro vuol essere uno sfogo con chi "mi potrebbe capire". Sono sempre stato appassionato di auto d'epoca e, nonostante la mia giovane età,

non riesco a non rimanere affascinato di fronte a quelle linee, talvolta squadrate come il viso di Val Kilmer di Top Gun e altre volte sinuose come le curve di Sophia Loren degli anni 50 e

60. Meno di un anno fa, con l'aiuto della mia famiglia, riuscimmo a mettere da parte la somma esorbitante di 1000 € da destinarsi all'acquisto di un'auto: la mia scelta (abbastanza ristretta) non poté che cadere su un Alfa Romeo 155 T.S. prima serie. Lo so, non è la macchina più affascinante e più carica di valore storico che ci sia in circolazione, anzi, ma quella forma, quel suono, il volante in legno e mille altri dettagli che ti portano ai primi degli anni 90 (insieme al budget ristretto) mi hanno rubato il cuore e anche se si potrebbe dire che siano solo il riflesso di creazioni ben più pregevoli mi "accontentai" di buon grado. A distanza di una decina di mesi sento di aver appena imparato a guidarla e capirla, avverto che è costruita con priorità che non appartengono al 2017 e che ti portano in un'epoca romantica nella quale ci si metteva al volante della propria auto anche per farsi un giro in solitaria, riflettendo e rilassandosi oppure per cimentarsi nella scalata di qualche passo montuoso (senza mai superare i limiti ovviamente), e non solo per andare dal punto A al punto B. Purtroppo come ogni bel sogno è destinato a interrompersi giacché il bollo auto aumentato da circa 40 € fino a grosso modo 300 € non mi consentono più di giustificare il consumo in benzina (e olio) e manutenzione, né mi danno modo di rivenderla a un prezzo ragionevole, dato che non è un pezzo così pregiato e nessuno vuol comprarsi un debito. Probabilmente la fine che farà è scritta in una macchina che la trasformerà in un cubetto di metallo (a soli 100.000 km e conservata con tutti i crismi) per poi correre al concessionario col documento di rottamazione per acquistare con gli incentivi una di quelle nuove auto anonime contemporanee. E molti faranno forzatamente la mia stessa scelta, buttando qualcosa che potrebbe non tornare più. In verità rimango più triste che arrabbiato perché, parliamoci chiaro, un'auto storica non è mai conveniente dal punto di vista pecuniario (fra consumi e "mantenimento"), ma anche il modesto modello in mio possesso riesce a trasmetterti quell'Anima e quelle Sensazioni che sono andate perdendosi (alcune erano già ahimè perse al tempo...). A quanto pare le auto storiche, anche gli esemplari più umili e meno accattivanti, se rimarranno, diventeranno la passione di pochi. Purtroppo.





PARIGI VAL BENE UNA MOSSA

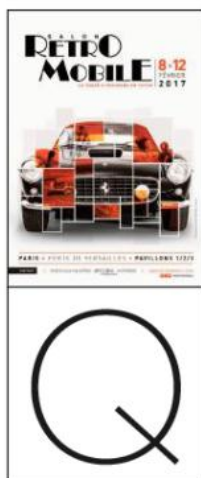
Il più importante Salone francese dedicato all'heritage regala sempre gemme difficili da dimenticare. Fra prototipi di prestigio, ritrovamenti fortunosi ed ex rottami magistralmente restaurati dalle Case madri, l'appagamento è assicurato per tutti. E merita senz'altro un viaggetto all'ombra della Tour Eiffel

Testo di **Silvio jr. Suppa** - foto di **Thibaut Dumoulin**



Nel segno del fondatore

Davanti allo stand Citroën, raggruppato con Peugeot e DS in un unico grande spazio di 1200 m², campeggia il busto del celebre André. Per il tema di quest'anno - veicoli commerciali e affini - sono visibili (da sinistra) una C4 Dépanneuse del 1928, una Méhari Pompiers del 1968 e una CX Break del 1976.



Q

uando si arriva al quartiere fieristico di Porte de Versailles, non lontano dal centro della capitale transalpina, i padiglioni brulicano di passione.

Entrando da un ingresso che proietta direttamente fra i banchi di detergenti e ricambi per le belle d'antan si viene subito avvolti da uno sciame di visitatori intenti a muoversi, soffermarsi e scambiarsi opinioni di auto in auto. Retromobile, che nasce quando alcune delle vetture oggi esposte non si erano ancora mostrate neppure in concessionaria, ovvero nel 1976, mantiene inalterata tutta la capacità di attrazione di una borsa-scambio di minuterie, affiancandole il magnetismo glamour e abbagliante di rarità che solo alcune rassegne tedesche possono eguagliare.

Presso lo spazio del commerciante svizzero Lukas Hüni, per esempio, quest'anno erano raccolte oltre venti fra Bugatti e Bentley costruite a partire dagli anni Trenta, in un confronto di stile che avrebbe stordito chiunque. Pochi passi più in là, sei Delage 1500 da gran premio (quattro del 1927 e due del 1936) si al-

LA MOSTRA IN CIFRE

Visitatori	OLTRE 115.000
Superficie mq	60.000
Espositori	550
Auto esposte	500

lineavano insieme per la prima volta in novant'anni, mentre il National Motor Museum di Beaulieu, in Inghilterra, esponeva tre auto da corsa degli anni Venti e il curioso veicolo pubblicitario Daimler TL30 "Bottle Car" del 1927. Ma non sono mancate neppure due rare Ballot da competizione del 1920 e, grazie a The Classic Car Trust, società che fornisce servizi di assistenza ai collezionisti, ben venti Aston Martin prodotte fra il 1949 e il 1971. Fra di esse, la DB5 del 1964 ripresa nel film "Agente 007 - Missione Goldfinger" e l'inedito prototipo DP208 del 1961, basato sulla scocca di una Volvo P1800, che avrebbe dovuto prefigurare un modello "economico".

ITALIANE SEMPRE AMMIRATISSIME

Non basta? Lo stand di Richard Mille accoglieva gli intenditori di Formula 1 con sei monoposto selezionate per sorprenderli: quattro a trazione integrale e due a sei ruote (tutte realizzate fra il 1964 e il 1976). Rintanate in un'ala separata, un po' lontana dal resto, otto preziose Ferrari celebravano sobriamente i settant'anni del marchio. E nel ricchissimo parco della tradizionale asta di Artcurial, infine, sfolgora-



Diversamente francesi

Se sotto le insegne Alpine venivano proposti sei esemplari dall'aria coraiola, come la A106 qui a sinistra, presso Peugeot si celebrava il numero 3 (in onore alla recentissima 3008) con diversi modelli, fra cui la splendida 403 Cabriolet Grand Luxe del 1960 (qui sopra).



Settant'anni di gloria

Sono bastati otto modelli per far sognare gli appassionati del Cavallino: in una piccola area dedicata erano presenti, fra le altre, una magnifica 275 GTB (in primo piano), una 250 GT Berlinetta SWB (più indietro sulla sinistra) e un'eccezionale 250 LM proveniente dal museo Cité de l'Automobile di Mulhouse, con appena 1300 miglia all'attivo (sulla destra).



Italiane da brivido

Fra le Alfa Romeo spiccava la scenografica e preziosa 2600 SZ prototipo (qui sopra), allestita da Zagato e presentata per la prima volta al Salone di Torino del 1963. Qui a fianco, per gli appassionati del Tridente, invece, le emozioni erano garantite dalla Maserati Eldorado di Stirling Moss del 1958.



↓ NATA ALL'EPOCA DEI FIGLI DEI FIORI



UNA SMART ANTE LITTERAM

Si chiama Minima ed è una delle creature di un ingegnere francese tutt'altro che noto, Victor Bouffort (classe 1912), a cui Rétromobile ha dedicato un'interessante retrospettiva. Fra le altre cose, il progettista si appassionava alla questione del traffico e fu per questo che, già nel 1968, elaborò l'idea di una vetturetta a due posti, cortissima ma abbastanza potente. Carrozzeria in plastica, motore della Dyane, ruote della Fiat 500: la citycar era nata. Ma la vera novità fu l'intenzione di renderla disponibile anche attraverso un rudimentale car sharing. Il prototipo, purtroppo, rimase senza seguito.

Proposte d'eccellenza

Lamborghini Polo Storico era presente per la prima volta al Salone parigino: per l'occasione è stata esposta la 350 GT numero 0121 del 1964 (qui sotto), uno dei primi 15 esemplari prodotti dalla Casa. Per il suo restauro sono state necessarie 1150 ore, più altre 780 di controlli meccanici.

**Dai rally alle pubblicità**

Allo stand Mercedes a fare la parte del leone c'era il prototipo C 111-II del 1970, qui (sopra a destra) fotografato accanto alla 450 SLC "Rallyefahrzeug" del 1978. Nell'area Renault (sopra), dedicata allo stile francese, erano visibili, fra le altre, una Reinastella del 1932 (in primo piano) e una Floride del 1961. In alto a destra, il Volvo Club de France celebrava i 90 anni del marchio con una PV544 Sport (1963) e una P1800 S (1964). Sotto, una Panhard Dyna Fourgonnette.

va il rosso dell'eccezionale Dino Berlinetta Speciale, prototipo del 1965 donato da Sergio Pininfarina in persona al Musée de l'Automobile Club de l'Ouest, da cui oggi proviene.

Per il visitatore di Retromobile non è semplice evitare il rischio di un'intossicazione da eccesso di bellezza ed esclusività. Ma ci si può sempre concedere una pausa presso diversi stand decisamente piacevoli e poco impegnativi, come quello della rivista francese "Youngtimers", a base di Renault turbo degli anni Ottanta, o dei molti club che calamitano decine di calorosi appassionati. Senza dimenticare gli spazi ufficiali delle Case: quest'anno il gruppo Fiat, attraverso il neonato dipartimento FCA Heritage, ha colonizzato per la prima

volta 300 metri quadrati di superficie con otto gioielli, fra cui la Lancia Flaminia Loraymo, disegnata da Raymond Loewy nel 1960, la Fiat Abarth 1000 Record Pinin Farina dello stesso anno e l'Alfa Romeo 2600 SZ prototipo del 1963. E se Mercedes riproponeva la sempre splendida C111-II del 1970, a spiccare sono state soprattutto, naturalmente, le auto francesi. Renault ha giocato su 11 modelli a marchio proprio e 6 Alpine, regalando particolare risalto, unica nel Salone, a due prototipi degli anni 90. Peugeot, Citroën e DS hanno puntato sulle migliori vetture dei soci dei club anziché sulla propria collezione. In ogni caso, lo spettacolo val bene un viaggio. Prossimo appuntamento dal 7 all'11 febbraio 2018.

R





Tre modi di essere chic

Qui sopra, una Nash Ambassador Suburban (1947). A lato, il programma Range Rover Reborn ha generato il suo primo frutto: un esemplare del 1978 in Bahama Gold (prezzo sulle 135.000 sterline). L'AutobiANCHI Club de France puntava sul fascino di una Bianchina Cabriolet (in alto), che qui chiamano Eden Roc dal nome dell'hotel dove fu presentata.

LE GRUPPO B, 30 ANNI DOPO

GALLERIA DI BELVE

Almeno 200 esemplari prodotti, scocche ispirate alla grande serie, potenza capace d'impennarsi anche fino a 600 cavalli: ecco l'identikit delle regine dei rally degli anni Ottanta. Le Gruppo B, nate nel 1982 per sostituire le Gruppo 4 e 5, hanno marcato la memoria di chiunque abbia più di trent'anni. E a Retromobile è stato facile capire perché: sotto l'estetica apparentemente derivata da quella delle vetture di tutti i giorni si nascondono funambolismi meccanici che mettono in circolo l'adrenalina al primo sguardo, indice dell'ampia libertà di cui godevano i progettisti grazie ai regolamenti del tempo. L'occasione dell'esposizione, che riempie tutta la galleria vetrata con cui si passa fra due dei padiglioni del Salone, è però legata all'eliminazione della categoria: dal gennaio 1987, infatti, le Gruppo B non corsero più per ragioni di sicurezza. Trent'anni dopo, osservarle tutte insieme mette ancora soggezione. Fra le perle presenti, da segnalare: Peugeot 205 T16, Audi Quattro, Lancia Delta S4, MG Metro 6R4, Citroën BX 4TC e perfino una Ferrari 308.



Heritage

PASSIONE SENZA TEMPO



PARTENZA LANCIATA

Per la sua 35ª edizione la kermesse torinese regala agli appassionati il debutto ufficiale di FCA Heritage. E, tra diversi compleanni tondi, conferma il trend positivo di visitatori già registrato in altri eventi di questo inizio anno

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





Esordio storico

Lo stand dell'FCA Heritage, il nuovo dipartimento per il restauro e la certificazione delle vetture dei quattro marchi del gruppo, che ha debuttato ad Automotoretrò.

Nella foto, il tributo riservato dall'FCA Heritage a Mario Poltronieri con la Fiat Abarth 1000 Record Pinin Farina del 1960 e l'Abarth 1000 Bialbero del 1963.

LA MOSTRA IN CIFRE

Visitatori	65.000
Superficie (m²)	100.000
Espositori	1200
Case auto	14
Auto esposte	3000





Il ricordo delle mogli

Qui a fianco Anneliese Abarth, moglie di Carlo. A sinistra, Lilli Bertone con una Fiat X1/9, opera del marito Nuccio.

N

ubi ma anche ampie schiarite su una fiera che - fuor di metafora meteo - ha espresso molte più luci che ombre. L'alternanza di sole e pioggia non ha infatti fermato gli appassionati che sin dal venerdì hanno affollato i padiglioni del Lingotto Fiere per la 35ª edizione di Automotoretrò, la kermesse che apre l'anno dei grandi appuntamenti del settore. Domenica sera, alla fine della "tre giorni", se ne sono contati 65.000, duemila in più dell'anno precedente e nuovo record per questa manifestazione che alle auto storiche associa Automotoracing, evento dedicato al tuning

e alla velocità. La sensazione diffusa è che nonostante la crisi economica e il problema dei bolli che dal 2015 penalizza i possessori di auto tra i 20 e i 30 anni (se ne parla diffusamente a pag. 84), la passione per l'auto sia ancora molto viva. È forse questo il segnale più importante che emerge da questa edizione di Automotoretrò, confermato in precedenza dalle mostre-scambio che si sono tenute in gennaio ad Arezzo e a Ferrara, anch'esse molto affollate.

"Moltissimi club hanno temuto un calo di partecipanti e hanno prenotato meno metri per i loro stand, ma se ne sono pentiti. Venendo qui hanno trovato un interesse che non si aspettavano" dice Beppe Gianoglio, patron della manifestazione. "E lo spazio, ➤



Feste di compleanno

Il tributo di Ruoteclassiche ai settant'anni Ferrari con una 275 GTB/4 (1966) e una 308 GTB (1976) esposte nel nostro stand. Qui a fianco, l'omaggio al trentennale dal debutto in gara della Lancia Delta.



RUOTECCLASSICHE ABILITA I PRIMI PERITI

Allo stand della nostra rivista sono stati consegnati i diplomi del corso base per esperti in veicoli storici e da collezione, tenuto nel 2016 da Ruoteclassiche, Quattroruote Professional e Federperiti. Il percorso formativo, che ha "laureato" periti assicurativi e altre figure professionali, prevede una prima sezione teorica on line seguita da otto giornate di pratica, tenute presso importanti collezioni e musei italiani. Proseguirà quest'anno con giornate tematiche di approfondimento su famiglie di modelli, che consentiranno di conseguire la relativa specializzazione. Gli esperti che hanno frequentato i corsi sono gli unici abilitati a redigere le perizie secondo il metodo certificato Ruoteclassiche, disponibili attraverso la rete Federperiti. Nel 2017 si replica con una nuova edizione del corso. **M.C.**



Storiche famose

Nelle foto qui sotto, da sinistra: il tributo ai settant'anni Ferrari della Auto Class che ha allestito il suo stand con sole Rosse; una Cisitalia 202 del 1948; una sfilata di Fiat Ritmo; un'Alpine A110 che ha partecipato al Rally di Montecarlo del 1970.





Trent'anni di Ruoteclassiche

Qui sopra, il nostro stand in occasione della prima uscita ufficiale nell'anno del 30° compleanno di Ruoteclassiche. A destra, il commerciante di memorabilia Claudio Zini, con un raro Annuario Ferrari del 1949. Qui sotto, Lorenza Patruno e Renato Gallo, promotori di una raccolta di fondi a favore dei carrozzieri terremotati.



si sa, è importante per presentarsi bene e tessere nuovi soci. Non dimentichiamo, poi, che queste sono anche occasioni per ritrovarsi, una sorta di festa sociale. Considerando gli stand dei soli commercianti, invece, abbiamo registrato un incremento del 25-30% rispetto allo scorso anno. Con molti di loro che sono venuti a Torino per la prima volta, numerosi anche dal Centro-Sud Italia. E tutti si sono dichiarati soddisfatti.

Dal punto di vista commerciale, infatti, il mercato sta attraversando un periodo positivo, sostenuto soprattutto dagli acquisti degli stranieri. E dalle vetture over 30, esenti dal pagamento del bollo, oggi ricercate con maggiore intensità rispetto al passato.

“Quello dell'auto d'epoca è ancora un ottimo investimento. È un investimento tangibile e che ti puoi godere” sostiene Luca Bertolero, della torinese AutoClassic. “Il mercato va molto bene. Soprattutto per chi lavora come noi con una clientela internazionale. Stiamo poi aspettando tutti la Cina, un po’

come le squadre di calcio. Per ora da loro è ancora vietata la circolazione delle auto storiche, ma è una legislazione che si sta sbloccando e che sta già producendo effetti positivi”.

Cina a parte, destinata a scompaginare gli attuali equilibri di mercato, la manifestazione di Torino ha evidenziato anche un fenomeno nuovo, come ha sottolineato ancora Beppe Gianoglio: “Quest'anno gli acquirenti migliori sono stati soprattutto tedeschi e francesi, venuti alla ricerca di auto di lusso. Con la conseguenza che gli scambi commerciali si sono spostati dalla fascia 20-30.000 euro a quella tra i 100-400.000 euro, con una forte attenzione sui marchi italiani”. Piove sul bagnato insomma, anche se diverse auto viste in vendita lo scorso anno le abbiamo ritrovate oggi agli stessi prezzi di allora. Le occasioni tuttavia a Torino non sono mancate (vedi pagina a fianco). Quanto alle richieste, per ora sono ancora piuttosto alte. Ma si sa: all'inizio dell'anno è sempre così, poi... **R**



Rarità in mostra

In questa foto, una Maserati 8CM e una 3500 GT Touring. Qui a fianco, dall'alto: l'Alfa Romeo 2600 SZ prototipo del 1963; la Lancia Flaminia Loraymo del 1960; la Stola Dedica del 1996.

DA NON PERDERE

Da sempre il Salone di Torino rappresenta un termometro importante. Sia perché la manifestazione nella capitale dell'auto è la prima importante in calendario, sia perché molti collezionisti negli anni sono riusciti a fare buoni acquisti portando a casa auto di ottima fattura (restaurate o conservate) a cifre relativamente accettabili. Quest'anno non c'erano tante occasioni in questo senso, eppure qua e là, tra commercianti e privati, qualche discreta opportunità di affare c'era. **G.D.**



FIAT 600 (1965)
€ 6000

Conservata in ottime condizioni, velata qualche anno fa, interno in stoffa, motore 747 cm³ con soli 33 mila km, pneumatici con fascia bianca. Un affare.



PORSCHE 911 CARRERA 4 (1991)
€ 57.000

Cabriolet serie 964, splendide condizioni originali, cerchi e pneumatici nuovi, pochi km, interno in pelle, con libretto dei tagliandi. Cara, ma perfetta.



TRIUMPH TR3A (1959)
€ 43.000

British Racing Green, perfette condizioni dopo un recente restauro integrale, interno in pelle, tonneau cover, motore in rodaggio.



FIAT TOPOLINO (1938)
€ 11.900

Balestra lunga, targhe e documenti originali, restauro non recente, perfette condizioni generali, capote appena sostituita. Conveniente.



LANCIA FLAVIA 1500 (1965)
€ 9500

Seconda serie, conservata in ottime condizioni, 65 mila km, targhe originali, con libretto uso e manutenzione e manuale di officina.



ALFA ROMEO 2000 GTV (1974)
€ 33.000

Restauro integrale e professionale, interni Texalfa con appoggiatesta, omologata Asi, motore ancora in rodaggio.



LANCIA GAMMA 2.0 COUPÉ (1982)
€ 6000

Ottime condizioni generali, meccanica totalmente revisionata, targhe e documenti originali, cerchi appena restaurati.



ROVER MINI 1.3 B.O.C. (1994)
€ 8500

Splendida British Open Classic, interno in pelle, capote scorrevole, fari supplementari, cerchi Minilite; ben conservata, ma costosa.



MERCEDES-BENZ 300 CE (1989)
€ 3500

Serie W124, iscritta Asi, targhe e documenti originali, conservata in perfette condizioni, climatizzatore, cerchi in lega 8 fori. Ottimo prezzo.



FIAT 1500 L (1965)
€ 8900

Ottime condizioni, motore rifatto, interni nuovi, omologata 6 posti, con CRS dell'Asi e libretto d'uso e manutenzione. Il prezzo è elevato, però...



AUTOBIANCHI A112 ELITE (1978)
€ 3000

Appena riverniciata, cerchi tipo Abarth e pneumatici nuovi, sedili con appoggiatesta, meccanica totalmente revisionata.



IL BOSS È FUORI

Una vita nella F1, alla quale ha dato tutto se stesso. Senza mai risparmiarsi, fino a 86 anni suonati.

L'hanno etichettato come squalo, spregiudicato e attaccato al "vil denaro".

Ci sarà pur del vero, ma il re del Circus è sempre stato un uomo dominato dalla passione: per la velocità, per i piloti, per le automobili. E con (la) Ferrari un rapporto particolare

Testo di **Pino Allievi**



Un impero nato dal nulla.
 “Sì”, ammette candidamente,
 “avevo feeling con il denaro.
 È cominciata così...”



“Voi un altro caffè?”. Abu Dhabi 2016. Siamo seduti nel suo ufficio attiguo alla pista: ne ha uno in ogni circuito. Le macchine sono già ai box, dopo le prove libere del mattino comincia a fare davvero caldo, l'aria condizionata aiuta. Io prendo un altro caffè ed Ecclestone si beve l'ennesima minerale. Sino a un attimo prima c'era con noi anche Niki Lauda, ma poi se n'è andato.

Avevamo scherzato e a un certo punto Niki, mentre Bernie era distratto dal telefono, mi aveva spinto a fargli una domanda che lui non osava porgli. “Scusa Bernie, ma quando hai cominciato a far soldi?”, gli ho infine chiesto. “Ecco, interessa anche a me”, aveva aggiunto subdolamente Lauda. Ecclestone non si era tirato indietro: “Ero poco più che adolescente e adoravo le corse di moto e di auto. Ma non avevo soldi, non sapevo se mai sarei riuscito a correre. Per cui cominciai a vendere macchine usate per mettere da parte qualche sterlina. Piano piano mi resi conto che il denaro mi era amico. Guadagnavo su ogni vettura, capivo i meccanismi delle banche quando andavo a depositare o a chiedere finanziamenti. Come si dice? Feeling, ecco, avevo feeling con i soldi. È cominciata così...”.

Il bello di Ecclestone è che non si è mai negato ad alcuna domanda. Neanche alle più imbarazzanti. Negli ultimi mesi di presidenza della Ferrari, Montezemolo se ne uscì con una frase piccata su Bernie, definendolo un po'... rincoglionito. Fu giocoforza chiamarlo per avere una reazione. Non mi rispose, il telefono squillò a lungo a vuoto. Poi, verso le 10 di sera, trillò invece il mio telefono di casa. Era lui: “Che cosa è successo? Hanno cacciato qualcuno in Ferrari?”. “No”, gli risposi, “ma Montezemolo... sì, insomma, Montezemolo ti ha dato del rincoglionito”. Invece di andare su tutte le furie, Bernie cominciò a ridere e poi disse: “Sì, forse ha ragione, ho dato troppi soldi alla Ferrari in questi anni! Ma vorrei che Montezemolo sapesse che non sbaglio mai i conti quando devo distribuire i soldi al suo team e agli altri. E poi non m'importa replicare, avrà certamente scherzato, gli sarà scappata la battuta, Luca è un amico”.

Questo è Bernie Ecclestone. Una persona che non si è fatta mai trascinare dentro



le polemiche, che ha tollerato insulti a suon di “padrino”, come lo hanno spesso chiamato, ingiustamente e con cattiveria, tanti giornali soprattutto italiani, un uomo che raramente ha litigato con qualcuno. Ma che ha sempre saputo individuare amici e nemici, pur trattando con entrambi. Ed è grazie a questo equilibrio che ha fatto crescere la Formula 1 a livelli planetari. Lui, da solo, senza collaboratori attorno, solo con un forte studio legale per i contratti. Anche se quasi sempre ha risolto i (pochi) conflitti economici intervenendo fuori dalle aule dei tribunali, trattando in extremis con la controparte e concludendo le diatribe con una pacca sulle spalle.

TUTTO FORMULA 1 E FAMIGLIA

Durissimo nelle contrattazioni sino ad apparire spietato, amabile e amico una volta portato a termine l'affare. E poi attento ai dettagli, delicato con chiunque, accessibile sempre, con la cerchia delle persone che lui considera vicine. Tante. Perché l'altro volto di Ecclestone, quello meno noto al grande pubblico che lo vede solo come una sanguisuga, è quello di un uomo discretamente solo ma aperto ai problemi degli altri, tanto che in F.1 ha aiutato team, meccanici, gente dell'ambiente, quando ci sono state difficoltà, senza chiedere nulla in cambio. Con le figlie avute da Slaviza, la seconda moglie,

↓ COSÌ LA F.1 CON LUI

UNA VITA SUGLI SCUDI

28 ottobre 1930. Nasce a Ipswich, in Inghilterra, da madre casalinga e padre capitano di una piccola flotta di motopescherecci. Arriva a completare il liceo, poi si iscrive all'università, facoltà di Ingegneria, senza mai frequentare. Fanatico di motori, grazie a un'attività di vendita di moto, auto e ricambi riesce ad autofinanziarsi e comincia a correre dapprima in moto, poi in auto in Formula Junior, ma con poco successo.

1957. Da manager di Stuart Lewis-Evans acquista la Connaught, ma il team non avrà vita lunga.

1958. Con la nuova squadra tenta invano la qualificazione nel G.P. di Monaco.

Fine anni 60. Diventa il manager di Rindt, che porta a firmare con la Lotus con la quale, dopo la morte a Monza nel '70, il campione austriaco diventerà campione del mondo di F.1.

1972. Acquista la Brabham che terrà sino al 1987 e con la quale Nelson Piquet diventerà due volte iridato (1981 e 1983).

1974. È tra i fondatori della Foca, l'associazione dei team inglesi di F.1.

1981. Firma a Maranello (con Enzo Ferrari) il cosiddetto “Patto della Concordia”, che sancisce la prerogativa della Foca di gestire i diritti televisivi della Formula 1. Con la Fom ha continuato a gestire diritti TV, pubblicità e tanto altro sino all'avvento di Liberty Media. Ma Bernie resta comunque il garante del “Patto della Concordia”, che scadrà nel **2020**.

è sempre stato attento, generoso di sentimenti tenacemente nascosti. Per anni ha tenuto nella sua valigetta rigida nera le foto di Petra e Tamara, che mostrava agli amici con un sorriso tenero.

È strano trovarsi ora a parlare di Ecclestone al passato. Come se non ci fosse più quando invece, a 86 anni, sta benissimo. Ma da due mesi il controllo della Formula 1 non è più nelle sue mani. Il colosso americano Liberty Media ha acquisito le quote della CVC e ovviamente ha messo i suoi dirigenti alla guida del business delle corse. Bernie



si è trovato fuori da un momento all'altro, relegato a incarichi onorifici che non gli garbano. "Quando capii che la CVC voleva vendere" racconta, "ho subito spiegato ai suoi dirigenti che ero pronto a rilevare tutto. Non mi hanno preso in considerazione e la cosa mi ha rattristato". Tuttavia durante il 2016 ha fatto da anfitrión agli uomini di Liberty Media, accompagnandoli nei box, spiegando, presentando. Da signore. "Che cosa avrei dovuto fare, chiudere loro la porta? No, in fin dei conti la F.1 di oggi è molto mia e voglio che continui ad avere successo, quin-

di sarò sempre disponibile per dare consigli o altro", dice con evidente amarezza, perché sino a poco tempo prima dichiarava che mai si sarebbe tirato indietro: per Ecclestone la F.1 è sempre stata tutto e non c'è mai stata un'altra vita, malgrado mogli (tre), residenze, fazende in Brasile, hotel a Gstaad, case in ogni angolo del mondo, soldi investiti ovunque grazie a una fortuna personale stimata in 2,9 miliardi di euro. Persino troppe cose per una persona che al di là dell'aereo personale che è - o è stata - una necessità, non ha mai avuto vizi particolari, salvo ➤

Briefing ai box

Con Niki Lauda nel 1979, nella stagione in cui il pilota austriaco corse con la Brabham, poco prima del suo improvviso ritiro dal Circus. Nella pagina a fianco, in compagnia di Nelson Piquet.

↓ MONOPOSTO FERRARI I PEZZI PIÙ PREGIATI

LA SUA COLLEZIONE DI GIOIELLI



1



2



3



4

Se c'è una cosa che Ecclestone non rivelerà mai è la provenienza delle macchine - di cui non precisa neppure il numero - che fanno parte della sua meravigliosa collezione. Gioielli tra i quali è difficile scegliere il più prezioso. La più rilevante, dal punto di vista simbolico, è la Ferrari 375 con la quale José Froilán González conquistò la prima vittoria targata Ferrari in una gara mondiale, nel Gran Premio di Gran Bretagna del 1951 a Silverstone (foto 1). Poi,

tenuta molto bene, c'è una Ferrari verde: sì, è una delle Thin Wall Special che Tony Vandervell ebbe da Enzo Ferrari in cambio delle bronzine e che fece correre con piloti diversi agli albori della Formula 1 (2). Altra Ferrari bellissima è la 312 B che guidarono Ickx e Regazzoni (3). E poi, legate al cuore di Ecclestone, ci sono le due Brabham BT49 (4) e BT52 (5) con le quali Piquet conquistò due titoli iridati nel 1981 e 1983.



5

Amici di paddock

Una vita sempre a bordo pista, nei paddock, assieme a manager e piloti: nelle foto qui a fianco lo si vede conversare con James Hunt, Carlos Reutemann e Jean Todt.



un espresso all'italiana appena svegliato e la passione per i Rolex da polso. Misurato anche nel guardaroba, parco nel cibo, un goccio di champagne solo per occasioni particolari. Ma un hobby nascosto ce l'ha: l'incredibile collezione delle auto che hanno fatto la storia della Formula 1, cominciando dalla Ferrari 375 con cui il Cavallino vinse il suo primo gran premio della storia, con González, nel 1951 a Silverstone. "Le Ferrari" dice, "sono le auto che tutti volevano e vogliono guidare e anche a me sarebbe piaciuto condurne una in un gran premio. Ma non ero abbastanza bravo. Ho fatto tante gare, soprattutto nelle Junior, però ero un dilettante in confronto ai professionisti dell'epoca. Sì, ho corso anche in moto e disputai una gara a Imola con una Norton 500. Che ambiente, che personaggi!".

Giudicato spesso come un pirata asseta-

to solo di denaro, in realtà Ecclestone ha fatto da collettore agli introiti legati ai gran premi, tenendosi una lauta percentuale, ma ridistribuendo poi tutto ai team. Ed è con lui che tanti personaggi - che adesso lo hanno dimenticato - sono passati da capi officina a miliardari col jet privato.

COL "DRAKE" NESSUNA RIVALITÀ

Bernie ci ride e passa invece a raccontare gli uomini delle corse che più gli sono piaciuti. Cominciando da Enzo Ferrari: "Che tipo! Ci spacciavano per grandi nemici e invece tra noi c'era una stima reciproca immensa. Ferrari ha fatto la F.1 ed è giusto che la Casa di Maranello abbia avuto un riconoscimento economico per questo. Io non potrei concepire la F.1 senza Ferrari. Ragionavamo sulla stessa lunghezza d'onda, con Enzo. Sapevamo che cos'erano le corse e co-

noscevamo il valore dei quattrini, perché Ferrari è partito da zero e ha creato un impero industriale. Simpatico, ironico, imprevedibile...". Poi gli inglesi: "Colin Chapman era un po' originale, a volte non sapevi cosa pensasse, ma la Lotus è stata una realtà grande, nel senso dell'innovazione. Ken Tyrrell era un uomo burbero e buono. Ci si poteva ragionare, nonostante talvolta fosse cocciuto nel difendere le sue idee. Bruce McLaren si era fatto da solo, in fretta, senza sbagliare una mossa, e la sua squadra è sopravvissuta nel tempo grazie a Teddy Mayer prima e a Ron Dennis poi. Frank Williams è un altro che per correre si è venduto tutto, salvo poi realizzare un team stupendo". E i piloti? "Michael Schumacher ha segnato un'era della F.1 e mi vengono i brividi al pensiero di come sia messo ora. Non sono mai andato a trovarlo perché preferi-

Tacciato di essere un pirata, gli si deve riconoscere il merito di avere aiutato moltissime persone agli inizi della loro carriera. Ma la riconoscenza in F1 è merce rara



sco ricordarlo attivo, sorridente sulle piste. Rindt è stato l'amico più caro, gli curavo gli interessi. Pilota straordinario, personaggio straordinario. Prost? Fortissimo, a livello di Senna, troppo sottovalutato dall'opinione pubblica. Ayrton è stato la poesia delle corse, ha dato tantissimo alla F1. Gilles Villeneuve mi ha divertito con le sue mattane e ha catalizzato sui gran premi un interesse che non si era mai visto. Oggi c'è Hamilton, che è molto bravo e molto veloce. Ed è pure personaggio. Ma intanto sta arrivando Max Verstappen...".

Un libro aperto, una storia che non ha mai scritto perché gli servirebbero altri novant'anni per raccontare quello che ha visto e costruito. Bernie Ecclestone ogni tanto ci pensa: "Sì, mi viene spesso la voglia di mettere insieme i ricordi. Ma non ho tempo. Nella prossima vita, forse...".

R



RECUPERARE LE COMPETENZE



A due anni dall'ideazione del progetto è stato presentato ufficialmente a Roma il primo "Corso di Restauro di Auto d'Epoca" nato da un'idea di Marco Mauri, direttore Innovazione e Sviluppo dell'Automobile Club d'Italia, e Matteo D'Andrea, segretario nazionale Settore Automotive di Cnos-Fap (Centro Nazionale Opere Salesiane - Formazione Aggiornamento Professionale). Si tratta di un vero e proprio percorso "duale" (cioè scuola + lavoro) per avviare alla professione di esperto restauratore di veicoli storici alcune centinaia di ragazzi con età compresa tra i 14 e i 17 anni. Il ripristino di meccanica e carrozzeria delle auto storiche non è semplice, perché nel nostro Paese i professionisti esperti sono pochi e molte attività artigianali, come per esempio il lattoniere e il carburatorista, stanno scomparendo, senza che nessuno abbia pensato a provvedere al ricambio generazionale di queste professionalità. L'intervento della Scuola di Formazione dei Salesiani pone rimedio a questa lacuna. Il primo corso sta avendo luogo presso l'Istituto Gerini di Roma, che dispone di aule didattiche e laboratori appositamente realizzati: officine complete di tutta la dotazione tecnica necessaria, carrozzerie con forno e persino una biblioteca con centinaia di volumi che illustrano i capisaldi dell'autoriparazione. Gli orari di frequenza sono gli stessi di una scuola superiore, a cui si aggiungono le ore di laboratorio e stage plurimensili presso carrozzerie e officine convenzionate. Accanto al

percorso formativo per sviluppare le competenze delle nuove leve, Cnos-Fap ha realizzato un corso specifico per adulti, della durata di otto mesi, finanziato dalla Regione Lazio (con fondi europei), che è partito a febbraio e terminerà con un esame di certificazione: l'obiettivo è di replicare questo progetto professionale per le auto storiche anche in altre sedi del circuito salesiano.

Marco Di Pietro

UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

FORMULA SEA 2017

Toma nel 2017 la sfida del progetto UniBo Motorsport per sviluppare una monoposto per la Formula Sae, un campionato internazionale che prevede team composti da studenti universitari; nella fattispecie di UniBo Motorsport, provenienti dalla facoltà di Ingegneria dell'università di Bologna, con la partnership dell'Asi. L'ultima vettura costruita si chiamerà Felsinea, nome etrusco di Bologna, ed è stata messa a punto apportando numerose migliorie in termini di peso e di guidabilità rispetto al modello 2016.



MUSEO NICOLIS

STORICHE E "CANZONETTE"

Continua la tradizione di legare la musica d'autore con l'auto d'epoca. E a fare da tramite è ancora una volta il Museo Nicolis di Villafranca di Verona. A un anno esatto di distanza dall'ultima "collaborazione" che aveva visto protagoniste, nel video del singolo "Il diluvio universale", la cantante Annalisa Scarrone e la prestigiosa Delahaye 135 M (1939) appartenente al museo, tocca oggi ad altri quattro nuovi artisti amati dai giovanissimi farsi ritrarre accanto a pregiati pezzi della collezione Nicolis: Fedez, J-Ax e Alessandra Amoroso, per il recente brano "Piccole cose" hanno preso in prestito la DeLorean DMC12 resa famosa dal film di Robert Zemeckis "Ritorno al Futuro" (Usa, 1985), mentre Giusy Ferreri, per il video della canzone "Fa talmente male", portata all'ultimo Festival di Sanremo, appare in compagnia di un'affascinante Rolls-Royce Camargue del 1978.

D.T.



LONDON CLASSIC CAR SHOW

TORNA L'ALVIS

A 50 anni dalla sua scomparsa, avvenuta nel 1967, torna il marchio Alvis. L'annuncio, con annessa presentazione ufficiale dei primi modelli, è avvenuto nel corso del London Classic Car Show (23-26 febbraio). In realtà l'orologio biologico della Casa inglese rimarrà fermo alle vetture sportive costruite a partire dai primi anni 20 del secolo scorso. Le nuove Alvis saranno infatti repliche dei modelli del passato, prodotte in soli 25 esemplari, ma con importanti aggiornamenti tecnologici (nel motore, nei freni e nelle emissioni inquinanti).

D.T.



↓ UNA "PERSONALE" A LONDRA

BOB DYLAN ON THE ROAD

Il premio Nobel per la Letteratura 2016 non è solo un poeta riconosciuto universalmente, un cantautore leggendario che ha pubblicato 48 album, scritto più di 600 canzoni, venduto 110 milioni di dischi e che ancora oggi, dopo mezzo secolo di attività, continua a tenere un centinaio di affollatissimi concerti all'anno nonostante i suoi quasi 76 anni. Bob Dylan è anche attore, disc-jockey, scultore e pittore. Quest'ultimo aspetto è venuto alla luce solo di recente, finora confinato in opere che regalava agli amici. È stata la Halcyon Gallery, una delle gallerie londinesi più esclusive, a suggerirgli con un tempismo sorprendente una mostra a tema, "The Beaten Path", aperta poco dopo l'annuncio della vittoria del Nobel e conclusasi l'11 dicembre, ha infatti svelato per la prima volta l'abilità artistica di Dylan anche con la matita, i pennelli e i colori. I soggetti preferiti sono quelli tipici della cultura on the road americana, che il "menestrello del rock" ha da sempre rappresentato nelle sue canzoni. Quel mondo che lui stesso aveva ben descritto nel 1975 nella sua Tangled Up in Blue dove cantava: "Io sono sempre sulla strada diretto verso un altro incrocio". Sono i paesaggi degli Stati Uniti meno battuti, le lunghe strade secondarie che attraversano le campagne, le praterie e i deserti di quell'immenso Paese. Luoghi dove ancora sopravvivono locali di ristoro e motel con le



loro bellissime insegne anni 50 e 60, angoli di mondo disseminati di auto e camion abbandonati al loro destino. "Acquerelli e acrilici mostrano volutamente poca o nessuna emozione" ha dichiarato lo stesso Dylan nella sua presentazione della mostra. "Ho solo voluto rappresentare la realtà e le immagini così come sono, senza idealizzarle".
halcyongallery.com **Gilberto Milano**

↓ #AUTOABBANDONATE

IN 600 VISTA MARE

Fiat 600 abbandonata sopra un dirupo sul mare. L'ha fotografata nell'entroterra di Cetraro, in provincia di Cosenza, il signor Terenzio, nostro lettore fin dal primo numero di Ruoteclassiche, nel novembre 1987. Buon trentennale anche a lui!

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



↓ CALENDARIO

MARZO

4-5 BUSTO ARSIZIO (VA)

A Malpensa Fiere, una mostra-scambio per auto e moto d'epoca. automotoepoca.eu

4-5 OLD TIME SHOW - FORLÌ

Mostra-scambio organizzata dal Club Romagnolo Auto Moto Epoca (Asi). Tel. 0543 793511. fieraforli.it

11-12 NOCERA INFERIORE (SA)

Auto, moto e ricambi d'epoca, presso i padiglioni del Consorzio di Bonifica. Tel. 0828 851499. mostrascambio.jimdo.com

11-12 LONIGO (VI)

Auto, moto, cidi e ricambi d'epoca, organizzata dalla Pro-loco di Lonigo. prolonigo.it/index.php/mostra-scambio

11-12 FIRENZE

Auto, moto e ricambi d'epoca presso il centro OBI, Lungarno Aldo Moro. Tel. 055 046437. ass-mot-fiorentina.it

18-29 CHIUDUNO (BG)

Auto e moto d'epoca, presso il Centro Fiera Chiusduno. Tel. 035 8361065. centrofierachiuduno.it

18-19 MODENA

Mostra-scambio presso zona delle feste Ponte Alto. Tel. 329 8632271. mostrascambio.modena@libero.it

18-19 PESCIA (PT)

Mostra-scambio di auto, moto, bici, trattori, ricambi d'epoca e modellismo, organizzata dall'Associazione Culturale Pinocchio idee e progetti. Tel. 391 4121018. studiopinocchio2006@alice.it

25-26 PIACENZA AUTO & MOTO

Alla Fiera di Piacenza, mostra-mercato per auto e moto d'epoca, biciclette, ricambi, modellismo. expo.fiere.net

25-26 MOTOR EXPÒ AGIRA (EN)

Mostra-scambio di auto ed accessori d'epoca presso il padiglione fieristico di Agira. clubmotoridepocagira.it

25-26 GROSSETO

Ricambi per auto e moto, mobili ed oggetti di antiquariato, e ancora modellismo: al Centro Fiere di Braccagni, Grosseto. grossetofiere.it

25-26 MOSTRA-SCAMBIO D'ABRUZZO (PE)

Accessori e ricambi di auto e moto d'epoca allo Stadio Adriatico di Pescara. Tel. 330 933532. mostrascambioabruzzo.it

26 SANTHIÀ (VC)

Mostra-scambio di auto e moto classiche e d'epoca in piazza Aldo Moro. alpinmotoclub.com

APRILE

1-2 REGGIO EMILIA

Rassegna organizzata dal Club Auto Moto Epoca Reggiano (Asi). Tel. 333 4388400. camerclub.it

8-9 OSNAGO (LC)

Mostra-scambio a sostegno dell'Associazione Amici della Paraplegia, Centro Fiera di Osnago. Tel. 328 9860757. comitatoparaplegia.com

8-9 CREMONA

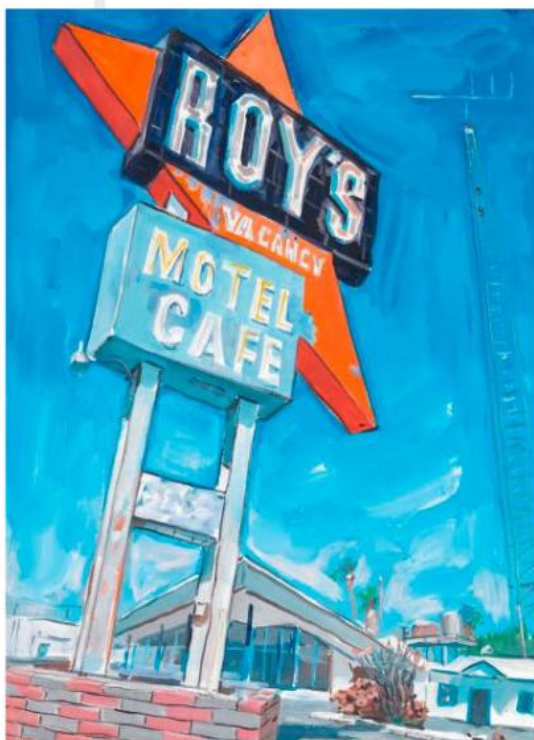
Mostra-scambio negli spazi di Cremona Fiere - Cà de Somenzi. Tel. 334 2428600. motodubtorrazzo.it

8-9 MILLENNIUMEXPO (RM)

All'ippodromo di Capannelle. Auto, moto, ricambi, accessori, oggettistica militare. Tel. 331 3397698. millenniumeventi.it

22-23 AUTO COLLECTION - NOVEGRO (MI)

Fiera delle auto da collezione al Parco Esposizioni di Novegro. parcoesposizioninovegro.it



PIOMBINO-LIVORNO LA CORSA DIMENTICATA

La "London-Brighton" non sarà più l'unica vera gara annuale riservata alle vetture d'inizio '900 (come noto vi sono ammesse solo auto costruite fino al 1904). Dal 2017 i possessori di automobili con almeno cent'anni di vita potranno impegnare le proprie vetture anche in un'altra rievocazione storica: quella della Piombino-Livorno, prima corsa motoristica toscana risalente al 1901 (una sola edizione), che sarà riproposta dal 26 al 28 maggio: saranno 82 chilometri di percorso (97 quelli della gara inglese), resi ancora più impegnativi dai dislivelli presenti in questo tratto di via Aurelia che metteranno a dura prova, come fecero 116 anni fa, i motori di vetture così vecchie. Proprio per questo, oltre che per il numero ridotto di auto dell'epoca sopravvissute in Italia, gli organizzatori della gara, i soci del club Il Garage del Tempo di Cecina, hanno deciso di allargare la partecipazione a vetture costruite fino al 1910. L'esperienza maturata con sei raduni di Riunione Automobili Centenari (fino al 1920,



quando Gabriele d'Annunzio esprime parere contrario, l'auto si declinava al maschile) ha infatti consigliato di essere meno intransigenti in fatto di rigore storico, per non correre il rischio di limitare la partecipazione a una manciata di concorrenti. Le vetture con più di cent'anni attese

al via di questa prima edizione dovrebbero essere almeno 25. Per la cronaca, erano 11 le vetture iscritte all'epoca, divise in tre categorie (oltre 1000 kg; sotto i 1000 kg; meno di 450 kg), più una quarta categoria riservata ai tricicli e una quinta alle motociclette.

Gilberto Milano



NUOVO SODALIZIO

SIMCA HISTORICLUB



Nasce a Bassano del Grappa (Vicenza) con la collaborazione del CDS - Centro Documentazione Storica Citroën, il Simca Historicclub, federato Registro Italiano Veicoli Storici (Rivs). Il nuovo sodalizio, che si porrà come punto di riferimento per tutti gli estimatori del marchio, arriva 26 anni dopo (è nato il 2 novembre 2016) la chiusura della linea produttiva della Casa nel 1990, dopo che nel 1980 la Simca aveva cambiato ragione sociale in Talbot. La Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile (acronimo di Simca) era stata fondata il 2 novembre 1934, in rue Louis David a Parigi, da Theodor Pigozzi, insieme con altri soci finanziatori e in accordo con la Fiat. Per informazioni: info@simcahistoricclub.com

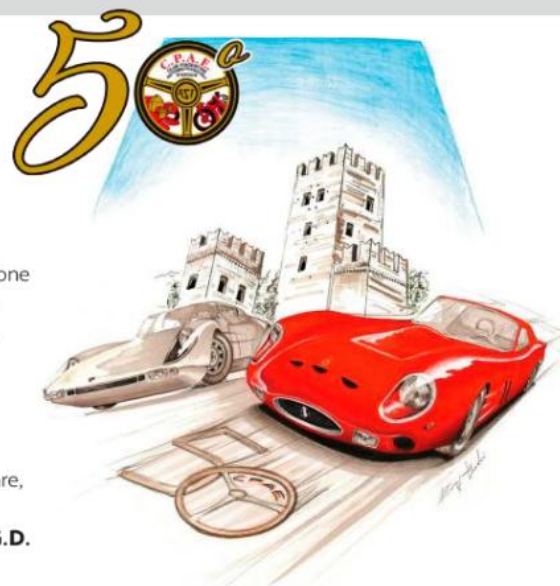
SCELTA LA LOCANDINA PER LA VERNASCA SILVER FLAG

LA "PASSIONE" DEL GIOVANE LAMBRI

La ventiduesima edizione della Vernasca Silver Flag è partita sabato 28 gennaio a Piacenza, in piazza Cavalli, con un'estemporanea di pittura che ha visto gli studenti del Liceo Artistico Cassinari guidati dal preside Giovanni Tiberi impegnati a disegnare il manifesto della rassegna e il simbolo del 2017 per il Cpae, un anno importante perché il sodalizio compie cinquanta primavere. Il tema scelto quest'anno dal consiglio direttivo del club è quello di celebrare la passione. Ecco dunque che, per ispirare i giovani artisti del liceo, sono state portate in esposizione: la spettacolare Maserati 6CM del 1938 con cui Villorosi vinse il Gran Premio di Pescara, la Ferrari 212 Touring

del 1951, la Lancia Delta S4 ex Markku Alén, l'Abarth 2000 SP del 1968, una BRM F1 del 1967 e un'Alfa Romeo GTV6 2.5 ex works del 1982. Una giuria di esperti e le preferenze del pubblico hanno decretato vincitore Eugenio Lambri, con una realizzazione schematica ed elegante, dove spicca il rosso della Ferrari 250 GTO del 1962. A Eugenio, studente del quarto anno sezione Design, è andato il trofeo "artistico", la soddisfazione di aver firmato il manifesto ufficiale che verrà pubblicato sulle più importanti riviste europee e avrà inoltre la possibilità di disputare, come navigatore, la prossima edizione della Vernasca Silver Flag.

