

SARANNO STORICHE NEL 2016 • TUTTI GLI INDIRIZZI UTILI E AGGIORNATI DA TENERE IN AGENDA

AFFARI & MERCATO

2015

30
AUTO
DAL FUTURO
GARANTITO



Abarth 1000 Berlina Corsa • **Alfa Romeo** 2000 GTV • 75 Twin Spark • Giulia GTA Junior • Giulietta berlina I serie • SZ
Aston Martin V8 Volante • **Audi** RS4 Avant • **Bentley** Azure • **BMW** 3.0 CSi • M1 • **Citroën** 2 CV Charleston • **Dino** 246 GT
Ferrari 365 GT 2+2 • 550 Maranello • **Fiat** 500 C Belvedere • **Giannini** 590 GT • **Jaguar** Mk2 3,4 Litre • **Lamborghini** Espada
• Murciélago • **Lancia** Fulvia Coupé Rallye 1.6 HF • **Maserati** Indy • Mistral Spyder • **Mercedes** 280 SL Pagoda • **Pagani** Zonda C12
Porsche 911 (996) GT3 • 911 (964) Carrera 4 Cabriolet • **Rolls-Royce** Corniche Coupé • Silver Dawn DHC • **Triumph** TR4 IRS

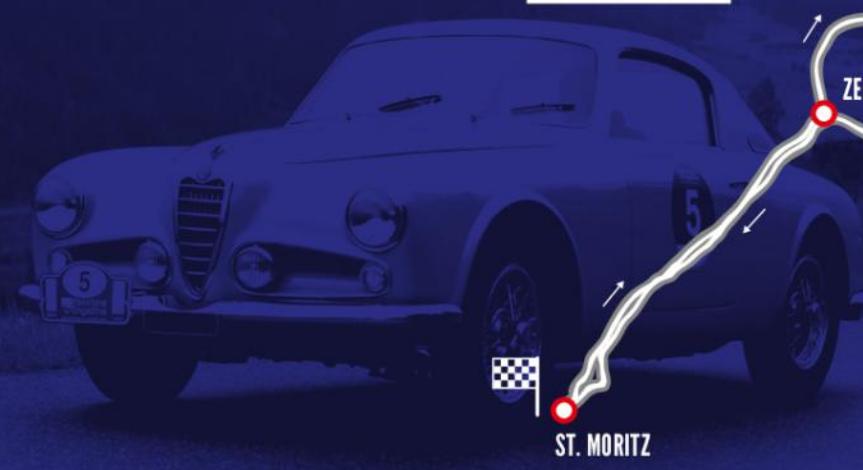
E IN PIÙ • COME COSTRUIRSI UNA COLLEZIONE • COMPRARE BENE: ONLINE, DEALER E PRIVATO
• CAR STORAGE • CAR DETAILING • RICAMBI 3D • GLI APPUNTAMENTI IMPERDIBILI



2ª EDIZIONE
16 - 19 GIUGNO 2016
 WWW.PASSIONE - CARACCIOLA.COM

SCIAFFUSA - BERNA - GRIMSELPASS - NUFENENPASS - LUGANO

5ª EDIZIONE
19-21 AGOSTO 2016
 WWW.PASSIONE-ENGADINA.CH



ST. MORITZ - ZERNEZ - SCUOL - NAUDERS - GLORENZA - ZERNEZ - ST. MORITZ



Regola 1: comprate con il “cuore”

Esattamente un anno fa, insieme al nuovo Ruoteclassiche, debuttava in edicola un fascicolo intitolato Affari & Mercato. Proprio da questa pagina spiegavo quali fossero le intenzioni di quel volumetto e cioè quelle di fornire ai lettori un concentrato di consigli e indicazioni utili per muoversi con destrezza negli acquisti e per scoprire nuove opportunità di risparmio o aree di interesse inedite per chi colleziona automobili storiche.

Alla luce del successo che ha incassato quella prima edizione e della curiosità che ha suscitato la pubblicazione, abbiamo deciso di mettere da parte definitivamente le remore - sarà giusto mixare ragione e passione? - e di riproporvelo con un altro pacchetto di argomenti e di consigli. Perché va bene, certo, la passione è e sempre sarà il motore primario che muove le nostre decisioni, ma è anche vero che sarebbe ipocrita nascondersi dietro un dito e fingere che l'auto d'epoca non possa essere anche un “bene rifugio” nei momenti di gran-

de incertezza economica. O, ancora più semplicemente, un investimento che ci accende più facilmente di altri proprio perché parte da un grande impulso emotivo e diamine dà persino piacere fisico nell'utilizzo. Pensate: vista, udito, tatto, olfatto... e pure gusto della guida, dai. Cos'altro può contagiare tutti i sensi? Aggiungiamo che se il capitale viene investito con i corretti criteri alla base, probabilmente il rischio di rimetterci dei quattrini sarà contenuto. Ed è un po' con questa filosofia di fondo che abbiamo concepito Affari & Mercato del 2015.

Ci abbiamo messo dentro un anno di notizie, i consigli di cinque grandi esperti, 30 modelli su cui puntare e l'analisi di 22 marche. Ce n'è per accendere sogni e pensieri un po' per tutti. Un suggerimento doveroso, però, lo vogliamo ricordare a gran voce, prima di farvi cominciare la lettura: per quanto ci siamo impegnati a ricercare le migliori opportunità, è fondamentale che sia prima di tutto il cuore a guidare le scelte, sempre e comunque. Qualsiasi cosa accada, quando aprirete il box vi verrà soltanto voglia di accendere il motore. Senza pensare al “numero di zeri” di quello specifico modello.

David Giudici
@davgiud



STEFANO TARTAROTTI

Classic Club Italia



**Dal 1994 su tutto
il territorio
nazionale al SERVIZIO
della passione per le auto d'epoca**

- ✓ Segreteria operativa ogni giorno ferialmente dal Lunedì al Venerdì
- ✓ Conservatoria del Registro Storico Classic con oltre 16.000 veicoli iscritti
- ✓ Sezioni di marca e territoriali
- ✓ Oltre 20 raduni annuali in Italia ed all'estero
- ✓ Convenzioni assicurative con primari Gruppi Assicurativi
- ✓ Una sede di 600 mq dotata di area conviviale, biblioteca, officina e centro revisioni
- ✓ Auto e minibus storici oltre al carro attrezzi a disposizione dei Soci
- ✓ Informazione sistematica attraverso il sito internet ed il notiziario a colori
- ✓ Professionalità, cortesia, amicizia e tanta simpatia il tutto a.....

**CLASSICHE
ALL'AVVENTURA**



**Classic
marathon**



0,2739726 EURO al giorno*

0,17808219 EURO al giorno**

*costo al primo anno **dal secondo anno in poi



documentazione tecnica

in collaborazione
con D.S.C.

Segreteria: via Nuova Circonvallazione, 38 27023 Cassolnovo (Pv)

Tel. e Fax 038192344

da lunedì a venerdì ore 15,30 18,30

www.classicclub.it

info@classicclub.it



SOMMARIO

28



EDITORIALE

3 Regola 1: comprate con il "cuore"

I FATTI DA RICORDARE

6 Un anno in pillole:
Storiche a tutto gas

OPINIONI

12 Cosa dicono gli esperti:
Per andare sul sicuro

CONSIGLI PER GLI ACQUISTI

18 30 auto da comprare
prima che sia tardi

28 Storiche nel 2016:
Fresche trentenni

CONSIGLI PRATICI

34 Diventare collezionisti:
Quando una non basta più

38 Acquistare la storica:
Entusiasmo e razionalità

42 Car Storage
Non chiamateli parcheggi

44 Car detailing
L'eterna giovinezza

MOSTRE-SCAMBIO

48 L'agenda 2015-2016:
Caccia al tesoro

NUOVE TECNOLOGIE

52 Stampanti 3D:
Rivoluzione tridimensionale

BUROCRAZIA

54 Dura lex sed lex per le storiche

ANALISI

58 Marche sotto la lente:
Tutti pazzi per le italiane

INDIRIZZI UTILI

82 L'agenda di Ruoteclassiche

18



12



34



Galleria Ruoteclassiche
Numero 75 - Ottobre 2015
periodico mensile

Direttore Responsabile
David Giudici

Registrazione del Tribunale di Milano
n. 85 del 11/02/2002

AFFARI & MERCATO

A cura di
Fabrizio Greggio

Testi di
Marco Di Pietra, Paolo Mazzetti, Gilberto
Milano, Luca Pezzoni

Impaginazione
Paolo Pedrozzi

Fotolito
Editoriale Domus

Stampa
Rotolito Lombarda S.p.A.
Via Sondria, 3 -
20096 Seggiano di Pioltello (Milano)

Titolare del trattamento dei dati personali
raccolti nelle banche dati di uso redazionale
è Editoriale Domus S.p.A.
Gli interessati potranno esercitare i diritti
previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia
di protezione dei dati personali, telefonando
al numero 02.82472459
E-mail: responsabile@eddomus.it

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

Presidente:
Giovanna Mazzocchi Bordone
Via Gianni Mazzocchi, 1/3
20089 Rozzano (Milano)
tel. 02.824721 fax 02.82472420 -
www.edidomus.it

Distribuzione per l'Italia
SODIP, "Angelo Patuzzi" S.p.A.
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo
(Milano)
tel. 02.573911 - Fax 02.57512606

Copyright © 2015
Editoriale Domus S.p.A.
Rozzano (MI)

È vietata la riproduzione, totale o parziale,
del contenuto della pubblicazione senza
l'autorizzazione preventiva dell'editore

SOFFRONO SOLO LE YOUNGTIMER

STORICHE A TUTTO GAS

Da ottobre 2014 a oggi: ecco quello che è successo di importante nel mondo delle auto da collezione, dai record più strabilianti nelle aste, agli anniversari, agli eventi a cui è stato impossibile mancare. Senza dimenticare la ormai famigerata querelle sul bollo delle "ventenni"...

Testo di **Marco Di Pietro**



OTTOBRE 2014

FIERE

Padova dei record

Ottantamila visitatori (6000 in più rispetto all'edizione 2013), 2000 espositori (il 30% provenienti dall'estero) e 4000 vetture in vendita (che in gran parte hanno cambiato proprietario). La kermesse patavina, insomma, ha infranto ogni record. Da segnalare, oltre alla presenza ufficiale di moltissime Case automobilistiche che hanno sottolineato con i propri modelli storici il loro stretto legame con la tradizione, l'impennata dei prezzi per quasi tutte le auto in vendita. "Colpa" dei tedeschi, calati in massa a Padova, i quali hanno un potere d'acquisto superiore a quello della media dei collezionisti italiani. Ai quali, purtroppo, sono rimaste le briciole...



ASTE

La F40 di Mansell da Bonhams

36.000 km percorsi in 25 anni e un primo proprietario decisamente illustre: reginetta dell'asta di Bonhams a Knokke, in Belgio, il 10 ottobre, è stata la supercar di Maranello che la Ferrari aveva regalato al suo pilota di Formula 1 Nigel Mansell come "auto di servizio". Dopo vari passaggi di proprietà, e pochissima strada percorsa, è giunta alla vendita all'incanto in perfette condizioni. È stata ceduta per 690.000 euro. Un record presto infranto da altri esemplari in aste successive.

REPLICHE

La resurrezione della E Type Lightweight

Nel 1964 per la versione alleggerita da corsa della Jaguar E Type era stata prevista una produzione limitata a 18 esemplari. A Coventry, date le scarse richieste, si fermarono a 12. Ora la Casa del Giaguaro ha deciso di assemblare le rimanenti sei. Una replica ufficiale dunque, il cui prezzo è fissato a 2,5 milioni di euro.