G.D.



↓ 19-21 MAGGIO



A BARDOLINO SFILANO LE BORGWARD

Dopo aver organizzato un raduno a Monza nel 2014, i simpatizzanti della Borgward, Casa tedesca fondata nel 1929, ci riprovano in concomitanza del 90° anniversario della Mille Miglia, alla quale prenderà parte un esemplare del modello Isabella. Sfruttando l'occasione, il gruppo Borgward Simpatizzanti Italia organizza il 2° Raduno Internazionale Borgward a Bardolino e sulle sponde del Lago di Garda, proprio nella settimana in cui si corre la Freccia Rossa. La partecipazione prevista è numerosa, grazie anche ai trenta equipaggi provenienti dall'Europa (Germania, Austria, Svizzera) con auto storiche appartenenti al gruppo Borgward (Lloyd, Hansa, Goliath e Borgward), nonché proprietari e appassionati italiani del marchio di Brema.

borgwardsimpitalia.altervista.org/index.html

P.M.

↓ CALENDARIO

MARZO

5 LADIES IN AUTO (LE)

Gita sociale Asi. Messapia Automotoclub Storico. messapiadclub.org

10 VOSVAGHEN DE NOTT (MI)

Dalle 20.30, raduno notturno per i Maggiolino ante 1967 nel parcheggio McDonalds di via Novara 83 a Milano. vosvaghendenott.blogspot.com

12 TOUR DEL CIOCCOLATO (BG)

Gita sociale Asi. Old Motors Club Bergamo. oldmotorsclubbergamo.it

12 COPPA DELLO JONIO (TA)

Raduno sociale Asi. Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici "I Delfini". Tel. 328 6853540, givasidelfini.it

24 FESTA DI PRIMAVERA (MI)

Dalle 20 alle 24, incontri notturni gratuiti per auto storiche, presso il parcheggio del Centro Commerciale Rho Center. facebook.com/pianpianoarriviamo

24-26 VALLI E NEBBIE (FE)

Evento turistico Asi con rilevamenti. Officina Ferrarese del Motorismo Storico. Tel. 0532 200183, officinaferarese.it

25-26 TROFEO ROMA E I SUOI CASTELLI

Evento turistico Asi con rilevamenti. Scuderia Campidoglio. scuderiacampidoglio.it

26 TROFEO STRAPPINI (TR)

Evento turistico Asi organizzato da Borzacchini Historic Club. Tel. 0744 420261, borzacchinistoric.it

30-2/4 ALLA SCOPERTA DEI TESORI DELLA TUSCIA (VT)

Raduno di marca turistico Asi senza rilevamenti. Registro Mercedes-Benz Italia. mercedesbenzregistroitalia.it

30-2/4 LA PENISOLA SORRENTINA (NA)

Evento culturale Asi senza rilevamenti. Antiquariauto Auto Moto Club. Tel. 081 5493939 - 081 5440538, antiquariauto.com

Libreria dell'Automobile **NOVITÀ**

www.librieriadellautomobile.it

www.giorgionadaeditore.it

ISCRIVITI ALLA
NOSTRA MAILING LIST SU
www.librieriadellautomobile.it



■ ALFA ROMEO

Dal 1910 ad oggi
Edizione aggiornata
€ 40,00
PAG: 336 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano
Disponibile anche l'edizione Inglese
ALFA ROMEO
From 1910 to the present



■ 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



■ LA STORIA DEI RALLY

Edizione Aggiornata
€ 50,00
PAG: 400 - f.to cm 24x27
FOTO: oltre 700 a col. e in b/n
TESTO: Italiano



■ IL GRANDE LIBRO DEI MOTOCARRI ITALIANI

€ 39,00
PAG: 176 - f.to cm 22x29
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano



■ 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



■ 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



■ EFFETTO MOTO Dinamica e tecnica della motocicletta Nuova Edizione

€ 25,00
PAG: 244 - f.to cm 25x26
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano

VIENI AL NOSTRO 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@librieriadellautomobile.it
info@librieriadellautomobile.it
www.librieriadellautomobile.it

viene a trovarci su



■ SUPERBIKE 2016/2017 Il libro ufficiale

€ 25,00
PAG: 176 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano
Disponibile anche l'edizione Inglese
SUPERBIKE 2016/2017
The Official Book



■ DUCATI La Rossa delle due ruote Edizione aggiornata

€ 28,00
PAG: 384 - f.to cm 19,3x19,3
FOTO: 400 a col. e 133 in b/n
TESTO: Italiano



■ BMW GS

€ 25,00
PAG: 120 - f.to cm 24x27
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano

MANIFESTAZIONI 2017

02/05 MARZO	STOCCARDA RETRO CLASSIC PAD. 2
01/02 APRILE	REGGIO EMILIA MOSTRA SCAMBIO - PAD. D (STAND 757/758)
22/23 APRILE	NOVEGRO (MI) AUTOMOTO COLLECTION - PAD. A
05/07 MAGGIO	VERONA LEGEND CARS

**VENDITA PER CORRISPONDENZA
MINIMO D'ORDINE € 20,00**

Classic Club Italia

ci vediamo il... 26 Marzo

www.classicclub.it info@classicclub.it

Primavera Classic
2 APRILE 2017

CLASSICHE AL FORTE DELLA GRANDE GUERRA

Segreteria Classic Club Italia: via Nuova Circonvallazione, 38 27023 Cassolnovo (Pv) Tel. e Fax 038192344
Orari: da Lunedì a Venerdì 15,30 - 18,30 www.classicclub.it E-Mail info@classicclub.it

Raduno a Cogliate (MB)

1 Aprile

Visita all'Alfa Blue Team

Rodano (est MI)

2 Aprile

Raduno Di Primavera

Colico (LC)

22 - 23 aprile

Lancia Day

7 maggio

6° Memorial Lele Levati

13 - 14 maggio

Raduno

Lancia Classic Team

20 maggio

1° Trofeo CCI

regolarità classica

27 maggio a 3 giugno

Classic Marathon

in Puglia

17 - 18 giugno

Raduno Porsche

25 giugno

2° Brianza Epocar

Briosco (MB)

9 Luglio

Raduno a Cernobbio (CO)

10 Settembre

4° Rotary Historica

16 Settembre

SEDUTA

DI OMOLOGAZIONE ASI

17 Settembre

Raduno

Lancia Classic Team

23 - 24 settembre

Raduno a Clusone (BG)

7 - 8 ottobre

11° Concorso d'Eleganza

Stresa (VB)

26 al 29 ottobre

FIERA DI PADOVA

24 al 26 novembre

Fiera Milano

AUTOCLASSICA

13 e 14 maggio 2017

Lago di Garda
coast to coast e ...

Solferino

Con il patrocinio del Comune di Solferino

www.lanciaclassicteam.it
www.classicclubitalia.it

6° MEMORIAL
Lele Levati

Domenica
7 MAGGIO 2017
manifestazione riservata a tutte le autod'epoca

Segreteria Classic Club Italia: via Nuova Circonvallazione, 38 27023 Cassolnovo (Pv) Tel. e Fax 038192344
Orari: da Lunedì a Venerdì 15,30 - 18,30 www.classicclub.it E-Mail info@classicclub.it

1° TROFEO
Classic Club Italia
MEMORIAL MONTESANTO

MILANO
SABATO 20 MAGGIO 2017

MANIFESTAZIONE DI ABILITÀ NON COMPETITIVA
CON RILEVAMENTI CRONOMETRICI FORMULA ASI

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

da lunedì, a
venerdì
ore 15,30-18,30



G

GARE CLASSICHE

Ruota e cronografo

Il marchio celebrativo del novantesimo compleanno: il collegamento tra i numeri "9" e "0" rappresenta il simbolo dell'infinito, nel logo appaiono il mozzo di una ruota e il pulsante di un cronografo.



LA FRECCIA ROSSA FA I 90

La Mille Miglia compie novant'anni dalla prima edizione del 1927 e si appresta a disputare la trentacinquesima edizione rievocativa. Sono in forte crescita le iscrizioni: 695 sono le domande di partecipazione e 450 saranno le vetture accettate (tutte costruite tra il 1927 e il 1957), provenienti da 41 Paesi di 5 continenti. Il percorso della Mille Miglia 2017, che continuerà a essere disputata in quattro tappe, presenta alcune varianti rispetto al 2016. Da giovedì 18 a domenica 21 maggio saranno attraversati più di 200 comuni, 7 regioni italiane e la Repubblica di San Marino. Le principali novità dell'edizione 2017, oltre

al marchio celebrativo del novantesimo compleanno, riguardano l'aspetto sportivo con un sostanzioso aumento del numero di prove cronometrate, che salgono a 112, più 18 rilevamenti in 7 prove a media imposta. La classifica finale, dopo l'applicazione dei coefficienti (invariati dopo le modifiche dello scorso anno) sarà così costituita da un totale di 130 tratti a cronometro. Tra questi, per la prima volta, la Mille Miglia disputerà alcune "prove spettacolo" nelle piazze di Verona, Castelfranco Veneto, Ferrara, Pistoia, Busseto e Canneto sull'Oglio. Le ultime prove cronometrate, decisive per la classifica, saranno

disputate in un contesto suggestivo: le piste dei Tornado del 6° Stormo dell'aeroporto militare di Ghedi. Il prologo (martedì 16 maggio) sarà il Trofeo Roberto Gaburri, gara di regolarità alla quale prenderanno parte un centinaio di auto. Dopo verifiche e punzonatura, che saranno come sempre tenute alla Fiera di Brescia e di seguito in piazza della Vittoria, la partenza avverrà da viale Venezia, alle ore 14:30 di giovedì 18 maggio. Dopo le tappe a Padova giovedì sera, a Roma il venerdì e a Parma sabato notte, la corsa ritornerà a Brescia domenica 21 maggio. 1000miglia.it

Paolo Mazzetti



IL VIRUS DEL TURINI

Vittoria degli specialisti belgi Decremer-Albert alla "classica" di inizio stagione, ma gli italiani hanno completato il podio con Aghem-Cumino e Fontanella-Scrivani. Il fascino del "Monte" ha richiamato oltre 300 equipaggi

Testo di Luca Gastaldi



S

iamo a bordo di una delle numerose navette che l'organizzazione del Rallye Monte-Carlo Historique (25-31 gennaio) ha predisposto per accompagnare gli equipaggi dal porto di Monaco al lussuoso "Hotel Fairmont". È sabato sera, quasi tutte le vetture hanno completato la tappa di concentramento che ha portato gli equipaggi dalle varie città di partenza al principato. Al nostro fianco un

equipaggio italiano, formato dai romani Giustino e Alessandro De Sanctis. Qualche battuta sulla prima parte di "gara-non-gara" appena terminata. Partiti da Barcellona, si sono già sciroppati 24 ore non stop di auto e sui loro visi sono ben visibili i segni della stanchezza. "Ammazza oh' - e manco avemo cominciato! - esordisce il navigatore - ma che senso ha questa tappa di concentramento? Partire da Barcellona, fasse mille chilometri, li Pirenei... Io so' già sderenato". Rincarà il pilota: "Eppure dicono che non fai in tempo a finire che vuoi già ➔

LA GARA IN CIFRE

Equipaggi iscritti	337
Equipaggi all'arrivo	275
Km del percorso	1638
Città di partenza	6
Prove cronometrate	14
Nazioni rappresentate	22
Equipaggi italiani partenti	34
Marchi al via	45
Le auto più numerose: Porsche	42



Italiani sugli scudi

L'equipaggio belga Decremer-Albert, vincitore su Opel Ascona 2000 del 1979. In alto, sul podio anche gli specialisti italiani Gianmaria Aghem (con Diego Cumino su Lancia Fulvia Coupé del 1965) e Gian Mario Fontanella (con Stefano Scrivani su Fiat 128 Rally del 1971).

LUCA GASTALDI

Parata nel porto

Il Rallye Monte-Carlo Historique si conclude con la tradizionale parata di stelle sul porto del principato: quest'anno sono riusciti a portare a termine l'impresa 275 equipaggi sugli oltre 330 iscritti.



➔ iscriverti alla prossima edizione”, aggiunge il debuttante driver. Ed ecco qui la sintesi di un evento che va oltre la semplice cronaca, che va oltre i risultati sportivi, oltre la descrizione di decine e decine di auto storiche. Il Rallye Monte-Carlo Historique è un po' come la Mille Miglia: un mito che suggella la passione per un certo tipo di automobilismo. Nel caso del “Monte” si parla della storia dei rally, quelli con la “erre” maiuscola. Un evento nato nel 1911 che ancora oggi viene organizzato ai massimi livelli per mantenere lo status di prova valida per il campionato del mondo.

L'edizione storica è nata esattamente venti anni fa, rispolverando le peculiarità che resero celebre la corsa negli anni Sessanta, Settanta e Ottanta. Quindi le tappe di avvicinamento con partenze dislocate in più città europee, i lunghi chilometraggi del percorso e le prove speciali rese impegnative dalla conformazione stessa delle strade e dalle condizioni meteo che spesso e volentieri regalano abbondanti nevicate, condite

da inesorabili placche di ghiaccio. Per non parlare delle tifoserie da stadio che infuocavano le gelide notti del Turini. L'odierno Rallye Monte-Carlo Historique è aperto a tutti i modelli storici che abbiano partecipato al rally tra il 1955 e il 1980. Le auto sono suddivise in quattro categorie in base al periodo di costruzione (prima del 1961, tra il 1962 e il 1965, tra il 1966 e il 1971 e tra il 1972 e il 1979) e in tre classi di cilindrata (fino a 1300 cm³, da 1301 a 2000 cm³, oltre i 2000 cm³). Devono possedere un passaporto tecnico Fia o una carta d'identità Fiva. Le regole del gioco sono semplici e si rifanno a quelle classiche delle gare di regolarità: tappe, settori, controlli orari e di passaggio, prove di precisione a velocità media imposta. Nello specifico, i concorrenti possono scegliere fra tre fasce di media, in base all'anno di costruzione e alla cilindrata del veicolo in questione: alta, intermedia e bassa.

In occasione del ventesimo anniversario, l'Automobile Club de Monaco ha introdotto una sorta di evento collaterale intitolato Rallye Monte-Carlo Classique: al seguito della gara,

Il Rallye Monte-Carlo Historique è aperto a tutti i modelli storici che abbiano partecipato alla gara tra il 1955 e il 1980

**Fratelli di Porsche**

I fratelli francesi Ghislain e Guillaume Gaubert, su Porsche 911 SC Gruppo 4 del 1978, hanno concluso la gara al 33° posto dopo un continuo miglioramento.



altri equipaggi (10 al massimo per ogni città di partenza) hanno potuto sfilare sullo stesso percorso della tappa di concentrazione senza l'assillo delle prove cronometrate e dei controlli orari. Una bella iniziativa, grazie alla quale è stato possibile veder arrivare a Monaco anche una Austin 7 Ulster del 1930: la più anziana del gruppo era partita niente meno che da Glasgow (Scozia). A proposito, le altre cinque città di partenza sono state Lisbona (la più lontana con 2212 km per arrivare a Monaco), Bad Homburg, Copenaghen, Reims e Barcellona.

Ma veniamo al dunque. E soprattutto alle buone notizie: gli equipaggi italiani si sono comportati benissimo, sfiorando addirittura la vittoria. Anche se sul gradino più alto del podio si sono piazzati gli specialisti belgi Michel Decremer e Yannick Albert su Opel Ascona 2000 del 1979, al secondo e terzo posto hanno sventolato il tricolore i nostri Gianmaria Aghem con Diego Cumino (Lancia Fulvia Coupé del 1965) e Gian Mario Fontanella con Stefano Scrivani (Fiat 128 Rally del 1971). Giusto una manciata di punti ci ha privato dell'alloro, ma in eventi come questo (viaggiare mantenendo costantemente una determinata velocità media non è come dirlo...) nulla è scontato. "Il 'Montecarlo' è come un virus letale", parola del torinese Gianmaria Aghem. "Se

partecipi una volta ci torni di sicuro. È come il mal d'Africa, non guarisci più. Quella appena conclusa è stata la mia sedicesima partecipazione. Ho saltato alcune edizioni perché mi ero dedicato alla preparazione di altri impegni come la Pechino-Parigi e il Classic Safari Challenge".

Terzo posto nel 2016 e seconda posizione quest'anno. Qual è il segreto per far bene il "Monte"? "Ho trovato la vettura ideale, una Fulvia Coupé del 1965, primo anno di produzione del modello, completamente smontata e risanata. Ho utilizzato gli strumenti Blunik, i migliori per la regolarità a media. Poi ho avuto fortuna: questa ci vuole sempre. Infine, quest'anno come nel 2016, abbiamo trovato le condizioni meteo ideali per i regolaristi: niente neve, poca pioggia e soprattutto strade pulite. Le uniche difficoltà sono state le placche di ghiaccio sul Col de l'Echarasson, ma siamo passati indenni. Quest'anno se la sono giocata gli equipaggi più precisi e costanti. Non senza qualche difficoltà, soprattutto a causa dei rilevamenti con GPS troncati al secondo non sempre così precisi. Noi italiani siamo più sofisticati e precisi nella sincronizzazione, i francesi un po' meno. In un 'Montecarlo' con la neve queste imprecisioni non influiscono più di tanto, ma in condizioni asciutte risultano molto più evidenti". È vero che per ➡

LETTERA AL SINDACO DI TORINO

OCCASIONE PERSA

Mi chiamo Gianmaria

Aghem, sono un appassionato di auto storiche e ho partecipato ad oltre 400 manifestazioni competitive in tutto il mondo, tra le quali: la Mille Miglia, The Peking-Paris, The Classic Safari Challenge, The Sahara Challenge e per ben 16 volte il Rallye Monte-Carlo Historique. Proprio di quest'ultima importante manifestazione volevo parlarVi, in qualità di sportivo, di appassionato, di torinese e, non ultimo, di persona che, essendo salita sul podio in occasione delle ultime due edizioni, ha fatto intonare l'inno di Mameli. Nella storia del Rally di Montecarlo, Torino è sempre stata una delle poche selezionate città di partenza della prima tappa, quella prima scelta che vedeva i concorrenti avviarsi, da diverse località, in direzione Montecarlo. Nelle edizioni 2016 e 2017 la città patria dell'automobilismo italiano non è più stata designata come località di partenza, si mormora per la richiesta, da parte della passata amministrazione, di un contributo per l'occupazione di piazza San Carlo. I torinesi, per ben due anni, hanno perso l'occasione di vedere schierate più di 120 auto storiche e di assistere alla loro partenza. Solitamente gli amministratori di una città si attivano al fine di far confluire persone in grado di portare linfa vitale alle varie attività turistiche e commerciali e al tempo stesso, a costo zero, intrattenere la cittadinanza con fenomeni aggregativi e culturali. Mi sia permesso aggiungere che i 36 equipaggi italiani partecipanti sono stati costretti a recarsi in città come Bad Homburg, Reims, Barcellona, quando avrebbero sicuramente preferito partire da "casa". Io mi auguro che questa nuova amministrazione abbia ben a cuore i trascorsi storici, industriali e culturali della città e non voglia ripetere gli errori di chi li ha preceduti. Voi siete perfettamente in grado di valutare i ritorni economici e di immagine che una partecipazione attiva, responsabile e festante al Rallye Monte-Carlo Historique potrebbe garantire. Per quanto posso, io sono a Vostra disposizione per favorire tutti i contatti con le autorità competenti monegasche.



Fedeli alle tradizioni

Qui a destra, tra le celebrità del "Montecarlo" anche Jürghen Barth, che ha partecipato al rally del principato esattamente come fece nel 1980, insieme a Roland Kussmaul sulla Porsche 924 Turbo. All'epoca concluse in 19ª posizione.



Nipote d'arte

Qui sotto, Perlini-Olivieri su Opel Kadett GT/E. In basso, Sébastien Chardonnet (Lancia Beta Coupé del 1979), nipote di André "Doudou", importatore francese della Lancia famoso per le Stratos color Blue France vittoriose con Bernard Darniche.



C'è anche il "Classique"

Sopra, in senso orario: Lava-Lava su Austin Mini Cooper S del 1965; in coda al rally anche il Monte-Carlo Classique. Qui sotto, Roveta-Roveta su Fiat 124 Sport Spider del 1972.



AUTO STORICA? ASSISTENZA STORICA!

La partecipazione al "Monte-Carlo Historique" è uno di quei sogni a quattro ruote che chi scrive prima o poi riuscirà a realizzare. Costi quel che costi. Magari un'edizione particolarmente innevata, ghiacciata e con tutte le difficoltà (e il divertimento) del caso. Arrivare, un traverso dietro l'altro, all'ultima notte del Turini. Conquistare il porto del principato alle prime luci dell'alba e osservare la propria auto sporca, acciaccata ma fedele compagna di un'avventura indimenticabile. Massi, prima o poi succederà... Dovrà succedere. Nell'attesa cerchiamo di non mancare mai a questo tradizionale evento di inizio stagione: a volte da semplice appassionato spettatore, anche solo da cronisti. Quest'anno, invece, è andata diversamente. Dotati di un fiammante furgone Fiat 238 del 1970 abbiamo affrontato a rotta di collo le "routes nationales" delle Alpi francesi nelle vesti di "assistenza veloce" (!) al seguito del team Promotor Classic di Ferrara, in gara con Alessio De Angelis e Sergio Sisti su una altrettanto fiammante Fiat 124 Sport Spider del 1967. Esperienza tanto faticosa quanto divertente, per scoprire i dietro le quinte della gara e per provare a tornare indietro di quarant'anni, quando le assistenze viaggiavano davvero sui 238 carichi all'inverosimile di ricambi, gomme e attrezzatura per gli interventi on the road. Gli alfieri della Promotor, che al "Monte-Carlo Historique" hanno corso per i colori della Scuderia Milano Autostoriche, non hanno badato solo alle apparenze. De Angelis - ex rallyista, campione italiano Rally Raid - e Sisti - pluricampione italiano di regolarità, vincitore della Mille Miglia nel 2001 - avevano tutte le carte in regola per concludere il "Montecarlo" nei piani alti della classifica. Ma nel principato, si sa, più che a carte si gioca alla roulette. Uno ce la mette tutta, ma basta un testacoda o un minimo ritardo per perdere posizioni. Questo è successo all'equipaggio ferrarese, giunto al traguardo 49° nonostante ottime prestazioni come un secondo posto nella quinta prova. Per la serie: la regolarità a media è una brutta bestia. "A livello di risultato finale non è andata come avevamo sperato - ha ammesso De Angelis - ma ci rimane la soddisfazione di aver portato a termine una gara lunga e difficile, affrontata con una vettura simbolo dei rally all'italiana. La 124 Sport Spider, infatti, rappresenta le origini della squadra corse Fiat, che vinse il suo primo campionato italiano nel 1970 con queste auto e con le 125 Special. La nostra 124 si è rivelata un'auto ideale per il 'Montecarlo': costi abbordabili, meccanica robusta e affidabile, comportamento su strada divertente, soprattutto su fondi innevati (pochi in questa edizione) sui quali si possono sfruttare le dimensioni

compatte, il baricentro basso e la trazione posteriore: perché guidare di traverso è sempre la cosa più bella". Sergio Sisti, da fervido regolarista, dopo aver vinto una Mille Miglia avrebbe voluto portare a casa un altro successo eclatante. "Il 'Montecarlo', insieme alla corsa bresciana, è una delle gare più famose del mondo e lo sto inseguendo già da qualche anno. Questa è stata la mia settima partecipazione e, aldilà del nome altisonante, è una gara che se cominci a farla non riesci più a smettere. È divertente, adrenalinica, incerta fino alla fine. Si disputa su strade impegnative e con velocità medie elevate: proprio come i rally di una volta. Infine, aspetto non da poco, è organizzata alla perfezione". Abbiamo raggiunto i nostri eroi direttamente a Monaco, all'arrivo della tappa di concentrazione. L'idea di portare il povero 238 a Barcellona, di farlo galoppare sui Pirenei e poi ancora di seguire la gara sarebbe stato davvero troppo, anche per un assatanato come il sottoscritto. Così abbiamo preferito goderci il quarto d'ora di celebrità in giro per Monaco, con la passerella d'obbligo di fronte all'"Hotel de Paris" e al casinò. Ah, les italiennes... Sveglia all'alba, la domenica successiva. Il piano assistenza prevede di anticipare l'equipaggio a Sisteron, al termine della terza prova, per poi convergere direttamente a Valence per l'arrivo di tappa. Le prestazioni del 238, spinto dai 44 CV del piccolo 1200 monoalbero, non ci permetterebbero di stare al passo. La tappa successiva (Valence-Valence) è invece più agevole per noi. Le prove sono ad anello e riusciamo a raggiungere più punti intermedi, con la soddisfazione di tenere testa, nel misto in discesa, ad altri "colleghi" di assistenza coi furgoni moderni!



MASSIMILIANO BIANCHI (4)

➔ puntare ai piani alti della classifica è necessario prepararsi bene in anticipo? "Le ricognizioni durante le vacanze di Natale sono ormai una tradizione. Buona parte del divertimento sta proprio nella preparazione che ci impegna nei due mesi antecedenti la gara. È anche molto importante arrivare con la vettura ben collaudata, non finita all'ultimo minuto, perché qualsiasi piccolo inconveniente può compromettere il risultato".

Aldilà delle prestazioni sportive, il Monte-Carlo Historique 2017 ha offerto altri spunti di interesse ma anche qualche critica. Una in particolare riguarda il parco delle vetture partecipanti. L'agonismo sta prendendo il sopravvento e gli equipaggi sono sempre più propensi a scegliere auto recenti, facili da guidare e relativamente economiche, considerati i rischi di incidente in ca-

so di innevamento. Certo, su oltre 300 macchine al via c'è sempre di che rifarsi gli occhi, ma quante Volkswagen Golf! Quante Lancia Beta Coupé! Auto dignitosissime, che però non hanno un grande appeal in un contesto come quello di sua maestà il Rally di Montecarlo...

Notevole appeal, invece, la vista di Jean "Renault" Ragnotti al volante della mitica R8 Gordini, di Rauno Aaltonen sulla Mini Cooper, di Salvador Cannellas sulla 124 S, vettura di Seat "Coches Históricos" che il pilota spagnolo portò al quarto posto assoluto nel Rally di Montecarlo 1977. All'epoca si trattò di un vero e proprio exploit per la squadra Seat, che sul terzo gradino del podio (dietro la Stratos di Sandro Munari e la 131 Rally Abarth di Jean Claude Andruet) piazzò anche Antonio Zanini. **R**

AGHEM VINCE A BASSANO

Il forte regolarista torinese arriva sul gradino più alto del podio della terza edizione della Coppa Attilio Bettega

Dopo aver conquistato il secondo posto assoluto nella gara storica più importante, il "Monte-Carlo Historique", il torinese Gianmaria Aghem ha vinto la terza edizione della Coppa Attilio Bettega, gara di regolarità classica andata in scena tra sabato 11 e domenica 12 febbraio lungo un percorso di oltre 400 km con 26 prove cronometrate da percorrere al centesimo di secondo. Presentatosi a Bassano con la Lancia Fulvia 1.2 HF ancora in "versione monegasca", Aghem ha fatto subito intendere quali fossero le sue intenzioni insediandosi sin dalle prime rilevazioni, sull'altopiano di Asiago, ai vertici della classifica. Pur non avendo mai corso sulle strade della Coppa Attilio Bettega e per nulla intimorito dalle previsioni meteo che annunciavano neve sulle prove bellunesi e trentine, il pilota piemontese ha marciato con una regolarità impressionante. Alla fine ha accumulato solo 128 penalità, poco più di quattro a prova,

perfettamente assecondato dal navigatore Diego Cumino, mettendosi alle spalle un altro specialista del cronometro, Alessandro Gamberini (Sergio Sisti il coequipier), al volante di un'Autobianchi A112 Abarth, staccato di 52 lunghezze. Terzo posto per Gian Paolo Cavagna e Angelo Seneci (Lancia Fulvia Coupé) a soli 5 centesimi dall'argento. Quarto l'equipaggio Molgora-Ghidini su Triumph TR2, primo nel secondo Raggruppamento. La neve, caduta in abbondanza all'inizio della settimana, non ha creato problemi ai concorrenti. Solo nella discesa di Val Malene la bianca coltre ha costretto i piloti a un'andatura prudente. Perfette le strade e paesaggio fiabesco illuminato dalla luna piena tra Col Perer e Passo Brocon. La nebbia, invece, l'ha fatta da padrona sull'altopiano, rallentando la marcia della carovana. La classifica vede al quinto posto Del Pin-Viola (Alfa Romeo Giulia GT) con un margine di 14 punti sulla Porsche 911 di Cristiano-Colpani i quali l'hanno spuntata per soli due centesimi su Biasci-Balestra a bordo di un'Autobianchi A112 Abarth. **R**

↓ SNOW TROPHY

UN'EDIZIONE FIRMATA ALFA

Nonostante la cronica mancanza di neve, che anche in questa stagione ha latitato, alla manifestazione organizzata da San Martino Corse Autostoriche i quarantadue equipaggi partecipanti, suddivisi in trentuno con le auto storiche e undici con le moderne, si sono divertiti; a seguire, altre sei auto partecipanti al Millennium Racing Cars, un raduno non competitivo dedicato alle auto sportive degli anni 90. Dopo tredici prove cronometrate assai "guidate", è stato il nome di un conduttore emiliano a sveltare nella classifica: se nel 2016 fu il ferrarese Leonardo Fabbri, nel 2017 all'albo d'oro si sono aggiunti i nomi dei piacentini Giacomo Corbellini e Matteo Carnio, che si sono aggiudicati la gara alla guida di un'Alfa Romeo Giulia Super del 1967, avendo la meglio sulla Lancia Fulvia 1.6 HF dei vicentini Andrea Giacoppo e Daniela Grillone Tecioiu e sulla Lancia Beta Coupé dei trevigiani Pietro Iula e

↓ ALFA REVIVAL CUP

CALENDARIO RICCO

Dopo 5 edizioni di gare in circuito che hanno regalato grande divertimento ai partecipanti, l'Alfa Revival Cup ha annunciato il calendario 2017. La serie riservata alle storiche del Biscione costruite dal 1947 al 1981 terrà impegnati i gentleman driver non professionisti in 6 appuntamenti, uno dei quali all'estero. Si aprirà la stagione l'8-9 aprile, sulle amatissime curve del circuito toscano del Mugello. La serie si trasferirà poi il 13-14 maggio ad Adria. Il 24-25 giugno sarà la volta di Monza: il Tempio della Velocità è ormai un appuntamento irrinunciabile per la serie. L'ultima tappa prima della pausa estiva avrà luogo sul circuito di Misano dedicato a Marco Simoncelli. Il primo fine settimana di settembre è prevista la tappa estera al Red Bull Ring, il celebre circuito austriaco, in passato noto come Österreichring. La stagione si chiuderà al circuito Enzo e Dino Ferrari di Imola (30 settembre e 1° ottobre), appuntamento assai apprezzato dai piloti stranieri.

P.M.





William Cocconcelli. Il podio della gara per auto moderne è stato monopolizzato dagli equipaggi della Fava Autostoriche, con la Peugeot 205 GTI 1.6 di Fabio Barison e Adriano Paggiarin davanti alla Fiat Punto Abarth di Paolo Galdiolo e Nicola Bordin e a un'altra 205 GTI, questa in versione 1.9, di Marco e Davide Tosi. Alla compagine padovana anche il successo tra le scuderie davanti al Team Bassano e alla Fuorigiri Squadra Corse.

P.M.

↓ NEVE&GHIACCIO

BIS DI ANSELMETTI



Neve & Ghiaccio Storico è nota per aver affiancato alle prove di regolarità una gara sciistica di slalom gigante, anch'essa di regolarità. La gara si snoda, sia durante le ore diurne sia quelle notturne, fra i tornanti della Panoramica Zegna e le strade più suggestive delle valli Cervo e Mosso, nel Biellese. Filippo Anselmetti, in coppia con Margherita Ferraris Potino, ha bissato il successo del 2016, aggiudicandosi con la Talbot Sunbeam Lotus la gara di regolarità turistica oltre a mettere nuovamente il sigillo sulla combinata che sommava le penalità totalizzate in auto a quelle dello slalom gigante sulla pista di Bielmonte. Il podio della combinata rispecchia fedelmente quello della gara con le auto, visto che sul secondo gradino sono saliti Andrea e Pier Tommaso Garampazi e la loro Lancia Fulvia Coupé seguiti da Giorgio Delpiano e Alberto Gatto su Porsche 356 A Carrera. Terminata la gara di regolarità dopo 14 rilevamenti, venti dei ventisei equipaggi in gara hanno successivamente schierato lo sciatore: nella prima discesa doveva essere realizzato il tempo da ripetere nella seconda, con penalità al centesimo di secondo. Per la cronaca, il migliore è stato Alberto Gatto.

P.M.

↓ REGOLARITÀ

MARZO

5 ASPETTANDO IL TERMINILLO (RI)

Manifestazione di Abilità Formula Asi. Car Club Capitolino Club Auto Moto Storiche Romano - carclubcapitolino.com

2 - 4 WINTERACE (BL)

Regolarità classica Aci-Csai, a Cortina d'Ampezzo - altesfere.com

10 - 11 HISTORIC VALLATE ARETINE (AR)

Regolarità Sport Aci-Csai, in concomitanza con il rally storico. Scuderia Etruria - scuderiaetruria.net

11 - 12 TROFEO STRADE SCALIGERE (VR)

Regolarità classica Aci-Csai, campionato italiano. Scuderia Historic Cars Club - hccverona.it

25 - 26 TROFEO FORESTI (BS)

Regolarità classica Aci-Csai - trofeoforesti.it

26 RIEVOCAZIONE STORICA G.P. MUGELLO (FI)

Regolarità classica Aci-Csai. Scuderia Automobilistica Clemente Biondetti - scuderiabiondetti.it

26 COLLI E TERME (PD)

Regolarità turistica Aci-Csai - favautostoriche.com

APRILE

1 - 2 LA SALITA DEI CAMPIONI - TRIESTE-OPICINA HISTORIC (TS)

Rievocazione storica per auto e moto costruite nel periodo 1911-1971 con gara di regolarità, organizzata da Motoclub Trieste, Club dei 20 all'Ora e Comune di Trieste - lasalitaideicampioni.it

↓ VELOCITÀ

MARZO

10 - 11 HISTORIC RALLY DELLE VALLATE ARETINE (AR)

Rally storico valido per il campionato italiano. Scuderia Etruria Sport - scuderiaetruria.net

16-19 RALLY STORICO IL CIOCCO E VALLE DEL SERCHIO (LU)

Rally storico. Organization Sport Events Srl - info@cioccorally.it

25 - 26 1° RALLY STORICO DEI COLLI SCALIGERI (VR)

Rally storico. Aeffe Sport e Comunicazione - aeffesport.it

29 - 1/4 SANREMO RALLY STORICO (IM)

Rally storico. Automobile Club del Ponente Ligure. sanremorally.it

31 - 2/4 LAGO MONTEFASCONI (VT)

Cronoscalata valida per il campionato italiano organizzata da Automobile Club Viterbo - Est! Est! Est! 500 - viterboacit.it



OLDTIMER-YOUNGTIMER-CLASSICS-PARTS

VETERAMA®
THE BIGGEST MARKET IN EUROPE

VETTURE & MOTOCICLETTE

L'AVVIO DELLA STAGIONE PER GLI APPASSIONATI D'AUTO D'EPOCA

31. MARZO - 02. APRILE 2017 HOCKENHEIMRING / GERMANIA

VEN: 12.00 - 20.00 | SAB: 08.30 - 18.00 | DOM: 08.30 - 16.00 WWW.VETERAMA.DE | TEL. 0049(0)6203-13507

REGGIO EMILIA

1-2 APRILE 2017

orario visitatori: Sabato 8.00/18.30 - Domenica 8.00/17.00

C.A.M.E.R.
Club Auto Moto d'Epoca Reggiano

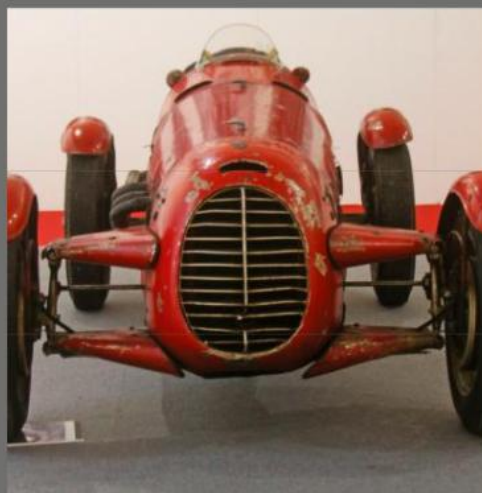
37^a EDIZIONE

MO STRA SCAM BIO

REGGIO EMILIA



***AUTO MOTO CICLI RICAMBI
E ACCESSORI D'EPOCA***



www.camerclub.it - mostrascambio@camerclub.it
Per prenotazioni: sig. Eugenio La Rosa cell. 333.4388400

M

MERCATO



Venduta a Parigi per quasi 4 milioni e mezzo la Dino Berlinetta Speciale Pininfarina del 1965, capolavoro di Aldo Brovarone: le aste in occasione di Retromobile a pagina 130.



Intramontabile 500

Prima, anzi primissima e con distacco, La Fiat Nuova 500 stravince la classifica delle auto storiche più vendute nel corso dell'annata 2016. Il podio comunque è tutto di casa Fiat.

ITALIANE BESTSELLER

La più "scambiata" resta lei, l'inossidabile e amata Fiat 500; nel 2016 12.474 esemplari hanno cambiato proprietario (ma nel 2015 furono 14.016). Piace ancora anche la Uno, cavallo di battaglia degli anni Ottanta e tuttora utilizzabile come "muletto" per la sua robustezza e semplicità: 4609 i passaggi registrati nel 2016 (contro i 5130 del 2015). A sorpresa regge, anche se in calo, la Fiat Marea con 2874 vendite (3246 nel 2015). La classifica "italiana" s'interrompe con il quarto posto del Maggiolino che ha trovato, nel 2016,

2003 estimatori, in decisa crescita rispetto al 2015 (1605 gli esemplari venduti) grazie anche alle stimolanti attività dei vari club. Quinta l'Alfa Romeo Spider con i suoi 1141 passaggi di proprietà nel 2016, contro i 1144 del 2015. Sesta la Fiat 126 che interessa sempre più gli appassionati dei bicilindrici torinesi: 1024 le vendite nel 2016 (1065 nel 2015, di cui tre Giannini). 532 gli acquirenti della Fiat 127 (506 nel 2015) che sta lentamente scalando la classifica. All'ottavo posto un'altra straniera, la Citroën 2 CV che ha trovato nel 2016 448

compratori (furono 468 l'anno precedente). L'Alfa Romeo vede le quotazioni in continua crescita: chi cerca un'auto del Biscione senza (per il momento) svenarsi, punta sull'Alfetta: 347 le vendite nel 2016 (325 nel 2015) tra berlina e GT. Quindi 338 Fiat 124 (302 nel 2015), 315 Giulia (con quotazioni in crescita), 261 Alfa 33 e altrettante 155, poi Fiat Tempra (248), 206 Fiat 600, 200 Fiat 128 e 196 Fiat 850. Fuori classifica la Panda, poiché esiste solo il dato complessivo di tutte le serie.

Silvio Campione

L'INCANTESIMO DE LA VILLE LUMIERE

Le auto da collezione si vendono ancora relativamente bene agli incanti parigini, ma con prezzi che virano verso il basso. E senza i fuochi d'artificio degli anni passati. In crescita le Porsche e le sportive italiane degli anni 70

Testo di Gilberto Milano

"Godetevi questi momenti, la vita è breve". Ha aperto così la sua asta Hervé Poulain, l'anziano responsabile di Artcurial: con un invito a godersi la vita e le proprie passioni.

Molti dei 3000 presenti nella sala allestita in uno dei padiglioni di Retromobile e dei 15.237 collegati via internet hanno cercato di seguire il suo consiglio. Alla fine però... niente botti, niente quotazioni da Guinness come i 32,1 milioni di euro raggiunti da una Ferrari 335 S del 1957 lo scorso anno, ma tan-

ta fatica (sei ore) da parte dei banditori per convincere i contendenti ad alzare le offerte. Stesso copione anche nelle vendite parigine di RM Sotheby's e di Bonhams. Non che siano andate male, tutt'altro: RM Sotheby's ha venduto il 77% dei suoi lotti (77), Bonhams il 68% dei suoi 130 e Artcurial ha chiuso l'asta con il 73% dei suoi 154 lotti venduti. Ma niente a che vedere con l'entusiasmo e la festa collettiva dell'asta milanese "Duemila Ruote" dello scorso novembre. I dati complessivi riportati a pag. 133 appaiono più che eloquenti: sono cresciute le auto vendute ma più della metà sono state battute sotto la stima minima. Di-

minuisce l'età media delle auto alienate (segno della maggiore partecipazione alle aste di acquirenti sempre più giovani), ma scende molto il loro valore medio. Solo RM Sotheby's è andata controcorrente, registrando prezzi in crescita grazie al successo di vendita di un lotto di Porsche anni 80 e 90 molto contese. Nel complesso, bene le Ferrari e le sportive italiane anni 60 e 70, mentre tra i "flop" hanno colpito la mancata assegnazione della Porsche 917-10 Prototipo del 1970; dell'Alfa Romeo 6C 2300 Pescara del 1934 e dell'Osca MT4 1500 Frua del 1954. Tra pochi giorni nuovo appuntamento in America con altri pezzi davvero speciali. **R**

ARTCURIAL
// Motorcars

Lot 87

EUR 3.750.000
USD 3.996.000
GBP 3.239.625
CHF 4.022.250

ARTCURIAL
// Motorcars

PININFARINA DINO BERLINETTA SPECIALE, 1965
Stima d'asta € 4 - 8.000.000
Venduta a € 4.390.400
Artcurial, Parigi, 10 febbraio

Il capolavoro di Aldo Brovarone, offerto senza riserva, non era funzionante. Forse per questo non ha raggiunto cifre superiori. Probabile che chi l'ha acquistata vorrà renderla marciante. "L'auto è completa di tutta la meccanica e non sarà difficile metterla in condizioni di viaggiare" sostiene Brovarone.



2 FERRARI

166 SPIDER CORSA, 1948

Stima d'asta su richiesta

Venduta a € 2.960.400

Artcurial, Parigi, 10 febbraio

Altro gioiello portato in asta senza riserva ma aggiudicata a un valore che, vista la sua storia (è una delle prime Ferrari costruite, guidata tra gli altri da Giuseppe Farina), ci saremmo aspettati più alto.

3 PORSCHE 914/6, 1970

Stima d'asta € 180 - 240.000

Venduta a € 184.000

Bonhams, Parigi, 9 febbraio

Un buon risultato d'asta per un modello non molto amato dai puristi Porsche. Questa versione è stata preparata per le gare in salita dal team tedesco Kremer Racing su base 914/6 del 1970.



4 CITROËN

DS 19 CABRIOLET, 1964

Stima d'asta € 170 - 210.000

Venduta a € 207.000

Bonhams, Parigi, 9 febbraio

Quotazione prossima alla stima massima per questo modello molto raro e richiesto firmato Chapron. L'esemplare offerto aveva una storia documentata e certificata da Citroën Italia e Asi.

5 PANHARD&LEVASSOR

7 HP TYPE A, 1902

Stima d'asta € 210 - 250.000

Venduta a € 253.600

Bonhams, Parigi, 9 febbraio

Risultato importante per una vettura d'inizio secolo scorso. Spinta da un bicilindrico di 1654 cm³ da 7 CV è la vettura perfetta per la "London-Brighton". O per la prossima Piombino-Livorno, in programma a fine maggio.

7 ALFA ROMEO

TIPO B (P3) 1934

Stima d'asta

€ 3.800 - 5.000.000

Venduta a € 3.920.000

RM Sotheby's, Parigi, 8 febbraio

È stata una delle Alfa Romeo che hanno corso con i colori della Scuderia Ferrari. Tra il 1934 e il 1935 è stata guidata anche da Nuvolari e Varzi.

6 PORSCHE 959 SPORT, 1988

Stima d'asta € 1.500 - 2.000.000

Venduta a € 1.960.000

Bonhams, Parigi, 9 febbraio

Solo 29 esemplari costruiti con le specifiche Sport: l'apice della tecnologia Porsche degli anni 80. Questa è l'undicesima e probabilmente una delle meglio conservate. Per lei un prezzo record.



8 ISO RIVOLTA GRIFO 7,4 L, 1971

Stima d'asta € 280 - 360.000

Venduta a € 441.040

Artcurial, Parigi, 10 febbraio

Rarissimo esempio di Grifo 7,4 litri della II serie (solo una ventina di esemplari), rappresenta l'ultima evoluzione della Iso Rivolta Grifo, progettata da Giotto Bizzarrini e carrozzata da Bertone.

9 PORSCHE 901 CABRIOLET PROTOTIPO, 1964

Stima d'asta € 850 - 1.000.000

Venduta a € 649.600

RM Sotheby's, Parigi, 8 febbraio

Unico prototipo della Porsche 911 Cabriolet, progenitrice della Targa. Realizzato dalla Karmann, evidenziò così tanti problemi di stabilità che indussero la Casa a installare sul modello di serie un grande rollbar.

10 PORSCHE 911 GT3 RSR, 2010

Stima d'asta € 200 - 300.000

Venduta a € 649.600

RM Sotheby's, Parigi, 8 febbraio

Vincitrice alla 24 Ore di Spa e terza di classe alla 24 Ore di Le Mans, un solo proprietario privato fino a oggi dopo la BMS Scuderia Italia che la acquistò nuova a Weissach. Prezzo ben oltre le aspettative.

11 OSCA TIPO S 273, 1957

Stima d'asta € 500.000

- 800.000

Venduta a € 578.120

Artcurial, Parigi, 10 febbraio

Praticamente una Maserati, così almeno viene vissuta la Osca dagli appassionati (il marchio fu costituito da Ettore, Ernesto e Bindo Maserati nel 1947); 273 sono i cm² di ognuno dei quattro cilindri di questo modello.

12 VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO, 1952

Stima d'asta € 55 - 80.000

Venduta a € 58.240

RM Sotheby's, Parigi, 8 febbraio

Il classico esempio di "barn find", auto trovata in un fienile. Questo raro esemplare con il lunotto a due vetri ci è rimasto per cinquant'anni, perfettamente conservato, con anche gli sci di legno dell'epoca.

13 MERCEDES-BENZ

190 E 2.5-16 EVO II, 1990

Stima d'asta € 80 - 120.000

Venduta a € 190.720

Artcurial, Parigi, 10 febbraio

Due soli proprietari in 27 anni, solo 55 mila km percorsi e un perfetto stato di conservazione e originalità per una vettura di grandi prestazioni costruita in soli 500 esemplari non potevano che fare gola. Infatti...



14 BUGATTI BABY, 1930
Stima d'asta € 30 - 50.000

Venduta a € 90.480

Artcurial, Parigi, 10 febbraio

Non è la prima volta che questo "giocattolo" (una perfetta replica della Type 35 in scala 1:2, prodotta in 90 esemplari) tocca vette impensabili. Così in alto però non ci era mai arrivato.

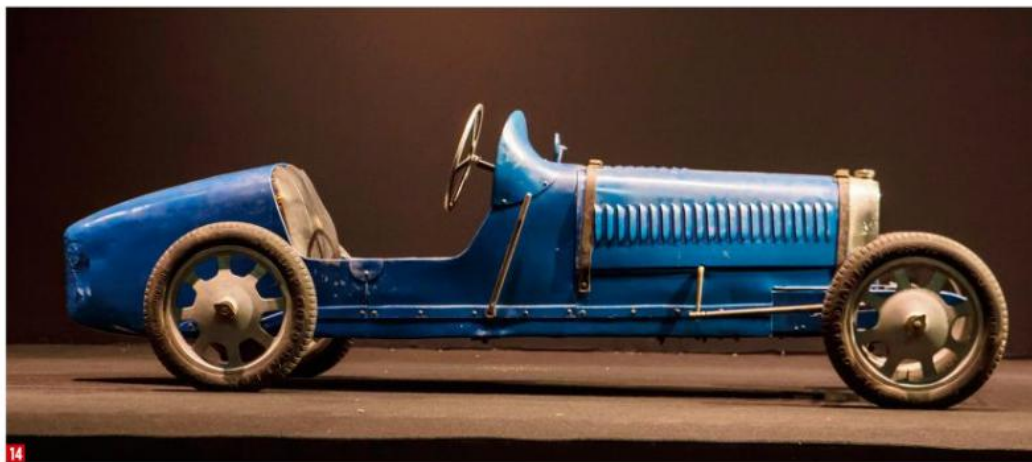
15 BIZZARRINI 5300 GT STRADA, 1968

Stima d'asta € 600 - 900.000

Venduta a € 705.600

Artcurial, Parigi, 10 febbraio

Prossimo ai 91 anni, Giotto Bizzarini, è stato uno dei più geniali progettisti della storia dell'auto. Va da sé che le sue non numerose creazioni oggi vengano sempre maggiormente apprezzate in termini di mercato.