PREZZI

Rivoluzione nelle quotazioni di Ruoteclassiche

In occasione dell'uscita del numero di ottobre Ruoteclassiche modifica il sistema delle quotazioni delle auto da collezione: da questo momento i prezzi riportati sulla rivista diventano tre. Quello intermedio è quello di riferimento: indica una vettura conservata, originale e di buon livello, o con restauro di antica data, omologata o omologabile Asi o iscritta ai registri di marca Alfa Romeo, Fiat e Lancia. La quotazione più bassa, invece, vale per le auto conservate in maniera sufficiente, oppure restaurate con qualche licenza all'originalità, con meccanica funzionante, ma da rivedere completamente. Il valore massimo, infine, si riferisce a un esemplare completamente restaurato in modo professionale e assolutamente conforme all'origine, con documentazione fotografica e fiscale che attesta il ripristino.





NOVEMBRE 2014

TASSE

Guai in vista per le ventenni

Le indiscrezioni sulla Legge di Stabilità 2015, cioè la manovra finanziaria per il nuovo anno in arrivo, annunciano un "giro di vite" per le auto da collezione: l'esenzione dal pagamento del bollo, che fino al 2014 riguarda tutte le auto con più di 20 anni (e in alcune Regioni è stato trasformato in un bollo ridotto da pagare soltanto in caso di effettiva circolazione), verrà abolita per tutte le vetture con età compresa tra i 20 e i 30 anni. Si scatena il putiferio tra i collezionisti di youngtimer, le associazioni di settore prendono posizione timidamente e, intanto, il mercato delle auto dai 20 ai 30 anni subisce un forte e immediato scossone.



DICEMBRE 2014

RAID

Un milione di km in Classe G

Si conclude, dopo quasi un quarto di secolo, la "folle" impresa di un appassionato tedesco, l'ormai settantasettenne Gunther Holtorf, che a bordo della sua Mercedes Classe G, una 300 GD acquistata nuova, ha percorso la bellezza di 897.000 km girando il mondo in lungo e in largo. Una percorrenza pari alla distanza tra la Terra e la Luna, più gli spiccioli di altri 80.000 km (cioè due giri intorno all'Equatore). Al termine del viaggio, la Classe G risulta ancora in perfetta forma, con pochissimi inconvenienti di usura registrati durante l'incredibile tour.



ANNIVERSARI

Renault inventa la monovolume moderna

La prima monovolume di serie (se si esclude la Fiat 600 Multipla del 1956) spegne le trenta candeline e rimane sulla breccia: esordisce proprio in occasione del compleanno la quinta serie, una crossover che mantiene il concetto di massimo spazio e versatilità che caratterizzano l'Espace fin dal 1984.



PROTOTIPI

Visita esclusiva tra i misteri Lancia

Il deposito del museo Lancia a Torino apre le porte, in esclusiva, a Ruoteclassiche, per mostrare i suoi gioielli nascosti, molti dei quali modelli unici o prototipi mai visti. È l'occasione, per la redazione, di provare un esemplare, mai visto ufficialmente, di Lancia Gamma tre volumi.



TASSE

Le proposte di Ruoteclassiche

La nostra rivista cerca di affrontare in modo obiettivo la "vexata quaestio" del bollo alle auto ventenni, che di fatto si estende anche alla definizione del concetto di storicità, ovvero: quando un'auto può essere considerata storica? Ruoteclassiche traccia la mappa di quello che accade nei Paesi europei, chiarisce le posizioni di Asi, Aci e Fiva, illustra le conseguenze sul mercato derivanti dall'abolizione dell'agevolazione per le auto con età compresa tra i 20 e i 30 anni e formula una proposta in 5 punti: suggerimenti concreti, ragionevoli e facilmente applicabili. Dopo un anno, però, nessuna risposta dalle Istituzioni.

MERCATO

Follia collettiva per le 911

Il "dopo Padova" impone una profonda riflessione sui prezzi di alcune vetture da collezione, che hanno subito un incremento straordinario. Alcuni parlano di "mercato eccessivamente drogato" e di "bolla speculativa che prima o poi scoppierà". Sul banco degli imputati salgono in particolare le Porsche 911, protagoniste di un'escalation economica senza precedenti. Ruoteclassiche interviene a gamba tesa sulla vicenda: giusto che le versioni più rare lievino di prezzo in conseguenza alla forte domanda, comprensibile che questo modello abbia ormai raggiunto una rilevanza internazionale; che, in mercati diversi dal nostro i prezzi siano maggiori, e che in un'economia di mercato globale i compratori si approvvigionino in Paesi più convenienti come l'Italia. Ma attenzione anche allo spirito di emulazione (che a Padova ha contagiato molti acquirenti) e soprattutto alla mancanza di obiettività da parte di compratori meno esperti: il prezzo è sempre commisurato all'effettivo stato di conservazione o di restauro.





GENNAIO 2015

ASTE

Febbre Rossa in Arizona

Il nuovo anno inizia con il grande circo delle vendite all'incanto che si reca a svernare in Arizona. Tra Phoenix e Scottsdale si alternano le principali Case d'asta del mondo che realizzano il (quasi) tutto esaurito e macinano record su record, in particolare con sportive di Maranello. Qualche esempio? Ferrari 250 Le Mans aggiudicata a 8,2 milioni di euro, una 275 GTB Competizione a 8 milioni tondi, una 288 GTO a 2,35 milioni e quasi 3 milioni per una delle venti 365 GTS del 1969.



COLLEZIONI

In vendita il museo Bertone

Fallita senza possibilità di appello la carrozzeria Bertone, si inizia a parlare della possibilità di vendere i prestigiosi prototipi del museo ospitato all'interno del Centro Stile di Caprie, nell'hinterland torinese. Nell'estate successiva si delineano meglio i contorni dell'operazione: i "pezzi" in vendita, 79 tra prototipi e dream car, devono trovare un unico compratore. Offerta minima 1,5 milioni di euro. Poco, a giudicare dall'unicità della collezione. E per 3 milioni, ci si può portare a casa persino la proprietà del marchio Bertone.

ASSICURAZIONI

Cambia tutto, oppure no?

Ruoteclassiche accende i fari sul tema delle polizze per auto storiche con una grande inchiesta. La discussione sull'età giusta per considerare una vettura di interesse storico implica infatti una ridefinizione delle "regole di ingaggio" sulle agevolazioni assicurative. L'impressione è che le Compagnie che operano in questo settore non siano molto interessate a questo tipo di copertura, e che i loro sistemi per smascherare coloro che usano una storica come auto di tutti i giorni siano già in atto con efficacia. Poche Assicurazioni, comunque, sono disponibili a parlare senza trincerarsi in tattiche attendiste...



FEBBRAIO 2015

FIERE

Più rarità e occasioni

Automotoretto a Torino è la prima importante fiera per auto da collezione dell'inizio del 2015, dopo la grande scorpacciata di Padova nell'ottobre del 2014. Centomila metri quadrati di esposizione, pienissimi, 60.000 visitatori (+18%) e 3000 auto da gustare, con due padiglioni dedicati alle compravendite. I prezzi? Decisamente "calmierati" rispetto a Padova.



MERCATO

Affari in vista con Cuba?

Il disgelo tra gli Stati Uniti e l'isola caraibica, dopo oltre 50 anni di tensioni, fa drizzare le orecchie ai collezionisti di auto americane. A Cuba il mondo si è fermato al 1959, al momento della rivoluzione castrista. Dopo l'abbattimento del regime filo-americano di Fulgencio Batista, venne vietata l'importazione di auto dall'estero, con l'eccezione delle modeste auto di produzione russa, ma anche l'esportazione delle auto presenti sull'isola. Riaperti gli scambi commerciali con l'Occidente, rimane però qualche considerazione di natura economica: le americane di Cuba sono quasi tutte ridotte a uno stato di conservazione pietoso, con riparazioni spesso improvvisate e con parti ovviamente non originali o addirittura di fantasia. Qual è il loro effettivo valore commerciale?



TASSE

Regione che vai, bollo che trovi

Le Regioni italiane reagiscono al diktat del Governo sostenendo che il bollo delle auto storiche e ultraventenni è un'imposta di esclusiva pertinenza regionale. Di conseguenza decidono di regolarsi come ritengono opportuno. Durerà poco: il Governo imporrà regole comuni, nonostante qualche distinguo ancora in vigore.



REPLICHE

Il ritorno della Lister

Celeberrima marca britannica di auto da corsa degli anni Cinquanta, la Lister rientra nell'arena del mercato con una replica ufficiale della Knobbly del 1959 con motore Jaguar D Type. La sede della factory è a Cambridge, location storica della Lister. I dieci esemplari programmati verranno utilizzati per un prestigioso campionato monomarca, e saranno in vendita a 380.000 euro ciascuno.

ANNIVERSARI

Giulia GTA: cinquant'anni e quotazioni sempre in ascesa

Ormai è considerata un'icona anche dal punto di vista commerciale: la mitica GTA infrange record su record ogni volta che un esemplare viene messo sul mercato. Lanciata esattamente mezzo secolo fa, anche questo compleanno è destinato a incidere sulle sue quotazioni. Come potrete osservare sul numero di ottobre 2015 di Ruoteclasse (a cui questo Speciale è allegato), i suoi prezzi sono diventati ormai strabilianti.



MARZO 2015

EVENTI

All'ombra della Madonna

Milano Autoclassica giunge alla quarta edizione, quella della consacrazione tra le manifestazioni espositive più importanti d'Italia. I numeri salienti del 2015: 43.000 visitatori, 50.000 mq di esposizione, 1000 veicoli esposti, 321 stand. Prezzi medio-alti, ma pochissime auto rimaste senza acquirenti. Ben cinque le Honda NSX in vendita.



ANNIVERSARI

E l'Italia salì in automobile

La Fiat 600, la vettura che ha motorizzato il Bel Paese, compie 60 anni. Accessibile e affidabile, viene replicata in 2,7 milioni di esemplari. E dà origine a diversi fenomeni di costume: la valanga di "fuoriserie" e di "elaborate", la moda della gita fuoriporta la domenica, la diffusione dell'acquisto a rate...



APRILE 2015

RESTAURI

Debutta a Milano il centro Porsche Classic

Inaugurato il primo centro ufficiale di restauro della Casa di Stoccarda in Italia. Si trova a Milano presso la concessionaria Porsche di via Rubattino. Nel resto del mondo ce ne sono già oltre cento. Il Partner Porsche Classic Milano offre diversi servizi ai clienti: 52.000 tipi di ricambi disponibili a magazzino, interventi di manutenzione e restauro qualificati e documentati sempre attraverso un book fotografico personalizzato. In sede, numerosi eventi programmati a rotazione per far vivere il mito delle sportive tedesche.



MERCATO

C'è del marcio in Danimarca

Kjeld Sørensen, ex concessionario Fiat danese, chiuse i battenti alla fine degli anni Settanta. Solo che, anziché smantellare i depositi, ha conservato centinaia di auto, nuove o usate, rimaste invendute. Oggi ne sopravvivono circa sessanta, che il vecchio boss, a malincuore, vende. C'è ogni ben di Dio per i cultori delle Fiat degli anni Cinquanta, Sessanta e Settanta. Prezzi onesti per auto seminuove e per qualche "marcione"...