14



15



16



17

LE TOP 20 A PARIGI

1	1965 Dino Berlinetta Speciale Pininfarina	Artcurial	€ 4.390.400
2	1934 Alfa Romeo Tipo B (P3)	RM Sotheby's	3.920.000
3	1948 Ferrari 166 Spider Corsa Scaglietti	Artcurial	2.960.400
4	1972 Lamborghini Miura SV	Artcurial	2.388.400
5	1935 Bugatti Type 57 Atalante Découvrable	Artcurial	2.331.200
6	1973 Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spider	RM Sotheby's	2.156.000
7	1935 Aston Martin Ulster Sports	Bonhams	2.012.500
8	1988 Porsche 959 Sport	RM Sotheby's	1.960.000
9	1965 Ferrari 275 GTB	RM Sotheby's	1.932.000
10	1936 Talbot-Lago T150C	Artcurial	1.610.480
11	1995 Porsche 911 Turbo Cabriolet	RM Sotheby's	1.344.000
12	1962 Ferrari 250 GT Cabriolet	RM Sotheby's	1.232.000
13	1987 Porsche 959 Komfort	Artcurial	1.130.000
14	1955 Mercedes-Benz 300 SL "Papillon"	Bonhams	1.106.666
15	1957 Bentley S1 Continental Cabriolet	Bonhams	1.069.500
16	1961 Mercedes-Benz 300 SL Roadster	Artcurial	1.060.880
17	1994 Porsche 911 Turbo S 3.6	RM Sotheby's	901.600
18	1968 Lamborghini Miura P400	Artcurial	888.040
19	1970 Ferrari 365 GTB/4 Daytona	Artcurial	798.640
20	2012 Aston Martin V12 Zagato "N. Zero"	RM Sotheby's	750.400

TUTTI I NUMERI DI PARIGI

	2017	2016
Fatturato totale (€)	74.656.187	85.864.902
N° auto in vendita	359	364
N° auto vendute	268	262
% auto vendute	75%	72%
N° auto non vendute	91	102
% auto non vendute	25%	28%
N° auto offerte senza riserva	111	123
% auto offerte senza riserva	31%	34%
N° auto vendute sotto la stima minima	147	133
% auto vendute sotto la stima minima	55%	51%
N° auto vendute sopra la stima massima	40	34
% auto vendute sopra la stima massima	15%	13%
Prezzo medio delle auto vendute (€)	207.956	327.729
Età media delle auto in vendita	50	55

16 BUGATTI TYPE 27 TORPEDO BRESCIA, 1923
Stima d'asta € 380 - 540.000
Venduta a € 506.000

Bonhams, Parigi, 9 febbraio

Una delle rare Brescia ancora con carrozzeria originale, una delle più importanti piccole sportive di allora. Affidabile come poche, poteva viaggiare a una velocità di crociera di 100-110 km/h.

17 ALFA ROMEO GIULIETTA 750G SPIDER COMPETIZIONE, 1957

Stima d'asta € 475 - 575.000
Venduta a € 476.000

RM Sotheby's, Parigi, 8 febbraio

Preparata per le corse da Conrero, con carrozzeria "monoposto" e parabrezza avvolgente, è stata alleggerita in varie parti meccaniche e con pannelli in alluminio.

IN AMERICA TORNERÀ A BRILLARE IL MADE IN ITALY

Terminata da poche settimane la "grande bouffe" di vendite parigina, il circus degli incanti si sposta di nuovo negli Stati Uniti, dove aveva debuttato in gennaio. Questa volta ad Amelia Island, in Florida, dove le aste di auto da collezione faranno da contorno a uno dei più importanti concorsi di eleganza dell'anno. E come d'abitudine, sono numerose le offerte di auto di prestigio. Alcuni esempi sono riportati qui sotto, dove spiccano due rarissime realizzazioni di Franco Scaglione, anche se non si

tratta delle più attraenti disegnate dal famoso stilista toscano. Candidata a una quotazione elevata c'è una rara Ferrari 166 Barchetta MM realizzata nel 1950 dalla Touring, offerta da RM Sotheby's e destinata a raggiungere cifre cospicue. Ma la Casa anglo-canadese schiera ben 26 lotti stimati oltre un milione di dollari. Più "accessibili" le proposte di Bonhams, mentre Gooding & Co. schiera altri 17 lotti milionari, tra cui una quotatissima Jaguar XKSS del 1957, valutata 16-18 milioni di dollari.



1 FIAT-STANGUELLINI

1200 SPIDER AMERICA, 1957

Stima d'asta €280 - 375.000

RM Sotheby's, Amelia Island, 10-11 marzo
Classico esempio dello stile di Franco Scaglione per Bertone. Costruita sul pianale della Fiat 1200 Trasformabile.



2 FERRARI 166 BARCHETTA MM, 1950

Stima d'asta €7.500 - 9.300.000

RM Sotheby's, Amelia Island, 10-11 marzo
Costruita da Touring in 25 esemplari, è stata di proprietà del pilota della Scuderia Ferrari Eugenio Castellotti, che corse le Mille Miglia 1951 e 1953.



3 ARNOLT-BRISTOL ROADSTER PROTOTIPO, 1954

Stima d'asta €380 - 470.000

Bonhams, Amelia Island, 9 marzo
Prototipo di Bertone della inglese Bristol, costruito su richiesta dell'importatore di auto inglesi in Usa Stanley "Wacky" Arnolt. Lo stile è di Scaglione.

4 ALFA ROMEO 1900C SS COUPÉ ZAGATO, 1955

Stima d'asta €750 - 1.125.000

RM Sotheby's, Amelia Island, 10-11 marzo
Splendido esemplare Zagato che ha corso nelle Mille Miglia 1955 e '56. Uno dei disegni più riusciti del carrozziere di Rho; 39 gli esemplari costruiti.



5 LANCIA AURELIA PF 200, 1953

Stima d'asta €1.000 - 1.300.000

RM Sotheby's, Amelia Isl., 10-11 marzo
Tributo di Pinin Farina allo stile opulento americano, con evidenti richiami aeronautici. La base è quella della Lancia Aurelia B52.

6 ALFA ROMEO 6C 2500 SS COUPÉ, 1950

Stima d'asta €650 - 800.000

RM Sotheby's, Amelia Isl., 10-11 marzo
Prima Alfa Romeo capace di tenere una velocità di 160 km/h con il massimo confort. Pluripremiata a Pebble Beach 2012.



MONTEREY

L'UOVO DI MARZOTTO

RM Sotheby's manderà all'asta il prossimo agosto una delle Ferrari più note e discusse della storia di Maranello: la 212 Export "Uovo" che l'allora ventitreenne conte Giannino Marzotto fece disegnare dallo scultore Franco Reggiani. Operazione criticatissima da Enzo Ferrari ma indubbiamente tra le più originali e conosciute Ferrari di sempre. Non ancora definita la quotazione.



LE FERRARI DOMINANO LA "TOP 20"



1 Jaguar E Type Lightweight (1963)
Bonhams, 19 gennaio
€ 6.909.353



2 Mercedes-Benz 540K Spezial Roadster (1939)
RM Sotheby's,
19-20 gennaio
€ 6.187.480



3 Ferrari 340 America Spider Competizione (1952)
Bonhams, 19 gennaio
€ 5.981.230



4 Mercedes-Benz Typ S Sport (1928)
Bonhams, 19 gennaio
€ 4.511.235



5 Ferrari 365 GTS (1969)
RM Sotheby's,
19-20 gennaio
€ 3.377.330



6 Bugatti Type 35 Grand Prix (1925)
Gooding & Co.,
20-21 gennaio
€ 3.093.740



7 Ferrari F50 (1995)
RM Sotheby's,
19-20 gennaio
€ 2.939.050



8 Ferrari 400 Superamerica (1961)
RM Sotheby's,
19-20 gennaio
€ 2.887.490



9 Ferrari 500 Superfast (1965)
RM Sotheby's,
19-20 gennaio
€ 2.732.800



10 Alfa Romeo 6C 1750 GS (1931)
Bonhams, 19 gennaio
€ 2.629.680



11 Ferrari Enzo (2003)
RM Sotheby's,
19-20 gennaio
€ 2.526.550



12 Ferrari 330 GTS (1967)
RM Sotheby's,
19-20 gennaio
€ 2.320.300



13 Porsche 904 GTS (1964)
Bonhams, 19 gennaio
€ 2.165.610



14 Ferrari 275 GTB/6C (1966)
RM Sotheby's,
19-20 gennaio
€ 1.985.150



15 Bugatti Veyron 16/4 Super Sport 300 (2013)
RM Sotheby's,
19-20 gennaio
€ 1.959.370



16 Ferrari 275 GTB (1966)
Bonhams, 19 gennaio
€ 1.624.210



17 Alfa Romeo 6C 1750 GS (1932)
Gooding & Company,
20-21 gennaio
€ 1.495.300



18 Ferrari 599 SA Aperta (2011)
Gooding & Company,
20-21 gennaio
€ 1.392.180



19 Mercedes-Benz 300 SL (1955)
Gooding & Company,
20-21 gennaio
€ 1.366.400



20 Ferrari 250 GT Cabriolet (1960)
Ferrari 250 GT SII Cabriolet (1960)
Bonhams, 19 gennaio
€ 1.340.620

ULTIMA OCCASIONE

Facile da trovare, non troppo costosa da mantenere, oggi si compra bene ed è impossibile che il suo valore scenda più di così

Con 175.000 esemplari costruiti, la serie 996 della 911 è stata commercialmente un grande successo.

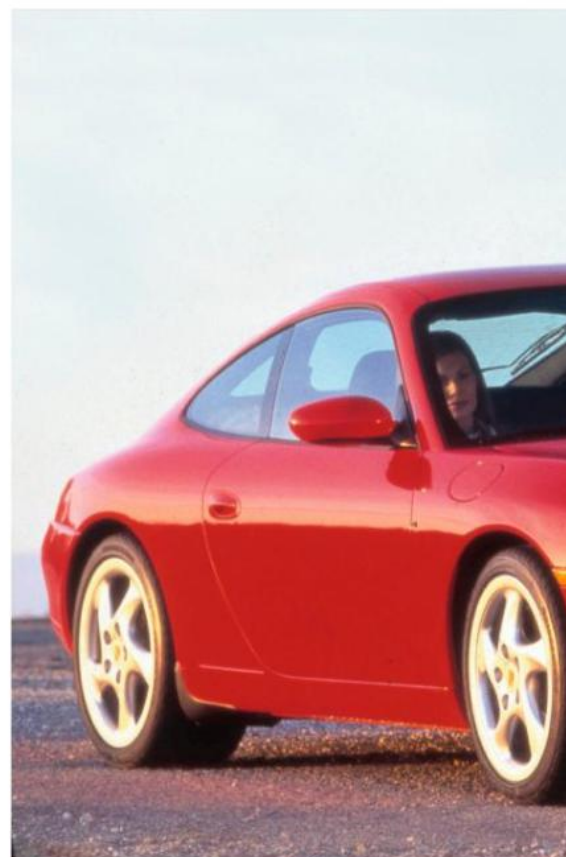
Anche se, essendo la prima 911 con raffreddamento ad acqua, ha lasciato molto perplessi i porschisti più talebani.

Un altro "difetto" che i sacerdoti del dogma Porsche imputavano alla 996 era di avere troppe parti in comune con l'altro modello della gamma, la più economica Boxster. Infine i problemi al motore che numerosi proprietari della prima serie hanno riscontrato (vedi box nella pagina a fianco), hanno dato a questa sportiva una nomea non all'altezza delle altre 911.

Detto dei difetti, ora vediamo il rovescio della medaglia, in chiave collezionistica. Se è vero che una produzione abbondante non può essere considerata ottimale nella nostra ottica, la 996 è in assoluto l'opportunità più economica per entrare in possesso di una youngtimer della famiglia 911, per giunta dalle prestazioni elevate e tutto sommato ancora attuali. Risolti in garanzia i proble-

mi al motore, le 996 si sono rivelate affidabili e, come le altre sorelle che le hanno precedute, piuttosto economiche da gestire, nella manutenzione e nell'utilizzo. Si tratta pur sempre di una vera sportiva, quindi i prezzi dei ricambi non sono proprio economici, ma nessuna concorrente è in grado di far di meglio. Tanto più che esistono molti produttori di ricambi "alternativi" che consentono di abbattere i costi, anche se prima di procedere all'acquisto occorre sempre verificarne la qualità. Per comprare una 996 in versione base e in buono stato di forma, cioè la Carrera coupé a due ruote motrici, che è anche l'allestimento più diffuso (46.317 esemplari), 20.000 euro sono la cifra giusta da stanziare come budget. Ma si può anche scendere attorno ai 12-15.000 per gli esemplari un po' vissuti o quelli di cui è difficile avere informazioni certe sulla manutenzione pregressa.

Così, però, l'indice di rischio di aver comprato un "bidone" sale a dismisura. Tra le versioni di serie, il consiglio di Ruoteclassiche è di puntare su una ben più rara Carrera 4S Cabriolet (5757 unità prodotte). Le sue quotazioni si aggirano attorno ai 28.000



euro, ma è sicuramente tra le poche 996 "normali" che si rivaluteranno molto. A proposito di quotazioni: è bene precisare che la 996 non raggiungerà mai i prezzi esagerati delle precedenti 993 o dei modelli più datati. Ma si tratta comunque di un ottimo investimento in prospettiva. Perché i prezzi attuali rappresentano il punto più basso raggiungibile.

Marco Di Pietro

LE ALTRE 911 DELLA SERIE 996



CARRERA 4 COUPÉ
€22.000

Il "4" identifica la trazione integrale. Prodotta in 15.951 esemplari, facile da guidare, costa 2000 euro più della 4x2.



CARRERA CABRIOLET
€23.000

Costruita in 38.835 unità, ha quotazioni di mercato superiori alla coupé di circa il 10-15%. Sicuramente salirà di prezzo.



CARRERA 4 CABRIOLET
€24.000

Ce ne sono un po' di più rispetto alla Carrera 4 Coupé (16.719 esemplari). 2000 euro di differenza.



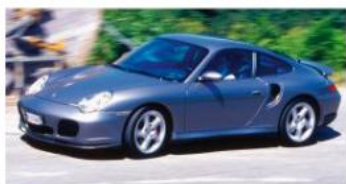
CARRERA 4S COUPÉ
€26.000

Scocca larga e freni della Turbo, è la 996 più aggressiva. Costruita soltanto a partire dal motore di 3,6 litri (2001).



CARRERA TARGA
€25.000

Le 5152 unità assemblate fanno intendere che non è stato un grande successo. Sicuramente salirà di valore.



TURBO
€28.000

Questa 4x4 da 420 CV (16.965 Coupé e 3426 Cabriolet) è costosa da mantenere. All'estero vale ben di più.



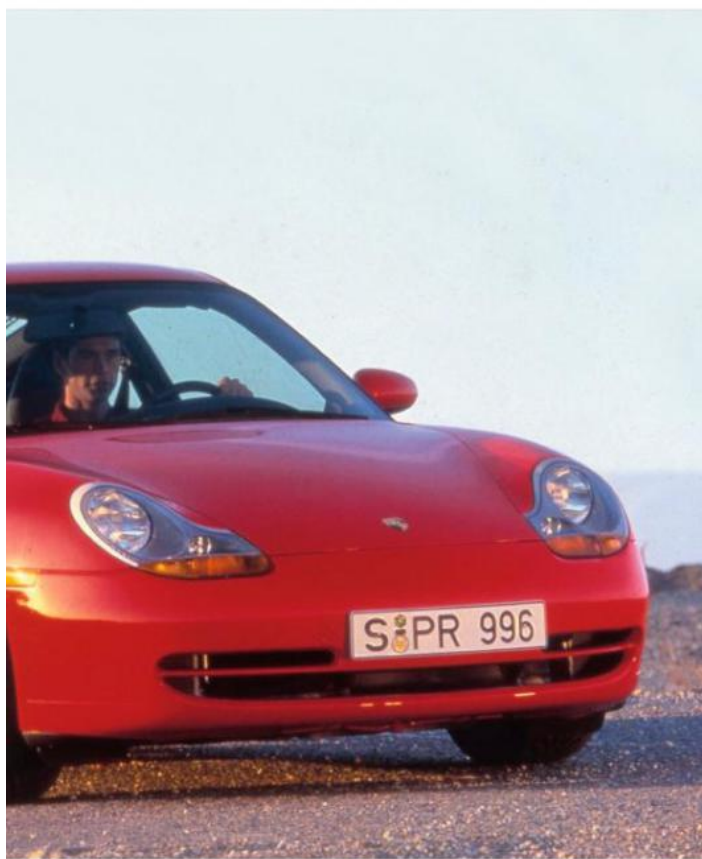
TURBO S
€30.000

Con 40 CV in più e dotazione molto ricca, costavano moltissimo. E sono pochissime: 600 Coupé e 963 Cabriolet.



GT3
€60.000-65.000

Nella tradizione delle versioni stradali pronte per le competizioni. Tiratura limitata e futuro da alta collezione.



↓ LE SORELLE RS

LE VERSIONI PER LA PISTA

Come tutte le 911, anche la 996 ha vissuto un'intensa stagione sportiva, sia nei campionati "Cup" monomarca sia nelle competizioni in pista e su strada. La base per le corse è la versione di serie alleggerita e potenziata GT3, prodotta in 4157 esemplari (con 360 CV all'inizio, nel 1999, poi passati a 381 dal 2003), cui si aggiungono le rarissime GT3-R (63 unità). Dalla GT3 è stata derivata la GT3 RS, versione comunque ancora stradale (682 esemplari). Il modello per le competizioni del trofeo Porsche è invece la GT3 Cup (692 esemplari), aggiornata puntualmente ogni anno. La GT2 (1287 unità), infine, è una supercar derivata dalla Turbo (le GT3 sono aspirate), con carrozzeria modificata e trazione soltanto posteriore. Le quotazioni di mercato? A partire da 60.000 euro.



Occhi diversi

Nella foto grande, la prima versione della 996, con i gruppi ottici poco graditi alla clientela. A sinistra, il nuovo disegno introdotto con il model year 2002, insieme al motore 3600. Sopra, la GT3 RS, solo 682 esemplari.

↓ CALENDARIO ASTE

MARZO

9 THE AMELIA ISLAND AUCTION (USA)

Si terrà nel Fernandina Beach Golf Club e sarà organizzata da Bonhams, bonhams.com

10 THE AMELIA ISLAND AUCTION (USA)

Organizzata da Gooding & Co nel contesto del concorso d'eleganza in Florida, goodingco.com

10-10 RM-SOTHEBY'S AD AMELIA ISLAND (USA)

Vendita all'incanto in contemporanea al concorso d'eleganza di Amelia Island in Florida, rmsotheby's.com

29 IMPERIAL WAR MUSEUM DUXFORD (GB)

Seduta all'incanto nel Cambridgeshire in Inghilterra, organizzata da H&H, handh.co.uk

APRILE

1-2 PRACTICAL CLASSIC CARS AUCTION (GB)

In contemporanea al Motor Show dedicato alle auto storiche a Birmingham, classiccarauction.co.uk

8 ANGLIA CAR AUCTIONS (GB)

Vendita di auto storiche a Norfolk in Gran Bretagna, angliacarauctions.co.uk

29 CLASSIC CARS & MOTORCYCLES TOFFEN (CH)

La casa d'aste Oldtimer Galerie organizza una seduta dedicata a modelli di prestigio e popolari nella sede dell'azienda in Svizzera, oldtimergalerie.ch

MAGGIO

13 THE MAY SALE (GB)

La seduta si terrà al Wing Building del circuito di Silverstone nel Northamptonshire, silverstoneauctions.com

↓ CONSIGLI PER GLI ACQUISTI

I DIFETTI DELLA SERIE 996

La fama negativa delle 996 in merito al sei cilindri cagionevole (o comunque non all'altezza dei boxer precedenti) merita un approfondimento. Il nostro consiglio è di verificare nella storia manutentiva dell'auto che vi apprestate ad acquistare se sono stati eseguiti interventi di ripristino inerenti a questi problemi. Il difetto più noto è quello relativo al cedimento dell'albero intermedio collegato alla catena di distribuzione. Questo guasto ha interessato soprattutto la prima versione del motore raffreddato ad acqua, quello di 3,4 litri, ma anche alcuni dei successivi 3600. La Casa madre ha progettato diverse modifiche nel corso degli anni (che sono state gradatamente introdotte in catena di montaggio) al cuscinetto, al supporto del cuscinetto, alla catena di distribuzione, all'albero e ai suoi supporti. Più la 996 è recente e meno si possono registrare casi di cedimento. Il guasto dà origine all'infiltrazione di olio nel circuito di raffreddamento, quindi è facilmente riscontrabile. Il chilometraggio critico è in genere attorno agli 80.000 km. Un altro problema deriva dalla rottura della guarnizione primaria posteriore, cioè l'anello di tenuta posto tra gli alberi del



motore e del cambio, che a causa del frequente disallineamento tra di essi si deteriora, causando delle vistose perdite di lubrificante. Il terzo difetto diffuso consiste in piccole crepe negli intercooler acqua-olio, con conseguente miscelazione dei fluidi. La soluzione consiste nella sostituzione degli scambiatori con un modello modificato. La fessurazione del monoblocco in alluminio per difetto di fusione, infine, è stata riscontrata in pochi esemplari, ma comunque la Casa ha sempre provveduto alla sostituzione in garanzia.

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 RUOTECCLASSICHE

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

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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	
			50	150
ABARTH ITALIA				
500 BERLINA	479	1957-63	10,0	20,0
500 COUPE ZAGATO	479	1957-59	20,0	40,0
595	594	1963-71	13,0	25,0
595SS	594	1964-71	15,0	30,0
695	690	1964-71	13,0	25,0
695 SS	690	1964-71	16,0	32,0
695 S/SASSETTO CORSA	690	1965-71	18,0	35,0
750 BERLINA	747	1955-61	10,0	20,0
750 COUPE ZAGATO	747	1955-57	30,0	60,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	40,0	80,0
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	45,0	90,0
850 RECORD MONZA ZAGATO	785	1959-61	40,0	80,0
850 TC BERLINA	847	1961-65	15,0	30,0
850 TC NUBURGGRING CORSA	847	1961-66	20,0	40,0
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	35,0	70,0
MONOMILE SCORPIONE GT	982	1961-63	40,0	80,0
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10,0	15,0
OT 1000	982	1964-68	10,0	18,0
OT 1000 COUPE	982	1964-68	10,0	20,0
OT 1000 COUPE	982	1964-68	10,0	20,0
OT 1300/124	1280	1966-69	10,0	20,0
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	13,0	25,0
OT 1300 PROTO TIPO	1280	1965-68	50,0	100,0
OT 1000 COUPE BERKONE	982	1965-67	13,0	25,0
OTSS 1000 COUPE	982	1964-68	15,0	27,0
1000 BERLINA	982	1962-67	15,0	30,0
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	18,0	35,0
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	18,0	35,0
1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	20,0	40,0
2200 COUPE 2-ZALAMANO	2160	1959-60	15,0	30,0
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	18,0	35,0
2400 COUPE ELLENA	2325	1961-63	15,0	30,0
2400 COUPE ALLEMANO	2325	1963-65	15,0	30,0
1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	60,0	120,0
2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	75,0	150,0
AC GRAN BRETAGNA				
ZLITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	13,0	25,0
ZLITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	15,0	30,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	
			50	150
ACE (MOTORE AC/FORD)				
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	30,0	60,0
ACE (MOTORE AC)	1971	1954-63	45,0	90,0
ACE (MOTORE AC) COUPE	1991	1954-60	23,0	45,0
ACE (MOTORE AC) COUPE	2553	1961-63	25,0	50,0
ACE (MOTORE BRISTOL) COUPE	1971	1954-63	33,0	65,0
COBRA 260	4261	1962-63	200,0	400,0
COBRA 289 MQ/MKS	4736	1962-65	350,0	700,0
COBRA 427	6997	1964-68	300,0	600,0
COBRA MK IV	4942	1983-97	60,0	120,0
COBRA 212 SIC VB/MK IV GRS	3506	1992-00	60,0	120,0
428 FRUA COUPE SPIDER	6989	1967-73	20,0	40,0
3000 ME	2994	1979-84	8,0	15,0
SUPERBLOWERS COBRA	3506	1992-05	60,0	120,0
COBRA VB 427	6997	2004-06	70,0	140,0
ACM ITALIA				
101 ENDURO OFF-ROAD	1588	1985-93	0,5	1,0
ACMA FRANCIA				
VESPA 400	393	1958-64	6,0	12,0
ALFA ROMEO ITALIA				
RLN/5	2916	1922-25	100,0	200,0
RLN/5	2994	1925-27	90,0	180,0
RLN/5	2994	1925-27	150,0	300,0
RLN/5	1944	1996	123,26	246,52
6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	60,0	120,0
6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	300,0	600,0
6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	250,0	500,0
6C 1750 SPORT	1752	1929-33	150,0	300,0
6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	75,0	150,0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	150,0	300,0
6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	600,0	1.200,0
6C 1750 GRAN TURISMO COMP.	1752	1931-32	300,0	600,0
8C 2300	2536	1932-34	1.250,0	2.500,0
6C 2300 TURISMO/LUNGO	2309	1934-39	75,0	150,0
6C 2300 GRAN TURISMO/BI-CORTO	2309	1934-39	125,0	250,0
6C 2300 PESCARA/PESCARA	2309	1934-37	175,0	350,0
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	350,0	700,0
8C 2900A	2905	1936	1.250,0	2.500,0
8C 2900B	2905	1937-39	1.750,0	3.500,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	
			50	150
6C 2500 TURISMO 5 POSTI/7 POSTI	2445	1939-50	60,0	120,0
6C 2500 SPORT	2445	1939-51	50,0	100,0
6C 2500 SPORT COUPE	2445	1939-50	150,0	300,0
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2445	1939-51	130,0	260,0
6C 2500 SPORT GT	2445	1950-53	60,0	120,0
6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO	2445	1947-51	85,0	170,0
6C 2500 SS COUPE	2445	1939-51	200,0	400,0
6C 2500 SSCABRIOLET	2445	1939-51	200,0	400,0
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2445	1949-51	250,0	500,0
6C 2500 CORDONALE	2445	1941-42	60,0	120,0
1900	1884	1950-54	14,0	28,0
1900 TI	1884	1952-54	17,5	35,0
1900 SUPER	1975	1954-59	14,0	28,0
1900 TI SUPER	1975	1954-57	20,0	40,0
1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	20,0	40,0
1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	75,0	150,0
1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	65,0	130,0
1900 SS	1975	1954-55	75,0	150,0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	50,0	100,0
ARSI 44AT 110	1884	1951-53	12,5	25,0
DAUPHINE	845	1960-64	1,8	3,5
GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	7,5	15,0
GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	7,0	14,0
GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	6,5	13,0
GIULIETTA IV SERIE	1290	1957-59	8,5	17,0
GIULIETTA V SERIE	1290	1959-61	8,0	16,0
GIULIETTA VI SERIE	1290	1961-65	7,5	15,0
GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	22,5	45,0
GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	20,0	40,0
GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	19,0	38,0
GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35,0	70,0
GIULIETTA SV I SERIE «CONFOR»	1290	1958	30,0	60,0
GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	27,5	55,0
1300 SPRINT	1290	1963-65	17,5	35,0
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	40,0	80,0
GIULIETTA SZ	1290	1958-61	125,0	250,0
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	150,0	300,0
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	30,0	60,0
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	27,5	55,0
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	25,0	50,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35,0	70,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	32.5 65.0 100.0
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1961-62	30.0 60.0 90.0
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	20.0 40.0 60.0
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	40.0 80.0 120.0
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	25.0 45.0 65.0
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30.0 60.0 90.0
GIULIA T2	1570	1963-65	300.0 600.0 900.0
GIULIA T22	1570	1964-65	700.0 1.400.0 1.800.0
GIULIA T1 (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	7.5 15.0 22.0
GIULIA T1 (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	6.0 12.0 18.0
GIULIA T1 SUPER	1570	1963-64	25.0 50.0 75.0
GIULIA 1300	1290	1964-71	5.0 10.0 15.0
GIULIA 1300 T1	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
GIAM	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 1500.0 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
1750 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
AUFASUD (TUTTI I MODELLI)	1186-1490	1972-84	1.5 3.0 4.5
AUFASUD T1	1186-1490	1973-84	2.5 5.0 7.5
AUFASUD T1 QV	1490	1982-84	3.0 6.0 8.0
AUFASUD GARDINETTA	1186	1975-77	2.0 4.0 6.0
AUFASUD SPRINT 13A 3 VELOCE	1286-1351	1976-82	2.5 5.0 7.5
AUFASUD SPRINT 13A 5 VELOCE	1490	1978-83	2.7 5.5 8.0
SPRINT 13/15	1351-1490	1983-89	2.7 5.5 8.0
SPRINT QV	1490-1712	1983-89	3.0 6.0 9.0
AUFETIA	1779	1972-75	5.0 10.0 15.0
AUFETIA 1.6	1570	1975-77	3.5 7.0 10.0
AUFETIA 1.6	1570	1977-81	2.5 5.0 7.5
AUFETIA 1.8	1779	1975-81	4.0 8.0 12.0
AUFETIA 2000	1962	1977-78	2.8 5.5 8.5
AUFETIA 2000L	1962	1978-81	3.0 6.0 9.0
AUFETIA 2000 LAMERICA	1962	1981	3.3 6.5 10.0
AUFETIA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	2.0 4.0 6.0
AUFETIA 20	1962	1982-84	2.5 5.0 7.5
AUFETIA 20 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-84	3.2 6.5 9.5
AUFETIA 20 GEN	1962	1983	3.5 7.0 10.0
AUFETIA 20 TURBODIESEL	1995	1979-84	1.5 3.0 4.5
AUFETIA 24 TURBODIESEL	2392	1983-84	1.5 3.0 4.5
AUFETIA GT	1570-1779	1974-80	5.0 10.0 15.0
AUFETIA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	4.5 9.0 13.5
AUFETIA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	4.5 9.0 13.5
AUFETIA GTV TURBODIESEL	1962	1979-80	13.0 26.0 35.0

Modello	cm ³	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 PRIN	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 T1	1962	1980-84	2.0 4.0 6.0
GIULIETTA TURBODIESEL	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 LSL/1	1186-1490	1984-86	0.5 1.0 1.5
33 1.3/1.5/1.6/1.8/2.0 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	0.8 1.5 2.0
33 Q.VERDE	1490	1984-86	1.3 2.5 3.5
33 1.5 GARDINETTA	1490	1985-87	0.8 1.5 2.3
33 4X4 GARDINETTA	1490	1984-87	1.0 2.0 3.0
33 17/17IE	1712	1986-89	0.8 1.5 2.3
33 17 QV	1712	1986-90	1.3 2.5 3.5
33 13 5/17 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	0.5 1.0 1.5
33 15/17 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	0.8 1.5 2.3
33 SPORT WAGON QV	1712	1988-90	1.0 2.0 3.0
33 18 TD	1779	1986-89	0.5 1.0 1.5
33 18 TD GARDINETTA	1779	1986-87	0.5 1.0 1.5
33 18 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	0.5 1.0 1.5
NUOVA 33 13/15	1351-1490	1990-94	0.5 1.0 1.5
NUOVA 33 13 SPORT WAGON	1351	1990-94	0.5 1.0 1.5
NUOVA 33 18 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	0.4 0.8 1.5
NUOVA 33 18 TD INTERCOOLERS W.	1779	1990-94	0.4 0.8 1.5
NUOVA 33 17 IE	1712	1990-94	0.5 1.0 1.5
NUOVA 33 17 IE SPORT WAGON	1712	1990-94	0.5 1.0 1.5
NUOVA 33 17 IE 4X4	1712	1990-94	0.8 1.5 2.3
NUOVA 33 13 IE SPORT W. 4X4	1351	1992-94	0.8 1.5 2.3
NUOVA 33 17 IE SPORT W. 4X4	1712	1990-94	0.8 1.5 2.3
NUOVA 33 17 IE PERMANENT 4WD	1712	1991-94	1.0 2.0 3.0
NUOVA 33 17 IE PERM. 4 SW 4X4 SW.	1712	1991-94	1.3 2.5 3.5
NUOVA 33 17 IE 16V QV	1712	1990-94	1.0 2.0 3.0
NUOVA 33 17 IE 16V QV SW	1712	1990-94	1.0 2.0 3.0
NUOVA 33 13 IE IMOLA	1351	1992-94	0.8 1.5 2.3
ALFA 75 1.6/1.8/1.8 IE	1570-1779	1985-89	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 BONDY	1779	1991-92	2.5 4.5 6.5
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK S.N.	1962	1991-92	3.5 7.0 10.0
ALFA 75 2.5 V6 QV	2492	1985-92	4.0 8.0 12.0
ALFA 75 3.0 V6	2999	1987-92	5.0 10.0 15.0
ALFA 75 TURBO TURBOAMERICA	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	1987-97	0.5 1.0 1.5
164 3.0 V6	2999	1987-96	1.0 2.0 3.0
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2999	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	2999	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	2999	1993-98	2.5 5.0 7.5
164 1.8 TD SUPER	2500	1987-97	0.5 1.0 1.5
SZ (ES 30)	2999	1989-93	25.0 45.0 65.0
RZ	2999	1992-94	30.0 50.0 75.0
155 1.6/1.7/1.8/2.0	1599-1995	1992-97	0.5 1.0 1.5
155 2.0 16V TWIN SPARK	1970	1995-97	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	1929-1999	1993-97	0.5 1.0 1.5
GTV 1.8/2.0 TWIN SPARK	1747-1970	1994-02	1.0 2.0 3.0
GTV 2.0 V6 TURBO 3.0 V6 V6 24V	1996-2999	1995-02	1.3 2.5 3.5
GTV II SERIE 2.0 TS	1470	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	1996-2999	1995-02	1.8 3.5 5.0
SPIDER ISERIE 20 TS	1970	2003-04	1.8 3.5 5.0
SPIDER ISERIE 20 JTS	1970	2003-04	2.0 4.0 6.0
SPIDER ISERIE 32 V6 24V	3179	2003-04	2.5 5.0 7.5
145 1.3/1.4/1.6	1351-1596	1994-97	0.5 1.0 1.5
145 1.7/1.8 16V	1712-1747	1994-97	0.8 1.5 2.3
145 QUADRIFOGLIO 20 T. SPARK	1970	1995-01	1.3 2.5 3.5
145 1.9 TD	1929	1994-97	0.5 1.0 1.5
146 1.3/1.4/1.6	1351-1596	1994-97	0.5 1.0 1.5
146 1.7/1.8 16V	1712-1747	1994-97	0.8 1.5 2.3

Modello	cm ³	Anni			Euro x 000
146 1.2 0 T.SPARK	1970	1995-99	1.0	2.0	3.0
146 1.9 TD	1929	1994-97	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	2999	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	2999	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 (II) SERIE	1969	2000-05	1.0	2.0	3.0
147 GTA/GIA 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
BREMA 2.2 JTS	2198	2005-06	2.0	4.0	6.0
BREMA 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 TD CROSWAGON	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 (IJS)	1970	2003-06	1.0	2.0	3.0
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (IJS)	2492	2003-06	1.0	2.0	3.0
159 1.7 V6	3195	2005-06	1.5	3.0	4.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
TA DROP HEAD	2993	1950-54	17.5	35.0 50.0
TB DROP HEAD	2993	1951-52	17.5	35.0 50.0
TC BERLINA	2993	1954-58	15.0	30.0 45.0
TD DROP HEAD	2993	1954-56	20.0	40.0 60.0
TD BERLINA	2993	1958-63	15.0	30.0 45.0
TD DROP HEAD	2993	1958-63	20.0	40.0 60.0
TE BERLINA	2993	1963-65	15.0	30.0 45.0
TE DROP HEAD	2993	1963-65	20.0	40.0 60.0
TF BERLINA	2993	1965-67	15.0	30.0 45.0
TF DROP HEAD	2993	1965-67	20.0	40.0 60.0

AMPHICAR GERMANIA

770	1147	1961-65	20.0	40.0 60.0
-----	------	---------	------	-----------

ANSALDO ITALIA

4C TORPEDO	1847	1923-26	17.5	35.0 50.0
4F TORPEDO	1847	1926-28	17.5	35.0 50.0
ZZ BERLINA	3500	1929-32	35.0	70.0 100.0

ARMSTRONG SIDDELEY

GRAN BRETAGNA				
30	4960	1919-32	17.5	35.0 50.0
18/18 MK II	2518/2872	1921-27	15.0	30.0 45.0
4/14/4/14 MK II	1852	1923-29	10.0	20.0 30.0
15	1900-1928	1927-30	10.0	20.0 30.0
20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	12.5	25.0 35.0
12	1236-1434	1928-31	9.0	18.0 27.0
NEW 20	3190	1932	12.5	25.0 35.0
SPECIAL	4960	1932-39	20.0	40.0 60.0
17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	10.0	20.0 30.0
12/14	1666	1936-37	9.0	18.0 27.0
20/25	3670	1937	12.5	25.0 35.0
16 SX	1990	1939	10.0	20.0 30.0
20	2783	1939	12.5	25.0 35.0
16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	7.5	15.0 20.0
16 HURRICANE	1991	1945-49	10.0	20.0 30.0
18 WHITE/17 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	3465	1953-60	12.5	25.0 35.0
SAPPHIRE 254	2290	1955-58	11.0	22.0 33.0
SAPPHIRE 256	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	2417-3119	1972-97	0.8	1.5 2.3
10	1289-1870	1980-00	0.5	1.0 1.5

ASA ITALIA

1000 GT COUPE	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

ROCKA (TUTTI I MODELLI)	1789/2184	1990-97	0.5	1.0 1.5
-------------------------	-----------	---------	-----	---------

ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA

15 LITRE OHC	1495	1927-32	40.0	80.0 120.0
INTERNATIONAL	1495	1927-32	75.0	150.0 220.0
LEMANS	1495	1932-33	75.0	150.0 220.0
ULSTER	1495	1934-36	75.0	150.0 220.0
MK II ROADSTER	1495	1934-36	40.0	80.0 120.0
2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	32.5	65.0 100.0
2 LITRE (DB1)	1970	1948-50	32.5	65.0 100.0
DB2 COUPE	2580	1950-53	45.0	90.0 130.0
DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	60.0	120.0 180.0
DB24 MK2 MK3 COUPE	2580-2922	1953-59	50.0	100.0 150.0
DB24 MK2 MK3 CABRIOLET	2580-2922	1953-59	70.0	140.0 200.0
DB4 COUPE	3670	1958-63	125.0	250.0 375.0
DB4 CABRIOLET	3670	1958-63	150.0	300.0 450.0
DB4 GT	3670	1959-61	225.0	450.0 675.0
DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	1,500.0	3,000.0 4,500.0
DB5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	175.0	350.0 525.0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	200.0	400.0 600.0
DB6 COUPE/VANTAGE	3995	1965-69	100.0	200.0 300.0
DB6 MK2 COUPE	3995	1969-70	85.0	170.0 255.0
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	150.0	300.0 450.0
DBS	3995	1967-72	30.0	60.0 90.0
DBS VANTAGE	3995	1968-71	25.0	50.0 75.0
DBS V8	5340	1969-72	25.0	50.0 75.0
LAGONDA V8	5340	1974-76	37.0	75.0 110.0
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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-89	45.0	90.0 135.0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	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
UMB VOLANTE	5340	1997-99	22.5	45.0 67.5
VANTAGE	5340	1993-00	20.0	40.0 60.0
VANTAGE 600	5340	1998-99	21.5	43.0 64.5
VANTAGE LE MANS	5341	1999	23.5	47.0 70.5
LAGONDA	5340	1976-87	13.5	27.0 40.0
LAGONDA	5340	1987-90	16.0	32.0 48.0
DB7	3239	1994-99	11.0	22.0 33.0
DB7 VOLANTE	3239	1996-99	13.0	26.0 40.0
DB7 VANTAGE	5955	1999-03	15.0	30.0 45.0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5955	2000-03	17.0	34.0 50.0
DB7 GT	5955	2003	16.5	33.0 50.0
VANQUISH	5955	2001-04	20.0	40.0 60.0
VANQUISH S	5955	2004-06	22.5	45.0 67.5
DB9	5955	2004-06	15.0	30.0 45.0
DB9 VOLANTE	5955	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 (DZ 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
75/80 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 GTEGLE II SERIE	1588	1976-81	1.0	2.0 3.0
80/80 Q/90/115 (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	0.5	1.0 1.5
80 DBO TD III SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	0.5	1.0 1.5
80/80 QUATTRO I SERIE	1595-1984	1986-90	0.5	1.0 1.5
80/80 QUATTRO I6V IV SERIE	1984	1990	0.5	1.0 1.5
80 DTD IV SERIE	1588-1896	1986-90	0.5	1.0 1.5
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2509	1987-89	0.5	1.0 1.5
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2509	1988-90	0.5	1.0 1.5
100/100 S/100 LS	1760	1968-71	1.3	2.5 3.8
100 COUPES	1871	1970-73	3.5	7.0 10.0
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	1.0	2.0 3.0
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	0.8	1.5 2.3
100 SD II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	0.5	1.0 1.5
100/100 QUATTRO I I SERIE	1781-2509	1982-90	0.5	1.0 1.5
100/100 QUATTRO TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	0.8	1.5 2.3
100 Q/TURBO I I SERIE	1986-2461	1982-90	0.5	1.0 1.5
100 AVANT/VANT QUATTRO	1781-2509	1983-90	0.8	1.5 2.3
100 AVANT TURBO/VANT TURBO Q.	2226	1983-90	1.0	2.0 3.0
100 AVANT DTD/TDI	1986-2461	1983-91	0.5	1.0 1.5
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2509	1990-94	0.5	1.0 1.5
100/2.5 TDI V SERIE	2461	1991-94	0.5	1.0 1.5
100 AVANT/VANT QUATTRO I I S.	1984-2509	1991-94	0.8	1.5 2.3
100 AVANT TDI I 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
COUPE COUPE GT	1781-2226	1981-87	1.5	3.0 4.5
COUPE 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
COUPE 2.0 E	1984	1989-95	0.8	1.5 2.3
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	1.0	2.0 3.0
COUPE 2.3 E/2.3E 20V	2509	1988-94	1.0	2.0 3.0
COUPE 2.3 E/2.3E 20V QUATTRO	2509	1988-94	1.3	2.5 3.5
COUPE 2.6 E V6/2.8 V6	2598-2771	1992-95	1.3	2.5 3.5
COUPE 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-93	2.0	4.0 6.0
80 2.0 2.3 V SERIE	1984-2509	1991-94	0.5	1.0 1.5
80 2.0 2.3 AVANT	1984-2509	1992-95	0.8	1.5 2.3
80 19 TD V SERIE	1896	1991-94	0.5	1.0 1.5
80 19 TD AVANT	1896	1992-95	0.7	1.5 2.2
80 2.6 - 2.8 V6 QUATTRO V SERIE	2598-2771	1991-94	0.8	1.5 2.3
80 2.6 V6/2.8 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
RS AVANT	2226	1993-96	10.0	20.0 30.0
CABRIOLET 1.8/2.0/2.3 20V/2.6 V6/2.8 V6	1781-2771	1991-00	2.0	4.0 6.0
COUPE 2.6/2.8 V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	1.0	2.0 3.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	0.5	1.0	1.5
100 2.8 V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	0.8	1.5	2.3
100 2.2 TURBO 20V Q.54 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 1.6/1.8/2.0 V8 TURBO	1595-1781	1994-97	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 19 TDI	1896	1994-97	0.5	1.0	1.5
A4 1.6/1.8/2.0 V8 TURBO AVANT	1595-1781	1995-97	0.7	1.5	2.2
A4 19 TDI AVANT	1896	1995-97	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 1.8/2.0/2.3/3.0 V6 TD	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 18/20	1781-1984	1994-97	0.5	1.0	1.5
A6 19 TDI/25 TDI	1896-2461	1994-97	0.5	1.0	1.5
A6 18/20 AVANT	1781-1984	1994-97	0.7	1.5	2.2
A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-97	0.5	1.0	1.5
A6 2.8 V6 30V (II SERIE)	2771	1997-01	0.7	1.5	2.2
A6 19 TDI/25 TDI AVANT	1896-2461	1994-97	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)	4172-4178	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 60 V12 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 30 V6 (II S)	2976	2003-06	1.5	3.5	4.5
A8 4.0 TDI QUATTRO (II S)	3996	2003-06	2.0	4.0	5.5
A8 60 V12 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 30 TDI QUATTRO (II S)	2967	2003-06	1.5	3.0	4.5
A31 6/18	1595-1781	1996-97	0.5	1.0	1.5
A31 9 TD	1896	1996-97	0.5	1.0	1.5
A31 8.20V TURBO	1781	1996-02	0.8	1.5	2.3
A31 8.20V TURBO QUATTRO	1781	1998-02	1.0	2.0	3.0
S3	1781	1999-02	2.0	4.0	6.0
A33 2 V6 24V (II S)	3189	2003-06	2.3	4.5	6.5
T1	1781	1998-06	2.0	4.5	6.5
T1 QUATTRO	1781	1998-06	2.5	5.0	7.5
T1 3 2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-06	3.0	6.5	9.0
T1 ROADSTER	1781	1999-06	3.0	5.5	8.5
T1 ROADSTER QUATTRO	1781	1999-06	3.5	6.0	9.0
ALLROAD 27/32 V6 30V	2671-3125	2000-06	1.5	3.0	4.5
ALLROAD 4.2 V8 40V	4165	2002-06	2.0	4.0	6.0
A4 V6 0.50V (II SERIE)	2976	2001-04	1.3	2.5	3.5
S4 4.2 V8 40V (II SERIE)	4165	2002-04	1.8	3.5	5.0
S4 4.2 V8 40V AVANT (II S)	4165	2002-04	1.7	3.5	5.2
S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V (II S)	4165	2003-04	3.8	7.5	11.0
S4 2 V6 24V (II S)	3125	2004-06	1.5	3.0	4.5
A4 3.2 V6 24V AVANT (II S)	3125	2004-06	1.5	3.5	5.0
S4 4.2 V8 40V (II SERIE)	4165	2004-06	2.0	4.0	6.0
S4 4.2 V8 40V AVANT (II S)	4165	2004-06	2.0	4.0	6.0
S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (II S)	4165	2004-06	4.0	7.5	11.0
RS4 4.2 V8 FSI (II SERIE)	4165	2005-06	3.5	7.0	11.0
A6 3.2 V6 FSI (II SERIE)	3125	2004-06	1.5	3.0	4.5
A6 4.2 V8 40V (II S)	4165	2004-06	2.0	4.0	6.0
A6 3.2 V6 FSI AVANT (II S)	3125	2004-06	1.5	3.5	5.0
A6 4.2 V8 40V AVANT (II S)	4165	2004-06	2.0	4.0	6.0
Q7 4.2 FSI	4165	2005-06	2.0	4.0	6.0
Q7 3.0 TDI QUATTRO	2967	2003-06	2.5	5.0	7.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
SEVEN BERLINA	747	1922-59	4.5	9.0	13.5	
BIG SEVEN	900	1957-40	3.5	7.0	11.0	
16	2249	1952-56	5.0	10.0	15.0	
16 (1 SERIE)	2199	1945-49	4.0	8.0	12.0	
18	2510	1958-59	5.0	10.0	15.0	
28	4016	1958-40	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	
A40 WESTMINSTER	2639	1954-56	2.5	5.0	7.5	
A40 ATLANTIC (PHC)	2640	1949-52	3.0	6.0	9.0	
A40 ATLANTIC (DHC)	2640	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	
A101/A101 MK II	2912	1961-68	2.5	5.0	7.5	
CHAMP	2838	1952-57	4.5	9.0	13.5	
A30	805	1951-56	2.0	4.0	6.0	
A30 COUNTRYMAN	805	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 (MK II WEST)	1489	1957-61	2.0	4.0	6.0	
A60 CAMBRIDGE STATE (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	1948	1.8	3.5	5.5	
A125 SHEERLINE	3993	1947-53	5.0	10.0	15.0	
A125 PRINCESS (TUTTI I MOD.)	3993	1947-59	5.5	11.0	16.5	
METROPOLITAN COUPE	1500	1954-62	2.5	5.0	7.5	
METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	4.0	8.0	12.0	
GPSY	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	
MINICOOPER	997	1961-63	7.5	15.0	22.0	
MINICOOPER	998	1964-68	6.5	13.0	20.0	
MINICOOPER S	1071	1963-64	10.5	21.0	31.5	
MINICOOPER S	1275	1963-69	9.5	19.0	28.5	
MINICOOPER S	970	1964-65	10.0	20.0	30.0	
MINIMOVE	848	1964-68	5.0	10.0	15.0	
BMW MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	4.0	8.0	12.0	
BMW CLEYLAND MOKE (AUS)	998	1970-81	3.5	7.0	10.0	
LEYLAND M. CALIFORNIA (AUS)	998/1275	1974-77	3.5	7.0	10.0	
1100/1100 MK2	1098	1964-70	1.3	2.5	4.0	
1100/1300 COUNTRYMAN	1098/1275	1966-74	1.5	3.0	4.5	
1300/1300 GT	1275	1967-74	1.5	3.0	4.5	
1300 TRAVELLER	1275	1971-74	1.3	2.5	4.0	
1800/1800 MK2	1798	1964-74	1.0	2.0	3.0	
3 LITRE	2912	1967-71	1.3	2.5	4.0	
F10 TAXI	2178	2520	1958-81	2.7	5.5	8.0
CARDODIES TAXI	2286	2664	1972-97	2.2	4.5	6.5
MAX (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, MINI HLE, MAYFAIR, CITY)	998	1981-90	1.5	3.0	4.5	
LEYLAND MINI MOKE (P)	998	1980-90	4.0	8.0	12.0	
CAGNA MINI MOKE (I)	998	1991-93	4.0	8.0	12.0	
MINI CLUBMAN	998	1971-75	1.5	3.0	4.5	
MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	1.8	3.5	5.0	
MINI CLUBMAN ESTATE	998	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 (S) 3 LITRE AUTOM.	1275	1980-90	0.5	1.0	1.5	
METRO 1.3 SPORT (S) 3 LITRE	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	1988-91	0.5	1.0	1.5	
MAESTRO MG	1598	1994	0.8	1.5	2.3	
MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	0.8	1.5	2.3	
MONTIGO (MONTIGO ESTATE)	1275	1994	0.5	1.0	1.5	
MONTIGO (MONTIGO ESTATE 2.0 D) (DSL)	1994	1988-91	0.5	1.0	1.5	
MONTIGO MG	1994	1984-90	0.8	1.5	2.3	
MONTIGO MG TURBO	1994	1985-90	0.8	1.5	2.3	

AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA

100 BN1	2640	1953-55	20.0	40.0	60.0
100 BN2	2640	1955	20.0	40.0	60.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
100S BN2	2660	1954-55	40.0	80.0	120.0	
100 M BN2	2660	1956	35.0	70.0	100.0	
100/6 BN4 BN6	2639	1956-59	20.0	40.0	60.0	
3000 BN7/B17	2912	1959-61	22.5	45.0	65.0	
3000 MK II BN7/B17/B17	2912	1961-63	25.0	50.0	75.0	
3000 MK III B18	2912	1963-68	27.5	55.0	80.0	
SPRITEMK I (FROG EYE)	948	1958-61	9.0	18.0	27.0	
SPRITEMK II	948	1961-62	6.5	13.0	20.0	
SPRITEMK III	1098	1962-66	6.0	12.0	18.0	
SPRITEMK IV	1098	1966-67	5.0	10.0	15.0	
SPRITEMK V	1275	1967-70	4.5	9.0	13.0	

AUTO UNION/DKW GERMANIA

F914	896-980	1954-62	2.3	4.5	7.0
MUNGA 4-6-8	980	1963-68	4.0	8.0	12.0
100Q/1000S	980	1959-63	2.0	4.0	6.0
100Q/1000S COUPE DE LUXE C.	980	1958-63	2.5	5.0	7.5
1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	2.3	4.5	7.0
1000 SP COUPE/ROADSTER	980	1958-65	3.0	6.0	9.0

AUTOBIANCHI ITALIA

BANCHINA TRASFORM/SPECIAL	479-499	1957-62	5.5	11.0	16.5
BANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	2.5	5.0	7.5
BANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	2.8	5.5	8.0
BANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	7.0	14.0	21.0
BANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	2.3	4.5	7.0
GIARDINERA	499	1967-77	2.3	4.5	7.0
STELLINA	767-792	1963-68	4.0	8.0	12.0
PRIMULA I SERIE	1271	1964-68	1.3	2.5	4.0
PRIMULA 65 C	1197	1968-70	1.0	2.0	3.0
PRIMULA COUPE 1.2	1221	1965-68	1.8	3.5	5.0
PRIMULA COUPE 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	905	1971-82	1.0	2.0	3.0
A112 ELITE	905	1979-85	0.8	1.5	2.3
A112 LX	905	1983-85	0.8	1.5	2.3
A112 ABARTH (S8 CV)	902	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
V10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1985-90	0.5	1.0	1.5
V10 TURBO	1049	1985-88	1.3	2.5	3.8
V10 4WD/FIRE 1.1 4WD	999-1108	1986-95	0.8	1.5	2.3
V10 FIRE 1.6 E LK/ELECTRONIC	999-1108	1987-95	0.5	1.0	1.5
V10 1.3 LK/ETL	1297-1301	1987-95	1.0	2.0	3.0
V10 JUNIOR/IGLO	999	1995	0.5	1.0	1.5

BANTAM STATI UNITI

40 BRC	1855	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	3649	1933-36	37.5	75.0	110.0
4 1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	42.5	85.0	125.0
MKVI	4257	1946-51	17.5	35.0	50.0
MKVI	4566	1951-52	15.0	30.0	45.0
R TYPE	4566	1952-55	20.0	40.0	60.0
R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	100.0	200.0	300.0
SI	4887	1955-59	19.0	38.0	57.0
SI CONTINENTAL	4887	1955-59	75.0	150.0	225.0
SII	6230	1959-62	20.0	40.0	60.0
SII CABRIOLET	6230	1959-62	55.0	110.0	165.0
SIII	6230	1962-66	21.0	42.0	63.0
SIII 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
T1	6750	1971-77	10.0	20.0	30.0
T2	6750	1977-80	11.0	22.0	33.0
CORNICHER TWO DOOR	6750	1971-77	15.0	30.0	45.0
CORNICHER TWO DOOR	6750	1977-81	16.0	32.0	48.0
CORNICHER CABRIOLET	6750	1971-77	22.5	45.0	67.0
CORNICHER CABRIOLET	6750	1977-84	21.0	42.0	63.0
MULSANNIE	6750	1980-83	9.0	18.0	27.0
MULSANNIE	6750	1984-89	10.0	20.0	30.0
MULSANNIE TURBO	6750	1982-91	14.0	28.0	42.0
MULSANNIE 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/SRT	6750	1985-98	15.0	30.0	45.0
CONTINENTAL R/SRT	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
AZURE	6750	1995-02	40.0	80.0	120.0	
ARNAGED LABEL	4398/6750	1998-02	13.0	25.0	38.0	
ARNAGED LABEL LMB	6750	2001-02	14.0	28.0	40.0	
ARNAGED RRL	6761	2002-04	14.0	28.0	40.0	
ARNAGET	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 FLVINGSBUR	5998	2005-06	18.0	35.0	55.0	
ARNAGED HC (AZURE)	6750	2005-06	35.0	70.0	100.0	

BERTONE ITALIA

FREECUMBER/FREECUMBER 2	1596-2695	1990-95	1.0	2.0	3.0
-------------------------	-----------	---------	-----	-----	-----

BIANCHI ITALIA

S4 TORPEDO	1287
------------	------

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
316 (518/520) (E30)	1767	1991	1982-87	0.5 1.0 1.5
323i (E30)	2316	1982-85	1.8 3.5 5.0	
320i 2P (E30)	1990	1988-91	3.0 6.0 9.0	
320i 4P (E30)	1990	1988-90	4.0 8.0 12.0	
320i CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	2.0 4.0 6.0	
323i CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	2.3 4.5 6.5	
318i CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	2.0 4.0 6.0	
320i CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	2.3 4.5 7.0	
316 (518/520) (E30)	1596	1991	1987-91	0.5 1.0 1.5
324i (E30)	2443	1985-90	0.5 1.0 1.5	
325i 24P (E30)	2494	1985-91	0.8 1.5 2.5	
325i 24V 24P (E30)	2494	1991-92	1.0 2.0 3.0	
324i TOURING (E30)	1796	1991	1988-91	0.8 1.5 2.2
324i TD TOURING (E30)	2443	1988-91	0.5 1.0 1.5	
325i TOURING (E30)	2494	1988-91	1.3 2.5 3.5	
325i 24P (E30)	2494	1985-90	0.8 1.5 2.2	
325i X TOURING (E30)	2494	1988-92	1.3 2.5 3.5	
325i X TOURING (E30)	2494	1987-92	2.5 5.0 7.5	
MS (E30)	2302	1986-88	12.5 25.0 37.0	
MS CAT (E30)	2302	1989-91	12.5 25.0 37.0	
MS EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	15.0 30.0 45.0	
MS SPORT EVOLUTION II (E30)	2467	1989-90	17.5 35.0 50.0	
MS CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	14.0 28.0 42.0	
316 (518) (E36)	1596	1895	1990-97	0.5 1.0 1.5
320i TOURING (E36)	1796	1996-97	0.7 1.5 2.2	
320i 24V (E36)	1991	1990-97	0.8 1.5 2.2	
320i 24V TOURING (E36)	1991	1996-97	1.0 2.0 3.0	
323i 325i (528) 24V (E36)	2494	2793	1990-98	1.3 2.5 3.5
318 TDS (E36)	1665	1994-97	0.5 1.0 1.5	
325i TDS (E36)	2497	1994-97	0.8 1.5 2.2	
MS (E36)	2497	1994-95	6.0 12.0 18.0	
MS 32 (E36)	3201	1995-99	7.0 14.0 20.0	
323i 325i (528) 24V TOURING (E36)	2494	2793	1995-99	1.8 3.5 5.0
318 TDS TOURING (E36)	1665	1996-97	0.7 1.5 2.2	
325i TDS TOURING (E36)	2497	1996-97	1.0 2.0 3.0	
316 (518) 16V COUPE (E36)	1596	1895	1992-99	2.0 4.0 6.0
320i 24V COUPE (E36)	1991	1992-99	2.0 4.0 6.0	
323i 325i (528) 24V COUPE (E36)	2494	2793	1992-99	2.3 4.5 6.5
MS COUPE (E36)	2990	1992-95	7.0 14.0 20.0	
MS 32 COUPE (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 (528) 24V CABR. (E36)	2494	2793	1993-00	2.5 5.0 7.5
MS CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	6.0 12.0 18.0	
MS 32 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	7.0 14.0 20.0	
316 (518) TI COMPACT (E36)	1596	1895	1994-97	0.8 1.5 2.2
323i TI COMPACT (E36)	2494	1994-00	1.0 2.0 3.0	
325i TI COMPACT (E36)	2494	2001-04	1.3 2.5 3.5	
318 TDS COMPACT (E36)	1665	1996-97	0.5 1.0 1.5	
320i 520 (E12)	1766	1990	1972-81	0.8 1.5 2.3
320i (E12) CLINDRIO	1991	1977-81	1.0 2.0 3.0	
325i 528 (E12)	2494	2788	1973-81	1.3 2.5 3.5
328i (E12)	2788	1977-81	1.5 3.0 4.5	
MS 328 (E12)	3453	1980-81	3.0 6.0 9.0	
318i 518 (E28)	1766	1991	1981-87	0.5 1.0 1.5
325i 528i (E28)	2494	2788	1981-87	0.5 1.0 1.5
324i TD (E28)	2443	1983-87	0.5 1.0 1.5	
325i (E28)	3430	1985-87	1.0 2.0 3.0	
MS 328 (E28)	3430	1984-87	2.5 5.0 7.5	
MS (E28)	3430	1987-88	4.0 8.0 12.0	
318i (E34)	1796	1990-95	0.5 1.0 1.5	
320i 520i 24V (E34)	1991	1988-95	0.5 1.0 1.5	
318i TOURING (E34)	1796	1990-95	0.5 1.0 1.5	
320i 520i 24V TOURING (E34)	1991	1990-95	0.7 1.5 2.2	
324i TD 525 TDS (E34)	2443	2503	1988-95	0.5 1.0 1.5
324i TD 525 TDS TOURING (E34)	2443	2503	1990-95	0.7 1.5 2.2
325i (E34)	2494	1988-94	0.8 1.5 2.2	
325i TOURING (E34)	2494	1990-94	0.7 1.5 2.2	
325i 24V 525X2 4V (E34)	2494	1990-95	0.8 1.5 2.2	
325i 24V 525X2 4V TOURING (E34)	2494	1992-95	1.0 2.0 3.0	
320i (E34)	2494	1988-94	1.0 2.0 3.0	
320i V8 TOURING (E34)	2997	1992-95	1.5 3.0 4.5	
325i (E34)	3430	1988-94	1.3 2.5 3.5	
540i V8 TOURING (E34)	3982	1992-95	1.8 3.5 5.0	
MS (E34)	3535	1988-92	3.0 6.5 10.0	
MS TOURING (E34)	3535	1992-95	5.0 10.0 15.0	
320i 525i 528i 528i 24V (E39)	2071	2793	1995-02	1.5 3.0 4.5
325i 52V (E39)	3498	1995-02	1.8 3.5 5.0	
540i 52V (E39)	4398	1995-02	2.0 4.0 6.0	
323i 528i 528i 24V TOURING (E39)	2494	2979	1997-02	2.0 4.0 6.0
325i 52V TOURING (E39)	3498	1997-01	2.3 4.5 6.5	
540i 52V TOURING (E39)	4398	1997-02	2.5 5.0 7.5	
628i CS (E24)	2788	3210	1976-82	2.5 5.0 7.5
635i CS (E24)	3453	1978-82	3.2 6.5 9.5	
635i CS (E24)	3453	1982-89	3.7 7.5 11.5	
628i CS (E24)	2788	3210	1982-88	2.5 5.0 7.5
MS 35 CS (E24)	3453	1984-89	11.0 22.0 33.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
728i (728/730/730i/733i) (E25)	2788	3210	1977-82	1.0 2.0 3.0
728i 730i (E25)	2788	3210	1982-86	1.0 2.0 3.0
733i (E25)	3430	1979-82	1.3 2.5 3.7	
733i (E25)	3430	1982-86	1.3 2.5 3.7	
745i (E25)	3210	3430	1979-82	1.5 3.0 4.5
745i (E25)	3430	3453	1982-86	1.5 3.0 4.5
730i 735i (E32)	2986	3430	1986-92	1.5 3.0 4.5
735i (E32)	3430	1988-92	1.8 3.5 5.2	
730i 730i V8 740i V8 (E32)	2986	3982	1992-94	1.8 3.5 5.0
750i V8 (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 52V (E38)	3498	4398	1996-01	1.8 3.5 5.0
750i V8 (E38)	5379	1994-01	2.0 4.0 6.0	
MS (E39)	4941	1998-02	2.5 5.0 7.5	
MI	3430	1979-81	140.0 280.0 420.0	
ZI	2494	1988-92	15.0 30.0 45.0	
840i C (V8 52V (E30))	3982	4398	1993-00	4.5 9.0 13.5
850i 850i C (V12 (E30))	4988	5379	1989-00	5.5 11.0 16.5
850i CS V12 (E30)	5578	1992-96	8.0 16.0 24.0	
Z3 1.8i 920i 2.2	1796	2171	1995-02	4.0 8.0 12.0
Z3 2.5i 2.8i 3.0i 4.0i	2494	2979	1996-02	4.5 9.0 13.5
Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	9.0 18.0 27.0	
Z3 2.8i 3.0i COUPE	2793	2979	1998-02	4.5 9.0 13.5
Z3 M COUPE	3201	1998-02	15.0 30.0 45.0	
242i Q22	1995	2171	2003-06	4.0 8.0 12.0
242.5	2494	2003-06	4.5 9.0 13.5	
243.0	2979	2003-06	5.0 10.0 15.0	
243.0 COUPE	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 3.0D	2993	1999-06	1.5 3.0 4.5	
329i 329i 528i 528i 24V (E46)	2494	2979	1998-04	1.5 3.0 4.5
329i 329i 528i 528i 24V TOURING (E46)	2494	2979	1999-05	1.8 3.5 5.0
316 (518) COUPE (E46)	1895	1995	1999-06	1.8 3.5 5.0
320i 24V COUPE (E46)	1991	2171	1999-06	2.0 4.0 6.0
329i 329i 528i 528i 24V C.P.E. (E46)	2494	2979	1999-06	2.5 5.0 7.5
318i 528i CABRIOLET (E46)	1995	2171	2000-06	2.5 5.0 7.5
329i 528i CABRIOLET (E46)	2494	2979	2000-06	3.0 6.0 9.0
MS COUPE (E46)	3246	2001-06	5.5 11.0 16.5	
MS CABRIOLET (E46)	3246	2001-06	6.5 13.0 19.5	
28 ROADSTER	4941	2000-03	50.0 100.0 150.0	
730i 735i (E65)	2979	3600	2001-06	1.8 3.5 5.0
740i 745i (E65)	4000	4398	2001-06	2.3 4.5 6.5
760i (E65)	4799	2005-06	2.5 5.0 7.5	
760i V8 (E65)	5972	2002-06	2.8 5.5 8.0	
730i 740i D 745i D (E65)	2993	4423	2001-06	2.0 4.0 6.0
530i (E60)	2979	2003-06	2.0 4.0 6.5	
545i 540i V8 (E60)	4000	4398	2004-06	2.5 5.0 7.5
510i TOURING (E60)	2979	2004-06	2.5 5.0 7.5	
545i 540i V8 TOURING (E60)	4000	4398	2004-06	3.0 6.0 9.0
MS V10 (E60)	4999	2004-06	4.5 9.0 14.0	
630i C	2979	2004-06	3.5 7.0 11.0	
645i Q1650i	4398	4799	2003-06	4.0 8.0 12.0
630i CABRIOLET	2979	2004-06	4.5 9.0 14.0	
645i 650i CABRIOLET	4398	4799	2004-06	5.0 10.0 15.0
X5 2.5i 3.0i	2494	2979	2003-06	2.5 4.0 7.0
130i	2996	2005-06	2.5 4.0 7.0	
329i 528i (E90)	2497	2996	2004-06	2.0 3.0 5.0
325i 528i (E90)	2497	2996	2005-06	2.0 4.0 6.5
329i 528i TOURING (E90)	2497	2996	2005-06	2.0 4.0 6.5
325i 528i 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 72	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 72	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
Z3 LITER (P100)	2240	1960-61	4.0	8.0	12.0
ISABELLA	1493	1954-58	7.5	15.0	22.5
ISABELLA TS TSIDE LUKE	1493	1955-58	8.5	17.0	25.5
ISABELLA TS TSIDE LUKE	1493	1959-61	8.5	17.0	25.5
ISABELLA COUPE 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	cm ³	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	2276	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 IMODELLI)	5211-6556	1968-75	11.5	23.0	35.0
412(TUTTI IMODELLI)	5086-6556	1974-82	12.5	25.0	38.0
605(TUTTI IMODELLI)	5211-5086	1976-82	11.5	23.0	35.0
BRITANNIA	5086	1982-94	13.5	27.0	40.0
BRIGAND	5086	1982-94	13.5	27.0	40.0
BEALFORT	5086	1984-90	14.0	28.0	42.0
BLENNEMBLE 2/BLEN 3	5086	1995-06	14.0	28.0	42.0
BEALFIGHTER	5086	1982-94	14.0	28.0	42.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
BLAZER (S-10) GMC JIMMY (II SERIE)	2198-4300	1994-05	2.5	5.0	7.5	
TAHOE GMC YUKON	5753	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 COUPE (C5)	5666	1997-03	10.0	20.0	30.0	
CORVETTE CONVERTIBLE (C5)	5666	1998-03	10.0	20.0	30.0	
CORVETTE COUPE (C6)	5967	2004-06	11.0	22.0	33.0	
CORVETTE CONVERTIBLE (C6)	5967	2004-06	12.0	24.0	36.0	
CORVETTE 206 (C6)	7011	2005-06	14.0	28.0	42.0	

CHRYSLER STATI UNITI

VOYAGER 3.0/3.5 L/38 V6 (I S)	2972-3778	1988-95	1.0	2.0	3.0	
VOYAGER 2.5 TD SE (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 (I S)	2500	1993	0.5	1.0	1.5	
VOYAGER 3.0/3.5 L/38 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	1992-97	0.5	1.0	1.5	
STRATUS	1996-2497	1995-97	1.0	2.0	3.0	
STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497	1996-00	1.8	3.5	5.0	
SEBRING CONVERTIBLE	1996-2736	2001-06	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 (II SERIE)	3301-3778	2001-06	1.5	3.0	4.5	
CROS SFIRE	3199	2002-06	3.0	6.0	9.0	
CROS SFIRE ROADSTER	3199	2004-06	4.0	8.0	12.0	
300 S 7 V8	5657	2003-06	1.5	3.0	4.5	
300 S 7 V8 SW	5657	2003-06	1.8	3.5	5.0	
NEON 2.0 16V	1996	1994-97	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	
2025 MM SPIDER UNIVOLARI	1089	1947-48	400.0	800.0	1200.0	
303 DF	1089	1951-53	30.0	60.0	90.0	
750 G18 50GT	735-847	1961-63	5.0	10.0	15.0	

CITROËN FRANCIA

C12 C35 HP TORPEDO 25 POSTI	856	1922-26	6.0	12.0	18.0	
B4 TORPEDO	1539	1926-28	7.0	14.0	21.0	
B4 BERLINA LIMOUSINE	1539	1926-28	6.5	13.0	20.0	
(4 TORPEDO)	1628	1928-32	6.5	13.0	20.0	
G6 BERLINA	2442-2650	1928-32	8.0	16.0	24.0	
8A/10ATISA ROSALIE BERLINA	1462-2650	1932-38	7.0	14.0	21.0	
7A TRACTION AVANT	1305	1934	7.5	15.0	22.0	
7B TRACTION AVANT	1529	1934	7.5	15.0	22.0	
7S TRACTION AVANT	1911	1934	7.5	15.0	22.0	
7C TRACTION AVANT	1628	1934-39	7.0	14.0	21.0	
7CE TRACTION AVANT	1628	1939-40	7.0	14.0	21.0	
11 A TRACTION AVANT	1911	1934-37	7.0	14.0	21.0	
11 AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	7.5	15.0	22.0	
11 B TRACTION AVANT	1911	1937-39	7.0	14.0	21.0	
11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	7.0	14.0	21.0	
11 L TRACTION AVANT	1911	1934-37	7.0	14.0	21.0	
11 BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	7.5	15.0	22.0	
11 CABRIOLET (TUTTI I MODELLI)	1911	1934-39	27.5	55.0	80.0	
15 SX	2867	1938-45	10.0	20.0	30.0	
15 SX	2867	1946-56	9.0	18.0	27.0	
11 B NORMALE	1911	1946-57	5.0	10.0	15.0	
11 BL LÉGERE	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 425 CV)	850	1958-66	16.0	32.0	50.0	
2 CV	425-602	1961-70	3.0	6.0	9.0	
AM6	602	1961-69	2.0	4.0	6.0	
AM6 BREAK	602	1964-69	1.8	3.5	5.0	
AM8	602	1969-78	1.5	3.0	4.5	
AM8 BREAK	602	1969-79	1.5	3.0	4.5	
MEHARI	602	1968-87	3.5	7.0	10.0	
MEHARI 4X4	602	1979-86	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 E	2175	1969-72	7.5	15.0	22.0	
DS 21 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 25 PALLAS	2341	1972-75	9.0	18.0	27.0	
DS 25 IE	2341	1972-75	9.0	18.0	27.0	
DS 25 IE PALLAS	2341	1972-75	10.0	20.0	30.0	
DS 25 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	8.5	17.0	25.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
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	495	1970-78	2.3	4.5	6.5	
2 CV4 CLUB	602	1970-90	2.5	5.0	7.5	
2 CV4 SPECIAL	602	1976-90	2.5	5.0	7.5	
2 CV SPOT	495	1976	3.0	6.0	9.0	
2 CV4 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	2.8	5.5	8.0	
DYANE	425	1967-68	2.0	4.0	6.0	
DYANE 416	435-602	1968-84	1.8	3.5	5.0	
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	1.3	2.5	3.5	
GS BREAK	1015-1222	1971-79	1.0	2.0	3.0	
GS BERLINA	1130-1301	1979-86	1.0	2.0	3.0	
GS BREAK	1130-1301	1979-86	0.8	1.5	2.3	
LINNA	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 DECAPORTABLE	1124	1983-85	1.0	2.0	3.0	
VISA SUPER X4/GT/GTI	1219-1580	1979-89	0.5	1.0	1.5	
VISA 1700 RD	1769	1984-89	0.5	1.0	1.5	
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2.0	4.0	6.0	
VISA 4164 MILLESPISTES	1361	1984-86	4.0	8.0	12.0	
AXEL/OUTOT	652-1299	1981-90	0.4	0.8	1.2	
AX (TUTTI I MODELLI)	954-1540	1986-97	0.5	1.0	1.5	
AX SPORT	1294	1987-93	1.0	2.0	3.0	
AX GT/GTI	1360	1987-95	0.8	1.5	2.3	
AX 14 4X4	1360	1991-96	0.5	1.0	1.5	
AX 14 D (TUTTI I MODELLI)	1361-1527	1988-97	0.5	1.0	1.5	
BK (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	0.5	1.0	1.5	
BK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	0.5	1.0	1.5	
BK 19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	0.5	1.0	1.5	
BK TRD/TG/TDZ TURBO	1768	1988-92	0.5	1.0	1.5	
BK 19 D BREAK (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1985-92	0.5	1.0	1.5	
BK TRD/TG/TDZ TURBO BREAK	1768	1988-92	0.5	1.0	1.5	
BK GT/IGT/GTI	1905	1983-92	0.8	1.5	2.3	
BK 19 GTI 16V	1905	1987-92	0.8	1.5	2.3	
BK 4 TC	2141	1985-86	16.0	32.0	48.0	
BK 19 4X4	1905	1988-92	0.5	1.0	1.5	
BK 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	0.5	1.0	1.5	
BK 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	0.5	1.0	1.5	
BK 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	0.5	1.0	1.5	
CX (TUTTI I MODELLI)	1985-2500	1974-85	2.0	4.0	6.0	
CX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1985-2500	1975-85	2.0	4.0	6.0	
CX 2400 GTI	2347	1977-82	3.5	7.0	10.5	
CX 2400 GTI	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 MODELLI)	1995-2500	1986-90	2.5	5.0	7.5	
CX 25 RIGIT	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/TD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.0	2.0	3.0	
CX LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2.0	4.0	6.0	
XM 3.0 16V/16 24V	2946-2975	1989-00	0.5	1.0	1.5	
XM 3.0 16V/16 24V BREAK	2946-2975	1991-00	0.8	1.5	2.3	
XM 20/20 INIEZIONE/20 TURBO CT	1998	1989-97	0.5	1.0	1.5	
XM D12 TURBO D12/25 TD	2088-2446	1989-97	0.5	1.0	1.5	
XM 20/20 TURBO CT BREAK	1998	1991-97	0.5	1.0	1.5	
XM D12 TURBO D12/25 TD BREAK	2088-2446	1991-97	0.5	1.0	1.5	
SAVO (TUTTI I MODELLI)	954-1587	1996-97	0.5	1.0	1.5	
SAVO 1.6 VTS/II SERIE	1587	1996-02	0.8	1.5	2.3	
SAVO D (TUTTI I MODELLI)	1527	1996-97	0.5	1.0	1.5	
ZK (TUTTI I MODELLI)	1124-1998	1991-97	0.5	1.0	1.5	
ZK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1993-97	0.5	1.0	1.5	
ZK 20 16V	1998	1992-97	0.5	1.0	1.5	
ZK D/TD (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1993-97	0.5	1.0	1.5	
ZK D/TD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1993-97	0.5	1.0	1.5	
XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580-1998	1993-97	0.5	1.0	1.5	
XANTIA 1.6/1.8/2.0 BREAK	1580-1998	1993-97	0.7	1.5	2.2	
XANTIA 1.9 D/1.9 TD/2.1 TD	1905-2088	1993-97	0.5	1.0	1.5	
XANTIA 1.9 D/1.9 TD/2.1 TD BREAK	1905-2088	1993-97	0.7	1.5	2.2	
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	0.5	1.0	1.5	
XANTIA 3.0 V6 BREAK	2946	1996-00	0.7	1.5	2.2	
EVASION 20/20 TURBO CT	1998	1994-97	0.8	1.5	2.3	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 00
---------	-----------------	------	-----------

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
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				
VILLELUNA	1499-1592	1963-67	35.0	70.0 105.0
MANGUSTA	4728	1966-70	60.0	120.0 180.0
PANTERA/PANTERAL	5763	1970-80	30.0	60.0 90.0
PANTERL	5763	1981-88	25.0	50.0 75.0
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	27.5	55.0 85.0
PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	30.0	60.0 90.0
PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	32.5	65.0 100.0
NUOVA PANTERA	4942	1990-95	18.0	36.0 54.0
NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	20.0	40.0 60.0
DEAUVILLE	5763	1971-80	6.5	13.0 20.0
DEAUVILLE	5763	1981-88	7.5	15.0 22.0
LONGHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	7.5	15.0 22.0
LONGHAMP SPIDER	5763	1980-89	10.0	20.0 30.0
GIARA	3982-4601	1996-06	11.5	23.0 35.0
BIGLIA MANGUSTA	4601	1996-01	10.0	20.0 30.0

DELAGE FRANCIA				
CO (COZ) (GRAND SPORT)	4524	1918-24	22.5	45.0 70.0
DO	3003	1918-24	17.5	35.0 50.0
DE/DND/TS/CV	2716-2720	1922-28	17.5	35.0 50.0
GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	27.5	55.0 80.0
DM/DMS/DMN/T7 CV	3180	1926-30	22.5	45.0 70.0
DR	2170	1927-30	17.5	35.0 50.0
D6/D5	2517-3045	1931-33	25.0	50.0 75.0
D6-11/D6-11S	2078	1932-34	20.0	40.0 60.0
D6-65	2608	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	2800-2994	1938-40	37.5	75.0 110.0
D8/D8S	4060	1929-33	60.0	120.0 180.0
D8-15/D8-15S	2660	1933-39	45.0	90.0 135.0
D8-85/D8-105	3570	1934-35	60.0	120.0 180.0
D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	125.0	250.0 375.0
D4	1480	1933-34	15.0	30.0 45.0
D4-12	2151	1935-38	17.5	35.0 50.0
D4-50	2370	1938-39	20.0	40.0 60.0
3 L	2984	1946-54	25.0	50.0 75.0
SPORT OLYMPIC	2984	1946-54	30.0	60.0 90.0

DELAHAYE FRANCIA				
TYPE 82	4410	1919-24	25.0	50.0 75.0
TYPE 84/84 N	2940	1919-24	17.5	35.0 50.0
TYPE 87	2843	1921-26	15.0	30.0 45.0
TYPE 92	1513	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 122/125	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	3527	1935-39	55.0	110.0 165.0
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	60.0	120.0 180.0
TYPE 135 SPECIAL COMPETITION	3557	1935-37	100.0	200.0 300.0
TYPE 135 M/M/SB 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 145/146	4496	1937-38	350.0	700.0 100.0
TYPE 168	3557	1938-39	20.0	40.0 60.0
TYPE 175	4455	1947-50	250.0	500.0 750.0
TYPE 178/180	4455	1947-50	90.0	180.0 270.0
TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	35.0	70.0 100.0
TYPE 235	3557	1951-54	50.0	100.0 150.0
TYPE 182 VLR	1995	1950-53	4.0	8.0 12.0

DELTA FILIPPINE				
MINICRUISER	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				
MEIS TERKLASSE F 89 P (2 CIL.)	684	1950-54	2.0	4.0 6.0
MEIS TERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	2.8	5.5 8.0
MEIS TERKLASSE CABR. 2P HEBMULLER	684	1951-52	3.0	6.0 9.0
MEIS TERKLASSE COUPE 2P HEBMULLER	684	1951-52	2.5	5.0 7.5
MEIS TERKLASSE 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 COUPE 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 COUPE 2P KARMANN	896	1953-55	2.3	4.5 7.0
SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	2.3	4.5 7.0
3-6 (F 93 F 94)	996	1955-59	2.3	4.5 7.0
3-6 LUXUS COUPE 4P	996	1955-59	2.8	5.5 8.0
3-6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	3.3	6.5 10.0
3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	3.5	7.0 10.0
3-6 UNIVERSAL	996	1957-59	2.5	5.0 7.5
3-6 MONZA	980-996	1956-58	7.5	15.0 22.5
JUNIOR	741	1959-62	1.5	3.0 4.5
JUNIOR DELUXE	796	1961-63	1.8	3.5 5.0
F11F 12	796-889	1963-65	1.8	3.5 5.0
F12 ROADSTER	889	1964	2.5	5.0 7.5
F12 Q	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) / R1110	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 COUPE	8277	2005-06	27.5	55.0 82.5

FACEL VEGA FRANCIA				
FVS COUPE	4520-5407	1955-58	90.0	180.0 270.0
FVS CABRIOLET	4520-5407	1955-58	100.0	200.0 300.0
HK 500	5907-6276	1959-61	75.0	150.0 225.0
EXCELLENCE	6276	1959-61	75.0	150.0 225.0
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 SUPERASTA	4961	1964-67	1.500.0	3.000.0 4.500.0
250 GT P.F. 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 (SMB)	2953	1958-60	4.500.0	9.000.0 13.000.0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SMB)	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 SMB	2953	1960-62	3.500.0	7.000.0 10.000.0
250 GT SMB (COMPETIZIONE)	2953	1960-62	4.000.0	8.000.0 12.000.0
250 GT/330 GT 64	2953	1961-64	10.000.0	20.000.0 30.000.0
250 LE MANS	2953-3285	1964-66	5.000.0	10.000.0 15.000.0
275 GT B	3285	1964-66	750.0	1.500.0 2.300.0
275 GT B4	3285	1966-68	900.0	1.800.0 2.700.0
275 GT S	3285	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	4590	1967-72	75.0	150.0 220.0

FERRARI ITALIA				
365 GTC	4590	1969-71	275.0	550.0 825.0
365 GT3	4590	1969-70	475.0	950.0 1.400.0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4590	1966-68	1.250.0	2.500.0 3.700.0
365 GTB4 DAYTONA	4590	1968-73	250.0	500.0 750.0
365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4590	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 GTB 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 GTB	2926	1981-82	17.5	35.0 50.0
308 GTS	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 67.5
328 GTB	3185	1985-89	25.0	50.0 75.0
328 GTS	3185	1985-89	22.5	45.0 67.5
348 TB	3410	1989-94	15.0	30.0 45.0
348 TS	3410	1989-94	16.0	32.0 48.0
348 SPIDER	3410	1993-95	20.0	40.0 60.0
288 GT0	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	3410	1989-93	12.5	25.0 37.5
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3410	1989-93	16.0	32.0 48.0
365 GT/4	4590	1971-72	100.0	200.0 300.

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
527S/27S 4WD (1A) 2500	2516	1934-37	14.0	28.0 42.0
2800 BERLINA MINISTRIALE	2852	1938-44	22.5	45.0 65.0
508 4AULLA (4M) BERLINA	995	1932-34	8.0	16.0 24.0
508 4AULLA (4M) BERLINA LUSO	995	1932-34	9.0	18.0 27.0
508 4AULLA (4M) TORPEDO	995	1932-34	11.0	22.0 33.0
508 4AULLA (4M) SPIDER	995	1932-34	12.0	24.0 36.0
508 4AULLA (4M) SPIDER SPORT	995	1933-34	35.0	70.0 100.0
508 M	995	1933-37	8.5	17.0 25.0
508 4AULLA (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	7.5	15.0 22.5
508 4AULLA (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	7.5	15.0 22.5
508 4AULLA (4M) TORPEDO	995	1934-37	10.0	20.0 30.0
508 4AULLA (4M) SPIDER	995	1934-37	11.0	22.0 33.0
508 S 4AULLA (4M) S.S. (C.DORO)	995	1934-37	35.0	70.0 100.0
508 S 4AULLA (4M) BERLINA M.	995	1935-37	25.0	50.0 75.0
500 4AULLA (4M) TRAS. (B. CORIA)	569	1936-38	7.5	15.0 22.5
500 4AULLA (4M) TRAS. (B. CORIA)	569	1936-38	7.0	14.0 21.0
500 4AULLA (4M) TRAS. (B. LUNGA)	569	1938-45	7.0	14.0 21.0
500 4AULLA (4M) TRAS. (B. LUNGA)	569	1938-45	6.5	13.0 20.0
500 A (BALESTRALUNGA)	569	1946-48	6.0	12.0 18.0
500 B	569	1948-49	5.5	11.0 16.5
500 G GARDINIERA LEGNO	569	1948-49	9.0	18.0 27.0
500 C	569	1949-55	4.3	8.5 12.5
500 C GARDINIERA LEGNO	569	1949-52	7.0	14.0 21.0
500 C BELVEDERE	569	1952-55	3.5	7.0 10.0
500 C (NUOVA BAULLA)	1089	1957-59	5.5	11.0 16.5
508 L (NUOVA BAULLA)	1089	1957-59	6.5	13.0 20.0
508 CMM	1089	1958-59	30.0	60.0 90.0
508 C (TIPO MILITARE)	1089	1959-45	6.0	12.0 18.0
1100 (A) (V.L.)	1089	1959-48	5.5	11.0 16.5
1100 BBL	1089	1948-49	5.0	10.0 15.0
1100 E.L.	1089	1949-53	4.5	9.0 13.5
1100 S	1089	1947-50	25.0	50.0 75.0
1100 S	1089	1950-51	22.5	45.0 70.0
1500 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 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
1100/03	1089	1953-56	3.5	7.0 10.0
1100/03 FAMILIARE	1089	1953-56	3.8	7.5 11.0
1100/03 TV	1089	1953-56	5.0	10.0 15.0
1100/03 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	7.5	15.0 22.0
1100/03 E	1089	1956-57	3.5	6.5 10.0
1100/03 E FAMILIARE	1089	1956-57	3.5	7.0 10.0
1100/03 E TV	1089	1956-57	4.5	9.0 13.5
1100/03 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	7.5	15.0 22.0
1100/03 D	1089	1957-60	2.5	5.0 7.5
1100/03 D FAMILIARE	1089	1957-60	2.8	5.5 8.0
1100/03 H LUSO	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 SCORREVOLE)	653	1955-57	5.0	10.0 15.0
600 TRAS. (VETRI SCORREVOLE)	653	1956-57	5.5	11.0 16.5
600	653	1957-60	4.0	8.0 12.0
600 TRASFORMABILE	653	1957-60	4.3	8.5 12.5
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	653	1956-60	7.0	14.0 21.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
600 D MULTIPLA	767	1960-67	6.0	12.0 18.0
NUOVA 500	479	1957	6.0	12.0 18.0
NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	5.0	10.0 15.0
NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	5.5	11.0 16.5
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	5.0	10.0 15.0
NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	7.0	14.0 21.0
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	6.5	13.0 20.0
500 D	499	1960-65	3.5	7.0 10.0
500 F	499	1965-72	2.5	5.0 7.5
500 LUSO	499	1968-72	2.3	4.5 6.5
500 GARDINIERA	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 FAMILIARE	1795	1959-68	3.5	7.0 10.0
2100	2054	1959-61	3.3	6.5 10.0
2100 SPECIALE	2054	1959-61	3.8	7.5 11.0
2100 FAMILIARE	2054	1959-61	3.8	7.5 11.0
2300	2279	1961-63	4.0	8.0 12.0
2300 SPECIALE	2279	1961-63	4.5	9.0 13.5
2300 LUSO	2279	1963-68	3.8	7.5 11.0
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	4.5	9.0 13.5
2300 LUSO FAMILIARE	2279	1963-68	4.3	8.5 12.0
2300 COUPE	2279	1961-65	7.5	15.0 22.0
2300 COUPE S	2279	1961-69	8.5	17.0 25.0
1300	1295	1961-66	1.8	3.5 5.0
1300 FAMILIARE	1295	1961-66	2.0	4.0 6.0
1500/1500 C	1481	1961-67	1.8	3.5 5.0
1500 FAMILIARE	1481	1961-67	2.0	4.0 6.0
1500 L	1481	1962-68	2.5	5.0 7.5
1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	9.0	18.0 27.0
1500 COUPE	1481	1964-65	5.0	10.0 15.0
1500 CABRIOLET	1481	1963-66	6.5	13.0 20.0
1600 SCABRIOLET	1568	1962-63	9.0	18.0 27.0
1600 SCABRIOLET	1568	1963-66	9.0	18.0 27.0
1600 SCOUPE	1568	1963-66	7.5	15.0 22.0
850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	1.3	2.5 3.7
850 DROMAIC	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 COUPE	843	1965-68	3.0	6.0 9.0
850 SPORT COUPE	903	1968-71	2.5	5.0 7.5
850 SPIDER	843	1965-68	5.5	11.0 16.5
850 SPORT SPIDER	903	1968-72	5.0	10.0 15.0
124	1197	1966-70	1.3	2.5 3.7
124 (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 (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 COUPE	1438	1967-69	2.8	5.5 8.0
124 SPORT COUPE	1608	1969-72	2.5	5.0 7.5
124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	6.5	13.0 20.0
124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	6.5	13.0 20.0
124 SPORT COUPE 1.6/1.8	1592/1756	1972-74	2.0	4.0 6.0
124 SPORT SPIDER 1.6/1.8	1592/1756	1972-75	6.0	12.0 18.0
124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	20.0	40.0 60.0
SPORT SPIDER	1995	1979-82	5.0	10.0 15.0
SPIDER EUROPA/PINNIFARINA	1995	1982-85	6.0	12.0 18.0
SPIDER EUROPA VOLUMEX/PINNIF.	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 (III SERIE)	1608	1970-72	1.5	3.0 4.5
DINO COUPE	1987	1967-69	11.5	23.0 35.0
DINO 2400 COUPE	2418	1969-72	10.0	20.0 30.0
DINO SPIDER	1987	1966-69	27.5	55.0 82.0
DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	25.0	50.0 75.0
128	1116	1969-72	1.0	2.0 3.0
128 FAMILIARE	1116	1969-72	1.0	2.0 3.0
128 (III 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 (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 COUPE S/S L	1116/1290	1971-75	1.8	3.5 5.0
128 SP	1116/1290	1975-80	1.2	2.5 3.7
XI/9 FIVE SPEED IN BERTONE	1290	1972-78	3.3	6.5 10.0
XI/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1978-83	2.8	5.5 8.0
XI/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	3.0	6.0 9.0
130 BERLINA 2800	2866	1969-71	3.5	7.0 10.0
130 BERLINA 3200	3235	1971-77	4.0	8.0 12.0
130 COUPE	3235	1971-77	5.0	10.0 15.0
126/126 PERSONAL	594/652	1972-83	0.8	1.5 2.2
126/126 SUP	652/74	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
127 PANORAMA DIESEL	1301	1981-83	0.4	0.8 1.2
127 SPORT	1049	1978-81	1.8	3.5 5.0
127 SPORT S MARCE	1301	1981-83	1.5	3.0 4.5
147 DIESEL	1301	1983-86	0.3	0.5 0.8
131 (III SERIE) BERLINA	1301/1585	1974-83	0.8	1.5 2.3
131 (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 VOLUMETRIC	1995	1981	3.0	6.0 9.0
131 VOLUME TRI CAI 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 CORIA	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 CORIA	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</

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
COUPÉ 2.0i6 TURBO 16V	1995	1994-97	1.2 2.5 3.7
COUPÉ 2.0i6 TURBO 20V	1998	1996-00	2.0 4.0 6.0
BARCHETTA 16V	1747	1995-02	2.5 5.0 7.5
BARCHETTA 16V (II SERIE)	1747	2002-05	2.8 5.5 8.0
BRAVA (TUTTI I MODELLI)	1369/1747	1995-97	0.5 1.0 1.5
BRAVA 1.9 DTD	1910/1929	1995-97	0.5 1.0 1.5
BRAVO (TUTTI I MODELLI)	1369/1747	1995-97	0.5 1.0 1.5
BRAVO 1.9 DTD	1910/1929	1995-97	0.5 1.0 1.5
BRAVO HGT 2.0i6	1998	1995-01	0.8 1.5 2.2
ONQUE CENIO	704/903	1991-97	0.5 1.0 1.5
ONQUE CENIO SPORTING	1108	1994-97	0.8 1.5 2.3
STILO 2.4 ABARTH SP 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 3P.M. SCHUMACHER	2446	2004-06	1.5 3.0 4.5
ULYSSE 1.8i 2.0i6 TURBO	1762/1998	1994-97	0.8 1.5 2.3
ULYSSE 1.9i 2.0i6 TD	1905/2088	1994-97	0.5 1.0 1.5
ULYSSE 2.9i 24V (II SERIE)	2946/2949	2002-05	1.2 2.5 3.7
MAREA (TUTTI I MODELLI)	1369/1998	1996-97	0.5 1.0 1.5
MAREA TD (TUTTI I MODELLI)	1910/2387	1996-97	0.5 1.0 1.5
MAREA WEEKEND (TUTTI I MOD.)	1369/1998	1996-97	0.7 1.5 2.2
MAREA WEEKEND TD (TUTTI I MOD.)	1910/2387	1996-97	0.7 1.5 2.2

FORD FRANCIA

"T" BORD ELAIS	2896	1924-28	8.0 16.0 24.0
A	3285	1928-32	9.0 18.0 27.0
AF	2045	1928-32	6.0 12.0 18.0
AISACE (MATFORD)	3621	1935-36	7.5 15.0 22.5
V8 66 (MATFORD)	2225	1936-37	6.0 12.0 18.0
V8 66 (MATFORD)	3621	1936-37	7.5 15.0 22.5
V8 72 (MATFORD)	2225	1937	4.5 9.0 13.5
V8 76 (MATFORD)	3621	1937	6.0 12.0 18.0
V8 F 81 (MATFORD)	3621	1938-39	5.5 11.0 16.5
V8 F 82 (MATFORD)	2225	1938-39	4.0 8.0 12.0
V8 F 91A (MATFORD)	3621	1939-40	5.0 10.0 15.0
V8 F 92A (MATFORD)	2225	1939-40	3.5 7.0 10.0
F472A	2225	1946-48	3.0 6.0 9.0
VEDETE UMOUSINE	2158	1948-52	2.5 5.0 7.5
VEDETE COUPE	2158	1949-52	2.8 5.5 8.0
VEDETE CABRIOLET	2158	1949-52	3.5 7.0 11.0
VEDETE UMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	2.5 5.0 7.5
VEDETE UMOUSINE DE COUVRABLE	2158	1952-54	2.8 5.5 8.0
VENDOME (F39E)	3925	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	3925	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
EFEL	1172	1935-39	3.0 6.0 9.0
EFEL CABRIOLET	1172	1936-39	4.0 8.0 12.0
EFEL 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 G15 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	2.3 4.5 7.0
TAUNUS 12M G15 CABRIOLET	1172	1953-59	2.8 5.5 8.0
TAUNUS 12M (TUTTI I MOD.)	1172/1498	1959-62	1.8 3.5 5.0
TAUNUS 12M CABRIOLET	1172/1498	1959-62	2.8 5.5 8.0
TAUNUS 15M G4B (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	1.8 3.5 5.0
TAUNUS 15M G4B CABRIOLET	1498	1955-58	2.3 4.5 7.0
TAUNUS 17M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	2.0 4.0 6.0
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	3.0 6.0 9.0
TAUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.)	1498/1758	1960-64	2.0 4.0 6.0
TAUNUS 17M P3 TURNER	1498/1758	1960-64	2.0 4.0 6.0
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	2.8 5.5 8.0
TAUNUS 12M P4i 2M P4i S	1183/1498	1962-66	1.8 3.5 5.0
TAUNUS 12M P4i CABRIOLET	1498	1963-66	2.5 5.0 7.5
TAUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.)	1498/1699	1964-67	1.8 3.5 5.0
TAUNUS 17M P3 TURNER	1498/1699	1964-67	1.8 3.5 5.0
TAUNUS 20M P3 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	1.8 3.5 5.0
TAUNUS 20M P3 TURNER	1998	1964-67	1.8 3.5 5.0
TAUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD.)	1183/1305	1966-70	1.3 2.5 4.0
TAUNUS 15M P6 (TUTTI I MOD.)	1498/1699	1966-70	1.3 2.5 4.0
TEMPITA (TUTTI I MOD.)	1498/1998	1967-68	1.5 3.0 4.5
TEMPITA TURNER	1498/1998	1967-68	1.5 3.0 4.5
TEMPITA (TUTTI I MOD.)	1998/2293	1967-68	1.5 3.0 4.5
TEMPITA TURNER	1998	1967-68	1.5 3.0 4.5
TEMPITA CABRIOLET	1998	1967-68	2.3 4.5 6.0
OSI 20M1 SCOLPE	1998/2293	1967-68	3.5 7.0 11.0
TEMPITA (TUTTI I MOD.)	1498/2293	1968-71	1.5 3.0 4.5
TEMPITA TURNER	1498/2293	1968-71	1.5 3.0 4.5
TEMPITA CABRIOLET	1699/2293	1968-71	2.3 4.5 7.0
TEMPITA (TUTTI I MOD.)	1998/2530	1968-71	1.5 3.0 4.5
TEMPITA TURNER	1998/2530	1968-71	1.5 3.0 4.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
26M P/B (TUTTI I MOD.)	2550	1969-71	1.8 3.5 5.0
TAUNUS BERLINA (II SERIE)	1293/1993	1971-82	0.8 1.5 2.3
TAUNUS SW (II SERIE)	1297/1993	1971-82	0.8 1.5 2.3
ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940/1298	1968-74	0.8 1.5 2.3
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	7.5 15.0 22.0
ESCORT RS1600	1601	1971-75	10.0 20.0 30.0
ESCORT RS1800	1885	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 XR3i/XR3i	1597	1980-90	1.0 2.0 3.0
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	2.0 4.0 6.0
ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1119/1796	1990-95	0.5 1.0 1.5
ESCORT IV SERIE D	1753	1990-95	0.5 1.0 1.5
ESCORT IV SERIE XR3i	1796	1990-95	0.8 1.5 2.3
ESCORT IV SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1119/1796	1990-95	0.5 1.0 1.5
ESCORT IV SERIE SWD	1753	1990-95	0.5 1.0 1.5
ESCORT RS2000 (V SERIE)	1998	1991-95	1.2 2.5 3.7
ESCORT RS2000 4X4 (V SERIE)	1998	1993-95	1.7 3.5 5.2
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-95	7.5 15.0 22.0
ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392/1796	1990-95	1.0 2.0 3.0
ESCORT V SERIE (TUTTI I MOD.)	1299/1796	1995-97	0.5 1.0 1.5
ESCORT V SERIE DTD	1753	1995-97	0.5 1.0 1.5
ESCORT RS2000 (V SERIE)	1998	1995-96	1.2 2.5 3.7
ESCORT RS2000 4X4 (V SERIE)	1998	1995-96	1.7 3.5 5.2
ESCORT V SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1299/1796	1995-97	0.5 1.0 1.5
ESCORT V SERIE SW DTD	1753	1995-97	0.5 1.0 1.5
ESCORT V SERIE CABRIOLET	1299/1796	1995-98	1.0 2.0 3.0
ESCORT V SERIE CABRIOLET TD	1753	1995-98	0.7 1.5 2.2
ORION III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297/1598	1983-90	0.5 1.0 1.5
ORION III SERIE D	1608/1753	1983-90	0.5 1.0 1.5
ORION III SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297/1598	1990-93	0.5 1.0 1.5
ORION III SERIE D	1753	1990-93	0.5 1.0 1.5
CAPRI (II SERIE) (TUTTI I MOD.)	1305/2293	1969-73	1.8 3.5 5.0
CAPRI II SERIE (TUTTI I MOD.)	1293/2994	1974-78	1.2 2.5 3.8
CAPRI II SERIE (TUTTI I MOD.)	1298/2994	1978-87	1.0 2.0 3.0
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	12.5 25.0 37.0
CAPRI 2800 RS TURBO	2792	1981-83	6.0 12.0 18.0
CAPRI 2800 RS TURBO	1699/2994	1972-77	0.8 1.5 2.3
CONSUL GRANADA SW I SERIE	1699/2994	1972-77	0.8 1.5 2.3
GRANADA BERLINA II SERIE	1699/2792	1977-85	0.5 1.0 1.5
GRANADA II SERIE	1948/2499	1977-85	0.5 1.0 1.5
GRANADA SW II SERIE	1699/2792	1977-85	0.5 1.0 1.5
GRANADA SW II SERIE	1948/2499	1978-85	0.5 1.0 1.5
FESTIVA II SERIE (TUTTI I MOD.)	957/1392	1976-88	0.5 1.0 1.5
FESTIVA II SERIE D	1608	1983-88	0.5 1.0 1.5
FESTIVA XR2	1598	1981-88	0.8 1.5 2.3
FESTIVA XR2i	1598/1796	1989-95	0.5 1.0 1.5
FESTIVA TURBO	1597	1990-93	1.0 2.0 3.0
FESTIVA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1008/1796	1989-95	0.5 1.0 1.5
FESTIVA II SERIE D	1753	1989-95	0.5 1.0 1.5
FESTIVA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1242/1388	1995-97	0.5 1.0 1.5
FESTIVA II SERIE D	1753	1995-97	0.5 1.0 1.5
SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294/2995	1982-92	0.5 1.0 1.5
SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1595/2294	1982-92	0.5 1.0 1.5
SIERRA DIESEL TD (TUTTI I MOD.)	1753/2304	1982-92	0.5 1.0 1.5
SIERRA TD SW (TUTTI I MOD.)	1753/2304	1982-92	0.5 1.0 1.5
SIERRA XR4i	2792	1982-85	0.8 1.5 2.3
SIERRA XR4i 4X4 2.8i 4X4	2792/2995	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	2993	1988-92	0.8 1.5 2.3
SIERRA 2.9i 4X4 SW	2993	1988-92	0.8 1.5 2.3
SIERRAS COSWORTH	1993	1986-87	7.5 15.0 22.0
SIERRAS 500 COSWORTH	1993	1987	10.0 20.0 30.0
SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	5.0 10.0 15.0
RS200	1803	1985-86	50.0 100.0 150.0
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796/2995	1985-94	0.5 1.0 1.5
SCORPIO DTD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	0.5 1.0 1.5
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998/2995	1991-94	0.5 1.0 1.5
SCORPIO TD SW	2498	1991-94	0.5 1.0 1.5
SCORPIO 2.8i 2.9i 4X4	2792/2995	1986-94	0.5 1.0 1.5
SCORPIO 2.9i 4X4	2995	1991-94	0.8 1.5 2.3
SCORPIO 2.9i 4X4 SW	2995	1992-94	0.8 1.5 2.3
SCORPIO 2.0i 2.0i6 16V (II S.)	1998/2295	1994-97	0.5 1.0 1.5
SCORPIO 2.0i 2.0i6 16V SW (II S.)	1998/2295	1994-97	0.5 1.0 1.5
SCORPIO TD (II S.)	2500	1994-97	0.5 1.0 1.5
SCORPIO TD SW (II S.)	2500	1994-97	0.5 1.0 1.5
SCORPIO 2.9i 16V 24V (II S.)	2995	1994-98	0.8 1.5 2.3
SCORPIO 2.9i 16V 24V SW (II S.)	2995	1994-98	0.8 1.5 2.3
MONDEO 4P/5P (TUTTI I MOD.)	1597/1998	1993-96	0.5 1.0 1.5
MONDEO 4P/5P (II SERIE)	1597/1998	1996-97	0.5 1.0 1.5
MONDEO 2.5i 16V 24V 2000 (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	1996-97	0.7 1.5 2.2