MAGGIO 2015

ASTE

Le Abarth ex Violati

Bonhams mette in vendita a Goodwood alcune delle Abarth che appartenevano alla Collezione Maranello Rosso, che fu in passato dell'imprenditore-gentleman driver Fabrizio Violati (la sua ex Ferrari 250 GTO, anch'essa alienata recentemente, è quella venduta al prezzo più alto documentato ufficialmente in un'asta pubblica). I prezzi di aggiudicazione delle Abarth sono stati piuttosto elevati, quasi sempre superiori alle quotazioni di mercato. A indicare che il marchio Abarth è sempre in auge.



EVENTI

Mille Miglia

Il più bel museo itinerante del mondo: ecco cos'è la Mille Miglia. Anche l'edizione 2015 si rivela un successo strabiliante. Misurando in modo molto spannometrico, possiamo ipotizzare che sui 1600 km del percorso siano circolate vetture per un valore complessivo di circa un miliardo di euro (o forse molto di più...). Da non perdere, almeno come spettatori.

EVENTI

Esordio in grande stile

Verona Legend Cars opera prima. La kermesse motoristica veneta è al debutto, sotto la sapiente regia degli stessi organizzatori di Auto e Moto d'Epoca di Padova. Il format però è diverso rispetto alla manifestazione patavina: il target era medio-alto, perché ospitava quasi esclusivamente i modelli più significativi dei vari marchi, non trascurando anche le auto di oggi. Buona la prima, anche se ora questa mostra di Verona dovrà crescere molto.



GIUGNO 2015

ANNIVERSARI

Un successo lungo quarant'anni

Nata nel 1975, la popolarissima BMW Serie 3 è ormai giunta alla sesta generazione (e mezza, se consideriamo il restyling sostanzioso del 2015). È diventata un classico da collezione soprattutto in Germania. In Italia è un po' trascurata, a eccezione della prima serie (la E21) e delle M3.



ASTE

Aston Martin only, please!

Sedicesima asta firmata Bonhams dedicata esclusivamente alle Aston Martin. Sede della vendita? Newport Pagnell, of course. Cinquanta lotti proposti (il 34% rimasti invenduti), tre auto oltre il milione di euro. Roba per soli inglesi? Mica tanto: il 25% delle auto proposte all'incanto aveva la guida a sinistra. Meditate, gente, meditate...!



LUGLIO 2015

MUSEI

Arese guarda al futuro

Riapre, completamente rinnovato, il Museo Storico Alfa Romeo di Arese. Le auto non sono più oltre 100, ma 69, esposte però in una cornice meravigliosa, multimediale, interattiva, e quindi valorizzate nella maniera migliore possibile. L'occasione dell'inaugurazione? Il lancio in anteprima della nuova Giulia. Notizia fondamentale: le automobili del nuovo museo non saranno destinate a fare la muffa, ma continueranno a essere presenti alle più importanti manifestazioni del mondo. Speriamo!



ANNIVERSARI

La Dea spegne sessanta candeline a Parigi

Citroën festeggia nel modo migliore i sei decenni dal lancio della Deesse, un'auto che per molti rimane futuristica ancora oggi. Settecento esemplari invadono letteralmente Parigi e per due giorni la DS è al centro dell'attenzione della Ville Lumière.



MERCATO

Il fascino del grande schermo

Cresce a dismisura la febbre per le repliche delle auto protagoniste delle più importanti pellicole cinematografiche. C'è chi, per esempio, spende una follia per creare il clone della De Lorean DMC 12 di "Ritorno al futuro", chi invece impazzisce pur di mettersi al volante di una copia perfetta del "Generale Lee" del telefilm "Hazzard" e chi, più modestamente, applica qualche adesivo al suo comunissimo Maggiolino ante 68 (quindi a 6 Volt) per regalargli le sembianze del mitico "Herbie". Anche in Italia sono sorti numerosi centri specializzati in ricambi e restauri.



ASTE

Per una volta, in Italia

Le aste dedicate alle storiche in Italia sono poco frequenti. Ma l'evento organizzato da RM Auctions e Sotheby's nella suggestiva cornice di Villa Erba a Cernobbio sul Lago di Como è degno di essere ricordato: 37 lotti proposti dal battitore, soltanto due rimasti invenduti (tra l'altro quelli dal valore più alto). Una F40 ha superato il milione di euro di quotazione, ma anche le altre supercar di Maranello hanno spuntato quotazioni da brivido: 288 GTO, F50 ed Enzo. Insomma le Rosse sbancano sempre.



AGOSTO 2015

ASTE

Ferrari domina in California

Sono gli eventi clou dell'anno, per i frequentatori delle vendite all'incanto. Si tratta delle sedute californiane che si tengono puntualmente da decenni in California nei giorni di metà agosto. Ottocento pezzi unici o rari aggiudicati, per un fatturato di quasi 350 milioni di euro. I record? Una valanga: tre Ferrari battute a circa 15 milioni di euro (250 LM, 250 GT Spider California SWB e 250 GT SWB Berlinetta Speciale Bertone), una Enzo del 2005, l'ultima prodotta di 400, che ha cambiato proprietario per 5,4 milioni di euro (il precedente era nientemeno che Papa Giovanni Paolo II, che l'aveva ricevuta in dono da Luca Cordero di Montezemolo) e una Porsche 911 Turbo 3.0 del 1976, che ha sfondato quota 1.000.000 di euro. No, non abbiamo scritto uno zero di troppo: apparteneva a Steve McQueen.



SETTEMBRE 2015

ANNIVERSARI

Mezzo secolo di Audi

Giusto al Salone di Francoforte del 1965 ritornava a splendere il marchio dei Quattro Anelli, dopo decenni di oblio: da allora la Casa di Ingolstadt ne ha fatta di strada, posizionandosi stabilmente tra i marchi premium più apprezzati del mondo. All'inizio, la tecnica era di Mercedes, ma i capitali finanziari di Volkswagen.