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
MONDEO 2.5i 16V 24V SW (II S.)	2544	1994-99	0.8 1.5 2.3
MONDEO TD 4P/5P	1753	1993-96	0.5 1.0 1.5
MONDEO TD 4P/5P (II SERIE)	1753	1996-97	0.5 1.0 1.5
MONDEO TD SW	1753	1993-96	0.5 1.0 1.5
MONDEO TD SW (II SERIE)	1753	1996-97	0.5 1.0 1.5
GALAXY 2002.3i 16V	1998/2295	1995-97	0.7 1.5 2.2
GALAXY TD	1896	1995-97	0.7 1.5 2.2
GALAXY 2.8i VR6 II SERIE	2792	1995-05	1.3 2.5 3.5
PUMA	1308/1679	1997-01	0.8 1.5 2.3
COUGAR 2.0i 16V 24V	1998/2544	1999-01	0.8 1.5 2.3
MONDEO 2.5i 16V 24V (II SERIE)	2495	2000-06	0.5 1.0 1.5
MONDEO 2.5i 16V 24V SW (II SERIE)	2495	2000-06	0.8 1.5 2.3
MONDEO 3.0i 16V 24V (II SERIE)	2967	2002-06	0.7 1.5 2.2
MONDEO 3.0i 16V 24V SW (II SERIE)	2967	2002-06	1.0 2.0 3.0
MONDEO 3.0i 16V S2000 (II SERIE)	2967	2002-06	1.3 2.5 3.5
MONDEO 3.0i 16V S2000 SW (II S.)	2967	2002-06	1.5 3.0 4.5
SPORT KA	1597	2003-05	1.0 2.0 3.0
STREET KA	1597	2003-05	1.5 3.0 4.5
FOCUS ST170i 170 SW (II S.)	1988	2002-04	1.5 3.0 4.5
FOCUS RS 215 (II S.)	1988	2002-04	2.5 5.0 7.5
FESTIVA (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 E95A-E495A	1172	1958-53	3.0	6.0	9.0
POPULAR 105E	1172	1953-59	2.5	5.0	7.5
PREFECT 107E	997	1959-61	2.0	4.0	6.0
ANGLIA E94AE-494A	995	1959-53	2.5	5.0	7.5
ANGLIA PREFECT POPULAR 100E	1172	1953-62	2.0	4.0	6.0
ANGLIA ANGLIA ESTAB E105 E	997	1959-67	2.0	4.0	6.0
ANGLIA SUPER SUPER ESTAB 123 E	1198	1962-65	2.0	4.0	6.0
CONSUL (TUTTI) IMOD	1508	1951-56	1.8	3.5	5.0
CONSUL MI2 (TUTTI) IMOD	1705	1956-62	2.0	4.0	6.0
CONSUL CONVERTIBLE	1508	1952-56	2.3	4.5	7.0
CONSUL CONVERTIBLE MI2	1705	1956-62	3.0	6.0	9.0
CONSUL S15	1340-1498	1961-63	1.8	3.5	5.0
CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	2.3	4.5	7.0
CORSAR (TUTTI) IMODELLO	1498-1996	1964-70	1.5	3.0	4.5
CORTINA MI2 (TUTTI) MOD.	1198-1500	1962-66	1.3	2.5	4.0
CORTINA MI2 (TUTTI) MOD.	12981-599	1967-70	0.8	1.5	2.3
CORTINA LOTUS MI2	1558	1964-66	1.60	3.20	48.0
CORTINA TWIN CAM MI2 (LOTUS)	1558	1967-69	10.0	200	30.0
ZEPHYR SX	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 MI2	2555	1956-62	2.3	4.5	7.0
ZEPHYR MI2 CONVERTIBLE	2555	1956-62	3.0	6.0	9.0
ZODIAC MI2	2555	1956-62	2.3	4.5	7.0
ZODIAC MI2 CONVERTIBLE	2555	1956-62	3.0	6.0	9.0
ZEPHYR 4 MI3	1705	1962-66	1.8	3.5	5.0
ZEPHYR 6 MI3	2555	1962-66	2.0	4.0	6.0
ZODIAC MI3	2555	1962-66	2.0	4.0	6.0
ZEPHYR 4 MI4	1994	1966-72	1.3	2.5	4.0
ZEPHYR 6 MI4	2994	1966-72	1.5	3.0	4.5
ZODIAC MI4	2994	1966-72	1.8	3.5	5.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
850/950/1000 COUPE	845-980	1965-72	7.0	14.0 21.0
850/950/1000 SPIDER	845-980	1965-72	7.5	15.0 22.5
850/950 VIGNALE (TUTTI MODELLI)	845-990	1964-68	5.0	10.0 15.0
850/1000 GRAND PRINCE LOMBARDI	845-994	1968-71	9.0	18.0 27.0
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	2.0	4.0 6.0
128 (TUTTI MODELLI)	1116-1580	1970-80	2.0	4.0 6.0
X19 SPECIAL	1290	1973-78	4.0	8.0 12.0
126 GP (TUTTI MODELLI)	594-794	1973-80	1.3	2.5 4.0
127 NP (TUTTI MODELLI)	903-1049	1971-81	2.0	4.0 6.0
132 2000	1996	1972-78	1.8	3.5 5.0
PANDA (TUTTI MODELLI)	652-903	1981-85	1.3	2.5 4.0
RITMO (TUTTI MODELLI)	1116-1301	1979-85	1.8	3.5 5.0
RITMO TURBO DIESEL	1714	1982-85	0.5	1.0 1.5
REGATA TURBO DIESEL	1714	1984-85	0.5	1.0 1.5
UNO TURBO	903	1984-85	1.5	3.0 4.5

GINETTA GRAN BRETAGNA

G2	1172	1958-60	7.5	15.0 22.5
G3	997	1961	7.5	15.0 22.5
G4	997	1960-69	7.5	15.0 22.5
G15	875-998	1967-74	5.0	10.0 15.0
G21	1599-2954	1970-79	6.0	12.0 18.0
G32	1597	1982-88	4.0	8.0 12.0
G32	1597	1988-91	5.0	10.0 15.0
G32 CONVERTIBLE	1597	1990-91	6.0	12.0 18.0
G34/G37	1986-4498	1990-97	7.5	15.0 22.5
G35	3947	1990-91	7.5	15.0 22.5
G40	1986	1995-00	9.0	18.0 27.0
G20/G37 (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 T 250/300 COUPE	247-296	1957-69	4.0	8.0 12.0
GOGGOMOBIL T 400	395	1957-67	3.5	7.0 10.5
GOGGOMOBIL T 400 COUPE	395	1957-67	3.7	7.5 11.0
ISAR 1600/1700	584-688	1958-65	2.5	5.0 7.5
1004/1204/1304	992-1290	1962-67	1.8	3.5 5.0
1700/1700 TS	1682	1964-67	2.5	5.0 7.5
1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	3.5	7.0 10.0
BMW 1600 GT	1573	1967-68	3.5	7.0 10.0
2600 VB/3000 VB	2580-2982	1966-68	4.5	9.0 13.5
BMW 3000 COUPE	2982	1967-68	4.0	8.0 12.0

GREPPI ITALIA

SAVANA	1297-2360	1979-81	0.5	1.0 1.5
--------	-----------	---------	-----	---------

HEALEY GRAN BRETAGNA

SILVERSTONE	2443	1949-50	50.0	100.0 150.0
-------------	------	---------	------	-------------

HILLMAN GRAN BRETAGNA

11	1593	1919-26	6.0	12.0 18.0
SPEED MODEL	1122	1920	5.0	10.0 15.0
SPORTING	1496	1921	5.0	10.0 15.0
14	1953	1926-28	6.0	12.0 18.0
14	1944	1937-39	4.5	9.0 13.5
MINX	1185	1931-35	4.0	8.0 12.0
AERO MINX	1185	1932-35	5.0	10.0 15.0
MINX MAGNIFICENT	1185	1935-39	3.5	7.0 10.5
MINX PHASE VII	1185	1939-48	2.7	5.5 8.2
MINX PHASE IV/V	1185-1265	1948-53	2.3	4.5 7.0
MINX MK V/VII/VIII A	1265-1390	1953-56	2.0	4.0 6.0
MINX SERIES (III/III A/B/C)	1390-1592	1956-63	2.3	4.5 7.0
MINX SERIES V/VISALON	1592-1725	1963-67	2.3	4.5 7.0
MINX PHASE I CONVERTIBLE	1185	1945-48	3.3	6.5 10.0
MINX PHASE I/V CONVERTIBLE	1185-1265	1948-53	3.5	7.0 10.0
MINX MK V/VII/VIII A CONV. - CALIF.	1265-1390	1953-56	3.7	7.5 11.2
MINX SERIES (III/III A/B/C) CONVERT.	1390-1592	1956-62	3.7	7.5 11.2
SUPER MINX SERIES (III/III V)	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 (III/III)	1390	1958-65	1.8	3.5 5.0
IMP/SUPER IMP (TUTTI MOD.)	875	1963-76	1.5	3.0 4.5
HUSKY (IMP/STATE)	875	1967-70	1.5	3.0 4.5
IMP CALIFORNIA	875	1967-70	1.8	3.5 5.0
IMP RALLY	998	1965-68	2.8	5.5 8.0
NEW MINX (TUTTI MOD.)	1496-1725	1967-70	1.0	2.0 3.0
HUNTER (TUTTI MOD.)	1725	1966-77	1.0	2.0 3.0
AVENGER (TUTTI MOD.)	1248-1598	1970-76	0.8	1.5 2.3
VORTIC	2608	1928-32	7.0	14.0 21.0
WIZARD 65/75	2710-2810	1951-53	6.0	12.0 18.0
20/70	2810	1933-35	6.5	13.0 20.0
16 HP	2710-2576	1933-35	5.5	11.0 16.5
16 HP	2710-2576	1935-37	6.0	12.0 18.0
HAWK	3181	1955-57	6.5	13.0 20.0
80	3181	1955-58	6.5	13.0 20.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
HISPANO SUIZA SPAGNA				
13230 HP	4712	1917-24	100.0	200.0 300.0
H88 32 HP (T4)	6597	1919-29	150.0	300.0 450.0
H66 46 HP (T56)	7982	1924-34	200.0	400.0 600.0
T48	2498	1926-31	20.0	40.0 60.0
T49	3746	1924-36	27.5	55.0 80.0
T64	4581	1929-33	40.0	80.0 120.0
H5 26 JUNIOR	4560	1930-34	42.5	85.0 130.0
T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404	1932-43	17.5	35.0 50.0
K6 (T70)	5181	1934-37	200.0	400.0 600.0
J12 (T88)	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
NS600N/400N/600	354-599	1969-74	1.8	3.5 5.0
CMV (TUTTI MODELLI)	1342-1590	1984-91	0.5	1.0 1.5
CMV CRX	1590	1984-91	1.8	3.5 5.0
CMV (TUTTI MODELLI)	1343-1595	1991-95	0.5	1.0 1.5
CRX	1495-1595	1992-99	2.0	4.0 6.0
CITY/JAZZ	1238-1296	1986-95	0.5	1.0 1.5
PRELUDE 2.0/2.0i/1.6-4WS	1958	1987-90	1.0	2.0 3.0
PRELUDE 2.0/1.6/2.2i/1.6-4WS	1996-2259	1991-96	1.3	2.5 3.5
PRELUDE 2.0/1.6/2.2i/1.6	1996-2259	1996-02	1.3	2.5 3.5
LEGEND 2.7i/1.6 24V COUPE	2675	1988-90	1.0	2.0 3.0
LEGEND 3.2i/3.5i V6 24V COUPE	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
INTEGRAL TYPE R	1797	1997-99	1.8	3.5 5.0
HR-V 3i/5i PORT E	1590	1998-06	0.5	1.0 1.5
S2000	1996	1999-06	4.0	8.0 12.0
ACCORD (TUTTI MODELLI)	1850-2675	1995-97	0.5	1.0 1.5
SHUTTLE	2156	1994-97	0.7	1.5 2.2
CMV (TUTTI MODELLI)	1396-1590	1995-97	0.5	1.0 1.5
CR-V	1973	1995-97	1.0	2.0 3.0

HOTCHKISS FRANCIA

686	3485	1936-50	6.0	12.0 18.0
864	2312	1938-50	4.0	8.0 12.0
1350 ANJOU	2312	1950-54	5.0	10.0 15.0
2050 ANJOU	3485	1950-54	6.0	12.0 18.0

HUMBER GRAN BRETAGNA

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	2751	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/V/VI/VB	4139	1952-57	6.0	12.0 18.0
SUPER SNIPE SER. II/III/IV/V	2652-2965	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 VII	1944	1945-48	5.0	10.0 15.0
HAWK MK III/IV/V/VI/VII A	1944-2267	1948-57	3.5	7.0 10.0
HAWK SERIES (II A/III/IV/VI/VII 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	2895	1919-28	6.5	13.0 20.0
105	1593	1919-23	5.0	10.0 15.0
108	1745	1921	5.0	10.0 15.0
114	1745	1922-25	6.0	12.0 18.0
87/8	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
16/60	2110	1928-32	9.0	18.0 27.0
12 HP	1669	1933-37	5.5	11.0 16.5
18 HP	2751	1935-37	8.0	16.0 24.0
16 HP	2576	1937-39	7.5	15.0 22.5
25/70 SNIPE	3498	1930-35	12.5	25.0 37.5

HUMMER STATI UNITI

H2	5967	2003-06	4.0	8.0 12.0
----	------	---------	-----	----------

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
H5	3464	2004-06	5.0	10.0 15.0

HYUNDAI COREA DEL SUD

PONY SERIE (TUTTI MOD.)	1238-1598	1975-82	0.4	0.8 1.2
PONY II SERIE (TUTTI MOD.)	1238-1598	1982-90	0.3	0.5 0.8
PONY III SERIE (TUTTI MOD.)	1299-1468	1990-94	0.3	0.5 0.8
PONY COUPE	1468	1980-82	0.4	0.8 1.2
SCOUPE	1468-1495	1990-95	0.4	0.8 1.2
COUPE (III SERIE)	1600-1975	1996-01	0.5	1.0 1.5
LANTRA (TUTTI MOD.)	1468-1975	1990-97	0.3	0.5 0.8
SONATA (III S. (TUTTI MOD.)	1796-1997	1988-97	0.3	0.5 0.8
COUPE TIBURON	1599-2656	2002-06	0.5	1.0 1.5
ACCENT (TUTTI MOD.)	1341-1495	1994-97	0.3	0.5 0.8
TERRACAN	3497	2005-06	1.5	3.0 4.5
TERRACANTO	2902	2005-06	1.5	3.0 4.5

IATO ITALIA

16/19 TDZ 0.0 GT	1580-1995	1991-93	0.5	1.0 1.5
------------------	-----------	---------	-----	---------

INNOCENTI ITALIA

A40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	1.5	3.0	4.5
A40 S	1098	1963-67	1.8	3.5	5.0
950 SPIDER	948	1960-63	3.5	7.0	10.0
1100 SPIDER	1098	1963-68	3.5	7.0	10.0
1100 C COUPE	1098	1967-69	3.0	6.0	9.0
INSELMISS	1098	1963-70	2.0	4.0	6.0
JA/JAS/VS	1098	1964-73	1.5	3.0	4.5
MINI MINOR 33 CV DIN	848	1965-67	2.7	5.5	8.0
MINI MINOR 37 CV DIN	848	1967-68	2.5	5.0	7.5
MINI MINOR MQ	848	1968-70	2.2	4.5	7.0
MINI MINOR MKS	848	1970-72	2.0	4.0	6.0
MINI COOPER	998	1966-68	6.0	12.0	18.0
MINI COOPER MQ	998	1968-70	5.5	11.0	16.0
MINI COOPER MKS	998	1970-72	5.0	10.0	14.0
MINI T MKS LEGNO	848	1966-68	3.2	6.5	9.5
MINI T MQ LEGNO	848	1968-70	3.0	6.0	9.0
MINI T MQ METALLICA	848	1968-70	2.2	4.5	6.5
MINI T MKS LEGNO	848	1970-72	2.7	5.5	8.0
MINI T MKS 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 MATEC 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.)	998/125	1974-82	0.8	1.5	2.5
MINI DI TOMASO	1275	1976-83	1.8	3.5	5.0
MINI DI TOMASO TURBO	995	1983-90	1.5	3.0	4.5
3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	995	1982-87	0.5	1.0	1.5
35 DIESEL/MINI DIESEL	995	1983-87	0.4	0.8	1.2
650	617	1984-90	0.5	1.0	1.5
990	995	1986-90	0.5	1.0	1.5
990 DIESEL	995	1987-90	0.4	0.8	1.2
550	548	1988-90	0.5	1.0	1.5
SMALL 500	659	1991-92	0.5	1.0	1.5
SMALL 990	995	1991-92	0.5	1.0	1.5
ELBA 15 3 PIES P.	1498	1992-97	0.4	0.8	1.2
ELBA 17 D5 PORTE	1697	1992-97	0.4	0.8	1.2
KORAL 45/55	905/1191	1991-93	0.3	0.5	0.8
KORAL CABRIO 65	1206	1992-93	0.4	0.8	1.2

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
ISUZU GIAPPONE			
TROOPER	2228-5165	1981-97	1,0 20 3,0
ITALA ITALIA			
TIPO 50-25/35 HP	2803	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

SSI COUPE CABRIOLET	2054-2663	1932-36	42.5	85.0	130.0
SS2 COUPE CABRIOLET	1052-1343	1932-36	37.5	75.0	100.0
SS90 ROADSTER	2663	1935	100.0	200.0	300.0
SS100 ROADSTER	2663-3485	1935-64	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	30.0	40.0	60.0
21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	20.0	40.0	60.0
21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	30.0	60.0	90.0
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	20.0	40.0	60.0
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	20.0	40.0	60.0
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	30.0	60.0	90.0
3 1/2 LITRE DROP HEAD COUPE	3485	1945-49	27.5	55.0	80.0
XK120 201S (CARR ALLUMINIO)	3442	1948-50	75.0	150.0	220.0
XK120 201S (CARR ACCINO)	3442	1950-54	50.0	100.0	150.0
XK120 FIXED HEAD COUPE	3442	1951-54	35.0	70.0	100.0
XK120 DROP HEAD COUPE	3442	1953-54	40.0	80.0	120.0
XK140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	45.0	90.0	135.0
XK140 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	30.0	60.0	90.0
XK140 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	35.0	70.0	105.0
XK150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	37.0	75.0	110.0
XK150S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	40.0	80.0	120.0
XK150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	25.0	50.0	75.0
XK150S FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	27.0	55.0	80.0
XK150 DROP HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	30.0	60.0	90.0
XK150S DROP HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	32.0	65.0	95.0
C TYPE	3442	1951-53	1250.0	2500.0	3750.0
D TYPE	3442-3781	1954-57	1700.0	3500.0	5300.0
XKSS	3781	1956-57	1500.0	3000.0	4500.0
MKV BERLINA	2663-3485	1948-50	17.5	35.0	50.0
MKV DROP HEAD COUPE	2663-3485	1948-50	27.5	55.0	80.0
MKV VII	3442	1950-54	15.0	30.0	45.0
MKV VII M	3442	1955-56	16.0	33.0	50.0
MKV VIII	3442	1956-58	17.0	35.0	55.0
MKV IX	3781	1959-61	20.0	40.0	60.0
2.4 LITRE	2485	1955-59	8.5	17.0	25.0
3.4 LITRE	3442	1957-59	11.0	22.0	33.0
MK2 2.4 LITRE	2485	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	25.5
MX1	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	2485	1967-69	7.5	15.0	23.0
340	3442	1967-68	8.5	17.0	25.0
E TYPE ISERIE FLAT FLOOR COUPE	3781	1961-62	40.0	80.0	120.0
E TYPE ISERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	60.0	120.0	180.0
E TYPE ISERIE COUPE	3781	1962-64	35.0	70.0	100.0
E TYPE ISERIE SPIDER	3781	1962-64	45.0	90.0	135.0
E TYPE ISERIE COUPE	4235	1964-68	30.0	60.0	90.0
E TYPE ISERIE COUPE 2-2	4235	1966-68	22.0	45.0	65.0
E TYPE ISERIE SPIDER	4235	1964-68	40.0	80.0	120.0
E TYPE II SERIE COUPE	4235	1968-71	25.0	50.0	75.0
E TYPE II SERIE COUPE 2-2	4235	1968-71	20.0	40.0	60.0
E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	35.0	70.0	100.0
E TYPE V12 COUPE	5345	1971-73	20.0	40.0	60.0
E TYPE V12 ROADSTER	5345	1971-73	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
XJ24J12 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 COUPE II SERIE	4235	1975-77	6.5	13.0	20.0
XJ21 II SERIE	5345	1973-79	3.0	6.0	9.0
XJ2 COUPE II SERIE	5345	1975-77	7.5	15.0	23.0
XJ6 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1979-86	3.0	6.0	9.0
XJ24H E II SERIE	5345	1979-88	3.5	7.0	10.0
SOVEREIGN 42	4235	1983-86	3.5	7.0	10.0
SOVEREIGN 33 H.E.	5345	1983-86	4.0	8.0	12.0
XJ6 29/35.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	1.8	3.5	5.0
XJ6 29/35.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2.0	4.0	6.0
SOVEREIGN 29/35.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	2.3	4.5	7.0
SOVEREIGN 29/35.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2.5	5.0	7.5
XJ6 32-40 (XJ40)	3229-3990	1990-94	2.8	5.5	8.0
SOVEREIGN 32-40 (XJ40)	3229-3990	1990-94	3.3	6.5	10.0

Modello	cm ³	Anni				Euro x 1000
XJ126.0 (XJ40)	5993	1993-94	3,5	7,0		10,0
XJ R (XJ40)	3980	1990-94	3,8	7,5		11,0
XJ6 324.0 Q50 VEREIGN (X 300)	3239 3980	1994-97	2,5	5,0		7,5
XJ126.0 (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 324.0 (X 308)	3253 3996	1997-02	3,5	7,0		10,0
XJ8 SUPER CHARGED (X 308)	3996	1997-02	3,0	6,0		9,0
XJ100 SUPER CHARGED (X 308)	3996	2001	3,5	7,0		10,0
XJ5.9 436 CAT	3590	1983-91	7,0	14,0		21,0
XJ5.40	3980	1991-96	8,0	16,0		24,0
XJ5	5345	1975-81	7,5	15,0		22,5
XJ5 H E	5345	1981-87	8,0	16,0		24,0
XJ5 H E	5345	1988-93	8,5	17,0		25,5
XJ5.6 V12	5993	1993-96	10,0	20,0		30,0
XJRS	5993	1990-93	12,0	24,0		36,0
XJ SC	5345	1983-87	8,0	16,0		24,0
XJ5 CONVERTIBLE	3980 5993	1988-96	12,0	24,0		36,0
X220	5498	1992-94	150,0	300,0		450,0
XJ8 COUPE	3996 4196	1996-05	5,0	10,0		15,0
XJR	3996 4196	1998-05	6,0	12,0		18,0
XJR 100	3996	2001	7,0	14,0		21,0
XJ8 CONVERTIBLE	3996 4196	1996-05	7,0	14,0		21,0
XJR CONVERTIBLE	3996 4196	1998-05	8,0	16,0		25,0
XJR 100 CONVERTIBLE	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
XJ15	5993	1991	175,0	350,0		500,0
X-TYPE 2.0 V6 4X4 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
XJ100 V8 (X 350)	4196	2004-06	7,0	14,0		21,0

JEEP STATI UNITI

MBGPW	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
M38AI	2199	1952-68	7.0	14.0	21.0
STATION WAGON	2199 3703	1946-62	7.5	15.0	22.0
M42 MIGHTY MITE	175	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
WAGONER	3775 3539	1962-73	4.0	8.0	12.0
WAGONER	4235 5896	1974-83	3.5	7.0	10.0
GRAND WAGONER	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
WAGONER	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 (HS)	3956 64701	1998-04	2.5	5.0	7.5
GRAND CHEROKEE TD (HS)	2688 5724	1998-04	2.0	4.0	6.0
CHEROKEE (N5SERIE)	2429 5700	2001-06	2.5	4.5	6.5
CHEROKEE TD (N5SERIE)	2499 2755	2001-06	1.8	3.5	5.0
GRAND CHEROKEE (HS)	3700 5654	2004-06	2.8	5.5	8.0
GRAND CHEROKEE TD (HS)	2887	2004-06	2.2	4.5	6.5

JENSEN GRAN BRETAGN

PW	3860-4274	1946-52	11.5	23.0	35.0
INTERCEPTOR COUPÉ (CONV.)	3993	1949-58	15.0	30.0	45.0
541/541 R/541 S	3993-5354	1953-63	20.0	40.0	60.0

Modello	cm ³	Anni		Euro x 000
CV8	596-6276	1962-66	17,5	35,0 50,0
INTERCEPTOR VINTAGE	6276 7212	1966-76	19,0	38,0 62,0
FF VINTAGE	6276 7212	1967-72	22,5	45,0 65,0
INTERCEPTOR IN CONVERTIBLE	7212 1974-76	20,0	40,0 60,0	
INTERCEPTOR SP	7212 1971-72	18,0	36,0 54,0	
INTERCEPTOR S4	5898 1987-91	19,0	38,0 57,0	
JENSEN HEALEY	1973 1972-76	7,5	15,0 22,0	
GT	1973 1975-76	6,0	12,0 18,0	
SV8	4601 1998-02	10,0	20,0 30,0	
CV8 COUPE	4601 2000-02	10,0	20,0 30,0	

JOWETT GRAN BRETAGNA

717	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/PAPER/PC/PD/PE	1486	1947-54	5.0	10.0	15.0
JUPITER/IA	1486	1950-54	6.5	13.0	20.0

KIA COREA DEL SUD

PRIDE (TUTTI MODELLI)	1138-1323	1991-97	0.3	0.5	0.8
SEPHIA (TUTTI MODELLI)	1598-1995	1993-97	0.3	0.5	0.8
SPORTAGE	1998	1993-97	0.5	1.0	1.5
SPORTAGE LTD	1998-2184	1993-97	0.5	1.0	1.5

LADA RUSSIA

NVA	1568	1976-81	0.5	1.0	1.5
NVA/NVA/D	1568/1905	1982-97	0.8	1.5	2.3
NVA/MASTER	1568/1690	1995	1.0	2.0	3.0
2107 BERLIN/NOVA	1198/1690	1992-97	0.3	0.5	0.8
21043/2105 SW/NOVA SW	1198/1690	1992-97	0.3	0.5	0.8
SAMARA (TUTTI) MOD.	1108/1499	1992-97	0.3	0.5	0.8
1101/1102	1500	1995-97	0.2	0.5	0.7

LA FER BRASILE

MPSPIDER	1584 1974-90	4,5	9,0	13,0
----------	--------------	-----	-----	------

LAGONDA GRAN BRETAGNA

119/12/24	1420	1920-25	7.5	15.0	22.5
2LITRE	1954	1926-33	8.5	17.0	25.0
3LITRE (TUTTI MOD.)	2991-3181	1929-33	12.5	25.0	38.0
1645	2400-2692	1926-28	12.5	25.0	38.0
1680	1991	1993	12.5	25.0	38.0
M45 RAPIDE M45	4453	1953-54	25.0	50.0	75.0
1645	3619-4453	1955-56	27.5	55.0	80.0
166	4453	1958-59	25.0	50.0	75.0
21/2 VIZ 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 COUPE	2580	1946-53	20.0	40.0	60.0
3 LITRE	2922	1953-58	15.0	30.0	45.0
3 LITRE DROP HEAD COUPE	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
P400 MURA	3929	1966-68	400.0	800.0	1200.0
P400 MURAS	3929	1968-71	500.0	1000.0	1300.0
P400 MURAS V	3929	1971-73	600.0	1200.0	1500.0
ESpada	3929	1968-78	60.0	120.0	180.0
ESLERO/ESLERO S	3929	1968-70	60.0	120.0	180.0
JARAMA/JARAMAS	3929	1970-76	50.0	100.0	150.0
P250 S2+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	67.5
SILHOUETTE	2996	1977-79	50.0	100.0	150.0
JALPA P350 GTS	3485	1983-88	22.5	45.0	67.5
COUNTACH IP400	3929	1973-78	150.0	300.0	450.0
COUNTACH IP400S	3929	1978-82	125.0	250.0	380.0
COUNTACH IP5000S	4754	1982-84	110.0	220.0	330.0
COUNTACH QUATTORONOVILE	5167	1985-89	120.0	240.0	360.0
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1989-90	90.0	180.0	270.0
IM 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/SV16T2	5707	1991-00	45.0	90.0	135.0
DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	50.0	100.0	150.0
DIABLO G1/G1R	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	6892	2002-06	50.0	100.0	150.0
MURCIELAGO ROADSTER	6892	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	cm ³	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
E18	2390	1935	9.0	18.0 27.0
SPECIALS-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 LEIDA	1948	1950-54	3.5	7.0 10.0

LANCIA ITALIA

LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-23	90.0	180.0 270.0
LAMBDA II (V16) V16 TORPEDO	2120	1923-26	45.0	90.0 140.0
LAMBDA V16 SERIE TORPEDO	2370	1927	45.0	90.0 140.0
LAMBDA V16X SERIE TORPEDO	2570	1928-31	50.0	100.0 150.0
LAMBDA V16X SERIE BERLINA	3940	1928-32	55.0	110.0 170.0
ASTURIA V16X SERIE BERLINA	2604	1927	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 III SERIE BERLINA	905	1939-48	7.0	14.0 21.0
ARDEA II SERIE	905	1948-49	6.0	12.0 18.0
ARDEA IV SERIE	905	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	28.0 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 B21 SERIE B12	2286	1954-57	15.0	30.0 45.0
AURELIA B25 B51	1754	1950-51	17.5	35.0 50.0
AURELIA B25 B53	1991	1952-54	17.5	35.0 50.0
AURELIA B55 B56	2286	1955-57	17.5	35.0 50.0
AURELIA B20 GT	1991	1951-52	40.0	80.0 120.0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1953-55	50.0	100.0 150.0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1956-57	55.0	110.0 160.0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	50.0	100.0 150.0
AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1955	200.0	400.0 600.0
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	150.0	300.0 450.0
APPIA C101 SERIE	1090	1953-56	4.0	8.0 12.0
APPIA C101 SERIE	1090	1956-59	4.0	8.0 12.0
APPIA II SERIE COUPE PININFARINA	1090	1957-59	7.0	15.0 23.0
APPIA II SERIE CONVERTIBILE 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 II SERIE	1090	1959-63	3.0	6.0 9.0
APPIA II SERIE LUSO VIGNALE	1090	1959-62	4.0	8.0 12.0
APPIA II SERIE GARDINETTA VIGNALE	1090	1960-63	3.5	7.0 10.0
APPIA II SERIE COUPE PININFARINA	1090	1959-63	7.0	15.0 23.0
APPIA II SERIE CONVERTIBILE VIGNALE	1090	1959-63	10.0	18.0 27.0
APPIA II SERIE GTZ GTE ZAGATO	1090	1959-62	35.0	70.0 100.0
FLAMINIA BERLINA	2438	1957-63	8.0	17.0 25.0
FLAMINIA COUPE PININFARINA	2438	1959-63	9.0	18.0 27.0
FLAMINIA GT TOURING	2438	1958-63	16.0	33.0 50.0
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2438	1960-63	25.0	50.0 75.0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2438	1958-63	45.0	90.0 135.0
FLAMINIA BERLINA 2.8	2775	1963-70	8.0	17.0 25.0
FLAMINIA COUPE PININFARINA 2.8	2775	1963-67	10.0	20.0 30.0
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	17.0	35.0 53.0
FLAMINIA GT TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	14.0	28.0 42.0
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	27.0	55.0 82.0
FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	50.0	100.0 150.0
FLAMINIA SUPERSPORT ZAGATO	2775	1964-67	50.0	100.0 150.0
FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	3.0	6.0 9.0
FLAVIA COUPE 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 COUPE PININFARINA 1.8	1800	1963-68	6.0	12.0 18.0
FLAVIA COUPE 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 COUPE 2000	1991	1969-71	4.5	9.0 13.5
FLAVIA COUPE 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	4.8	9.5 14.0
2000 BERLINA 4M5M	1991	1971-75	2.0	4.0 6.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
2000 IE BERLINA	1991	1972-75	2.5	5.0 7.5
2000 COUPE	1991	1971-74	5.0	10.0 15.0
2000 COUPE HF	1991	1971-74	6.0	12.0 18.0
FLUVIA BERLINA	1091	1963-64	2.0	4.0 6.0
FLUVIA 2C	1091	1964-69	2.0	4.0 6.0
FLUVIA GT	1216	1967	2.3	4.5 7.0
FLUVIA GT	1231	1967-69	2.3	4.5 7.0
FLUVIA GT E	1298	1968-69	2.5	5.0 7.5
FLUVIA BERLINA 1.3 (4M5M)	1298	1969-72	2.0	4.0 6.0
FLUVIA COUPE	1216	1965-67	4.5	9.0 13.5
FLUVIA COUPE SAFARI	1231	1967-70	4.0	8.0 12.0
FLUVIA COUPE HF	1216	1966-67	10.0	20.0 30.0
FLUVIA COUPE RALLYE 1.3	1298	1967-69	3.8	7.5 11.0
FLUVIA COUPE RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	4.0	8.0 12.0
FLUVIA COUPE 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	10.0	20.0 30.0
FLUVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	11.0	23.0 34.0
FLUVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	10.0	20.0 30.0
FLUVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1298	1968-72	10.0	20.0 30.0
FLUVIA C RALLYE 1.6 HF (SANALONA)	1584	1968-70	25.0	50.0 75.0
FLUVIA COUPE 1.6 HF LUSO	1584	1970-72	11.0	22.0 33.0
FLUVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	11.0	23.0 35.0
FLUVIA COUPE II SERIE	3179	1970-73	3.5	7.0 10.0
FLUVIA COUPE 3	1298	1973-76	3.0	6.0 9.0
FLUVIA COUPE MONTECARLO	1298	1972-76	3.5	7.0 10.0
FLUVIA COUPE SAFARI	1298	1974-76	3.5	7.0 10.0
BE TA 1371/47/67/81 SERIE	1297/756	1972-75	1.0	2.0 3.0
BE TA 1371/62/01 SERIE	1297/756	1975-79	0.8	1.5 2.3
BE TA 162/01 SERIE	1585/195	1979-82	0.8	1.5 2.3
BE TA COUPE 1.6/81 SERIE	1592/756	1973-75	1.8	3.5 5.0
BE TA COUPE 1.3/1.6/2.0/81 S.	1297/756	1975-81	1.5	3.0 4.5
BE TA COUPE 1.3/1.6/2.0/81 S. V.S.	1366/195	1981-84	1.8	3.5 5.0
BE TA COUPE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2.5	5.0 7.5
BE TA HPE 1.6/81 SERIE	1592/756	1975	1.8	3.5 5.0
BE TA HPE 1.6/2.0/81 SERIE	1585/195	1975-81	1.5	3.0 4.5
BE TA HP EXECUTIVE 1.6/2.0/81	1585/195	1981-84	1.8	3.5 5.0
BE TA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2.5	5.0 7.5
BE TA SPIDER 1.6/81/2.0/81 S.	1585/195	1974-82	3.5	7.0 10.0
BE TA MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1975-79	4.5	9.0 13.5
MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1980-84	5.0	10.0 15.0
BE TA TREVI 1.6	1585	1980-84	0.5	1.0 1.5
BE TA TREVI 2.0/2.0/81	1995	1980-84	0.5	1.0 1.5
BE TA 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 GTLE	1585	1982-93	1.0	2.0 3.0
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	2.0	4.0 6.0
DELTA HF TURBO IE	1585	1986-93	2.3	4.5 6.5
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	4.0	8.0 12.0
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	6.0	12.0 18.0
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	10.0	20.0 30.0
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	15.0	30.0 45.0
DELTA 5A	1759	1985-87	60.0	120.0 180.0
DELTA TURBO DS	1929	1986-91	0.5	1.0 1.5
GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999/2484	1976-79	1.5	3.0 4.5
GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	1.8	3.5 5.0
GAMMA 2500/2500 IE SERIE	2484	1980-84	2.0	4.0 6.0
GAMMA 2000 COUPE I SERIE	1999	1976-79	2.5	5.0 7.5
GAMMA 2500 COUPE I SERIE	2484	1976-79	2.8	5.5 8.0
GAMMA 2000 COUPE II SERIE	1999	1980-84	3.0	6.0 9.0
GAMMA 2500 COUPE II SERIE	2484	1980-84	3.3	6.5 10.0
OST 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
PRISMA	1995	1984-88	1.3	2.5 3.5
THEMA 2.0 IE TURBO	1995	1984-88	2.3	4.5 6.5
THEMA V6	2849	1984-88	2.0	4.0 6.0
THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1.3	2.5 3.5
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	5.0	10.0 15.0
THEMA 832	2927	1986-87	6.0	12.0 18.0
THEMA 2.0 IE TURBO SW	1995	1986-88	2.3	4.5 6.5
THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1.3	2.5 3.5
THEMA LE 16V II SERIE	1995	1988-92	1.0	2.0 3.0
THEMA 2.0 IE 16V TURBO II SERIE	1995	1988-92	2.0	4.0 6.0
THEMA V6 II SERIE	2849	1988-92	1.8	3.5 5.0
THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1988-92	1.3	2.5 3.5
THEMA 832 II SERIE	2927	1988-92	6.0	12.0 18.0
THEMA LE 16V SW II SERIE	1995	1988-92	1.3	2.5 3.5
THEMA 2.0 IE 16V TURBO II SERIE	1995	1988-92	2.3	4.5 6.5
THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1988-92	1.3	2.5 3.5
THEMA 2.0 IE 16V II SERIE	1995	1992-94	1.0	2.0 3.0
THEMA 2.0 IE 16V TURBO II SERIE	1995	1992-94	2.0	4.0 6.0
THEMA 3.0 V6 III SERIE	2959	1992-94	2.0	4.0 6.0
THEMA TURBO DS III SERIE	2500	1992-94	1.3	2.5 3.5
THEMA 2.0 IE 16V SW III SERIE	1995	1992-94	1.3	2.5 3.5
THEMA 2.0 IE 16V TURBO SW III S.	1995	1992-94	2.3	4.5 6.5
THEMA 3.0 V6 III SERIE SW	2959	1992-94	2.3	4.5 6.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1992-94	1.3	2.5 3.5
DEBRA (TUTTI I MODELLI)	1581/1995	1989-97	0.5	1.0 1.5
DEDRASW (TUTTI I MODELLI)	1581/1995	1994-97	0.7	1.5 2.2
DEDRASW INTEGRALE	1995	1994-97	1.0	2.0 3.0
DEDRASW TURBO DS	1929	1989-97	0.5	1.0 1.5
DEDRASW TURBO DS	1929	1994-97	0.7	1.5 2.2
DEDRASW 2.0 IE TURBO HF	1995	1992-94	1.0	2.0 3.0
DEDRASW 2.0 IE TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.0	2.0 3.0
K20 20V/24 20V	1998/2446	1994-97	0.5	1.0 1.5
K20 TURBO 16V	1995	1994-97	0.8	1.5 2.3
K24 TD	2387	1994-97	0.5	1.0 1.5
K20 20V TURBO	1998	1998-01	0.8	1.5 2.3
K3.0 V6 24V	2959	1994-01	0.8	1.5 2.3
K3.0 V6 24V SW	2959	1996-01	0.8	1.5 2.3
K COUPE 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1.0	2.0 3.0
K COUPE 3.0 V6 24V	2959	1996-01	1.0	2.0 3.0
K COUPE 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	0.8	1.5 2.3
K COUPE 2.4 20V	2446	1996-01	0.8	1.5 2.3

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
FREELANDER SOFTBACK TD	1950-1994	1997-06	1.3	2.5	3.5	
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 V6 (COMPR.)	4197	2005-06	4.0	8.0	12.0	

LEXUS GIAPPONE

GS300(GS430)	2997-4293	2000-06	1.5	3.0	4.5	
LS430	4293	2000-06	1.5	3.0	4.5	
SC 430	4293	2001-06	3.5	7.0	10.0	
RX300/350	2994-3302	2001-06	2.0	4.0	6.0	
RX400H	3311	2004-06	2.5	5.0	7.5	

LLOYD GERMANIA

LP600	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 S (MOT.AUSTIN/FORD)	948-1172	1957-62	15.0	30.0	45.0	
SEVEN II SERIE	1498	1962-65	13.5	27.0	40.0	
SEVEN III SERIE	1558	1965-67	12.5	25.0	37.0	
SEVEN	1599	1971-75	13.0	26.0	40.0	
ELITE	1216	1957-64	17.5	35.0	50.0	
ELAN COUPÉ	1558	1962-75	12.5	25.0	38.0	
ELAN SPIDER	1558	1962-75	14.0	28.0	42.0	
ELAN +2130S COUPÉ	1558	1971-74	11.0	22.0	33.0	
EUROPA	1563	1971-75	10.0	20.0	30.0	
ESPRIT S2/S3/S3 TURBO	1973-2074	1975-87	12.0	24.0	36.0	
ESPRIT S3 SE TURBO	2074	1988-93	11.0	22.0	33.0	
ESPRIT S4/S4S	2074	1993-96	15.0	30.0	45.0	
ESPRIT GT 32.0	1994	1996-99	16.0	32.0	48.0	
ESPRIT V8 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	18.5	37.0	55.0	
ELCAJENCEL	1973-2074	1976-92	5.0	10.0	15.0	
ELITE	1973-2074	1976-83	5.0	10.0	15.0	
ELAN 161	1588	1989-92	5.0	10.0	15.0	
ELAN 161 TURBO/ELAN S2	1588	1989-95	6.5	13.0	20.0	
ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-06	7.5	15.0	22.0	
ELISE III/TI/III S	1795	2002-06	8.5	17.0	25.0	
ELISE III 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	1118-1198	1979-97	1.0	2.0	3.0	
-----------	-----------	---------	-----	-----	-----	--

MAHINDRA INDIA

CJ/C/D (TUTTI I MODELLI)	2112-2523	1993-97	0.5	1.0	1.5	
--------------------------	-----------	---------	-----	-----	-----	--

MARCOS GRAN BRETAGNA

GT1600	1650	1964-70	6.0	12.0	18.0	
MINIGT	8481-275	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	1986-97	0.3	0.5	0.8	
-----	-----	---------	-----	-----	-----	--

MASERATI ITALIA

A6 1500	1488	1946-50	250.0	500.0	750.0	
A6 G2000 PININ FARINA	1954	1951-53	250.0	500.0	750.0	
A6 G2000 FRUA SPIDER	1954	1951-53	325.0	650.0	950.0	
A6 G54 2000 ZAGATO	1985	1954-57	350.0	700.0	1000.0	
A6 G54 2000 ALLEMANO	1985	1954-57	225.0	450.0	650.0	
A6 G54 2000 FRUA SPIDER	1985	1954-57	275.0	550.0	800.0	
3500 GT (CARRARA/RD)	3485	1957-64	65.0	130.0	200.0	
3500 GT SPIDER VIGNALE (CARR.)	3485	1959-64	100.0	200.0	300.0	
3500 GT (INIEZIONE)	3485	1961-65	60.0	120.0	180.0	
3500 GT SPIDER VIGNALE (INIEZ)	3485	1961-64	90.0	180.0	270.0	
5000 GT TOURING	4937-4941	1960-64	300.0	600.0	900.0	
5000 GT ALLEMANO	4937-4941	1960-64	225.0	450.0	650.0	
3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	50.0	100.0	150.0	
MISTRAL 3.7	3692	1963-67	50.0	100.0	150.0	
MISTRAL 4.0	4014	1967-70	60.0	120.0	180.0	
MISTRAL SPIDER 3.5/3.7/4.0	3485-4014	1964-69	125.0	250.0	370.0	
SEBRING 3500 GTIS	3485	1963-69	50.0	100.0	150.0	
SEBRING 3.7/4.0	3692-4014	1963-69	55.0	110.0	160.0	
GHBILU	4719	1968-73	100.0	200.0	300.0	
GHBILU SPIDER	4719	1969-73	150.0	300.0	450.0	
GHBILU S	4930	1970-73	125.0	250.0	370.0	
GHBILU SPIDER	4930	1970-73	175.0	350.0	500.0	
MEXICO 4.2	4136	1969-74	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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
BORA 47/49	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	
KHAMON	4930	1973-83	50.0	100.0	150.0	
QUATTROPORTE II	2965	1974-76	12.5	25.0	35.0	
KYALAMI 4.2/4.9	4136-4930	1977-83	12.5	25.0	37.5	
QUATTROPORTE III 4200	4136	1980-84	7.5	15.0	22.0	
QUATTROPORTE III 4900	4930	1979-90	9.0	18.0	27.0	
ROYALE	4930	1986-90	12.5	25.0	37.5	
BITURBO	1996	1982-83	2.0	4.0	6.0	
BITURBO	1996	1984-88	1.5	3.0	4.5	
BITURBO I	1996	1986-88	2.5	5.0	7.5	
222Z 22E	1996-2790	1988-91	3.0	6.0	9.0	
224V	1996	1989-94	3.5	7.0	10.0	
BITURBO S	1996	1984-87	3.5	7.0	10.0	
BITURBO SI	1996	1987-88	4.0	8.0	12.0	
BITURBO 420	1996	1985-86	1.8	3.5	5.0	
BITURBO 420i	1996	1986-87	2.0	4.0	6.0	
422	1996	1988-91	2.5	5.0	7.5	
424V	1996	1990-94	3.0	6.0	9.0	
418V	1996	1991-93	2.5	5.0	7.5	
BITURBO 420S	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	
450/450 4V	2790	1991-93	3.5	7.0	10.0	
BITURBO SPYDER	1996	1985-87	5.0	10.0	15.0	
BITURBO SPYDER I	1996	1986-88	6.5	13.0	19.5	
BITURBO SPYDER I	1996	1988-93	7.5	15.0	22.5	
BITURBO SPYDER 124V	1996	1992-95	9.0	18.0	27.0	
BITURBO SPYDER 28(SPYDER 2.8)	2790	1990-94	7.5	15.0	22.5	
228	2790	1985-93	6.0	12.0	18.0	
KARIF	2790	1988-93	12.5	25.0	37.0	
SHAMAL	3217	1991-96	17.5	35.0	50.0	
RACING	1996	1991-93	7.5	15.0	22.0	
GHBILU	1996-2790	1992-95	6.0	12.0	18.0	
GHBILUGT	1996	1995-98	6.5	13.0	20.0	
GHBILUCJP	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/GTIA	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	
COUPE	4236	2002-04	10.0	20.0	30.0	
COUPE CAMBIO CORSA	4236	2002-04	11.0	22.0	33.0	
COUPE GRANDSPORT	4244	2005-06	13.0	25.0	38.0	
QUATTROPORTE	4244	2003-06	9.0	18.0	27.0	
MC 125 STRADALE	5998	2004-05	400.0	800.0	1000.0	