QUATTORRUOTE TV

Il restauro secondo Enrico Brignano

Ruoteclassiche e il celebre attore comico Enrico Brignano lanciano una webserie in 10 episodi sul restauro di auto d'epoca: il format si intitola "Bulli&Bulloni" ed è ideato da Brignano stesso, grandissimo appassionato di storiche e che, tra l'altro, non disdegna affatto di sporcarsi le mani personalmente. In esclusiva su Quattroruote TV a partire dal 26 ottobre. Scoprite tutto su bulliebulloni.quattroruote.it

TASSE

Bollo per le ventenni in Lombardia

Ancora confusione sulle regole del bollo per le auto con più di vent'anni ma meno di trenta. In Lombardia c'è ancora l'esenzione, ma soltanto per le auto iscritte all'Asi (o a un registro di marca riconosciuto dallo Stato: Alfa Romeo, Fiat e Lancia). La Federazione con sede a Torino però sostiene che non sia sufficiente questo attestato, ma che il proprietario debba anche essere in regola con il versamento dell'iscrizione all'Asi. Sul sito per la riscossione dei tributi di Regione Lombardia, però, non si fa menzione di questo ipotetico obbligo.

IL MERCATO AI "RAGGI X"

PER ANDARE SUL SICURO

Bolla o non bolla? Come sta andando il business delle auto da collezione? Convieni ancora investire sulle storiche? E su quali modelli? Lo abbiamo chiesto a cinque autorevoli opinionisti internazionali, che non hanno lesinato consigli e suggerimenti di acquisto, in base a cinque differenti budget di spesa

Testo di **Gilberto Milano**



MATTHIEU LAMOURE

Direttore associato e responsabile del dipartimento auto d'epoca della Casa d'aste francese Artcurial è salito alle cronache mondiali nel 2015 per aver scoperto la collezione di Roger Baillon, un tesoro lasciato marcire in un campo per 50 anni.

Il mercato delle auto d'epoca sta diventando molto selettivo. Per le vetture mai restaurate, indipendentemente dalla marca o dal modello, gli acquirenti vogliono uno stato d'eccezione, vale a dire, con pochi passaggi di proprietà, con il minor numero di chilometri percorsi e, possibilmente, con tutti i tagliandi di manutenzione effettuati. Nel caso di auto restaurate invece vogliono che l'esemplare sia stato seguito dai migliori specialisti e, possibilmente, con il lavoro documentato da immagini e fatture. In entrambi i casi, gli acquirenti sono disposti a spendere molto e anche più del prezzo di mercato. Per questo motivo, e noi lo

vediamo sempre di più nelle nostre aste, le vetture di prima mano con una storia di servizio completa, difficili da trovare perché rare, sono vendute a prezzi record! Anche le auto con un restauro di alta qualità riescono a ottenere risultati molto elevati.

Per esempio, tutte le Ferrari Testarossa sono aumentate enormemente. Per questo modello, costruito in più di 7000 esemplari - non molti tutto sommato - una versione "monospecchio" con meno di 40.000 km percorsi, completa in tutto, tagliandata, con tutti i documenti disponibili e revisionata, strapperà un prezzo molto alto: dai 200.000 euro in su. Perché è difficile da trovare. Una seconda serie, invece, con più di 60.000 km, ma con una manutenzione non completa e con più di 5 proprietari potrà spuntare prezzi che al massimo abbracciano un range di 80-100.000 euro.

Per il resto delle vetture il mercato si sta stabilizzando. Negli ultimi due anni c'è stato un aumento molto significativo dei valori delle Porsche, per me si è trattato di una crescita improvvisa e talvolta un po' ingiustificata per una grande produzione automobilistica. Le Porsche 911 Carrera RS 2700, per esempio, dovrebbero valere tra i 550.000 e i 700.000 euro, non di più. Si tratta di una stabilizzazione del mercato normale per un modello che due anni fa, non di più, si acquistava a 300.000 euro. C'è stata una progressione vertiginosa!

Non c'è tuttavia alcun motivo di avere paura! Dopo un notevole aumento delle quotazioni negli ultimi due/tre anni, i prezzi si sono stabilizzati, tranne che nei casi di modelli eccezionali per i quali le soglie possono essere molto più elevate. Questo è molto rassicurante, perché



COME LEGGERE LE PREFERENZE

1	da 0 a 15.000 €
2	da 15.000 a 30.000 €
3	da 30.000 a 50.000 €
4	da 50.000 a 100.000 €
5	oltre 100.000 €

significa che è cresciuta la cultura automobilistica dei collezionisti e degli acquirenti, che oggi sono in grado di capire le differenze tra due esemplari dello stesso modello. I prezzi sono aumentati molto e non vogliono sbagliare nel loro acquisto selezionando i pezzi migliori. Poi è chiaro che un mercato che è sempre in crescita ha più probabilità di implodere, mentre la stabilizzazione dei prezzi è una buona notizia. In sostanza, stiamo arrivando a un mercato più stabile, come già accade in tutti i campi dell'arte.

Quanto a intuire quali saranno i modelli che verranno ricercati domani l'operazione è piuttosto semplice: il mercato automobilistico è generazionale. L'appassionato vuole possedere ciò che sognava da bambino o da adolescente.

Con una capacità di spesa fino a 15.000 euro consiglieremo la Fiat Uno Turbo ie, un'auto divertente da guidare e molto veloce. È molto difficile da trovare in buone condizioni, ma a 15.000 euro si acquistano esemplari al top.

Con una spesa tra i 15.000 e i 30.000 euro andrei su una Lancia Thema 8.32, la sola "Ferrari" a quattro porte di serie! Con il motore derivato dalle Mondial e 328, ha un suono unico per una berlina, la comodità è eccezionale, è quasi un vero Cavallino!

Da 30 a 50.000 euro la mia scelta andrebbe su una BMW Z3 M coupé o roadster (personalmente preferisco la coupé), una vettura ultra potente, con un ottimo telaio, confortevole e un design molto bello, da mini shooting brake! Attenzione, bisogna che sia in perfette condizioni e con meno di 80.000 km percorsi.