MATRA FRANCIA

DJET 5	1108	1965-69	5.0	10.0	15.0	
DJET 6	1235	1966-68	6.0	12.0	18.0	
M30/LV/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

R12 (MANTEL 5730Z)	1146	1971-73	1.5	3.0	4.5	
R12 COUPE (MANTEL 5730Z)	1146	1977-85	2.5	5.0	7.5	
R12 COUPE (MANTEL 6540Z)	1308	1985-90	3.0	6.0	9.0	
R12 COUPE (MANTEL 6540Z)	1308	1990-92	4.0	8.0	12.0	
R12 COUPE (MANTEL 6540Z)	1308	1992-97	6.0	12.0	18.0	
R12 COUPE (MANTEL 6540Z)	1308	1999-02	7.0	14.0	21.0	
R12 TURBO CABRIO (MANTEL 6540Z)	1308	1987-89	4.5	9.0	13.5	
R12 CABRIOLET (MANTEL 6540Z)	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.)	1587-2184	1987-92	0.5	1.0	1.5	
323 TURBO 16V 4WD	1840	1990-94	1.0	2.0	3.0	
MC5 (MATA)	1597-1889	1990-97	3.0	6.0	9.0	
MC5 (MATA) II SERIE	1597-1991	1997-04	2.5	5.0	7.5	
I21	1324-1498	1990-96	0.5	1.0	1.5	
MC3	1598-1845	1991-97	0.8	1.5	2.3	
R18 (MANTEL 6540Z)	1308	2002-06	3.5	7.0	11.0	
XEDOS 6	1995	1991-97	0.5	1.0	1.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
323 LANTIS	1324-1995	1994-97	0.5	1.0	1.5	
MC5 (MATA) III SERIE	1798-1999	2005-06	3.5	7.0	10.0	
I21 (HESIA)	1242-1299	1996-97	0.5	1.0	1.5	
DEMIO	1324-1498	1996-97	0.5	1.0	1.5	

MC LAREN GRAN BRETAGNA

F1	6064	1993-98	120.0	250.0	370.0	
----	------	---------	-------	-------	-------	--

MERCEDES GERMANIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
190 E 25 16 (W201)	2498	1989-93	3.5	260 SE (W126)	2599	1986-90	1.0	E 320 T4 Matic (W210)	3199	1997-01	2.3	
190 E 25 16 EVOLUZIONE II (W201)	2498	1990-91	12.5	300 SE SEL (W126)	2962	1986-88	1.3	E 420 T (W210)	4196	1996-97	2.3	
190 E 26 (W201)	2599	1985-93	1.0	300 SE SEL (W126)	2962	1989-91	1.5	E 430 T V8 (W210)	4266	1997-01	2.5	
200 D 2300 (W115) (Z50 (W114))	1988	2496	1973-76	420 SE SEL (W126)	4196	1986-90	1.3	E 220 D 290 T D 300 D (SERIE I W210)	2155	2996	1996-97	
280 280 E (W114)	2746	1972-76	2.3	560 SE (W126)	5547	1988-90	2.0	CLK 200 (200 K) (Z50 K) (C208)	1998	2295	1997-01	
240 D 2400 3.0 (W115)	2404	3005	1973-76	560 SE (W126)	5547	1986-88	1.8	CLK 320 (C208)	3199	1997-01	2.5	
240 D LANG (W115)	2404	1973-76	1.0	560 SE (W126)	5547	1989-91	2.3	CLK 450 (C208)	4266	1997-01	3.0	
280 C (W114)	2746	1972-77	3.3	300 SD SEL TURBO DIESEL (W126)	2998	1980-87	0.8	CLK 200 (200 K) (Z50 K) (C208)	1998	2295	1997-01	
280 C (W114)	2746	1972-77	3.5	280 300 (320) SE SEL (W140)	2799	3199	1991-98	1.0	CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	1998-01	4.0
200 D 2300 E (W125)	1997	2525	1976-79	5300 TD (W140)	2996	1997-98	1.0	CLK 55 AMG (C208)	5439	1999-01	5.5	
200 D 2300 E (W125)	1997	2525	1980-84	300 SD TURBO 3300 (3500) TURBO (W140)	2996	3449	1992-97	1.0	SLK 200 (200 K) (Z50 K)	1998	2295	1996-03
280 280 E (W125)	2746	1976-84	1.5	420 SE SEL (W140)	4196	1991-98	1.5	SLK 320 V6	3199	2000-03	4.0	
200 D 2300 D (W125)	1988	2404	1976-85	500 SE SEL (W140)	4973	1991-98	1.8	SLK 52 AMG	3199	2001-03	5.0	
240 D LANG (W125)	2404	1977-85	0.5	600 SE SEL (W140)	5987	1991-98	2.5	ML 230	2295	1997-01	2.0	
300 D 3000 CD (W125)	2998	3005	1976-85	380 SEC (W126)	3899	1981-86	4.0	ML 270 CDI	2688	2000-04	2.0	
230 C (Z50 C) (W125)	2299	1977-84	2.3	420 SEC (W126)	4196	1986-92	4.5	ML 320 (350)	3199	3724	1997-04	
280 C (W125)	2746	1977-84	2.8	500 SEC (W126)	4973	1981-87	5.0	ML 400 CDI	3996	2001-04	2.5	
200 T 2300 T 2500 T 280 T (W125)	1997	2746	1977-84	560 SEC (W126)	5547	1988-92	6.0	ML 430	4266	1997-01	3.0	
240 TD (W125)	2404	1977-85	0.5	560 SEC (W126)	5547	1985-87	6.0	ML 500	5439	2001-04	3.5	
300 TD 3000 TD TURBO (W125)	2998	1977-85	0.8	420 500 S COUPE (W140)	4196	4973	1992-98	1.5	ML 55 AMG	5439	2000-04	5.0
230 G (CORTO TELONATO)	2299	1979-82	2.0	600 S COUPE (W140)	5987	1992-98	2.5	S 280 (S20) (W220)	2799	3199	1998-03	
230 G (CORTO SW)	2299	1979-82	2.3	280 SL (R107)	2746	1974-75	7.5	S 350 (430) 500 (W220)	4266	4966	1998-05	
230 G LUNGO SW	2299	1979-82	2.0	280 SL (R107)	2746	1975-80	8.0	S 600 (W220)	5786	1999-05	2.5	
230 G (CORTO TELONATO)	2299	1982-89	2.3	280 SL (R107)	2746	1980-85	8.5	S 320 CDI (W220)	3222	1999-05	1.5	
230 G (CORTO SW)	2299	1982-89	2.5	280 SL (C107)	2746	1974-81	5.5	S 400 CDI (W220)	3996	2000-05	1.5	
230 G LUNGO SW	2299	1982-89	2.3	300 SL (R107)	2962	1985-89	8.5	S 55K AMG (W220)	5439	2002-05	7.0	
280 G (CORTO TELONATO)	2746	1979-89	2.5	350 SL (R107)	3499	1971-75	11.0	S 65 K AMG (W220)	5980	2003-05	7.5	
280 G (CORTO SW)	2746	1979-89	3.0	350 SL (C107)	3499	1971-80	6.0	G 300 GTR	6898	1998-00	650.0	
280 G LUNGO SW	2746	1979-89	3.0	380 SL (R107)	3899	1980-85	11.0	G 290 TD CORTO TEL SW	2874	2000-01	3.5	
240 G (CORTO TELONATO)	2299	1979-88	2.0	380 SL (C107)	3899	1980-85	11.0	G 290 TD LUNGO SW	2874	2000-01	4.0	
240 G (CORTO SW)	2299	1979-88	2.3	420 SL (R107)	4196	1985-89	12.0	G 300 TD CORTO TEL SW	2996	1996-00	3.0	
240 G LUNGO SW	2299	1979-88	2.0	450 SL (R107)	4520	1975-80	11.0	G 300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	3.5	
300 G (CORTO TELONATO)	2998	1979-94	2.0	450 SL (C107)	4520	1973-80	6.0	G 270 CDI CORTO TEL SW	2688	2000-06	3.5	
300 G (CORTO SW)	2998	1979-94	2.3	450 SL (C107)	4520	1975-80	6.0	G 270 CDI LUNGO SW	2688	2000-06	4.0	
300 G LUNGO SW	2998	1979-94	2.0	450 SL (C107)	4520	1975-80	6.0	G 400 CDI CORTO TEL SW	3996	2000-06	4.5	
200 D 2000 E 2300 E 2600 E (W124)	1997	2599	1984-93	450 SL (C107)	4520	1973-80	6.0	G 400 CDI LUNGO SW	3996	2000-06	5.0	
E 200 E 220 (W124)	1998	2999	1993-95	450 SL (C107)	4520	1973-80	6.0	G 500 V8 CORTO TEL SW	4966	1998-06	6.0	
260 E 4 Matic (W124)	2599	1987-93	1.0	500 SL (R107)	4973	1980-81	7.0	G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-06	6.5	
E 280 (W124)	2799	1993-95	1.0	500 SL (R107)	4973	1980-85	12.0	G 55 AMG	5439	1998-04	7.5	
200 D 2500 D 2500 D TURBO (W124)	1997	2497	1985-95	500 SL (R107)	4973	1985-89	13.0	G 55 AMG COMPRESSOR	5439	2004-06	10.0	
280 D 280 E 280 LIMOUSINE (W124)	2599	2799	1989-95	560 SL (R107)	5547	1985-89	14.0	CL 500 (C215)	4966	1999-06	4.5	
250 LIMOUSINE (W124)	2497	1989-95	1.0	SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	7.0	CL 600 (C215)	5786	1999-06	5.0	
300 E (W124)	2962	1984-93	1.0	280 SL SL 280 24 (R129)	2799	1993-98	6.0	CL 55 AMG (C215)	5439	1999-06	5.5	
300 E 4 Matic (W124)	2962	1987-93	1.3	300 SL 24 SL 300 24 (R129)	2960	1989-93	5.0	CL 65 AMG (C215)	5980	2003-06	6.0	
E 300 4 Matic (W124)	2960	1994-95	1.2	SL 320 SL 320 24 (R129)	3199	1993-98	6.5	C 240 V6 (W203)	2597	2000-05	1.3	
300 D TURBO 4 Matic (W124)	2996	2998	1987-95	SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	7.5	C 320 V55 V6 (W203)	3199	3498	2000-06	
300 E 24 (W124)	2960	1989-93	1.3	500 SL (R129)	4973	1989-98	7.0	C 32 AMG (W203)	3199	2000-04	5.0	
E 320 (W124)	3199	1994-95	1.2	SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	8.0	C 30 CDI AMG (W203)	2950	2002-05	3.5	
400 E 400 E 420 (W124)	4196	1991-95	2.0	600 SL (R129)	5987	1992-01	8.5	C 35 AMG (W203)	5439	2004-06	6.0	
500 E 500 (W124)	4973	1990-95	3.5	600 SL (R129)	5987	1992-01	8.5	C 240 V6 (W203)	2597	2000-05	1.8	
200 T 2000 TE 2300 TE (W124)	1997	2299	1986-93	300 GE CORTO TELONATO SW	2960	1990-94	3.5	C 320 V55 V6 (W203)	3199	3498	2000-06	
E 200 TE 220 T (W124)	1998	2999	1993-95	300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	4.0	C 30 CDI AMG 1 (W203)	2950	2002-05	3.5	
200 TD 2500 TD (W124)	1997	2497	1985-95	320 GE 320 CORTO TELONATO SW	3199	1993-06	4.0	C 35 AMG 1 (W203)	5439	2004-06	6.0	
E 280 T (W124)	2799	1993-95	1.3	320 GE 320 LUNGO SW	3199	1993-06	4.5	A 190 Q210	1997	2084	2000-04	
300 TE (W124)	2962	1986-93	1.3	350 G63 300 TD CORTO TEL SW	3449	1991-97	3.0	A 190 L 210 L	1997	2084	2001-04	
300 TE 4 Matic (W124)	2962	1987-93	1.5	500 GE V8	4973	1993-94	5.5	SL 350 (R230)	3724	2003-06	7.0	
E 300 T 4 Matic (W124)	2960	1994-95	1.5	G 36 AMG	3606	1995-97	5.5	SL 500 (R230)	4966	2001-06	8.0	
300 TE 24 (W124)	2960	1989-93	1.5	C 180 Q 220 (Z50) (W202)	1799	2295	1993-97	0.8	SL 600 (R230)	5535	2001-06	9.0
E 320 T (W124)	3199	1994-95	1.5	C 200 D 220 D 2500 D (W202)	1997	2497	1993-97	0.5	SL 55 AMG (R230)	5439	2001-06	9.0
300 TD (W124)	2996	1987-95	0.8	C 240 V6 (W202)	2798	1997-00	1.0	SL 65 AMG (R230)	5980	2005-06	11.0	
300 TD TURBO 4 Matic (W124)	2998	1987-95	1.0	C 280 (W202)	2799	1993-97	1.3	CLK 200 K 200 K (C209)	1796	2002-06	2.5	
200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	3.0	C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	1.3	CLK 240 (C209)	2597	2002-05	3.0	
200 GE CORTO SW	1997	1986-94	3.5	C 250 COMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	1.3	CLK 320 (350) (C209)	3199	3498	2002-06	
200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	3.5	C 180 T 200 T 220 T 301 (W202)	1799	2295	1996-97	1.0	CLK 500 (C209)	4966	2002-06	4.5
250 GD CORTO TELONATO	2497	1987-95	3.0	C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	4.0	CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-06	6.0	
250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	3.5	C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	4.0	CLK 200 K 200 K (C209)	1796	2003-06	3.0	
250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	3.5	C 230 T COMPRESSOR (W202)	2250	2295	1996-00	1.5	CLK 240 CABRIOLET (C209)	2597	2003-05	3.5
200 C 2200 C 2400 C 2000 C 220 CPE (W124)	1997	2999	1990-96	C 240 T V6 (W202)	2798	1997-00	1.5	CLK 320 V6 CABRIOLET (C209)	3199	3498	2003-06	
230 CE (W124)	2299	1987-92	2.3	C 280 T (W202)	2799	1996-97	1.5	CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003-06	5.0	
300 C 3200 C 3600 C 3200 CPE (W124)	2962	1987-96	2.5	C 280 T V6 (W202)	2799	1997-00	1.5	CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003-06	6.5	
380 C (W124)	2960	1989-93	2.5	C 43 T AMG (W202)	4266	1997-00	4.3	E 320 (W211)	3199	3498	2002-06	
E 200 E 220 CABRIOLET (W124)	1997	2199	1993-97	E 420 V8 (W210)	4196	1995-97	1.8	E 500 (W211)	4966	2002-06	3.5	
300 320 CE 24 CABR. E 320 CABR.	2960	3199	1991-96	E 430 V8 (W210)	4266	1997-01	2.0	E 55 KAMG (W211)	5439	2002-06	4.5	
280 SGE SEL (W116)	2746	1972-79	2.0	E 280 V6 (W210)	2799	1995-97	1.0	E 320 (W211)	3199	3498	2003-06	
350 SE 450 SE (W116)	3499	4520	1972-79	E 280 V6 (W210)	2799	1995-97	1.0	E 500 T (W211)	4966	2003-06	4.0	
350 SEL 450 SEL (W116)	3499	4520	1973-79	E 280 V6 (W210)	2799	1995-97	1.0	E 55 KAMG T (W211)	5439	2003-06	5.0	
450 SEL 6.0 (W116)	6834	1975-80	6.5	E 280 V6 (W210)	2799	1995-97	1.0	C 230 SPORT COUPE	1796	2000-05	1.3	
300 SD TURBO DIESEL (W116)	2998	1977-80	1.0	E 280 V6 (W210)	2799	1995-97	1.0	C 320 V55 SPORT COUPE	3199	3498	2000-06	
280 SGE SEL (W126)	2746	1979-82	0.8	E 280 V6 (W210)	2799	1995-97	1.0	C 32 AMG SPORT COUPE	3199	2000-04	3.0	
280 SGE SEL (W126)	2746	1983-86	1.0	E 280 V6 (W210)	2799	1995-97	1.0	C 30 CDI SPORT COUPE	2950	2000-04	1.3	
380 SGE SEL (W126)	3899	1979-82	1.0	E 280 V6 (W210)	2799	1995-97	1.0	SLK 200 K (R SERIE)	1796	2004-06	4.0	
380 SGE SEL (W126)	3899	1983-86	1.3	E 280 V6 (W210)	2799	1995-97	1.0	SLK 350 (R SERIE)	3498	2004-06	4.5	
500 SGE SEL (W126)	4973	1979-82	1.0	E 280 V6 (W210)	2799	1995-97	1.0	SLK 55 (R SERIE)	5439	2004-06	5.5	
500 SGE SEL (W126)	4973	1983-88	1.3	E 280 V6 (W210)	2799	1995-97	1.0	CL 530	3498	2004-06	3.5	
500 SGE SEL (W126)	4973	1989-91	1.5	E 280 V6 (W210)	2799	1995-97	1.0	CL 550	4966	2004-06	4.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	
CLASSAMG	5499	2004-06	6.0	120 18.0
A200 TURBO (HS)	2034	2004-06	1.8	3.5 5.0
SLRMC LAREN	5499	2004-06	200.0	350.0 500.0
B200 TURBO	2034	2005	1.7	3.5 5.2
ML350 (II SERIE)	3500	2005-06	3.0	6.0 9.0
ML500 (II SERIE)	4966	2005-06	4.0	8.0 12.0
ML280 CDI (II SERIE)	2987	2005-06	3.0	6.0 9.0
ML63AMG (II SERIE)	6208	2005-06	6.0	12.0 18.0
R350	3498	2005-06	2.5	5.0 7.5
R500	4966	2005-06	3.5	7.0 10.5
R320 CDI	2987	2005-06	2.5	5.0 7.5

MG GRAN BRETAGNA

JL1203MIDGET	746-847	1932-33	15.0	30.0 45.0
L102MAGNA	1087	1933-34	16.0	32.0 48.0
NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	17.5	35.0 50.0
MIDGET PAIRBROADSTER	847-989	1934-36	15.0	30.0 45.0
SADROPHEAD COUPE	2288-2322	1937-39	17.5	35.0 50.0
WADROPHEAD COUPE	1548	1937-39	16.0	32.0 48.0
WADROPHEAD COUPE	2561	1938-39	20.0	40.0 60.0
TA ROADSTER	1292	1936-39	16.0	32.0 48.0
TB ROADSTER	1250	1939	16.0	32.0 48.0
TC	1250	1945-49	15.0	30.0 45.0
TD	1250	1949-53	14.0	28.0 42.0
TD ARNOET	1250	1951-53	14.0	28.0 42.0
TF	1250	1953-54	14.0	28.0 42.0
TF 1500	1466	1954-55	15.0	30.0 45.0
VA/VB	1250	1947-53	6.0	12.0 18.0
A	1489	1955-59	12.5	25.0 37.0
A COUPE	1489	1956-59	10.0	20.0 30.0
ATWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	16.0	32.0 48.0
ATWIN CAM COUPE	1588	1958-60	13.5	27.0 40.0
A1600 ROADSTER	1588	1959-61	13.5	27.0 40.0
A1600 COUPE	1588	1959-61	10.0	20.0 30.0
A1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	14.0	28.0 42.0
A1600 MK2 COUPE	1622	1961-62	10.0	20.0 30.0
B SPIDER	1798	1962-74	7.5	15.0 22.5
B SPIDER	1798	1974-80	6.0	12.0 18.0
B GT COUPE	1798	1965-74	5.0	10.0 15.0
B GT	1798	1974-80	4.0	8.0 12.0
B GT LIMITED EDITION	1798	1979-80	4.5	9.0 13.5
B SPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-80	6.0	12.0 18.0
B GT V8	3528	1972-76	5.0	10.0 15.0
C SPIDER	2912	1967-69	9.0	18.0 27.0
C GT COUPE	2912	1967-69	6.0	12.0 18.0
MAGNETTE 242B	1489	1953-59	2.5	5.0 7.5
MAGNETTE MKII (MKV)	1489-1622	1959-68	2.3	4.5 7.0
MIDGET MKII	948-1098	1961-64	4.5	9.0 13.5
MIDGET MKII	1098	1964-66	4.0	8.0 12.0
MIDGET MKIII	1275	1966-69	4.0	8.0 12.0
MIDGET MKIV	1275	1969-74	3.5	7.0 11.0
MIDGET MKIV 1500	1493	1974-79	3.5	7.0 10.0
1100	1098	1962-68	1.5	3.0 4.5
1300/1300 MK2	1275	1967-71	1.8	3.5 5.0
RVB	3947	1992-95	7.5	15.0 22.5
FF VVC	1508-1796	1995-01	2.5	5.0 7.5
TF	1508-1796	2000-05	3.0	6.0 9.0
ZR105/120/160	1397-1796	2002-05	0.8	1.5 2.3
ZS 120/180	1796-2497	2002-05	1.0	2.0 3.0
ZT 160/160 V6/180/190	1795-2497	2002-05	1.8	3.5 5.0
ZT 160/160 V6/180/190	1795-2497	2002-05	2.0	4.0 6.0
ZT 260 V8	4601	2004-05	3.0	6.0 9.0
ZT X POWER 3.8S	4601	2002	4.0	8.0 12.0

MINI GERMANIA

ONE/ONE DELUXE	1598	2001-06	1.0	1.5 2.2
COOPER	1598	2001-06	1.0	2.0 3.0
COOPERS	1598	2002-06	1.5	3.0 4.5
COOPERS WORKS	1598	2003-06	2.0	4.0 6.0
CABRIO ONE/ONE DELUXE	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

GAUANTO TURBO D	2347	1980-86	0.4	0.8 1.2
GAUANTO GAUANTO 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 (II 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 (II SERIE)	2477-2855	1983-90	1.5	3.0 4.5
PAJERO 3.0 V6 (I SERIE)	2972	1988-91	2.0	4.0 6.0
PAJERO TD (II SERIE)	2477-2855	1991-99	2.0	4.0 6.0
PAJERO 2.4 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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	
COLT II SERIE (TUTTI I MOD)	1299-1595	1987-91	0.4	0.8 1.2
COLT TURBO	1598	1983-87	0.8	1.5 2.3
COLT GT 16V (TURBO)	1595	1987-91	0.8	1.5 2.3
COLT II SERIE (TUTTI I MOD)	1299-1834	1991-95	0.5	1.0 1.5
COLT II SERIE (TUTTI I MOD)	1299-1834	1995-97	0.5	1.0 1.5
3000 GT	2972	1990-00	3.5	7.0 10.0
3000 GT SPIDER	2972	1995-00	4.0	8.0 12.0
LANCER GS REVO VII	1997	1992-94	5.5	11.0 16.5
LANCER GS REVO III/IV	1997	1995-97	6.5	13.0 20.0
LANCER GS REVO VIEVO VIEVO VII	1997	1998-02	7.5	15.0 22.5
LANCER GS REVO VIII	1997	2003-05	8.0	16.0 24.0
LANCER EVO IX	1997	2005-06	9.0	18.0 27.0
GAUANTO GAUANTO 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	2855	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 (II SERIE)	2477-3497	1999-06	2.0	4.0 6.0
PAJERO V6 (II 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	1994-97	1.0	2.0 3.0
SPACE RUNNER	1834-1997	1991-97	0.5	1.0 1.5
SPACE WAGON	1834-1997	1991-97	0.5	1.0 1.5
SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-97	0.5	1.0 1.5
SPACE GEAR	1997-2972	1994-97	0.7	1.5 2.2

MORGAN GRAN BRETAGNA

THREEMHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	15.0	30.0 45.0
THREEMHEELER (BLACKBURN)	1098	1930-39	14.0	28.0 42.0
THREEMHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	15.0	30.0 45.0
F-4/F-2/F-SUPER THREEM (FORD E93A)	933-1172	1932-52	12.5	25.0 38.0
4-4 (DUAL 1946 4/4) (CLIMAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	15.0	30.0 45.0
4/4 SERIES SW (FORD 100E)	1172	1955-60	12.5	25.0 38.0
4/4 SERIES SW (FORD 105E)	997	1960-61	12.5	25.0 38.0
PLUS4 4-FLAT RAD (VANGUARD)	2088	1950-54	15.0	30.0 45.0
4/4 SERIES SV (FORD 101E)	1340	1961-63	13.5	27.0 40.0
4/4 SERIES SV (FORD 116E)	1498	1963-68	13.5	27.0 40.0
4/4 1600 (FAT/FORD KENT-VIIH EPI)	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
4/4 4-COWLED (VANG/TR2/TR3/TR4)	1998-2138	1954-69	16.5	33.0 50.0
PLUS4 SUPERSPORTS (TR3/TR4)	1998-2138	1961-68	17.5	35.0 50.0
PLUS4 (FAU/ROVER)	1994-1995	1985-99	17.5	35.0 50.0
PLUS4 (ROVER PH/MOSS)	3528	1968-72	17.5	35.0 50.0
PLUS4 (ROVER PH)	3528	1972-76	18.0	36.0 54.0
PLUS4 (ROVER SDI) (CMB)	3528	1976-86	18.0	36.0 54.0
PLUS4 (ROVER SDI) (INEZ)	3528	1984-90	18.0	36.0 54.0
PLUS4 (RANGE ROVER)	3946-4552	1989-04	20.0	40.0 60.0
ROADSTER V6	2967	2004-06	19.0	38.0 57.0
PLUS4 PLUS4 (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	1998	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 PHARINA (BERL E TRAV)	1622	1960-70	2.3	4.5 7.0
MINI MINOR	848	1959-64	5.0	10.0 15.0
MINI MINOR	848	1964-67	3.0	6.0 9.0
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	4.0	8.0 12.0
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	3.0	6.0 9.0
MINI COOPER	997	1962-64	7.5	15.0 22.5
MINI COOPER	998	1964-67	6.5	13.0 20.0
MINI COOPER 1100S	1071	1963-64	10.5	21.0 31.5
MINI COOPERS	1070	1964-65	10.0	20.0 30.0
MINI COOPERS	1275	1964-67	9.5	19.0 28.5
MINI COOPER MK2	998	1968-69	7.5	15.0 22.5
MINI COOPERS MK2/MK3	1275	1968-70	9.0	18.0 27.0
MINI MOVIE (AUS)	998	1966-69	5.0	10.0 15.0
1100	1098	1964-67	1.3	2.5 4.0
1100 MK2	1098	1967-74	1.3	2.5 4.0
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	1.5	3.0 4.5
1800	1798	1966-68	1.0	2.0 3.0
1800 MK2	1798	1968-74	1.0	2.0 3.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	
MOSKVITCH RUSSIA				
Z18/Z140	1357-1479	1974-90	0.5	1.0 1.5
Z136/Z137	1357-1479	1974-87	0.4	0.8 1.2
Z141 (ALEKO)	1479-1890	1987-91	0.3	0.5 0.8
ISH Z126	1479	1987-91	0.3	0.5 0.8

NISSAN GIAPPONE

DATSUN 240Z/26	2395	1969-75	7.5	15.0	22.5
DATSUN 260Z/80 (TUTTI E)	2565-2753	1975-78	6.0	12.0	18.0
DATSUN 280 Z/28Z+2	2753	1978-81	4.5	9.0	13.5
PATROL	2753-3596	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
200Z/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	1992-97	0.5	1.0	1.5
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	1.0	2.0	3.0
SKYLINE G15 T	1998	1989-91	1.5	3.0	4.5
SKYLINE G16 R	2568	1989-91	2.5	5.0	7.5
PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-97	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	1992-97	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	1995-97	0.5	1.0	1.5
SERENA	15-97	1995-97	0.5	1.0	1.5
SERENA D TD	1973-2285	1993-97	0.5	1.0	1.5
MURANO	3498	2003-06	2.5	5.0	7.5
MAXIMA GX (TUTTI I MODELLI)	1995-2988	1995-97	0.7	1.5	2.2
PATHFINDER (II SERIE)	3954	2004-06	3.0	6.0	9.0
PATHFINDER D (II SERIE)	2488	2005-06	2.5	5.0	7.5
MICRA C	1386-1598	2005-06	1.5	3.0	4.5
ALMERA	1392-1597	1995-97	0.5	1.0	1.5
ALMERA D	1975	1995-97	0.5	1.0	1.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
T200	1196	1959-62	1.8	3.5	5.0	
REXORD	1488	1960-63	2.0	4.0	6.0	
REXORD CABRIOLET	1680	1961-62	2.8	5.5	8.0	
REXORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	1.8	3.5	5.0	
REXORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	1.5	3.0	4.5	
REXORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	2.3	4.5	7.0	
REXORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2259	1966-71	1.3	2.5	4.0	
REXORD C CABRIOLET	1492-2259	1967-71	2.0	4.0	6.0	
KADETT	1074	1956-57	4.0	8.0	12.0	
KADETT/KADETT SPECIAL	1074	1958-60	3.5	7.0	10.0	
KADETT/KADETT A (TUTTI M)	993	1962-65	1.8	3.5	5.0	
KADETT B (TUTTI MOD)	1078-1897	1965-73	1.0	2.0	3.0	
KADETT C (TUTTI MOD)	995-1196	1973-79	0.8	1.5	2.3	
KADETT 1900/2000 GTE	1897-1979	1976-79	5.0	10.0	15.0	
KADETT D (TUTTI MOD)	993-1584	1979-84	0.5	1.0	1.5	
KADETT D DIESEL (TUTTI M)	1598	1982-84	0.5	1.0	1.5	
KADETT GTE	1796	1983-84	0.8	1.5	2.3	
KADETT E (TUTTI MOD)	1196-1998	1984-91	0.5	1.0	1.5	
KADETT E DI TURBO (TUTTI M)	1488-1700	1984-91	0.5	1.0	1.5	
KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	1.0	2.0	3.0	
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	1.3	2.5	3.5	
KADETT 13 CABRIO 1.6 CABRIO	1297-1598	1987-93	0.8	1.5	2.3	
KADETT 206 GSI CABRIO 2.0 CABRIO LE	1998	1985-93	1.0	2.0	3.0	
OLYMPIA (1100/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 COUPE	4638-5354	1964-68	2.5	5.0	7.5	
KAPITÄEN	2784	1968-70	1.8	3.5	5.0	
ADMIRAL DIPLOMAT	2784	1969-77	2.0	4.0	6.0	
DIPLOMAT V8	5354	1969-77	2.5	5.0	7.5	
COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	1.5	3.0	4.5	
COMMODORE BERLINA COUPE	2490	1972-77	1.5	3.0	4.5	
COMMODORE GSE COUPE	2784	1972-77	2.5	5.0	7.5	
ASCONA SERIE (TUTTI MOD)	1196-1897	1970-75	0.8	1.5	2.3	
ASCONA II SERIE (TUTTI MOD)	1196-1979	1975-80	0.5	1.0	1.5	
ASCONA III SERIE (TUTTI 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	
MANTIA SERIE	1196-1897	1970-75	1.5	3.0	4.5	
MANTIA III SERIE	1297-1979	1975-88	1.5	3.0	4.5	
MANTIA 400	2410	1980-85	6.0	12.0	18.0	
REXORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	0.8	1.5	2.3	
REXORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	0.5	1.0	1.5	
REXORD E 2 BERLINA	1698-2197	1977-86	0.5	1.0	1.5	
REXORD E DIESEL E 2 TURBO	1998-2260	1977-86	0.5	1.0	1.5	
REXORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	0.8	1.5	2.3	
REXORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	0.5	1.0	1.5	
REXORD E 2 CARAVAN	1698-2197	1977-86	0.5	1.0	1.5	
REXORD E DIESEL CARAVAN	1998-2260	1977-85	0.5	1.0	1.5	
REXORD E 2 TURBO CARAVAN	2260	1985-86	0.5	1.0	1.5	
VECTRA 2.0 TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	0.8	1.5	2.3	
VECTRA 4X4	1796-1998	1988-95	0.5	1.0	1.5	
VECTRA 2000 16V	1998	1989-95	0.5	1.0	1.5	
VECTRA 2.5 V6 (V6 SERIE)	2498	1993-99	0.5	1.0	1.5	
VECTRA 1500 (V6 SERIE)	2198	1999	0.8	1.5	2.3	
VECTRA (TUTTI MODELLI)	1389-1998	1988-95	0.5	1.0	1.5	
VECTRA DTD	1488-1700	1988-95	0.5	1.0	1.5	
VECTRA I SERIE (TUTTI MOD)	1598-2498	1995-97	0.5	1.0	1.5	
VECTRA IUS CARAVAN	1598-2498	1996-97	0.7	1.5	2.0	
VECTRA TD I SERIE (TUTTI MOD)	1686	1995-97	0.5	1.0	1.5	
VECTRA TD IUS CARAVAN	1686	1996-97	0.7	1.5	2.0	
CALIBRA 2002 016V	1998	1989-97	1.0	2.0	3.0	
CALIBRA 2001 016V 4X4	1998	1989-97	1.3	2.5	3.5	
CALIBRA 2001 TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	2.0	4.0	6.0	
CALIBRA 25 V6	2498	1995-97	1.5	3.0	4.5	
OMEGA 1.8 20	1796-1998	1986-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA 1.8 20 CARAVAN	1796-1998	1986-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA CD 2.4	2410	1988-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA CARAVAN 2.4	2410	1988-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA GL 2.8 V6	2594	1990-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA GL 2.8 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 DTD	2260	1986-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA CARAVAN DTD	2260	1986-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA LDTUS 3.6 TURBO	3605	1990-92	12.5	25.0	38.0	
OMEGA 2.0 20 16V/2.5 24V (V6)	1998-2498	1994-97	0.5	1.0	1.5	
OMEGA 2.0 20 16V/2.5 24V V6 (V6)	1998-2498	1994-97	0.5	1.0	1.5	
OMEGA 3000 V6 24V V6 (V6)	2962	1994-99	0.8	1.5	2.3	
OMEGA 3.2 V6 (V6)	3175	2000-02	0.8	1.5	2.3	
OMEGA 2.5 TD (V6)	2497	1994-97	0.5	1.0	1.5	
SENATOR	2490-2948	1977-88	0.8	1.5	2.3	
SENATOR TURBO DIESEL	2260	1985-87	0.5	1.0	1.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
SENATOR I SERIE	2490-2594	1987-93	0.8	1.5	2.3	
SENATOR 3003 ON 24V I 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 MODELLI)	993-1598	1982-92	0.5	1.0	1.5	
CORSA TR (TUTTI 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 (I SERIE)	1598	1993-01	0.8	1.5	2.3	
CORSA GSI 1.8 (II SERIE)	1796	2001-06	0.8	1.5	2.3	
TIGRA	1389-1598	1994-01	0.8	1.5	2.3	
ASTRA (TUTTI MOD) V6	1389-1998	1991-97	0.5	1.0	1.5	
ASTRA DTD (TUTTI MOD) V6	1686-1700	1991-97	0.5	1.0	1.5	
ASTRA GSI 16V	1998	1991-96	0.8	1.5	2.3	
ASTRA 1.4 CABRIO 1.6 CABRIO	1389-1598	1993-98	1.0	2.0	3.0	
FRONTIERA (TUTTI MODELLI)	1998-2772	1991-98	1.5	3.0	4.5	
FRONTIERA IUS (TUTTI MOD)	2198-3165	1998-04	2.0	4.0	6.0	
MONTEREY	3059-3165	1992-98	1.3	2.5	3.5	
MONTEREY I SERIE	2999-3494	1998-99	1.8	3.5	5.0	
SINTRA 2.2 16V	2198	1996-97	0.7	1.5	2.0	
SINTRA 3.0 V6 2.4V	2962	1996-99	0.8	1.5	2.3	
ASTRA OPC (I SERIE)	1998	1999-01	1.3	2.5	3.5	
ASTRA COUPE IUS (TUTTI MOD)	1796-2198	2000-05	0.8	1.5	2.3	
ASTRA COUPE 2.2 TD (II SERIE)	2171	2002-05	0.5	1.0	1.5	
ASTRA CABRIOLET IUS (TUTTI MOD)	1998-2198	2001-06	1.3	2.5	3.5	
ASTRA CABRIOLET 2.2 TD (II SERIE)	2171	2002-06	1.0	2.0	3.0	
825 PS	2000	1920-24	5.0	10.0	15.0	
1438 PS	3450	1919-24	6.0	12.0	18.0	
2155 PS	5646	1919-24	9.0	18.0	27.0	
3075 PS	7795	1920-24	10.0	20.0	30.0	
4125 PS	951	1924-26	6.0	12.0	18.0	
414 PS	1018	1924-25	5.0	10.0	15.0	
416 PS	1018	1926-28	5.0	10.0	15.0	
420 PS	1018	1929-31	5.0	10.0	15.0	
734 PS	1735	1927-28	4.3	8.5	13.0	
8140 PS	196	1928-30	4.3	8.5	13.0	
ASCONA PS (MODELLI 80)	2620	1925-29	5.0	10.0	15.0	
1250 PS (MODELLI 90)	3160	1927-28	5.0	10.0	15.0	
15160 PS (MODELLI 100)	3882	1927-28	6.0	12.0	18.0	
1450 PS	3640	1929-30	6.0	12.0	18.0	
16160 PS	4170	1929	6.5	13.0	20.0	
24710 PS REGENT	5972	1928-29	10.0	20.0	30.0	
18 LITER 18 REGENT	1790	1931-33	4.5	9.0	13.5	
1 LITER	995	1933	5.0	10.0	15.0	
12 LITER REGENT 2 LIG	1193	1931-35	4.0	8.0	12.0	
PM	1073	1935-37	4.0	8.0	12.0	
13 LITER	1288	1934-35	4.0	8.0	12.0	
6	1932	1934-37	5.0	10.0	15.0	
SUPER 6	2475	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)	973-1389	1993-97	0.5	1.0	1.5	
CORSA DTD (II SERIE)	1488-1686	1995-97	0.5	1.0	1.5	
SIGNUM 2.8 175.2 V6	2782-3175	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 (II SERIE)	1998	2005-06	1.5	3.0	4.5	
VECTRA 2.8 175.2 V6 24V (V6)	2782-3175	2002-06	1.0	2.0	3.0	
VECTRA 2.8 175.2 V6 24V CARAVAN (V6)	2782-3175	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
DYNAMIC 100/110/120/130	610-854	1947-53	3.0	6.0	9.0
DYNAL CABRIOLET	851	1957-59	5.0	10.0	15.0
DYNAL	851	1953-59	2.8	5.5	8.0
DYNAL JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56	5.0	10.0	15.0
PL 17/PL 17 TIGRE	851	1959-62	3.3	6.5	10.0
PL 17/18 CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	6.0	12.0	18.0
17/17 BREAK	848	1963-65	2.5	5.0	7.5
17/17 BT	848	1963-65	2.8	5.5	8.5
24 BBA	848	1964-67	3.0	6.0	9.0
24 BT (TIGRE)	848	1964-67	3.5	7.0	11.0
24 COUPE	848	1963-67	5.0	10.0	15.0
24 CT COUPE TIGRE	848	1963-67	6.0	12.0	18.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
CD RALLYE	848	1963-65	17.5	35.0	50.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
309 DITURBO (TUTTI I MODELLI)	1749-1905	1986-92	0.5	1.0 1.5
309 GT/GTI 16	1905	1987-92	1.5	3.0 4.5
405 (TUTTI I MODELLI)	1340-1998	1987-96	0.5	1.0 1.5
405 DIESEL/TURBO	1749-1905	1988-96	0.5	1.0 1.5
405 BREAK (TUTTI I MOD)	1340-1998	1988-96	0.5	1.0 1.5
405 BREAK DITURBO	1749-1905	1988-96	0.5	1.0 1.5
405 M16	1905-1998	1987-95	1.5	3.0 4.5
405 T16	1998	1992-95	2.5	5.0 7.5
405 X4	1905-1998	1989-95	0.8	1.5 2.3
505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	0.5	1.0 1.5
505 DITURBO (TUTTI I M)	2304-2498	1979-91	0.5	1.0 1.5
505 BREAK FAMILIALE	1796-2165	1982-92	0.5	1.0 1.5
505 BREAK FAMILIALE	2498	1982-91	0.5	1.0 1.5
505 V6	2849	1986-90	0.8	1.5 2.2
604 S/LI/STI/GTI	2664-2849	1975-86	2.5	5.0 7.5
604 GRI/SRD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	0.8	1.5 2.2
604 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-97	0.5	1.0 1.5
605 DIT (TUTTI I MODELLI)	2088-2446	1989-97	0.5	1.0 1.5
605 S/GI/SV/24	2963-2975	1989-97	0.8	1.5 2.2
605 29 V6 24V	2946	1997-99	0.8	1.5 2.2
306 (TUTTI I MODELLI)	1340-1998	1993-97	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 DTD	1905	1994-97	0.5	1.0 1.5
406 (TUTTI I MODELLI)	1580-1998	1995-97	0.5	1.0 1.5
406 BREAK (TUTTI I MOD)	1762-1998	1996-97	0.7	1.5 2.0
406 TD (TUTTI I MODELLI)	1905-2088	1995-97	0.5	1.0 1.5
406 TD BREAK (TUTTI I MOD)	1905-2088	1996-97	0.5	1.0 1.5
406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	0.5	1.0 1.5
406 SVT BREAK	1998	1996-97	0.7	1.5 2.0
406 2.9 V6 24V/1.5	2946	1996-03	0.8	1.5 2.2
406 2.9 V6 24V/BREAK	2946	1996-97	1.0	2.0 3.0
406 COUPE 202.216V	1998-2230	1996-05	2.0	4.0 6.0
406 COUPE 30 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/GTI 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 Q20 TURBO	1998	1994-97	0.8	1.5 2.2
806 1.9 21 TD	1905-2088	1994-97	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 COUPE	2946-2964	2005-06	2.5	5.0 7.5

PEUGEOT DANGEL FRANCIA

504 BREAK	1971-2304	1980-85	5.0	10.0 15.0
504 PICKUP	1977-2304	1980-85	5.0	10.0 15.0

PONTIAC STATI UNITI

FIREBIRD 34/3 V6	3350-3791	1992-97	2.0	4.0 8.0
FIREBIRD 34/3 V6 CONVERTIBLE	3350-3791	1994-97	3.0	6.0 9.0
FIREBIRD 57 V8	5753	1992-97	2.5	5.0 7.5
FIREBIRD 57 V8 CONVERTIBLE	5753	1994-97	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 (40 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	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
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	1582	1958-59	75.0	150.0 225.0
356 ROADSTER	1582	1959-61	50.0	100.0 150.0
911 (CARR. SOLEX)/TARGA	1991	1963-65	25.0	50.0 75.0
911 (CARR. WEBER)/TARGA	1991	1965-67	22.5	45.0 65.0
911 R	1991	1967	125.0	250.0 350.0
911 S (CARR. BURRO)/TARGA	1991	1966-68	27.5	55.0 80.0
911 LT/LT/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 1800 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 (995)	3600-3746	1993-97	13.0	26.0 39.0
911 CARRERA 4 (995)	3600-3746	1994-98	13.0	26.0 39.0
911 CARRERA 4S TURBOLOOK (995)	3600-3746	1995-98	17.5	35.0 50.0
911 CARRERA TARGA (995)	3600-3746	1995-97	13.0	26.0 39.0
911 CARRERA CABRIOLET (995)	3600-3746	1994-97	15.0	30.0 45.0
911 CARRERA 4 CABRIOLET (995)	3600-3746	1994-98	15.0	30.0 45.0
911 GT2 (995)	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 (995)	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000		
					
928 S4 SL	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 GT/GTS AUTOMATICA	5397	1992-95	6.0	12.0	18.0
959	2850	1987-88	400.0	800.0	1200.0
BOXSTER	2480-2687	1996-04	6.0	12.0	18.0
BOXSTER (II SERIE)	2687	2004-06	7.0	14.0	21.0
BOXSTERS	3179	1999-04	7.0	14.0	21.0
BOXSTERS (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	2005-04	32.5	65.0	100.0
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-05	14.0	28.0	42.0
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-05	15.0	30.0	45.0
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-04	11.0	22.0	33.0
911 CARRERA 4.3.6 (996)	3596	2002-04	12.0	24.0	36.0
911 CARRERA 4.5 (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
AVENUE 3.2 V6	3189	2003-06	4.0	8.0	12.0
AVENUE S4.5 V8	4951	2003-06	5.0	10.0	15.0
AVENUE TURBO 4.5 V8	4951	2003-06	6.0	12.0	18.0
CARRERA GT	5735	2004-06	175.0	350.0	500.0
CAYMAN S	3596	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
FLORIDE CABRIOLET/CABRIOLET	845-956	1959-63	3.5	7.0 10.0
CARWELLE CARAVI 100/CARAVI S	956-1108	1962-67	3.8	7.5 11.3
CARWELLE 1100/CABRI/CABRI	1108	1963-67	4.0	8.0 12.0
818 MAJORIS	956-1108	1962-73	2.0	4.0 6.0
8 GORDINI	1108-1255	1965-70	7.5	15.0 22.5
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	1.0	2.0 3.0
3	603	1961-64	2.3	4.5 6.5
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	2.5	5.0 7.5
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1967-74	2.3	4.5 7.0
4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	1.8	3.5 5.0
4 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-94	1.5	3.0 4.5
5 (TUTTI I MODELLI)	845-1397	1972-84	0.8	1.5 2.3
5 ALPINE	1397	1976-82	2.5	5.0 7.5
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	3.0	6.0 9.0
5 TURBO	1397	1980-82	30.0	60.0 90.0
5 TURBO 2	1397	1983-85	25.0	50.0 75.0
5 RODEO	1108	1981-87	1.8	3.5 5.0
4 FRUG	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)	1218-1340	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 LUTIS	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	2048	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	2048	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 DTD	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 DTD	1870	1990-95	0.5	1.0 1.5
19 1816V/16 S	1764	1990-95	0.8	1.5 2.3
19 1816V CABRIOLET	1764-1783	1991-96	1.3	2.5 3.5
20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2165	1975-84	0.5	1.0 1.5
20 TD/GTD/TURBODIESEL	2048	1979-83	0.5	1.0 1.5
21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	0.5	1.0 1.5
21 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2048	1986-93	0.5	1.0 1.5
21 NEVADA TD/GTD/TURBO D	1870-2048	1986-95	0.5	1.0 1.5
21 NEVADA 4x4	1995-2165	1988-93	0.5	1.0 1.5
21 ZL TURBO	1995	1987-93	1.5	3.0 4.5
21 ZL TURBO QUADRA	1995	1990-93	1.5	3.0 4.5
25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2849	1984-92	0.5	1.0 1.5
25 V6 TURBO	2438	1985-92	0.8	1.5 2.3
25 V6 TURBO BACCARA	2438	1990-92	1.0	2.0 3.0
25 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2048	1983-92	0.5	1.0 1.5
30 TS/TX	2664	1974-84	0.8	1.5 2.3
30 DIESEL TURBO	2048	1981-83	0.5	1.0 1.5
ESPACE	1995	1984-90	0.8	1.5 2.3
ESPACE TURBO D/TX	2048	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	2048	1991-96	0.5	1.0 1.5
ESPACE QUADRA II SERIE	1995-2165	1991-96	0.8	1.5 2.3
FUE GO TL/GTL	1397	1980-85	0.8	1.5 2.3
FUE GO TS/GTS	1647	1980-85	1.0	2.0 3.0
FUE GO TX/GTX	1995	1980-85	1.3	2.5 3.5
FUE GO TURBO 1600	1565	1983-85	1.3	2.5 3.5
FUE GO TURBODIESEL	2048	1982-85	0.8	1.5 2.3
LAGUNA (TUTTI I MODELLI)	1794-1998	1994-97	0.5	1.0 1.5
LAGUNA BREAK (TUTTI I M.)	1783-1998	1995-97	0.5	1.0 1.5
LAGUNA 3.0 V6 BREAK	2963	1995-97	0.7	1.5 2.2
LAGUNA 2.9 24V V6/5.0 V6	2946-2963	1994-00	0.8	1.5 2.3
LAGUNA TD/TD (TUTTI I MODELLI)	2188	1994-97	0.5	1.0 1.5
LAGUNA TD/TD BREAK (TUTTI I M.)	2188	1995-97	0.5	1.0 1.5
SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-96	0.5	1.0 1.5
SAFRANE II SERIE (TUTTI I M.)	1948-2455	1996-97	0.5	1.0 1.5
SAFRANE TURBOD. (TUTTI I MOD.)	2048-2500	1992-96	0.5	1.0 1.5
SAFRANE II SERIE TD (TUTTI I M.)	2188	1996-97	0.5	1.0 1.5
SAFRANE 2.9 24V V6/5.0 V6/11 S	2946-2963	1992-01	0.5	1.0 1.5
SAFRANE BITURBO	2963	1993-96	1.3	2.5 3.5
MEGANE COACH 16/2.0	1598-1998	1995-97	0.5	1.0 1.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
MEGANE COACH 2.016V	1998	1995-02	0.8	1.5 2.2
MEGANE CABRIOLET 1.6	1598	1996-97	1.0	2.0 3.0
MEGANE CABRIOLET 2.016V	1998	1996-02	1.3	2.5 3.5
MEGANE SCENIC (TUTTI I MOD.)	1390-1998	1996-97	0.5	1.0 1.5
MEGANE SCENIC TD (TUTTI I MOD.)	1800	1996-97	0.5	1.0 1.5
MEGANE (TUTTI I MODELLI)	1390-1998	1995-97	0.5	1.0 1.5
MEGANE TD (TUTTI I MODELLI)	1870	1995-97	0.5	1.0 1.5
SPORT SPIDER	1998	1996-99	12.5	25.0 35.0
ESPACE 2.9 V6/5.0 V6 (11 S)	2946-2963	1996-02	0.5	1.0 1.5
GRAND ESPACE 2.9 V6/5.0 V6 (11 S)	2946-2963	1997-02	0.5	1.0 1.5
CLIO (TUTTI I MODELLI)	1108-1794	1990-97	0.5	1.0 1.5
CLIO D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-97	0.5	1.0 1.5
CLIO 1.8116V	1764	1991-96	1.3	2.5 4.0
CLIO 2.016V WILLIAMS	1998	1993-96	3.5	7.0 10.0
CLIO SPORT 2.016V (11 S)	1998	1999-05	1.3	2.5 3.5
CLIO SPORT V6 (11 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 (11 S)	3498	2002-06	1.8	3.5 5.0
GRAND ESPACE 3.5 V6 (11 S)	3498	2002-06	1.8	3.5 5.0
TWIN GO	1149-1239	1993-97	0.5	1.0 1.5
MEGANE II RS	1998	2004-06	1.5	3.0 4.5
MEGANE II COUPE/CABRIOLET	1598-1998	2003-06	1.5	3.0 4.5
LAGUNA 3.0 V6/BREAK II (SERIE)	2946	2000-06	0.5	1.0 1.5
VEL SATIS 35 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	1289	1972-77	2.5	5.0 7.5