Con 50-100.000 euro a disposizione punterei su un bell'esemplare di Maserati Shamal. Molto poco amata per anni a causa di una cattiva reputazione del biturbo, è un sogno da guidare, con performance favolose e un design molto muscoloso.

La fascia oltre i 100.000 euro dà una scelta molto ampia, ma la Lancia Stratos, la regina dei rally anni 70, è una scommessa sicura, con un valore collezionistico futuro molto promettente. Oggi tocca anche i 350-400.000 euro, ma non è ancora il suo prezzo: dovrà ancora crescere!

LA "TOP 5" DI LAMOURE

- 1 Fiat Uno Turbo ie**
- 2 Lancia Thema 8.32**
- 3 BMW Z3 M (coupé e roadster)**
- 4 Maserati Shamal**
- 5 Lancia Stratos HF**



SIMON KIDSTON

Nipote di uno dei Bentley Boys, collezionista e consulente nel campo delle auto storiche di grande prestigio è l'autore anche dell'indice K500 sull'andamento delle quotazioni delle classic car.

In termini generali il mercato è saturo di aste. Ce ne sono troppe. E non ci sono abbastanza compratori da tenere a galla tutto questo commercio. Qualcosa dovrà cedere prima o poi. Infatti, partecipando agli ultimi incanti, ho visto che le auto in vendita sono spesso le stesse, ma sempre con quotazioni più ambiziose. Le aspettative dei proprietari sono troppo alte e così la percentuale di venduto sta scendendo mentre sta salendo quella delle auto aggiudicate sotto il livello di stima.

In generale, il mercato quest'anno è più lento rispetto al 2014. E le trattative richie-

dono più tempo per essere concluse. Questo perché i compratori sono sempre più esigenti in termini di qualità. I grandi collezionisti comprano solo il meglio e sono anche disposti a strapagarlo. Pochi ormai si accontentano di una seconda scelta.

Diciamo che le auto storiche quest'anno si vendono leggermente meno. C'è meno euforia, anche se è una situazione difficile da percepire perché i prezzi richiesti tendono a essere ancora gli stessi di prima. Tra queste le F40, le Porsche 911 Carrera RS 2700, le Mercedes 300 SL, sia coupé sia roadster, le Ferrari Daytona e GTC, le Dino 246. Queste ultime sono state veramente spinte dagli speculatori in questi ultimi anni; rimangono delle belle macchine, però non così iconiche da giustificare il loro prezzo attuale.

Vanno bene invece le Miura e le Lamborghini storiche in generale. Così come le Maserati 3500 GT, sia spider sia coupé. Anche le Maserati anni 50 sono molto ri- 



chieste. Oppure alcune Porsche più vecchie, tipo 550 e RSK. Bene anche le Ferrari 250 GT Spider California. Meno bene le 250 GT Tour de France. È anche vero però che in quasi tutti questi casi gli esemplari proposti non erano eccezionali. Tuttavia, non vedo a breve un crollo dei prezzi. Questo perché di fronte a decisioni difficili si tende a non fare niente.

Quanto ai consigli per l'acquisto, fino a 15.000 euro è difficile suggerire un modello. A questo livello, è più divertimento che investimento. Se io dovessi concentrarmi su quella cifra comprerei una Fiat 600 Multipla, per esempio. Non mi farà mai arricchire, ma è una macchina iconica.

Con trentamila euro proverei forse a comprarmi un'Alfa Romeo Giulia degli anni 60, come quelle usate dalla polizia italiana, una macchina divertente da guidare, pratica, con quattro porte, non costosissima da mantenere e anche utilizzabile in vari raduni storici.

Con 30-50 mila euro cercherei invece di

trovare la versione Evo 2 della Lancia Delta Integrale, un'altra macchina cult, molto piacevole da guidare, che all'epoca chiamavano "Porsche 959 da tasca": aveva prestazioni eccezionali in un package molto compatto e facilmente usabile.

Da cinquanta a centomila euro penso che prenderei una Bentley Continental convertibile dei primi anni 90, quella che assomiglia come forma a una Rolls-Royce Corniche, preferibilmente la quarta serie, che è quella dotata del lunotto posteriore in cristallo. Ne hanno costruite poche e si possono ancora trovare nella fascia che va da cento a cinquantamila euro. Bisogna insistere su una macchina in perfette condizioni perché restaurarne una costa tre volte il suo valore. Per sentirsi un lord con una spesa abbastanza abbordabile secondo me non c'è di meglio.

Oltre i centomila euro, potendo fare un salto importante mi sceglierei una Jaguar D della metà degli anni cinquanta. Sarà anche una macchina che costa sui sei milioni di euro, però può fare tutto quello che c'è da

fare nell'ambito delle auto storiche, compresa la Mille Miglia. Siamo di fronte a una icona che ha fatto la storia dell'automobilismo. È un aereo che corre su strada, impressionante da guidare: arriva a 260 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in circa 4,5 secondi. Questa sportiva di razza ha un futuro privo di incognite. E se si acquista per fare un investimento è meglio avere una macchina da un milione di euro che dieci da centomila. Se uno se lo può permettere è sempre consigliabile comprare il meglio in qualsiasi settore. Poi, anche se arriva la crisi, si trova sempre un compratore per quel che rappresenta il "best of the best".

LA "TOP 5" DI KIDSTON

- 1 Fiat 600 Multipla
- 2 Alfa Romeo Giulia berlina
- 3 Lancia Delta Integrale Evo2
- 4 Bentley Continental Convertible
- 5 Jaguar D Type

MARIO BACCAGLINI

Ideatore e patron di Auto e Moto d'Epoca a Padova, da più trent'anni la fiera e mostra scambio più importante d'Italia. Da sempre a favore della pura passione per l'auto d'epoca a dispetto del business, per la prima volta dà una sua visione del mercato.