RILEY GRAN BRETAGNA

PATHFINDER	2443	1953-57	2.8	5.5 8.0
2600	2659	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	1099-1275	1963-68	1.8	3.5 5.0

ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA

PHANTOM I	7428	1919-25	200.0	400.0 600.0
PHANTOM II	7695	1925-29	100.0	200.0 300.0
PHANTOM III	7668	1929-35	125.0	250.0 375.0
TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	50.0	100.0 150.0
2025 BERLINA	3699	1929-36	40.0	80.0 120.0
PHANTOM III	7540	1936-39	125.0	250.0 375.0
WRATH BERLINA	4257	1938-39	30.0	60.0 90.0
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	20.0	40.0 60.0
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	40.0	80.0 120.0
SILVER WRATH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	22.5	45.0 70.0
SILVER WRATH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	60.0	120.0 180.0
SILVER CLOUD I SERIE BERL E LIM.	4887	1955-59	79.0	38.0 57.0
SILVER CLOUD I SERIE D.H.C.	4887	1955-59	15.0	15.0 22.5
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 COUPE	6230	1966-70	17.5	35.0 50.0
SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET	6230	1966-70	22.5	45.0 70.0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	45.0	90.0 135.0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	47.5	95.0 140.0
SILVER SHADOW II	6230-6750	1971-77	10.0	20.0 30.0
SILVER SHADOW II	6750	1977-80	9.0	18.0 27.0
SILVER WRATH III	6750	1977-80	10.0	20.0 30.0
CORNICHE COUPE	6750	1971-77	15.0	30.0 45.0
CORNICHE COUPE	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 III	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 III	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
TOURING LIMOUSINE LIGHT TURBO	6750	1996-98	27.5	55.0 80.0
SILVER SEARH	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
P5 60	1595	1948-49	3.5	7.0	10.0
P5 75	2108	1948-49	4.0	8.0	12.0
P4 60	1997	1953-59	4.0	8.0	12.0
P4 75	2108	1949-54	4.3	8.5	13.0
P4 75	2280	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 COUPE	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 COUPE	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 COUPE	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 AUTOMATIC V8S	3528-3532	1968-76	3.5	7.0	10.0
P6 2200 SC TC	2285	1974-76	2.5	5.0	7.5
MINI (TUTTI IMODELLI)	9981-125	1989-00	1.5	3.0	4.5
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	125	1992-96	2.0	4.0	6.0
MINI COOPER	125	1990-00	2.5	5.0	7.5
MINI COOPERS SPORTS PACK	125	1997-00	3.0	6.0	9.0
MINI CABRIOLET	125	1993-96	4.0	8.0	12.0
100 (TUTTI IMODELLI)	1113-1396	1990-97	0.5	1.0	1.5
100 DIESEL	1361-1527	1993-97	0.3	0.8	1.1
114 GT16 GTA	1396	1990-97	0.8	1.5	2.3
1001.4 GT16 V	1396	1990-95	0.8	1.5	2.3
111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1.0	2.0	3.0
213 V26	1542-1596	1984-89	0.4	0.8	1.2
2000 (SDI)	1994	1982-86	0.5	1.0	1.5
2300/2300S (SDI)	2350	1977-86	0.5	1.0	1.5
3600/2400S (SDI)	2597	1977-86	0.8	1.5	2.3
5500 (SDI)	3528	1977-82	1.0	2.0	3.0
5500 V8SCE (SDI)	3528	1978-82	1.0	2.0	3.0
3500 VANDEN PLAS (SDI)	3528-3532	1980-86	1.3	2.5	3.5
3500 VITESSE (SDI)	3528-3532	1982-86	1.3	2.5	3.5
2400 SDI TURBO (SDI)	2395	1982-86	0.5	1.0	1.5
820/825	1996-2494	1988-92	0.5	1.0	1.5
827 S18US TERLING VITESSE	2675	1988-92	0.5	1.0	1.5
827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-92	0.8	1.5	2.3
214 S18US 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 G12 20GSI 16V TWIN CAM	1590-1994	1991-94	0.8	1.5	2.3
218 DIESEL TURBO	1769-1905	1993-95	0.5	1.0	1.5
416/420 TOURER	1590-1994	1990-97	0.5	1.0	1.5
418 TOURER DIESEL TURBO	1769-1905	1993-96	0.5	1.0	1.5
216 16V COUPE COUPE	1590-1795	1992-98	0.8	1.5	2.3
220 TURBO 16V COUPE	1994	1992-96	1.0	2.0	3.0
Z4216 16V CABRIOLET	1396-1590	1992-98	1.0	2.0	3.0
820 T COUPE TURBO COUPE T (V16)	1994	1992-98	1.3	2.5	3.5
827 V6 24V COUPE (V16)	2675	1992-96	1.0	2.0	3.0
800 2.5 V6 24V COUPE (V16)	2497	1996-98	1.0	2.0	3.0
825 COUPE TD (V16)	2500	1992-97	1.0	2.0	3.0
820 16V/16V TURBO (V16)	1994	1992-97	0.5	1.0	1.5
827 V6 24V (V16)	2675	1992-96	0.5	1.0	1.5
800 2.5 V6 24V (V16)	2497	1996-98	0.5	1.0	1.5
752.5 V6 24V	2497	1998-03	0.8	1.5	2.3
752.5 V6 24V ESTATE	2497	2001-03	1.0	2.0	3.0
414 S18U 16V	1396	1990-95	0.5	1.0	1.5
416 GSI GTI 16V	1590	1990-95	0.5	1.0	1.5
420 16V TWIN CAM	1994	1990-95	0.5	1.0	1.5
418 DIESEL TURBO	1769-1905	1993-95	0.5	1.0	1.5
600 (TUTTI IMODELLI)	1850-2259	1993-97	0.5	1.0	1.5
620 TI	1994	1994-97	0.8	1.5	2.3
620 TDI	1994	1994-97	0.5	1.0	1.5
752.5 V6 24V (II S)	2497	2004-05	1.0	2.0	3.0
752.5 V6 24V ESTATE (II S)	2497	2004-05	1.3	2.5	3.5
75 V8 (I SERIE)	4601	2004-05	2.5	5.0	7.5
200 (TUTTI IMODELLI)	1396-1795	1995-97	0.5	1.0	1.5
200 T (TUTTI IMODELLI)	1994	1995-97	0.5	1.0	1.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
400 (TUTTI I MODELLI)	1396-1994	1995-97	0.5	1.0	1.5	
400 TD (TUTTI I MODELLI)	1994	1995-97	0.5	1.0	1.5	

SAAB SVEZIA

92	764	1950-52	4.0	8.0	12.0	
900	764	1953-56	3.0	6.0	9.0	
95	748	1956-57	2.5	5.0	7.5	
99B	748	1958-60	2.3	4.5	6.5	
95 SW	841	1960-68	2.5	5.0	7.5	
95 V4 SW	1498	1967-78	2.3	4.5	6.5	
96	841	1960-68	2.0	4.0	6.0	
96 V4	1498	1967-80	1.8	3.5	5.0	
750 GRAN TURISMO	748	1958-59	4.0	8.0	12.0	
SONETT II V4	1498	1967-69	4.0	8.0	12.0	
SONETT III	1698	1970-74	4.0	8.0	12.0	
99 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	0.8	1.5	2.3	
99 EMS	1985	1976-80	1.0	2.0	3.0	
99 TURBO	1985	1977-78	2.0	4.0	6.0	
900 (TUTTI I MODELLI)	1985-2199	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 (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 ISEIRE (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-97	0.8	1.5	2.3	
900 TURBO 16 I.S. (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-97	1.3	2.5	3.5	
900 TURBO 16 CABRIOLET I.S.	1985-2498	1994-97	2.5	5.0	7.5	
9000 (2.0-2.5 TURBO 16V) (3.0-4.0 V6)	1985-2962	1985-97	0.5	1.0	1.5	
9000 (2.0-2.5 TURBO 16V) (3.0-4.0 V6) (4P)	1985-2962	1988-97	0.5	1.0	1.5	
953.0 V6 24V AERO	2962	1997-03	1.0	2.0	3.0	
952.3 TURBO AERO	2290	1999-06	1.0	2.0	3.0	
953.0 V6 24V WAGON AERO	2962	1998-03	1.3	2.5	3.5	
952.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-06	1.3	2.5	3.5	
933P TURBO AERO	1985	1998-02	0.5	1.0	1.5	
952.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	1.0	2.0	3.0	
93C CABRIOLET AERO	1985-2290	1998-02	2.0	4.0	6.0	
93C CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	2.5	5.0	7.5	
952.0 TURBO AERO (I.S.)	1998	2002-06	1.0	2.0	3.0	
952.8 V6 TURBO (I.S.)	2792	2005-06	1.5	3.0	4.5	
952.0 TURBO CABRIOLET (I.S.)	1998	2003-06	3.0	6.0	9.0	
952.8 V6 TURBO CABRIOLET (I.S.)	2792	2005-06	3.5	7.0	10.5	
952.8 V6 TURBO COMBI	2792	2005-06	1.7	3.5	5.2	

SAMAS ITALIA

YETI	845-905	1968-73	3.3	6.5	10.0	
------	---------	---------	-----	-----	------	--

SEAT SPAGNA

MARBEILA	845-905	1982-97	0.5	1.0	1.5	
FURA	905-1438	1982-85	0.4	0.8	1.2	
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	905-1675	1984-93	0.5	1.0	1.5	
IBIZA DIESEL	1774	1984-92	0.4	0.8	1.2	
IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	999-1984	1993-97	0.5	1.0	1.5	
IBIZA II SERIE DTD (TUTTI I MOD.)	1896	1993-97	0.5	1.0	1.5	
RONDA	1893-1995	1979-86	0.4	0.8	1.2	
RONDA DIESEL	1774	1980-86	0.3	0.5	0.8	
MALAGA	1193-1461	1985-91	0.3	0.5	0.8	
MALAGA DIESEL	1774	1985-91	0.3	0.5	0.8	
IBIZA GTI (CUPRA)	1984	1993-99	0.8	1.5	2.3	
IBIZA GTI (CUPRA) (I.SERIE)	1781	1999-01	0.8	1.5	2.3	
IBIZA FR	1781	2004-06	0.8	1.5	2.3	
TOLEDO	1595-1984	1991-97	0.4	0.8	1.2	
TOLEDO DTD	1896	1991-97	0.4	0.8	1.2	
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1991-1984	1993-97	0.5	1.0	1.5	
CORDOBA DTD	1896	1993-97	0.5	1.0	1.5	
LEON 1.8 TURBO CUPRA 28 V6	1781-2791	2000-05	1.0	2.0	3.0	
ALHAMBRA 28 V6 24V	2792	2000-06	1.0	2.0	3.0	
ALHAMBRA 20	1984	1996-97	0.5	1.0	1.5	
ALHAMBRA TD	1896	1996-97	0.5	1.0	1.5	

SIATA ITALIA

2008 CS	1996	1952-54	300.0	600.0	900.0	
600	653	1956-60	5.0	10.0	15.0	
1500 TS	1481	1962-66	3.5	7.0	11.0	
1500 TS COUPÉ MICHELLOTTI	1481	1962-64	4.0	8.0	12.0	
1600 TS COUPÉ MICHELLOTTI	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	1955-57	6.0	12.0	18.0	
6 CV CABRIOLET	995	1955-57	7.5	15.0	22.5	
5 (5 CV)	569	1936-48	4.0	8.0	12.0	
8 (1000) 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 COUPE	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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
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 II	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 D LENO	1905	1983-86	0.5	1.0	1.5	
1294/1508/1309/1510	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	2904	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	1299-1360	1982-86	0.8	1.5	2.3	

SINGER GRAN BRETAGNA

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

SKODA REPUBBLICA 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	
1000/1100/1200/1300 RS	1046-1289	1969-80	0.5	1.0	1.5	
1050/1200/1300 (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	1157-1289	1988-94	0.4	0.8	1.2	
FORMAN	1289	1990-94	0.4	0.8	1.2	
FELICIA	1157-1598	1994-97	0.5	1.0	1.5	
FELICIA D	1896	1994-97	0.5	1.0	1.5	
FELICIA WAGON	1143-1598	1994-97	0.5	1.0	1.5	
FELICIA D WAGON	1896	1994-97	0.5	1.0	1.5	
4R	1944	1928-30	7.5	15.0	22.5	
6R	2916	1929-30	10.0	20.0	30.0	
422	1195	1950-52	4.0	8.0	12.0	
450	1661	1929-32	5.0	10.0	15.0	
450 D	1802	1930-36	5.5	11.0	16.5	
655	1792	1931-34	5.0	10.0	15.0	
657/101	1961	1932-35	5.5	11.0	16.5	
640 V4D	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	
400 STANDARD	995	1933-34	3.5	7.0	11.0	
420 RAPID	1195	1934-35	3.8	7.5	12.0	
419/420 POPULAR	903-995	1934-38	3.5	7.0	11.0	
POPULAR OHV 1995	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	1947-47	6.0	12.0	18.0	
FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	5.0	10.0	15.0	
640 SUPERB	2492	1934-36	5.5	11.0	16.5	
SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137	1936-49	6.0	12.0	18.0	
SUPERB 4000	3991	1939-40	8.0	16.0	24.0	
1101/1102	1089	1946-52	2.5	5.0	7.5	
SUPERB 2.8 V6 3.0V	2771	2001-05	0.7	1.5	2.2	
OCTAVIA (TUTTI I MODELLI)	1598-1781	1996-97	0.5	1.0	1.5	
OCTAVIA D (TUTTI I MODELLI)	1896	1996-97	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 COUPE	698	2002-05	2.3	4.5	6.5	
SMART ROADSTER COUPE 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 32/35 50 HP TORP BERL	2724	1920-25	17.5	35.0	55.0	
----------------------------	------	---------	------	------	------	--

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
TIPO 245 40 HP TORP BERL	4406	1920-26	32.5	65.0	100.0	

SSANGYONG COREA DEL SUD

K2 KORANDO	2258-1999	1995-06	1.0	2.0	3.0	
MUSO	2295-1999	1995-05	1.0	2.0	3.0	
MUSO DIESEL	2299-2874	1995-05	0.8	1.5	2.3	

STANDARD GRAN BRETAGNA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
SJ 410/4135AM (URAI)	657/1324	1981-04	1.8	3.5	5.0	
VITARA VITARA TD	1590/1998	1988-98	1.0	2.0	3.0	
VITARA WAGON (WAGON TD)	1590/1998	1991-98	1.3	2.5	3.5	
X90	1590	1996-00	2.0	4.0	6.0	
GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590/2757	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	1991-97	0.5	1.0	1.5	
SWIFT CABRIOLET	1298	1992-94	0.8	1.5	2.3	
BALENO (TUTTI I MODELLI)	1299/1840	1994-97	0.5	1.0	1.5	
BALENO WAGON (TUTTI I M.)	1590/1840	1996-97	0.5	1.0	1.5	

TALBOT LAGO FRANCIA

SPECIAL COUPÉ	3996	1956-59	65.0	130.0	200.0
SPECIAL CABRIOLET	3996	1956-59	75.0	150.0	225.0
SS COUPÉ	3996	1957-59	75.0	150.0	225.0
SS CABRIOLET	3996	1957-59	90.0	180.0	270.0
T26RECORD	4482	1946-55	20.0	40.0	60.0
T26GS GRAND SPORT	4482	1948-53	27.5	55.0	85.0
T26GS GRAND SPORT	4482	1953-55	30.0	60.0	90.0
T14 IS SPORT 2500	2491	1955-57	20.0	40.0	60.0

TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA

SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928/1295	1977-81	0.5	1.0	1.5
SUNBEAM TI	1592	1979-81	2.0	4.0	6.0
SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	7.5	15.0	22.0

TOYOTA GIAPPONE

EJ 40	3878	1960-70	3.5	7.0	10.0
EJ 40/41/42/43/45	2977/3878	1971-79	2.5	5.0	7.5
EJ 55 SW	3878	1967-70	2.8	5.5	8.0
EJ 55 SW	2977/3878	1971-79	2.3	4.5	6.5
EJ 60 SW	3431/4228	1980-82	2.3	4.5	6.5
LAND CRUISER SJ (HJ)	3955/3980	1983-86	2.5	5.0	7.5
H-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 III	2446/4164	1985-96	2.0	4.0	6.0
LAND CRUISER 80/80 TD	4164/4477	1989-97	2.5	5.0	7.5
LAND CRUISER J9	2694/3378	1996-03	2.5	5.0	7.5
LAND CRUISER J9 TD	2982	1996-03	2.0	4.0	6.0
4 RUNNER	2366/2958	1987-96	1.5	3.0	4.5
4 RUNNER TD	2446	1989-96	2.0	4.0	6.0
4 RUNNER (II SERIE)	2694/3378	1996-03	2.0	4.0	6.0
4 RUNNER TD (II SERIE)	2982	1996-03	2.5	5.0	7.5
RAV 4 3P/5P (CABRIO)	1998	1994-00	1.0	2.0	3.0
CELICA V 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 16Z Q20 GTV SERIE	1587/1998	1989-93	0.8	1.5	2.3
CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1989-93	1.5	3.0	4.5
CELICA 20 TURBO 16V GT-FOUR V SERIE	1998	1989-93	2.5	5.0	7.5
MR2 I SERIE	1453/1587	1984-89	0.8	1.5	2.3
MR2 II SERIE	1998	1989-92	1.0	2.0	3.0
MR2 III SERIE	1998/2164	1992-99	1.5	3.0	4.5
MR2 IV SERIE	1794	1999-06	1.5	3.0	4.5
SUPRA 2.0 24V	1988	1988-91	0.8	1.5	2.3
SUPRA 2.0 25 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 GSW (TUTTI I MODELLI)	1587/1998	1993-97	0.5	1.0	1.5
CAMRY 3.0 V6 24V/5N	2997	1993-96	0.8	1.5	2.3
PREVIA	2438	1990-97	0.8	1.5	2.3
PREVIA TD	2184	1992-97	0.5	1.0	1.5
LAND CRUISER 300 3P/5P	2694/3356	2003-06	2.8	5.5	8.0
LAND CRUISER 300 TD 3P/5P	2982	2003-06	2.0	4.0	6.0
CELICA V 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 20 TURBO 16V GT-FOUR 4WD VIS.	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
PROLUS HYBRID	1496	2003-06	1.0	2.0	3.0
PROLUS	1496	1991-95	0.7	1.5	2.2
PROLUS II SERIE	1496	1996-97	0.7	1.5	2.2
PROLUS	1998	1996-97	0.5	1.0	1.5

TRIUMPH GRAN BRETAGNA

1020	1393	1923-25	5.0	10.0	15.0
1335	1873	1925-27	6.0	12.0	18.0
15	2170	1927-30	6.0	12.0	18.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
SUPER 7	747	1928-29	4.0	8.0	12.0	
SUPER 8	852	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	
121/65 CORPION	1205	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 VITSESS SALOON	1496/1991	1937-39	9.0	18.0	27.0	
DOLOMITE 8 ROADSTER	1990	1934	50.0	100.0	150.0	
DOLOMITE 14/60 ROADSTER	1776	1936-38	20.0	40.0	60.0	
DOLOMITE 16 ROADSTER	1991	1938-39	20.0	40.0	60.0	
1800 SALOON	1776	1946-49	5.0	10.0	15.0	
1800/2000 ROADSTER	1776/2088	1946-49	15.0	30.0	45.0	
2000 SALOON (RENOVN)	2088	1949-51	5.0	10.0	15.0	
RENOVN LIMOUSINE	2088	1951	6.0	12.0	18.0	
MAYFLOWER	1247	1949-53	4.5	9.0	13.5	
MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	6.5	13.0	20.0	
HERALD	948/1147	1959-70	2.0	4.0	6.0	
HERALD COUPÉ	948/1147	1959-64	2.5	5.0	7.5	
HERALD 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	
TR5	1991	1955-58	16.5	33.0	48.0	
TR5A	1991	1957-61	17.5	35.0	50.0	
TR5B	1991	1962	17.5	35.0	50.0	
ITALIA	1991	1960-61	20.0	40.0	60.0	
TR4	2138	1961-65	14.0	28.0	42.0	
TR4 AIRS	2138	1965-67	14.0	28.0	42.0	
TR5 PL	2498	1967-68	19.0	38.0	57.0	
TR 250	2498	1967-68	13.5	27.0	40.0	
TR6 PL	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	
SPIRITRE 4	1147	1962-64	5.0	10.0	15.0	
SPIRITRE MK01	1147	1964-67	4.0	8.0	12.0	
SPIRITRE MK02	1296	1967-70	4.5	9.0	11.5	
SPIRITRE MK IV	1296	1970-74	3.5	7.0	11.0	
SPIRITRE 1500	1493	1974-80	4.0	8.0	12.0	
SING	2997	1970-77	7.5	15.0	22.5	
G16 COUPÉ MK1	1998	1966-68	6.5	13.0	20.0	
G16 COUPÉ MK02	1998	1968-70	4.5	9.0	13.5	
G16 COUPÉ MK03	1998	1971-75	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
GRIFTH	4727	1962-67	12.5	25.0	38.0
VORON	1598/1798	1967-70	7.0	14.0	21.0
TUSCAN	2994/4727	1968-71	10.0	20.0	30.0
IASMIN	1993/2792	1980-88	8.0	16.0	24.0
280/330/390/400/420/450	2792/4441	1980-91	9.0	18.0	27.0
S CONVERTIBLES 252SC	2792/2995	1986-90	8.5	17.0	25.0
SPEED EIGHT	3947	1989-91	9.0	18.0	27.0
SV/SC	2995	1990-91	10.0	20.0	30.0
CERBERA CERBERA GT	3966/4445	1995-04	12.5	25.0	38.0
TUSCAN	4441	1990-91	12.5	25.0	38.0
GRIFTH 500	4997	1990-02	12.5	25.0	38.0
CHIMERA	3947/4997	1992-04	12.5	25.0	38.0
TUSCAN VS	3605/3996	2000-06	12.5	25.0	38.0
SAMORA	3605	2002-06	12.5	25.0	38.0
TAGATRA	3996	2005-06	15.0	30.0	45.0

UAZ RUSSIA

469/8/315/12	1995/2498	1964-99	1.3	2.5	3.5
--------------	-----------	---------	-----	------------	-----

UMM PORTOGALLO

4K4/ALFA/ALVOR (TUTTI I M.)	1971/2498	1976-97	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 (MOTORREPR)	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
-------	------	------	------	-------------	------

Modello	cm ³	Anni				Euro x 000
14/40	2297	1921-27	9.0	18.0	27.0	
23/60	4000	1922-26	10.0	20.0	30.0	
30/98	4224	1922-26	15.0	30.0	45.0	
25/70	3880	1926-28	15.0	30.0	45.0	
20/60	2762	296 1927-30	12.5	25.0	38.0	
CADET	2048	1951-53	6.0	12.0	18.0	
80	3317	1951-52	9.0	18.0	27.0	
27HP	3180	1933-36	7.5	15.0	22.0	
BIG 6	2392	1933-35	6.5	13.0	20.0	
LIGHT 6	1531	1954-56	6.0	12.0	18.0	
14HP	1781	1955-58	5.0	10.0	15.0	
14HP	1781	1938-48	5.0	10.0	15.0	
14/6	1781	1939-40	5.0	10.0	15.0	
20HP	2392	1954-56	6.0	12.0	18.0	
12HP	1520	1956-58	4.5	9.0	13.5	
12HP	1442	1938-46	4.0	8.0	12.0	
12HP	1442	1946-48	3.5	7.0	11.0	
25 HP	3215	1956-59	6.5	13.0	20.0	
10HP	1208	1958-40	3.5	7.0	11.0	
10HP	1208	1946-47	3.0	6.0	9.0	
WVVERB (LUX)	1442	1948-51	2.0	4.0	6.0	
WVVERB (BX)	1442	1951-52	2.0	4.0	6.0	
WVVERB (BXW)	1507	1952-57	2.5	5.0	7.5	
VELOX (LP)	2275	1948-51	2.3	4.5	7.0	
VELOX (EP)	2275	1951-52	2.3	4.5	7.0	
VELOX (EPV)	2262	1952-57	2.8	5.5	8.5	
VELOX (PAS-PAS/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 (EP)	2262	1954-57	2.8	5.5	8.0	
CRESTA (PAS-PASX-PAS)	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 100)/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	2.5	
FIRENZA	1159-2279	1971-73	1.0	2.0	3.0	
FIRENZA	1256-2279	1973-75	0.8	1.5	2.5	
MAGNUM	1759-2279	1973-77	1.0	2.0	3.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	4.0	8.0 12.0
MAGGIOLINO MEDIO	1192-1584	1978-91	1.8	3.5 5.0
PESCAIOA TYP 181	1493-1584	1969-79	2.5	5.0 7.5
KO (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	0.8	1.5 2.3
POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	0.5	1.0 1.5
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1981-90	0.5	1.0 1.5
POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	0.5	1.0 1.5
POLO COUPE (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 COUPE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0.5	1.0 1.5
POLO COUPE G40	1272	1985-94	1.0	2.0 3.0
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	9991-1598	1994-97	0.5	1.0 1.5
POLO II SERIE DIESEL	1896	1994-97	0.5	1.0 1.5
POLO II SERIE CLASSIC	1390-1598	1996-97	0.5	1.0 1.5
POLO II SERIE CLASSIC D	1896	1996-97	0.5	1.0 1.5
DENBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	0.4	0.8 1.2
DENBY 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 GTDI SERIE	1588	1982-83	1.3	2.5 3.5
GOLF GTI4 MARCE 1600	1588	1976-78	3.2	6.5 10.0
GOLF GTI5 MARCE 1600	1588	1978-82	2.7	5.5 8.5
GOLF GTI1800	1781	1982-83	2.5	5.0 7.5
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1095-1781	1979-87	1.3	2.5 4.0
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1987-93	1.3	2.5 4.0
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	0.5	1.0 1.5
GOLF I SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0.5	1.0 1.5
GOLF I SERIE DIESEL	1588	1983-91	0.5	1.0 1.5
GOLF I SERIE GTD	1588	1983-92	0.5	1.0 1.5
GOLF I SERIE GTI	1781	1983-89	1.3	2.5 4.0
GOLF I SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1.0	2.0 3.0
GOLF GTI16V	1781	1985-89	1.5	3.0 4.5
GOLF GTI16V MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1.3	2.5 4.0
GOLF GTI160	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	1991-97	0.5	1.0 1.5
GOLF III DTD	1896	1991-97	0.5	1.0 1.5
GOLF III VARIANT (TUTTI I MOD.)	1391-1984	1995-97	0.5	1.0 1.5
GOLF III VARIANT DTD	1896	1995-97	0.5	1.0 1.5
GOLF III GTI16V	1984	1991-97	0.8	1.5 2.3
GOLF III 2.8 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 GL I SERIE	1588-1781	1979-83	0.5	1.0 1.5
JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1984-92	0.4	0.8 1.2
JETTA I SERIE DIESEL	1588	1984-91	0.3	0.5 0.8
JETTA I SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	0.3	0.5 0.8
JETTA I SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0.4	0.8 1.2
JETTA I SERIE GLI/GTX16V	1781	1987-91	0.4	0.8 1.2
TYP 181 ILUS	1774	1979-82	3.5	7.0 11.0
SCIROCCO I SERIE	1095-1457	1974-81	0.8	1.5 2.3
SCIROCCO GTI I SERIE	1588	1977-81	2.0	4.0 6.0
SCIROCCO I SERIE	1272-1588	1981-90	0.8	1.5 2.3
SCIROCCO GLI/GTX16V 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 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0.5	1.0 1.5
PASSAT I SERIE DTD	1588	1981-88	0.5	1.0 1.5
PASSAT I S. VAR. (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0.5	1.0 1.5
PASSAT I S. DTD VARIANT	1588	1981-88	0.5	1.0 1.5
PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1984	1988-96	0.5	1.0 1.5
PASSAT II SERIE D TURBOD.	1588-1896	1988-96	0.5	1.0 1.5
PASSAT II SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1984	1988-96	0.5	1.0 1.5
PASSAT II SERIE D TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-96	0.5	1.0 1.5
PASSAT II S. 660 SYNCRO GTI	1781	1989-93	0.8	1.5 2.3
PASSAT II S. 660 SYNCRO GTI	1781	1989-93	0.8	1.5 2.3
PASSAT II SERIE 2.8/2.9 VR6	2792-2861	1991-96	0.8	1.5 2.3
PASSAT II SERIE 2.8/2.9 VR6 VARIANT	2792-2861	1991-96	0.8	1.5 2.3
CORRADO 1.8/2.0/6V	1781-1984	1988-93	0.8	1.5 2.3
CORRADO 1.8 G60	1781	1988-93	1.0	2.0 3.0
CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	1.0	2.0 3.0
SHARAN 20	1984	1995-97	1.0	2.0 3.0
SHARAN 28 VR6	2792	1995-96	1.2	2.5 3.7
SHARAN 28 VR6 SYNCRO	2792	1996-06	1.5	3.0 4.5
SHARAN 19 TD	1896	1995-97	0.7	1.5 2.2
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	1.0	2.0 3.0
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	1.5	3.0 4.5
GOLF IV 2.3 V5	2524	1997-03	1.0	2.0 3.0
GOLF IV 28 VR6	2792	2000-03	1.3	2.5 3.5
GOLF IV RS2	3189	2002-03	3.5	7.0 10.0
POLO GTI	1598	1998-01	0.8	1.5 2.3

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	
VENTO (TUTTI I MOD.)	1596-1984	1992-97	0.5	1.0 1.5
VENTO DTD	1896	1992-97	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 2.3V5	2524	2000-05	1.8	3.5 5.0
NEWBEETLE RSI	3189	2000-02	5.0	10.0 15.0
LUPOGTI	1598	1999-05	0.8	1.5 2.3
BORA 2.3V5	2524	1999-02	0.5	1.0 1.5
BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	0.8	1.5 2.3
PASSAT V SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1996-97	0.5	1.0 1.5
PASSAT V S. 2.3 V5 SYNCRO	2524-2527	1997-02	0.5	1.0 1.5
PASSAT V S. 2.8 V6 30V	2771	1996-04	0.8	1.5 2.2
PASSAT V SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1781	1996-97	0.7	1.5 2.2
PASSAT V S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2524-2527	1997-02	0.8	1.5 2.2
PASSAT V S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	0.8	1.5 2.2
PASSAT V SERIE 4.0 V8	3999	2001-04	1.5	3.0 4.5
PASSAT V SERIE 4.0 V8 VARIANT	3999	2001-04	1.5	3.0 4.5
PASSAT V SERIE TD	1896	1996-97	0.5	1.0 1.5
PASSAT V TD VARIANT	1896	1996-97	0.5	1.0 1.5
PHAEON 3.2 V6	3189	2002-06	1.5	3.0 4.5
PHAEON 4.2 V8	4172	2003-06	2.0	4.0 6.0
PHAEON 6.0 W12	5998	2002-06	3.0	6.0 8.0
PHAEON 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 1.8/2.0	1781-1984	2003-06	2.5	5.0 7.5
TOLAREG 52 V6	3189	2002-06	2.0	4.0 6.0
TOLAREG 4.2 V8	4172	2002-06	2.5	5.0 7.5
TOLAREG 25 RS TDI	2461	2002-06	1.5	3.0 4.5
TOLAREG 50 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 RS2	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

994/4	1679	1969-72	6.0	12.0 18.0
994/6	1991	1969-72	10.0	20.0 30.0
994/8	1795	1973-75	5.0	10.0 15.0
994/20	1971	1972-75	5.0	10.0 15.0

VOLVO SVEZIA

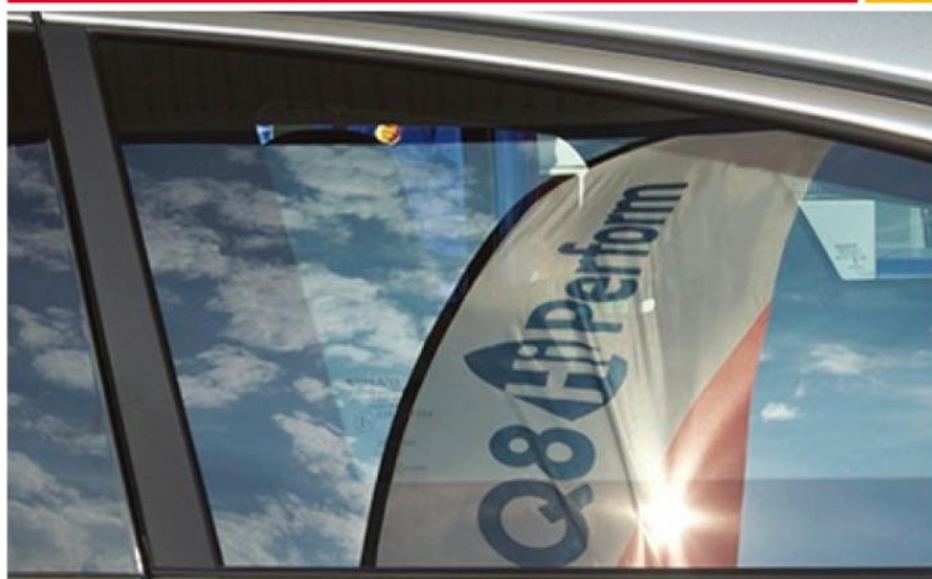
0V4	1944	1926-29	12.5	25.0 38.0
PV 4	1944	1927-29	12.5	25.0 38.0
PV 65 (465) 65/26/55/65/65/55	3010-5266	1929-34	7.5	15.0 22.5
PV 65/65/57/65/65/59	3670	1935-37	7.5	15.0 22.5
PV 36-CARDOGA	3670	1935-38	7.5	15.0 22.5
PV 51/52/53/54/55/56	3670	1936-45	7.5	15.0 22.5
PV 60/61	3670	1942-50	6.0	12.0 18.0
PV 444 (TUTTI I MODELLI)	1414-1583	1944-58	5.0	10.0 15.0
PV 445 DUE TT	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
LIPLANDER	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
P1800/P1800 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
343/35/45	1397-1986	1976-81	0.5	1.0 1.5
340/360 (TUTTI I MODELLI)	1397-1986	1982-91	0.5	1.0 1.5
360 DIESEL	1596	1984-89	0.5	1.0 1.5
480 ES	1721-1998	1986-95	0.8	1.5 2.3
480 TURBO	1721	1988-95	1.0	2.0 3.0
440 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1988-96	0.5	1.0 1.5
440 TURBO	1721	1988-96	0.8	1.5 2.3
440 TD	1870	1993-96	0.5	1.0 1.5
460 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1989-96	0.5	1.0 1.5
460 TD	1870	1993-96	0.5	1.0 1.5
244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	1.3	2.5 4.0
244 GLD6	2383	1978-83	0.8	1.5 2.3
245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	1.3	2.5 4.0
245 GLD6	2383	1978-83	0.8	1.5 2.3
240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-91	1.0	2.0 3.0
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-85	1.5	3.0 4.5
240 GLD6	2383	1983-91	0.8	1.5 2.3
240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-93	1.0	2.0 3.0
245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1981-85	1.5	3.0 4.5
240 GLD6 SW	2383	1983-91	0.8	1.5 2.3
264 DU/GLE	2664-2849	1974-81	1.5	3.0 4.5
265 DU/GLE	2664-2849	1974-81	1.5	3.0 4.5
262 COUPE	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

Modello	cm ³	Anni			Euro x 000
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 DTD	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 DTD SW	2383	1985-87	0.5	1.0	3.0
760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	0.8	1.5	2.3
760 GLE V6 (II SERIE)	2849	1987-90	0.8	1.5	2.3
760 TURBO (II SERIE)	2316	1987-90	0.8	1.5	2.3
760 GLE TURBOD. (II SERIE)	2383	1987-90	0.5	1.0	1.5
760 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	0.8	1.5	2.3
760 TURBO SW (II SERIE)	2316	1987-90	0.8	1.5	2.3
760 GLE TURBOD. SW (II SERIE)	2383	1987-90	0.5	1.0	1.5
780 TURBO	1986	1986-90	1.5	3.0	4.5
780 TURBO 16	1986	1990	1.8	3.5	5.0
780 V6	2458-2849	1985-90	1.5	3.0	4.5
780 TURBO DIESEL	2383	1985-91	0.8	1.5	2.3
960 2.0 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 2.4V	2922	1990-96	1.0	2.0	3.0
960 2.5 2.4V	2475	1995-96	1.0	2.0	3.0
960 2.0 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 2.4 V.S.W.	2922	1990-96	1.3	2.5	3.5
960 2.5 2.4V SW	2475	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 GL	1984-2455	1991-96	0.5	1.0	1.5
850 GLE SW GLT SW	1984-2455	1993-96	0.8	1.5	2.3
850 TURBO 2.0 V.F.S	1984-2319	1993-96	1.0	2.0	3.0
850 F.S.R	2319	1995-96	1.5	3.0	4.5
850 TURBO 2.0 F.S.S.W	1984-2319	1993-96	1.3	2.5	3.5
850 F.S.R SW	2319	1995-96	1.7	3.5	5.2
S70 (TUTTI I MODELLI)	1984-2455	1996-97	0.7	1.5	2.2
S70 2.0V TURBO	1984-2455	1996-01	1.0	2.0	3.0
V70 (TUTTI I MODELLI)	1984-2455	1996-97	1.0	2.0	3.0
V70 2.0V TURBO	1994-2521	1996-06	1.5	3.0	4.5
V70 XC 2.0V TURBO AWD	1994-2521	1996-06	2.0	4.0	6.0
V70 R	2521	2003-06	3.0	6.0	9.0
S70 TD	2461	1996-97	0.5	1.0	1.5
V70 TD	2461	1996-97	0.7	1.5	2.2
S90 2.9 2.4V	2922	1996-98	1.3	2.5	3.5
V90 2.9 2.4V	2922	1996-98	1.8	3.5	5.0
S80 2.8 2.4V TURBO 16	2785	1998-05	1.5	3.0	4.5
S80 2.9 2.4V	2922	1998-05	1.3	2.5	3.5
940 GLE	2849	1990-93	0.8	1.5	2.3
940 2.0 Q23	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 Q23 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 16	2455-2922	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	2455-2521	2005-06	2.5	5.0	7.5
S40	1587-1948	1995-97	0.5	1.0	1.5
S40 TD	1870	1995-97	0.5	1.0	1.5
V40	1587-1948	1996-97	0.5	1.0	1.5
V40 TD	1870	1996-97	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 COUPE	1984-2455	1996-03	1.0	2.0	3.0
C70 CABRIOLET	1984-2455	1997-05	2.0	4.0	6.0



Q8 Hi Perform
100 ottani

*Il carburante che rende
speciale ogni motore.*



Utilizzato nelle prove di
RUOTECLASSICHE QUATTORUOTE DUE RUOTE



RUOTECLASSICHE

I CAPOLAVORI DELLO STILE ITALIANO

FANTASIA E AUDACIA CREATIVA DI TRE STRAORDINARI PROTAGONISTI DEL CAR DESIGN MONDIALE



MODELLI DI SERIE,
FUORISERIE E PROTOTIPI
CHE HANNO SEGNA-
TO L'EVOLUZIONE E IL SUCCESSO
DELLO STILE.

- BOZZETTI D'EPOCA
- FOTO D'ARCHIVIO
- APPROFONDIMENTI

- 3 FASCICOLI • 390 PAGINE TOTALI
- UN ELEGANTE RACCOLTITORE

Dalla Hispano-Suiza del 1930 fino alla BMW Gran Lusso Coupé del 2013, l'Alfa Romeo Bat degli anni '50, la Lamborghini Miura, le Marzal e Carabo, la Fiat 850 Spider, la Lancia Stratos, le Fiat X1/9, la Giulietta Spider, le Ferrari, le Lancia, le Maserati e molte altre.

UNA PREZIOSA RACCOLTA DA NON PERDERE!



M QUOTAZIONI VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

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

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

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

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

Modello	cm ³	Anni	Euro
ALFA ROMEO ITALIA			
430	5816	1939-50	10.000
800	8725	1940-50	13.000
450/455	6350	1950-59	8.000
900/950	8725	1950-58	12.000
MILLE	11050	1958-65	6.000
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	6.000
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	5.000
AT1/A12/F11/F12	1290	1966-83	3.000
AT1/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			
VISCONTI/SCAUGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000
VISCONTI/SCAUGERO 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	9508-12066	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	1954-52	8.000
VISCONTI/SCAUGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1952-57	1.600
FILARETE	5319	1951-56	2.800
AUDAX	5319	1951-56	3.500

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

FIAT ITALIA			
18 BL/BLR	5650	1914-21	10.000
15 TER	4398	1913-22	10.000
614/618 AUTOCARRO	1458-1944	1950-37	6.000
614/618 FURGONE	1458-1944	1950-37	7.200
621	2516	1930-35	8.000
621/621N	4580	1934-39	10.000
632N/633N	5540	1931-37	12.000
634N/III SERIE	8310-8355	1931-39	15.000
626N	5750	1939-47	5.000
666N/7	9565	1959-47	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
615N	1395-1901	1960-68	1.500
642N	6650	1952-55	4.200
642T	6650	1952-55	5.000
642N/2/6/6NR	6550	1955-58	4.000
642T/2/6	6650	1955-58	4.800
642N/65/65SR	7298	1959-63	3.500
642T/65	7298	1959-63	4.200
639N/2/3 (CIVILE)	6650-7298	1955-68	3.500
671N	6650	1952-55	7.800
671N/2/3	6650-7298	1955-63	3.700
682N	10676	1952-55	8.200
682N/2	10676	1956-61	3.500
682T/2	10676	1956-61	4.200
682N/3	11548	1962-84	2.500
682T/3	11548	1962-84	3.000
40/CSO	4678	1958-60	2.000
682N/4	11548	1970-84	2.000
682T/4	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
690N/3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000
690N/3 4 ASSI - 690T/3	11548	1961-68	4.800
690N/4/T4	9819	1969-71	3.000
1100 T/TN	1098-1901	1956-66	3.000
616N/N1	2695	1965-67	1.300
616N/2/N3	3455	1967-77	800
625N/N1/N2 AUTOCARRO	2695-3455	1965-72	900
625N/N1/N2 FURGONE	2695-3455	1965-72	1.500
645/65/66/67 I SERIE (N1/N1)	4678	1960-68	1.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
FORD EUROPA			
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

ISOTTA FRASCHINI ITALIA			
D65	5800	1937-46	8.000
D80	7300	1937-46	12.000

IVECO ITALIA			
40	3455	1976-80	500
65/75/90 PC (CIVILE)	3366-5184	1975-85	1.000
50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800
110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000
140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100
180 NC/NT	13798	1974-76	2.000
170/190 26 NC/NT	13798	1975-80	1.500
170/190 33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800
190 35	17174	1980-84	1.500
190 38	17174	1980-84	1.800
190 38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800
190 26	13798	1980-84	2.500
190 33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500
190 42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000
190 48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000
190 48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000
300 PC	13298	1975-80	1.300
190/260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800
330 26	17174	1980-84	1.500
330 35	17174	1980-84	1.600

LANCIA ITALIA			
3R0 464/564	6875	1938-47	12.000
ESAR0	6875	1942-46	11.000
ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000
ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000
ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000
ESADELTA C 401	8245	1959-66	2.500
BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000
JOLLY	1090	1959-63	5.000
ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500
ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1962-66	3.000
ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600
ESAGAMMA/ESAG. E 519 TR/4 ASSI	10521	1966-68	3.200
ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000
ESAGAMMA E 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600
ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000
ESADELTA C 402 TRATT/4 ASSI	9469	1967-75	2.400
SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	4.000

MAGIRUS DEUTZ GERMANIA			
150 D14	9500	1960-75	1.000
230/252 D26	11310	1967-75	1.500
360 D18	19145	1975-80	1.800

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

MERCEDES GERMANIA			
LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800
LPI SERIE (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

Modello	cm ³	Anni	Euro
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	5520	1939-47	7.000
TAURUS 340	5520	1949-51	4.000
SUPER TAURUS	5816	1951-57	5.000
ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000
SUPER ORIONE	11650	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			
J/79	1468-2304	1965-89	1.500

RENAULT FRANCIA			
ESTAFETTE	845-1289	1959-80	2.000

SCANIA SVEZIA			
110	11020	1969-76	2.100
140	14180	1969-76	2.500
86	7790	1976-81	1.300
111	11020	1976-81	1.500
141	14180	1976-81	2.000
82	7790	1981-88	1.000
112	11020	1981-88	1.200
142	14190	1981-88	1.500
142 T	14190	1981-88	2.000

SPA ITALIA			
38R	4053	1936-46	10.000

UNIMOG GERMANIA			
BOHRINGER	1767	1947-51	4.000
401/411	1767	1951-63	4.000
404	2195	1955-80	1.000
406/416	1767	1963-88	2.000

VIBERTI ITALIA			
BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000

VOLKSWAGEN GERMANIA			
TYP 2 T1 PICKUP	1192-1493	1960-67	14.000
TYP 2 T1 DOPPIA CABINA	1192-1493	1960-67	16.000
TYP 2 T1 FURGONE	1192-1493	1960-67	16.000
TYP 2 T1 KOMBI/BUS	1192-1493	1960-67	20.000
TYP 2 T1 BUS DE LUXE (SAMBA)	1192-1493	1960-67	35.000
TYP 2 T1 WESTFALIA	1192-1493	1960-67	24.000
TYP 2 T2A PICKUP	1285-1493	1967-71	5.000
TYP 2 T2A DOPPIA CABINA	1285-1493	1967-71	6.500
TYP 2 T2A FURGONE	1285-1493	1967-71	7.000
TYP 2 T2A KOMBI/BUS	1285-1493	1967-71	12.000
TYP 2 T2A BUS DE LUXE	1285-1493	1967-71	14.000
TYP 2 T2A WESTFALIA	1285-1493	1967-71	14.000
TYP 2 T2A-B FURGONE	1285-1584	1972	5.000
TYP 2 T2A-B KOMBI/BUS	1285-1584	1972	11.000
TYP 2 T2B PICKUP	1584-1971	1972-79	5.000
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

VENDO&COMPRO

UN PONTE TRA DOMANDA E OFFERTA

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

FIAT 500 R

visibile a Catania, 5000 euro



1973, bianco, omologata Asi Targa Oro, targhe nere, libretto a pagine, dall'origine in famiglia. Tra i primi esemplari in Italia per condizioni di originalità, 5 pneumatici nuovi, appena tagliandata. No permuta

360399176

VENDO AUTO

ABARTH

850 TC BERLINA, 1963, bianco, omologata Asi, carrozzeria e motore perfetti, cerchi da 13" in lega e 12" in acciaio originali, bellissima e originale, vendo causa inutilizzo o permuta con Porsche 911 Targa, visibile a Trento, quotazione Ruoteclassiche

3333633979

ALFA ROMEO

■ **1300 SPRINT**, 1965, rosso, vettura da restaurare, con targhe nere, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbera (BS). Tratt. ris.

0309718592

1750 GT VELOCE I SERIE, 1969, blu cosmo AR333, in straordinarie condizioni di originalità, dalla prima vernice alle targhe. Interni in vera pelle, favolosa, visibile a Caserta, 50.000 euro

3683392600

2000 BERLINA, 1973, bleu olandese, superbo esemplare, con targhe e vernice originali, libro tagliandi, pochissimi chilometri. Texalfa e panno intonsi, autobloccante, Asi, visibile a Caserta, 15.500 euro

3683392600

2000 GTV, 1971, rosso, conservata, funzionante. Targhe nere, carrozzeria sana. No perditempo, no scambi, prezzo non trattabile, visibile a Cesena (FC), 25.000 euro

3495842859

■ **2000 SPIDER VELOCE**, 1973, rosso, vettura di facile restauro, funzionante, documenti tedeschi, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbera (BS). Tratt. ris.

0309718592

33 1.5 IE, 1992, grigio metallizzato, sempre in garage. Targhe originali, servosterzo, da vetrina, visibile a Chieti, 2500 euro

3891158815

ALFA 75 2.0 I TWIN SPARK, 1989, grigio chiaro metallizzato, auto in ottime condizioni, motore ottimo, gomme nuove, cerchi in lega, Asi, CRS, ADS. Impianto GPL, visibile a Genzano (RM), 6500 euro

3403937715

ALFETTA GTV, 1981, grigio metallizzato, auto bella in tutte le sue parti, revisione giugno 2017, Asi, visibile a Varese, 8500 euro

3348688916

GIULIA GT 1300 JUNIOR, 1970, rosso 501, sana, documenti regolari, motore originale 1300 + 1750. Richiedere foto se interessati, visibile a Sibari (CS). Tratt. ris.

3382340826

GIULIA NUOVA SUPER 1.6, 1974, azzurro Le Mans, vettura pari al nuovo di fabbrica, definita nei forum del modello come in condizioni pazzesche, visibile a Caserta, 20.000 euro

3683392600

GIULIETTA 1.6, 1979, giallo pastello, autovettura in perfetto stato, con solo 79.000 km, mai urtata, uniproprietario, visibile a Torino, 4800 euro

3473389987

■ **GIULIETTA SPIDER I SERIE**, 1958, rosso, modello a passo corto, vettura da restauro completo, di provenienza estera, prezzo da concordare

3389369456

■ **GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE**, 1960, bianco, vettura da restaurare, di provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbera (BS). Tratt. ris.

0309718592

GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE, 1960, bianco, vettura da restaurare, di provenienza Usa, visibile a Barbera (BS). Tratt. ris.

0309718592

GIULIETTA SPRINT III SERIE, 1960, rosso, in ottimo stato di conservazione, Asi Targa Oro, libretto e targhe originali, visibile a Brescia, 55.000 euro



3334445888

GTV 2.0 TWIN SPARK, 1995, grigio titanio, vettura in condizioni eccellenti, visibile a Udine. Tratt. ris.

3471534097

GTV 2.0 TWIN SPARK, 1999, nero, vettura in ottime condizioni, visibile a Udine. Tratt. ris.

3471534097

GTV 2.0 V6 TURBO, 1997, grigio titanio, vettura in ottime condizioni, visibile a Udine. Tratt. ris.

3471534097

■ **SPIDER 1.6**, 1989, bianco, vettura in ottime condizioni, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbera (BS). Tratt. ris.

0309718592

SPIDER 1.6, 1989, bianco, Asi, come nuova, senza alcun difetto, da provare, visibile a Brescia. Tratt. ris.

3661991552

SPIDER JUNIOR 1.6, 1974, blu Pininfarina, esente bollo, certificata Asi, originale conservata + motore 2.0, 16.000 euro

3388714402

ALPINE RENAULT

A 310 V6, 1978, rosso, modello sport con motore 2700, ottimo stato, molto bella, cerchi Gotti scomponibili, visibile a Pescara. Tratt. ris.

3388889076

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

Pizzarelli Fausto

RICAMBI
E ACCESSORI
AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI
COMPLETI - CAPOTES PEDANE ecc.
STEMMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA

REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portatile (0337) 569941



EPOCA CAR

www.epocacar.com



NEGOZIO ON LINE

Dal 1983 IL MAGAZZINO
PIÙ ASSORTITO D'ITALIA
per AUTO STORICHE
italiane ed estere

S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax: 0421 311659 - 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



Targhe Storiche

Targhe per veri intenditori

Targhe decorative per auto e moto d'epoca

www.targhestoriche.it

Sede legale ed operativa: Via Trento, 73 00041 Albano Laziale (Roma)
Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986



STUDIO NICOLINI BRUNO SNC

Via Pasteur 6/e, 42122 Reggio Emilia
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
e-mail: paolo@nicolinibruno.it
www.nicolinibruno.it

Pratiche automobilistiche ad elevato
grado di difficoltà

DAL 1945

M. A. R. A.

di POLEDRO FABIO

**SPECIALIZZATI IN
RICAMBI D'EPOCA**



**CARROZZERIA E
PARTI MOTORE**

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



COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

**SCEGLI SOLO IL MEGLIO PER LA TUA AUTO.
DIFFIDA DALLE IMITAZIONI**



Il marchio Covercar si distingue, da oltre 40 anni per la qualità e le caratteristiche tecniche che compongono ogni prodotto. Queste stesse caratteristiche hanno permesso a Confezioni Andrea di fornire direttamente le più importanti case automobilistiche del mondo e di soddisfare una clientela sempre più esigente e attenta alla cura delle proprie automobili.

Negli anni sono nate sul mercato diverse imitazioni dei prodotti Covercar che possono sembrare simili, ma che hanno caratteristiche differenti. Consigliamo quindi, ai nostri clienti di accertarsi sempre dell'autenticità del marchio Covercar e di prestare attenzione nella scelta di un copriauto. Per ogni ulteriore informazione è possibile contattare il servizio clienti Covercar o visitare il sito www.covercar.com

CARATTERISTICHE

- antistatico • elasticizzato
- interno felpato • traspirante
- lavabile nella comune lavatrice domestica
- realizzato sulla misura dell'auto o della moto
- ampia gamma di colori
- personalizzabile con il proprio logo
- facilità di gestione • ingombri ridotti
- eventuale piping in contrasto per delineare le forme dell'auto o della moto
- borsa inclusa

GAMMA COLORI



GAMMA COLORI PIPING



COVERCAR - 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

AUDI

■ **A4 CABRIO 3.0**, 2002, argento, motore a benzina, interni in pelle, capote blu, fari allo xeno, visibile a Senigallia, 7000 euro

3476302136

AUSTIN HEALEY

100/6 BN4, 1957, vettura da restaurare, senza ruggine, di provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE, 1982, bronzo metallizzato, carrozzeria originale, riverniciata solo esternamente, interni originali, meccanica nuova con solo 1200 km, Asi Targa Oro. Targhe originali, 9200 euro

3201169319

A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE, 1984, amaranto, vettura assolutamente perfetta, visibile a Brescia, 9900 euro

3484796030

BIANCHINA CABRIOLET, 1964, rosso, Auto Asi Targa Oro, motore originale 004 in rodaggio, più altro motore, cambio e ricambi vari, visibile a Milano, 22.000 euro



3392714745

BIANCHINA PANORAMICA, 1968, blu pavone, da sistemare, con numero di targa e numerosissimi ricambi, 1250 euro

0522600264

BMW

316 (E21), 1978, bianco, revisione 2016, Asi, perfetta, 80.000 chilometri. Vendo a prezzo trattabile o eventualmente scambio con cabrio, visibile a in provincia di Torino, 5500 euro

3476824306

318 I (E 36), 1993, nero, 1800 benzina, stereo, antifurto, clima. Tagliandata, con ammortizzatori, braccetti sterzo e batteria nuovi, visibile a Torino, 4800 euro

3388777422

318I (E36), 1992, verde, Asi, climatizzatore bizona. Tetto apribile, motore con 25.000 km, interni in pelle, visibile a Lonate Pozzolo (VA), 3000 euro

3475848685

CITROËN

11 C TRACTION AVANT, 1953, blu, in buone condizioni, funzionante, con documenti regolari, visibile a Cuneo, 11.000 euro

3797460041

2 CV 6 CHARLESTON, 1978, Bordeaux-nero, auto perfetta, Asi. Targhe nere, appena restaurata, visibile a Bari, 7200 euro



0808721051

DS 20, 1972, nero. Tetto grigio, interni in pelle rossa, bellissima, originale, perfetta, in condizioni eccezionali, visibile a Lucca, 11.000 euro

3334229126

DS 23 PALLAS, 1973, sabbia metallizzato, interno in panno oro, ripristino totale di carrozzeria, interni e meccanica, scarico nuovo, Asi, visibile a Piacenza. Tratt. ris.

3355885424

DAIMLER

SP 250 DART, 1960, rosso, ruote a raggi, soft e hardtop, meccanica ok, visibile a Genova, 27.000 euro

3477976676

FIAT

128 (II SERIE), bronzo metallizzato, interno beige, conservata, unico proprietario, omologata Asi Targa Oro, visibile a Milano. Tratt. ris.

3479674755

1500 CABRIOLET, 1964, bianco, vettura omologata Asi Targa Oro, con motore, cambio di scorta e altri ricambi, 20.000 euro

3395420018

500 C, 1953, amaranto, restauro completo di carrozzeria, meccanica e interno, in spigatino. Luci posteriori originali, iscritta Registro Fiat Italiano, ultimo collaudo maggio 2016. Telefonare dopo ore 20, visibile a Laveno Mombello (VA), 12.500 euro



0332667079

CERCASI VENDITORI

AUTO D'EPOCA
MOTO D'EPOCA
AUTOMOBILIA

ASTA IL 29/04/2017

WWW.GARAGE61.IT / INFO@GARAGE61.IT / 0471 66 11 45



MILANOGARAGE

CLASSIC CAR STORAGE

TRASPORTO VETTURE STORICHE - ASSISTENZA PER ACQUISTO E VENDITA

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

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

Vieni a trovarci per conoscerci di persona, quando vuoi.

Scopri tutti i servizi su

MILANOGARAGE.COM

M. +39 348 289 7307

500 F, 1966, bianco 233, auto usata giornalmente, ma da restaurare, motore nuovo, documenti originali, visibile a in provincia di Livorno, 2500 euro

3479375856

500 LUSSO, 1970, blu metallizzato, restaurata, motore nuovo maggiorato con pistoni maggiorati, cambio sincronizzato, freni nuovi, batteria nuova, revisionata fino ad agosto 2018, semiasse maggiorati. Da vedere, qualsiasi prova, da competenti. Vendo per limiti d'età, visibile a in zona Chieti, 4000 euro

3332905057

500 R, 1974, caffelatte, documenti originali, gommattissima, interni in skai, pari al nuovo. Telo capote nuovo, motore 595 cm3, molto bella, pronta all'uso, vendo per limiti d'età. prezzo non trattabile, visibile a Pavia, 5000 euro

3388433849

508 «BALILLA» (3M) SPIDER, 1933, rosso-nero, ottimo conservato, perfettamente funzionante, con documenti originali, iscritta Asi, visibile a Altavilla Silentina (SA), 30.000 euro

3406049891

FIAT 500

MY CAR FRANCIS LOMBARDI, 1970, verde Malesia, auto restaurata, modello con tettuccio apribile. Tappezzeria da rivedere, visibile a Roma, 7500 euro



3358391601

FORD

ESCORT, 1981, azzurro metallizzato, prima serie, omologata Asi, visibile a La Spezia, 800 euro



3333538217

INNOCENTI

950 SPIDER, 1962, rosso, vettura certificata Asi in perfette condizioni di carrozzeria e di motore, visibile a Pescara, 15.000 euro

3387274091

MINI COOPER 1300, 1972, multicolore, esemplare dipinto a mano, alla maniera dei carretti siciliani, con 200 personaggi, 50 cavalli, 40 soli ecc.ecc., visibile a Alba Adriatica. Tratt. ris.



3396210929

MINI DE TOMASO, 1980, rosso, vettura perfetta, completa. Tutta originale, pronta all'uso, Asi 3° grado, visibile a Bologna, 7000 euro

3395382578

MINI MINOR MK3, 1970, blu-bianco, auto perfetta, da veri intenditori, iscritta Asi, quindi libera di circolare sempre, più ricambi vari. Prezzo trattabile, visibile a Milano, 7000 euro



3392714745

MINI MINOR MK3, 1970, argento-nero, restauro completo, iscritta Asi, CRS, fiche Csaì Regolarità. No perdetempo, visibile a Caserta, quotazione Ruoteclassiche

3491993843

JAGUAR

E TYPE II SERIE COUPÉ, 1970, giallo, motore 4,2 litri, iscritta Asi, interni neri, guida a sinistra, aria condizionata, ottime condizioni, ampia documentazione, foto su richiesta. Due proprietari, 86.000 miglia, visibile a Milano. Tratt. ris.

3355695671

LANCIA

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

3357465753



Autocentri Balduina



Porsche 911 (964) Carrera 4 Cabriolet '90

3,6 l, 250 cv, Midnight Blue, interni in pelle totale Blu Cobalto, aria condizionata e sedili sportivi riscaldabili, certificato d'origine Porsche, omologazione ASI Oro.



Porsche 997 GT3 RS '08

3,6 l, 415 cv, Verde/Nero, interni in pelle e alcantara nero, meno di cento esemplari al mondo verniciati in verde, 27.500 Km originali.



Porsche 911 SC '81

3,0 l, 180 cv, Black Metallic, restaurata di carrozzeria e meccanica, interni in pelle totale nera originali, uniproprietario.



Porsche 993 Turbo '97

3,6 l, 408 cv, Ocean Blue Metallic, interni in pelle soft look grigia, service book e fatture.



Porsche 993 Carrera '94

3,6 l 275 cv, Polar Silver, interni in pelle nera, cambio manuale, tetto apribile, service book, iscrizione ASI.



Porsche 924 Turbo '80

2,0 l, 170 cv, Grigio Chiaro Metallizzato, interni in pelle nera e stoffa gessata, iscritta ASI.



Porsche 993 Carrera '94

3,6 l, 275 cv, Polar Silver, interni in pelle grigia, kit radica X71 originale dalla fabbrica, Tiptronic, tetto apribile, service book, iscrizione ASI.



Porsche 993 Carrera '97

3,6 l, 285 cv, Ocean Blue Metallic, interni in pelle cuoio, Tiptronic, tetto apribile, service book, 40.000 Km originali.

Classic

Via Appia Nuova, 773 Roma

Tel. 06 78469628

www.autocasioni.com

GALVANICA SPINO D'ADDA snc

PULITURA, SABBIAIATURA E LUCIDATURA



SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO

SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)

Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726

e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

CITRÒ SERVICES^{Srl}

La nostra passione al tuo servizio!



TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITROËN STORICA E MOLTO DI PIÙ

VISITA IL NOSTRO SITO WWW.CITROSERVICES.COM

EMAIL: INFO@CITROSERVICES.COM - S.GIORGIO DI LOMELLINA (PV) - TEL. 0384 090006

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

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFA ROMEO

REPLICHE PER VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO



SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it

F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegiana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/7962509
Tel. Mobile
0335/6868718 - 0336/669363



Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955



SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINE. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINE

www.deminici.it

MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

nanni BOLOGNA
RICAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922

Fax 051/969855



www.fiat500sport.com

RICAMBI E ACCESSORI

SPORTIVE E CORSA PER

Fiat 500 D/F/L/R - 126

ABARTH 595/695

GIANNINI 500/590/650



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

MICRO SABBIAIATURA

AUTO D'EPOCA

SVERNICIATURA DELLA SCOCCA
CON ABRASIVI DELICATI

FERGIS

FERGIS DI FERRARA S. LOM
VIA F. EMINO 9/11
20090 TREZZANO S/N (MI)
TEL. 02 4453729 WWW.FERGIS.IT

Sognate in grande
Sognate...



Vintage Alloy Wheels



Tel. +39 06 94443774

sales@master1.it

www.master1.it

2000 I.E. BERLINA, 1972, beige Mirabello, auto perfetta e pronta all'uso, prossima revisione nel 2018, Asi. Eventuale permuta parziale, visibile a Mantova-Parma, 7500 euro

3488983157

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

ARDEA IV SERIE, 1951, grigio medio, privato vende vettura ottimamente conservata, con interno originale e riscaldamento d'epoca. Gomme nuove appena montate, iscritta Asi, meccanica affidabile. Valuto eventuale scambio con Lancia anni Sessanta, visibile a in Toscana, 19.500 euro



3473556921

AURELIA B10, 1950, amaranto, causa inutilizzo, privato vende bellissima vettura completamente originale, radio Condor funzionante + accessori d'epoca, iscritta Registro Lancia, meccanica e carrozzeria superlative, con interni intonsi, due volanti. Pronta all'uso, visibile a in Toscana, prezzo a richiesta



3473556921

FLAMINIA BERLINA 2.8, 1970, blu, senza documenti, completa, da restauro totale, motore nuovo di magazzino, visibile a Bassano del Grappa (VI), 10.000 euro

3406082313

FULVIA COUPÉ RALLYE 1.6 HF (FANALONA), 1970, rosso, vettura conservata, originalissima, motore rifatto, gomme e scarico nuovi. Valuto permuta, visibile a Ravenna, 105.000 euro



335335707

FULVIA COUPÉ 3, 1974, bianco, interni neri, ottime condizioni, Asi Targa Oro, con numerosi ricambi, visibile a Campobasso, 8000 euro

3348359045

THEMA 2.0 I.E. TURBO, ottobre 1986, platino metallizzato, 130.000 km, gomme nuove, marmitta nuova, interni in velluto, bellissima, visibile a Polesine/Parma, 7000 euro

052496256

THEMA 8.32, 1987, grigio scuro metallizzato, vettura splendida e conservata, pochi chilometri, secondo proprietario. Tagliandata con cinghie sostituite, visibile a Ravenna, 19.000 euro



335335707

MAZDA

MX-5 (MIATA), 1998, argenta, prima serie, con fari a scomparsa, interni in pelle nera. Astenersi perditempo, visibile a Ancona, 3300 euro

3476802136

MERCEDES

■ 230 SL «PAGODA», 1966, rosso scuro, vettura di facile restauro, di provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

350 SE, 1971, blu carta da zucchero, auto bellissima, iscritta Asi, interni originali, visibile a Pisa, 5000 euro

3403829033

350 SL (R107), 1972, blu, interni in pelle, finestrini elettrici, meccanica ok, carrozzeria stupenda, cappottina nuova, visibile a S. Donà di Piave, 31.500 euro

3474472660

MG

A, 1958, azzurro, vettura in buone condizioni d'uso, di provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

A, 1956, verde, Asi Targa Oro, vendo o scambio con Corvette C2 con cambio manuale, visibile a in Emilia Romagna. Tratt. ris.

3386215297

■ MIDGET MKIV, 1970, verde, vettura in ottime condizioni, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

TF, 1954, Almond Green metallic, Asi, restauro completo, revisione 7/2018, differenziale di scorta, molti ricambi ed altro, visibile a Bergamo, 35.000 euro

3383168699

MORGAN

4/4 SERIES V (FORD 116E).

1991, Old English White, interni in pelle totale e radica, ruote a raggi, Asi Targa Oro, 4 posti, 22.500 miglia, da privato, visibile a Roma, 29.000 euro

335372732

PLUS 8, 1982, bicolore, 3500 V8, bellissima, valuto permuta anche a cifre superiori, privato, visibile a Genova, 37.000 euro

3355604632

PORSCHE

356 B T5, 1960, nero, vettura da restaurare, con motore non bloccato, di provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

356 C, 1964, blu Oceano (azzurro), auto totalmente restaurata, con fondi nuovi e documentazione fotografica. Interni neri originali, bellissima, in corso di immatricolazione. Affare., visibile a Siracusa, 75.000 euro

3392429719

356 C, 1964, Light Ivory, ultima serie, con freni a disco, restaurata, motore revisionato, visibile a Milano, 80.000 euro

3475868964

911 CARRERA 2 CABRIOLET (964), 1990, grigio scuro metallizzato, vettura in ottime condizioni, da immatricolare, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

■ 911 CARRERA 2 CABRIOLET (964), 1990, grigio scuro metallizzato, vettura in ottime condizioni, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

911 CARRERA 3200, 1984, azzurro, vettura conservata in perfette condizioni, vendo o permuta, 55.000 euro

336259241

911 CARRERA 3200 CABRIO, 1986, bianco, vettura da concorso, omologata Asi Targa Oro, visibile a Vercelli, 60.000 euro

3393031067

911 SC CABRIO, 1983, rosso, 76.000 km, capote nuova, interni in pelle neri, fornita con le 4 chiavi e il libretto tagliandi, visibile a Napoli, 70.000 euro

3272848183

911 T 2.2, 1971, azzurro pastello, vettura da restaurare, di provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS). Tratt. ris.

0309718592

924 4 MARCE, 1976, blu metallizzato. Tetto asportabile, ottima meccanica, gomme nuove, cinghia distribuzione nuova, Asi, sempre in box, visibile a Bari, 6500 euro

3317773452

944 S2 CABRIOLET, 1989, azzurro metallizzato, doppio airbag, climatizzatore, interni in pelle, capote elettrica, 70.000 km, auto stupenda, visibile a Napoli, 25.000 euro

3272848183

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

■ 9-3 CABRIOLET, 2005, argento, ottima, 1.8 Vector, interni in pelle nera. Prezzo non trattabile, visibile a Ancona, 6000 euro

3351431500

TRIUMPH

TR3 A, 1958, verde inglese, vettura conservata, matching number, motore e cambio totalmente revisionati, sospensioni regolabili, alternatore, riscaldamento, gomme nuove + altri cerchi a raggi con gomme termiche, condizioni pari al nuovo. Tenuta sempre in garage, visibile a Bologna, 45.000 euro



335330810

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO 1200, 1963, grigio, 6 Volts, in ottime condizioni generali. Targhe e documenti originali, esente bollo, visibile a Venezia, 8000 euro

3478613222

MAGGIOLINO 1200, 1966, grigio chiaro, completamente rifatta, con documentazione delle fasi di restauro. Asi Targa Oro, visibile a Mantova, prezzo a richiesta

0376320310

Grimaldi Classic Cars

Viale Monte Grappa, 15
Vigevano PV - Italy
Tel. +39 0381.22787

www.grimaldiauto.it
mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it
Linea Diretta +39 347-7376032 WhatsApp +39 342-3014828

Disponibile su
App Store

Disponibile su
Google play

Scarica la nostra APP
GRIMALDI AUTO SPA

SAREMO PRESENTI ALLA FIERA RETRO-CLASSIC A STOCCARDA DAL 2 AL 5 MARZO 2017 !

Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.



FERRARI F355 SPIDER, GIALLO *ASI*** CAMBIO MANUALE***GIALLO***, borsa in cuoio, book service completo 2010, telo copri capote, interni in pelle nera, cerchi perfetti.
GIUGNO 1995 !**



FERRARI F355 GTs, *ASI*** BLU SCURO ***UNICO PROPRIETARIO*** SOLO 17.500KM, TAGLIANDO FERRARI CON CINGHIE NUOVE NEL 2016.
APRILE 1996 !**



**ALFA GT 2.000 VELOCE, "ASI ORO" KM.00 BLU PERVICA METALLIZZATO IMM. 1973 "RESTAURATA TOTALMENTE" MOTORE DA RODARE, libretto a pagine !
IMPAREGGIABILE !**



FERRARI 308 GT4 DINO, colore ROSSO, RARISSIMA *ASI***, EX PROPRIETARIO SUA DA 27 ANNI, TAGLIANDO COMPLETO CON CINGHIA A LUGLIO 2016, CRUSCOTTO IN ALLUMINIO, ITALIANA.
FEBBRAIO 1977 !**



FERRARI F430 GT, *ASI***, ROSSA "BOOK SERVICE" COMPLETO con cinghia sostituita 07/2015 con CD dei lavori eseguiti con tutte le foto***, interni in pelle nera, VALIGIE IN CUOIO comprese.
GENNAIO 1995 !**



**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 !**



INNOCENTI MINI COOPER, 1.300 6 OROLOGI, *ASI*** LIBRETTO ORIGINALE, BLU CON TETTO PANNA E INTERNI BEIGE, COMPLETAMENTE RESTAURATA, OTTIME CONDIZIONI, TARGHE ORIGINALI FIRENZE.
AGOSTO 1975 !**



FERRARI 348 TB, *UNICO PROPRIETARIO*** ASI, SOLO 20.400KM, BOOK SERVICE COMPLETO, ITALIANA DOC, TAGLIANDO CON CINGHIE FATTO DA POCO, VERNICE ORIGINALE.
GENNAIO 1992 !**



FERRARI F355 BERLINETTA, *ASI***, CAMBIO MANUALE, ROSSA, INTERNI NERI, pochi km, TAGLIANDO CON CINGHIA MAGGIO 2016, interni favolosi, fatture lavori eseguiti, targhe originali, VOLANTE 3 RAZZE NO AIRBAG, 1° SERIE.
AGOSTO 1995 !**



ALFA ROMEO MONTREAL, Imm. 1971 *ASI TARGA ORO***, COLORE ROSSO, SOLO 3 PROPRIETARI, motore Esuberante con iniezione SPICA che funziona benissimo, interni panna/pelle nera, cerchi originali, interni ottimi, da guidare ogni giorno.
NOVEMBRE 1971 !**



**PORSCHE 996 COUPÉ, con TETTO APRIBILE, TAGLIANDO PORSCHE con CINGHIE E FRIZIONE NUOVA 2016, BLU METALLIZZATO, autoradio ALPINE con equalizzatore, sedili elettrici con memoria, cruise control, fari allo xeno, cerchi in lega 18".
GENNAIO 1998 !**



ALFA ROMEO GIULIA, 1.300 *ASI***, VERDE, avviamento a sinistra, interni in pelle marrone, libretto a pagine, volante 3 razze bachelite, bloccasterzo, cruscotto preciso, sedili perfetti, cromature ok, targhe nere (disponibile anche SUPER del 1972 COLORE INDACO).
AGOSTO 1966 !**



LANCIA FULVIA, 1300 2°SERIE, MARRONE PAROLI *UNICO PROPRIETARIO***, matching number, interni in panno beige, uso e manutenzione, doppie chiavi, libretto a pagine, foglio complementare, TARGA PAVA.
MAGGIO 1974 !**



**LANCIA FULVIA COUPÉ 1.3 "S" COLORE ROSSO, libretto a pagine, matching numbers, interni neri curati e non vissuti, motore che gira come un orologio, solo 3 proprietari in 42 anni. TARGA TORINO.
MAGGIO 1975 !**



LANCIA DELTA INTEGRALE 16V 196cv *ASI*** 1° SERIE "uso e manutenzione, Nero Metallizzato, interni in tessuto di serie ben tenuti, TOTALMENTE ORIGINALE !
NOVEMBRE 1989 !**



PORSCHE 996, cambio manuale, *SOLO 29.000 KM*** TAGLIANDO PORSCHE 07/2016, book service, doppie chiavi, senza difetti, pelle nera COME NUOVA. VEDERE PER CREDERE.
LIKE NEW 29.000 KM !**



JAGUAR XK 120, TESTA C-TYPE, 3.442cc, compressione 8:1, 01/1954, *ASI ORO***, Verde Scuro/Interni in Pelle Biscotto DA INNAMORARSI! Motore F11208, capote e tonneau, finestrini laterali apribili.
RUOTE A RAGGI !**



**ALFA ROMEO GT, 1.300 COLORE ROSSO Imm. 1972, Interni NERI impeccabili, cruscotto originale, pannelli porta senza difetti, SOLO 3 PROPRIETARI, targata NOVARA, matching numbers.
GT ROSSO !**



**LAMBRETTA LD 125CC 1°SERIE, BEIGE SABBIA TOTALMENTE RESTAURATA -KM.00- TARGA VERCELLI, perfetta.
MARZO 1952 !**



LAMBRETTA LI 125cc, GRIGIO ALBA *ASI*** TOTALMENTE RESTAURATA -KM.00- Libretto a pagine, TARGA PARMA, perfetta in ogni dettaglio.
GIUGNO 1961 !**



FERRARI 3400 T CABRIO, *UNICO PROPRIETARIO*** ASI, BOOK SERVICE FERRARI CON TAGLIANDO APPENA FATTO, POCHI KM, interni senza venature, ORIGINALE 4 POSTI. Anno 1991.
4 POSTI !**



ALFA 2.000, VERDE METALLIZZATO KM.00 *ASI*** IMM. 1974 "RESTAURATA TOTALMENTE" MOTORE DA RODARE, foto del restauro, libretto a pagine, INEGUAGLIABILE !
UNICO PROPRIETARIO !**



**ALFA GT 2.000, ROSSO/INTERNO BEIGE, RARISSIMO, libretto a pagine, targhe originali, motore 00512, carrozzeria da far girar la testa.
SETTEMBRE 1971 !**



FIAT 500 D PORTE CONTROVENTO *RESTAURATA*** ASI TARGA ORO, libretto a pagine, motore 110D, interni blu chiaro/panna, favolosa in tutto, sopra e sotto.
NOVEMBRE 1964 !**



**ALFA ROMEO GT, 1.300 UNIFICATO, RARISSIMO COLOR PRUGNA, interni in pelle/tessuto, SOLO 2 PROPRIETARI, volante a calice, cruscotto ottimo, targhe nere, appoggiatesta regolabili, matching numbers. (disponibili anche argento metallizzato)
AGOSTO 1974 !**

**ACQUISTIAMO CON PAGAMENTO IMMEDIATO AUTO D'EPOCA
E INTERE COLLEZIONI, PASSAGGIO IMMEDIATO**

Aperti dal Lunedì al Venerdì, Sabato su appuntamento.

T2 BAY, 1974, azzurro-tetto bianco, motore pari al nuovo da rodare, solo due punti di ruggine, sano, documentazione regolare per immatricolarlo dall'originale Panel. Non necessita di restauro, ma di controllo meccanico ed elettrico. Va in moto regolarmente. Buon affare, visibile ad Assisi, 6800 euro



3701134194

VENDO MOTO

BENELLI

500 QUATTRO, 1975, azzurro-bianco, ottime condizioni, radiata, conservata, con targa e documenti. Visibile sul sito, www.sannito.it, visibile a Tricesimo (UD), 5000 euro

3280516097

BMW

R50, 1959, nero, perfetta in tutto, omologata Asi, libretto e targa originali, restauro ai massimi livelli, visibile a Potenza, 13.500 euro

3394858096

C. RIZZATO

CALIFFONE, 1981, nero, 50, con documenti e libretto uso e manutenzione. No sms, visibile a Torino, 300 euro

3388777422

DUCATI

350 SCRAMBLER, 1974, giallo, documenti originali, ottime condizioni, conservata, vedi foto su sito, www.sannito.it, visibile a Udine, 6000 euro

3381624247

GILERA

150 SPORT, 1954, nero-rosso. Totalmente ricondizionata, motore in rodaggio. Targa e libretto in tela originali. Prezzo trattabile, visibile a Bareggio (MI), 3000 euro



3392714745

MOTO GUZZI

850 LE MANS III, 1982, rosso-nero, esemplare perfetto, cambio con ingranaggi a denti dritti, gomme nuove, motore potenziato 85 CV, Asi Targa Oro. Vendo a prezzo trattabile o valuto permuta, visibile a Roma-Rieti, 6500 euro

3384409759

850 LE MANS III, 1982, bianco-nero, ottimo conservato, Asi Targa Oro vendo per inutilizzo. No perditempo, visibile a Caserta, 6500 euro

3491993843

AIRONE, 1952, verde militare, ex militare, con targhe e documenti in regola, molto bello. Prezzo trattabile, visibile a Grosseto, 5200 euro

3290454819

AIRONE SPORT, 1955, rosso, restaurato, unico proprietario, privato vende, visibile a Ancona, 8500 euro

3391561661

V65 FLORIDA, 1987, beige, 40.000 chilometri, parabrezza grande, borse originali, gomme in ottimo stato. Tagliandi, visibile a Vergiate (VA), 1800 euro

3386566788

MV AGUSTA

175 CS DISCO VOLANTE, 1954, rosso, restauro maniacale, forcella Earles, iscritta Asi e Registro Storico MV. Targa originale VT. Tutto originale, visibile a Perugia, 14.500 euro

3334364545

TURISMO RAPIDO, 1958, rosso-nero, buone condizioni, conservata, motore da rivedere, funzionante, documenti originali regolari, 2500 euro

3383391744

SUZUKI

500 TITAN, 1971, rosso, conservata, perfetta e con documenti regolari, visibile a Genova, 3500 euro

3405881900

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

AUTOMOBILIA

Modellino in bronzo della Evolution Franco Reggiani 1978 di Enzo Ferrari. Tratt. ris.

3348216800 o 3386698789

Stemma in metallo cromato e smaltato dell'Automobile Club Inglese, visibile a Salerno, 90 euro

3336234881

AUTORADIO

Modelli d'epoca, anni 50, 60, 70, 80, 90, con plance, altoparlanti, antenne ecc. Telefonare dopo le 18. Tratt. ris.



3397704801

Marche varie per vetture d'epoca italiane e straniere anni 50, 60, 70, 80. Tratt. ris.

3487146039

DOCUMENTI AUTO

Libretti di circolazione e targhe per Fiat 600 D 1965, Lancia Appia terza serie 1959, Fiat 1100/103 1954, visibili a Como. Tratt. ris.

386269192

LETTERATURA AUTO

Volumi Fiat e Lancia di Quattroruote. Tratt. ris.

3348216800 o 3386698789

PER ALFA ROMEO 2000 GTV

Carburatore Weber con tromboncini, fanali posteriori, cambio, cruscotto portastrumenti, pedaliera, visibile a Salerno. Tratt. ris.

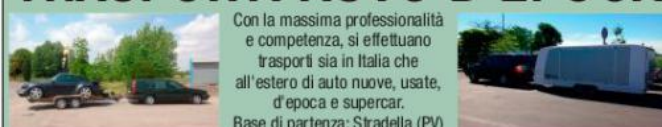
3398069563

PER ALFA ROMEO ALFA 75 TURBO AMERICA

Testata motore, compressore aria condizionata. Tappezzeria, visibile a Genzano (RM). Tratt. ris.

3403937715

TRASPORTI AUTO D'EPOCA



Con la massima professionalità e competenza, si effettuano trasporti sia in Italia che all'estero di auto nuove, usate, d'epoca e supercar. Base di partenza: Stradella (PV)

Mob: +39 338 5204349 e-mail: info@volvoclassic.it - www.volvoclassic.it

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTECCLASSICHE

• TELEFONA AL NUMERO: 02 82472560

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



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

CROMATURA BON RENATO

SnC



Trattamenti industriali e artigianali:

- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
tel. 011/9087900 fax 011/9089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com



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

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

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



elvezioesposito

Tappezzeria auto d'epoca

www.elvezio.com

Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza
Tel. e Fax 0984.36074 - Cell. 340.5274950

info@elvezio.com - elvezio.blogspot.com

AGIRA (EN)
25-26 MARZO

REGGIO EMILIA
1-2 APRILE

ROMA CAPANNELLE
8-9 APRILE

LE MOSTRE
MOSTRE SCAMBIO
MARZO-APRILE 2017



ENNE PI
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.

targhe d'epoca e decorative

Sede Leg: 38028 Revò (TN) - P.zza Madonna, 5

Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)

Via Vienna, 28 - Zona Ind. Settore D

Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831

Cell. 340.2209880 - Cell. 339.1045787

P. Iva e Cod. Fisc. 02233160221

www.targheetarghe.it



EPOCA
ITALIA



di Bertamini Renzo & C. snc

Via Linfano, 2/B
Zona Industriale
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
Fax 0464/516651

RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE
OLD TIMER SERVICE
Spedizioni in tutta Italia e all'estero
www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

**PER CARBURATORI
AUTO
STORICHE**
CELL. 338-3146038

**TAPPEZZERIA
CLASSICA**
By Olmi

**SPECIALIZZATA IN INTERNI
PER AUTO D'EPOCA**
Interni Omologabili ASI

Via Bottai di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicabyolmi.it
e-mail: classicabyolmi@alice.it

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

2CV PALACE srl
Via Regina Margherita, 123
20050 MACHERO (MI)

tel./fax 039/2458508
e-mail: 2cvpalace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi,
restauro, revisioni e consulenze per 2CV e derivate
e tutte le utilitarie anni '60-'70-'80"

RESTAURO DI PARABOLE FARI
di qualunque auto e moto con procedimen-
to di alluminatura sotto vuoto al quarzo;
resa luminosa superiore del 20% rispetto al
procedimento tradizionale; incremento
della resistenza all'ossidazione.

CASINI GERI, via Togliatti 178, 50019
Sesto Fiorentino (FI),
tel. 055/4215623, 339/3470923

**MAC
RESTAURI**

CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Boito, 9
338 1757047 www.macrestauri.com

N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE S.R.L.

di Pavan Nicola

**VENDITA E RICAMBI
PER CITROËN 2CV
MEHARI e DYANE**



Altre informazioni sul sito
www.citroen2cvservice.com

**Saremo alla
37ª MOSTRA SCAMBIO
C.A.M.E.R.**

DAL 1 al 2 Aprile

REGGIO EMILIA (Settore C Stand 371-372)



**Vienici a
trovare!**



- Spedizioni in tutta Italia
- Ampio magazzino ricambi

**NUOVI RICAMBI
IN ARRIVO!!**

Via Valle Castagnaro 1343 - 37043 CASTAGNARO (VR)
Tel. 04421955082 - 347 5366196 - 347 9207720
www.citroen2cvservice.com - info@citroen2cvservice.it



MILANO GARAGE

**TRASPORTO DEDICATO PER VETTURE STORICHE
IN ITALIA ED EUROPA CON SERVIZIO DI RIMESSAGGIO**

Milanogage è uno spazio dedicato alle automobili ed alle motociclette d'epoca, si trova nel cuore di Milano in una location suggestiva e sicura. Milanogage offre qualsiasi tipo di servizio che possa rendere il possesso di un veicolo classico facile e godibile, dal rimessaggio alla cura, al trasporto. Vieni a trovarci per conoscerci di persona, quando vuoi.

Scopri tutti i servizi su
MILANO GARAGE.COM
M. +39 348 289 7307

**PER ALFA ROMEO ALFASUD
1.2 5M DEL 1982**

Cuscinetti anteriori, carburatore Weber doppio corpo, pastiglie freni, fanaleria anteriore e posteriore, cofani anteriore e posteriore, portiere anteriori e posteriori, paraurti anteriore e altro. Tratt. ris.

3249855385

**PER ALFA ROMEO
GIULIETTA E GIULIA**

■ 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
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 anteriori e posteriori. 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**

■ Motore revisionato 1300 tipo AR00102. Per richiesta informazioni telefonare. Tratt. ris.

3389369456

**PER ALFA ROMEO GIULIETTA
SPIDER, SPRINT E SS**

■ Vetri porta per SS e Giulietta Spider, alzacvetri, cofano bagagliaio per Sprint, cofano motore per SS. Tratt. ris.

3389369456

**PER ALFA ROMEO SPIDER
(1985-1990)**

■ Cofani motore e bagagliaio, paraurti anteriore e posteriore, porte destra e sinistra, minigonne e altro materiale. Tratt. ris.

3389369456

**PER AUTOBIANCHI A112
ABARTH**

Libretto uso e manutenzione
riprodotto, 20 euro

3383391744

PER FIAT 126 DEL 1980

Molti ricambi: portiere, cerchi, paraurti inox, ganasse, marmitta, vetri, contachilometri, fari, volante, cruscotto, vendo in blocco, visibile a in Versilia, 400 euro

0584914459

PER FIAT 500 A TOPOLINO

Manuale uso e manutenzione
riprodotto, 20 euro

3383391744

PER FIAT 600 PRIMA SERIE

Manuale d'officina riprodotto, 200
pagine, completo di tutto, 20 euro

3383391744

PER JAGUAR X TYPE

Giaguaro in metallo pieno cromato,
made in England, per la più piccola
delle Jaguar, visibile a Salerno,
60 euro



3336934881

**PER LANCIA AURELIA B10
DEL 1950**

Ceppi freno usati + tamburi e ferodi
anteriori nuovi, visibili a Grosseto,
350 euro

3290454819

PER MASERATI

Libretti uso e manutenzione
Quattroporte 2.0, Ghibli, 222, 422,
Racing, 425, Karif. Tratt. ris.

3283056562

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

WWW.PANANTI.COM

CLASSIC CARS and AUTOMOBILIA
VALUTA LA TUA AUTO D'EPOCA O I TUOI OGGETTI DI AUTOMOBILIA
PER PARTECIPARE ALLA PROSSIMA ASTA IN PROGRAMMA



NARDI "SIGHINOLFI" 750
Carrozzeria Campana, 1953
Venduta per 130.000 euro

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

Entries are invited

CASA d'ASTE
PANANTI
DAL 1968



Specialisti in ricambi jaguar

Ogni anno migliaia di clienti scelgono di servirsi da noi per acquistare tutte le componenti di meccanica, carrozzeria e tappezzeria per le loro auto storiche inglesi.

La nostra pluridecennale esperienza con queste auto, insieme alla disponibilità in pronta consegna della maggior parte dei nostri articoli, ci permette di offrire al cliente un servizio unico in Italia.



COMPONENTI RISCALDAMENTO E TYPE



SCATOLA GUIDA NUOVA E TYPE S1/2



COMPONENTI FILTRO ARIA E TYPE



WWW.GMAJAG.NET

GMA s.a.s. di Gallorini Marco

Via Riviera 39, Pavia tel: 0382525429/ 0382523630 email: info@gmajag.net

M VENDO&COMPRO

Cambio G50, pistoni vari. Teste 911 serie 964 e altri ricambi. Tratt. ris.

0143879078 oppure 3405887696

PER TUTTE LE MARCHE

MODELLI DAL 1928 AL 1983

Bolli d'Epoca per auto e moto, copie da originali, con timbri Aci e Motorizzazione. Email: s.badoni@virgilio.it, 10 euro/cad



3881221569

RICAMBI AUTO

N° 5 ruote a raggi, con cerchi in acciaio misura 165x400 verniciati grigio chiaro, più n°5 ruote GB in lega misura 5Jx10, per Mini. Tratt. ris.

0444923361

Per Alfa Romeo, Fiat, Innocenti anni 90, di meccanica e di carrozzeria, causa mancanza di spazio, visibile a Borgomanero (NO). Tratt. ris.

3482204495

Per Jaguar Mk 2, Mazda MX5, Rover 2000 TC, Fiat 126 Personal, NSU Prinz, Lancia Appia terza serie, cerchi in lega Mercedes anni 70 e 80. Tratt. ris.

3357799507

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

Auto d'Epoca dal 1997 al 2016, La Manovella dal 1985 al 2015, Autocapital dal 1987 al 1989 e dal 1991 al 1993, visibile a Piacenza, 2 euro/cad

0523896247

Ruoteclassiche, Auto d'Epoca e Automobilismo d'Epoca in blocco o 0,80/cad, visibile a Mantova, 0,80 euro/cad

3355315434

SOLEX

Due carburatori tipo 40 P11-6 ANNI 70, perfetti, visibile a Oleggio (NO), 300 euro

3282919206

VARIE

■ Pompe benzina vari modelli anni 60/70 + Juke Box anni 60/70 + bici anni 50. Tratt. ris.

3389369456

COMPRO AUTO

FERRARI

360 MODENA, 1999-2002, rosso, in ottime condizioni generali, chilometri tagliandati e dimostrabili. Tratt. ris.

3402598364

LMX

SIREX 2300, auto completa o parti di meccanica o di carrozzeria. Tratt. ris.

3356919403

MERCEDES

220 SE COUPÉ, 1960-1965, con cambio manuale, italiana con targhe nere, da restaurare, pagamento in contanti. Tratt. ris.

3402206086

VOLKSWAGEN

MAGGIOLONE CABRIOLET

1961-63, colore indifferente, modelli con impianto elettrico a 6 V. Email: acuandre@libero.it, visibile a Parma, prezzo coerente

3388641668

COMPRO VARIE

LETTERATURA AUTO

Ferrari: libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, brochure, foto e vario materiale cartaceo. Tratt. ris.

3283056562

MODELLISMO

Automodelli anni 60-90, Dinky Toys, Corgi Toys, BBR, Minichamps, diecast, obsolete, kit. Cerco intere collezioni, pagamento immediato, riservatezza. Email: enrico.sardini@gmail.com. Tratt. ris.

022367505

PER MASERATI

Libretti uso e manutenzione, brochure, cataloghi ricambi e materiale vario per modelli d'epoca. Tratt. ris.

3283056562

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

WWT s.r.l. via del Mescolino, 4 Z.I.
31016 Cordignano TV
T +39 331 5327042 T +39 348 3368917
www.wwtsrl.it - mail: info@wwtsrl.it

WWT
water works technology

WWT de GmbH Werkstrasse, 2
46240 Bottrop D
T +49 02041 6936704 T +49 02041 6936705
www.wwtde.de - mail: info@wwtde.de

SVERNICIATURA IDRODINAMICA

6
2010 - 2016

AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO



Lorenzo, 36 anni, una compagna, due figli,
un cane e una suocera sempre al seguito.
Sicuri che una tre porte sia l'auto giusta per lui?



BEMAP

MAP AND CONVERT YOUR DATA

Aumenta la conoscenza del tuo target. BEMAP analizza i comportamenti online dei tuoi utenti, ti aiuta a conoscerli e ad anticipare i loro bisogni, formulando per loro la migliore offerta possibile. BEMAP ottimizza i tuoi investimenti in comunicazione creando il messaggio giusto, al momento giusto per la persona giusta. BEMAP, nato dall'esperienza di Quattroruote e Advice nel behavioural marketing, è uno strumento unico per i brand automotive. **MAPP A ► CONVERTI ► AGISCI**

DUERUOTE

proudly presents

17 SETTEMBRE 2017

GRANFONDO MILANO

1 ° E D I Z I O N E

special thanks



Federazione
Ciclistica
Italiana

media partner

QUATTORRUOTE

PER INFORMAZIONI VISITA IL SITO GFMILANO.COM

official radio

radionumber 1ne

Milano 104.2 FM



Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da *

COMPILARE PER PRIVATI

RUOTECLASSICHE

[illegible]**COMPILARE PER COMMERCianti**

A pagamento: Modulo 1 **Euro 10.00**

[illegible]

Inserzionista	Città
Indirizzo	Telefono

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. | | / | |

☐ Allego la ricevuta del bonifico bancario sul conto:
MONTE PASCHI DI SIENA IT40T0103033680000001051941.

- 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 (comprendive 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, in stampatello e in maniera leggibile. 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 la lavorazione del numero**. Ad esempio, gli annunci del mese di maggio (in edicola a inizio mese) dovranno pervenire alla redazione entro il 25 marzo. **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.** In caso di invio in formato elettronico, è possibile utilizzare la scansione della pagina compilata o un pdf della stessa.
- Per i pagamenti con bonifico bancario è necessario allegare ricevuta del medesimo.**
- Le fotografie inviate a mezzo posta **non saranno restituite**. È necessario inviare nuovamente la foto in caso di ripetizione dell'annuncio. Le foto in formato elettronico, **salvate in formato jpeg**, dovranno avere le seguenti specifiche minime: **base 5 cm; 1000 kb; risoluzione 300 dpi.**
- **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 1997**, oppure **modelli di interesse collezionistico fino al 2006**, cioè quelli riportati nelle nostre quotazioni.
- **Non saranno pubblicati** annunci compilati su elementi diversi dal nostro tagliando.
- Il tagliando va indirizzato a:
**ED. DOMUS, UFFICIO PUBBLICITÀ
VIA G. MAZZOCCHI, 1/3
20089 ROZZANO (MI).**
- Oppure inviato a:
vendecompro@ruoteclassiche.it

Al 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, al solo fine della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi di legge connessi, nonché per tutti gli altri scopi previsti dalla legge connessi. In caso di rifiuto, per parte sua, al conferimento del 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 ricomenderne gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Giovanni Mazzocchi, 1/5 - 20089 Rozzano (MI). telefonata 02/82421.

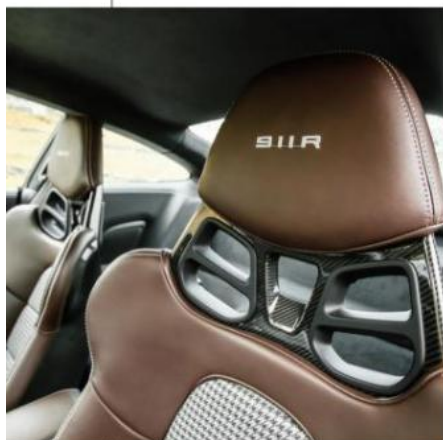
ATTENZIONE: La presenza sulle pagine di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o di chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e dei prezzi del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserto in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.

Scelta doppia
Per la carrozzeria le tinte "di serie" sono il bianco e l'argento (oppure si può avere un colore su campione, se ci tenete a distinguervi). Le strisce, invece, possono essere rosse o verdi.



PORSCHE 911 R

A Zuffenhausen, a volte, nascono oggetti davvero speciali, come la R che si ispira al modello del 1967



Non è pensata in funzione delle pure prestazioni, ma dirlo ha quasi il sapore della bestemmia. Perché va fortissimo, in realtà. Lo fa però a modo suo, senza la minima ossessione verso il cronometro. La R (Rennsport, cioè Corsa) è ciò che nel reparto Motorsport della Porsche, probabilmente, sognavano di fare da tempo: una 911 pura, senza fronzoli, pensata per regalare emozioni. E in effetti, sul filo delle sensazioni, nessuna delle sue sorelle è capace di

batterla. Per arrivare a un risultato del genere hanno messo insieme il telaio della GT3 e il motore della GT3 RS, un carico aerodinamico ridotto all'osso e un sei marce manuale. Ed è pure quest'ultimo, assieme a mille altri dettagli, a regalare una personalità davvero unica a questa micidiale "street fighter", perfetta per riscoprire la guida nel suo senso più intimo e carnale. La sua irripetibilità ha fatto vendere all'istante l'intera produzione della R, 991 esemplari

numerati. Le quotazioni sono già schizzate alle stelle: certezze sulle cifre non ci sono mai in questo campo, ma il tam tam dei ben informati racconta persino di un esemplare il cui contratto è stato scambiato attorno al milione di euro. Visto che il prezzo di listino è appena sotto i duecentomila euro, potrebbe bastare una notizia del genere per decidere definitivamente che la 911 R è la instant classic per antonomasia.

Alessio Viola



Bando al superfluo

Impianto multimediale e "clima" non sono di serie: peso inutile che, senza sovrapprezzo, fa parte degli optional. Il tessuto dei sedili richiama le Porsche di decenni fa.



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore, longitudinale 6 cilindri boxer Cilindrata 3996 cm ³ Potenza 500 CV a 8250 giri/minuto Coppia 460 Nm a 6250 giri/minuto.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 6 marce.
Dimensioni e peso	Lungh. 4532 mm - Largh. 1852 mm Altezza 1276 mm Peso in ordine di marcia 1445 kg.
Prestazioni	Velocità 323 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 3,8 s Consumo medio 13,3 l/100 km.



Targa Florio 1930 | Alfa Romeo GP Tipo P2
equipaggio Varzi-Tabacchi, 1° assoluti

LA STORIA CONTINUA

www.targa-florio.it

PALERMO
20-23 APRILE 2017

Centro Documentazione Alfa Romeo (Arese, Milano)



OFFICIAL SPONSOR



TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

www.auto-spa.it



LE AUTOMOBILI PIÙ STRAORDINARIE AL MONDO



Illustrata **1968 LAMBORGHINI ISLERO** ex-Edmondo Lamborghini

PORTFOLIO CLIENTI

1939 Lagonda V12 Rapide • 1959 BMW 507 Serie II Roadster (con hard top) • 1965 Lamborghini 350GT
1967 Ferrari 275 GTB/4 • 1970 Fiat Dino 2400 Spyder
1988 Porsche 959 'Komfort' • 1989 Aston Martin V8 Vantage X Pack (ex-Salone di Ginevra)
1990 Lamborghini Countach Anniversario (6,349 km) • 1994 Lamborghini Diablo SE30 (ex-Salone di Parigi, 6,513km)
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