L'andamento del mercato quest'anno è una vera follia: ci sono lievitazioni di prezzi che non hanno alcun motivo di esistere. Così rapide e su prodotti che non sono assolutamente giustificabili. Come le Mercedes 300 SL, che sono salite da 500.000 euro a 1,5 milioni di euro, alle Porsche 356, che oggi costano 150 mila euro, o alle Dino che sono passate da 120.000 a 430.000 euro. Una follia pura, una follia collettiva. Trovo che sia un mercato oggi altamente rischioso per un investimento. Un pulmino Volkswagen non può costare 100.000 euro, per quanto bello sia. Non c'è alcuna logica. Non è nemmeno un modello da usare per una gara storica. Questo succede solo in un mercato super drogato, dove la gente compra qualsiasi cosa purché sia d'epoca. Il "Bulli" a mio avviso è la massima espressione di questa follia del mercato.

In questo momento è un settore senza regole, dove auto che fino a ieri nessuno voleva, come per esempio le Ferrari 328, oggi valgono anche 100.000 euro.

La ragione si può ricercare nell'apertura del mercato cinese, che da gennaio consentirà l'importazione di auto d'epoca; Paese dal quale sembra provengano richieste di acquisto a tappeto. Oppure perché la gente pensa che le classic car siano un bene rifugio talmente sicuro che piuttosto di mettere i soldi in banca e ritrovarsi poi con della segatura, si compra un oggetto che diverte e che non fa perdere soldi.

Se davvero il mercato dovesse crollare penso che rimarranno solo i prodotti che hanno realmente un valore storico, macchine che hanno davvero un motivo di esistere, che non sono solo storiche ma anche importanti. Quelle rimarranno sempre. Bisogna puntare su auto con una forte capacità evocativa. Macchine di scarso significato a mio avviso non hanno motivo di esistere. Ovviamente mi riferisco sempre a auto d'epoca che siano utilizzabili, divertenti e che diano emozioni, che sviluppino la pas-

sione più del business. Non parlo di oggetti da mettere in salotto. A me piace salire su un'auto che va bene, che non si rompe e che è divertente da guidare.

Con 15.000 euro, per esempio, si possono acquistare auto che costano poco ma che danno molte emozioni. Penso all'Alfa Romeo Duetto, che trovo bellissima ed emozionante senza avere costi pazzeschi. Un'auto ancora poco valutata che offre anche grandi possibilità di divertimento.

Con 15-30.000 euro punterei invece sulla 124 Sport Spider, altra macchina piacevolissima da guidare.

Da 30 a 50.000 euro faccio fatica a trovare un modello da suggerire. È quella fascia di prezzo che subisce variazioni di quotazioni folli da un giorno all'altro. Qui dovrebbe starci la Porsche 911, una macchina bellissima, che lo scorso anno si trovava a 40 mila euro, ma che quest'anno registra richieste di 80.000 euro.

Tra 50 e 100 mila euro consiglieri un'altra Porsche: la 356. È senza dubbio la regina assoluta di questa fascia.

Oltre 100.000 euro, stando vicino a questa cifra, suggerirei una Porsche 356 Cabriolet, altra macchina bellissima da usare. Anche tutti i giorni, oltre a essere perfetta sia per partecipare a gare storiche sia per viaggiare.



LA "TOP 5" DI BACCAGLINI

- 1 Alfa Romeo Spider (tutte le serie)
- 2 Fiat 124 Sport Spider
- 3 Porsche 911 (SC, 3.2, 964)
- 4 Porsche 356 Coupé
- 5 Porsche 356 Cabriolet



EMILIO FIORINI

Titolare della Best Auto, autosalone con sede a Sassuolo (Mo) specializzato soprattutto nella vendita di auto sportive d'epoca, in particolare costruite tra gli anni 50 e 60.

Il mercato quest'anno è stato ai livelli del 2014, con una tendenza alla crescita, anche se per certi modelli come le Dino 246 GT c'è una certa stasi. Per i modelli di valore attorno ai 350-400.000 euro in questo momento c'è abbastanza stabilità, soprattutto per Porsche e Ferrari. Mentre per le vetture molto importanti si registra ancora una tendenza in crescita. Sono abbastanza pessimista su questo andamento: non è possibile che i prezzi da due anni continuino a correre. Sono prezzi pazzi, ai quali noi commercianti non riusciamo a stare dietro. In questo momento sto alla finestra a guardare. Di buono c'è che nel 2015 abbiamo venduto anche in Italia, mentre l'anno scorso tutte le vetture andavano all'estero. Diciamo che oggi il 30% dei nostri clienti sono italiani.

Nelle ultime fiere molte auto sono rimaste in mano ai commercianti. O ci rivolgiamo all'estero o in Italia boccheggiamo. Inghilterra, Olanda, Germania, Austria sono le piazze migliori. Qualcosa anche in America, ma non molto. Vengono da noi perché qui le auto costano meno. Soprattutto per le auto prestigiose e seminuove, di pochi anni.

Oggi il business è ristretto a Ferrari, Porsche, Maserati e Alfa Romeo. Poi qualche Mercedes importante. Fermo invece il mercato delle auto inglesi medie, tipo MGA e Tri-

umph TR4. Chi però possiede un'auto inglese prestigiosa, con quotazioni sopra il milione di euro, non ha problemi a venderla. Sono ricercate le Jaguar E Type coupé e spider. Anche le Aston Martin sono molto ambite, ma è una fascia molto di nicchia.

Rispetto allo scorso anno sono salite moltissimo le Maserati, che erano sottovalutate, mentre vedo che sono molto ricercate le Mercedes SL (serie R107), specialmente le ultime versioni, quelle dal 1985 al 1989. Sono auto ormai prossime ai trent'anni, quindi già d'epoca, ma si guidano benissimo. La tendenza è verso esemplari con i requisiti giusti, ovvero pochi chilometri di percorrenza, ottimo stato di conservazione e tutti i tagliandi effettuati.

Se il mercato tiene il merito è anche di paesi come la Cina e l'India, che hanno una quantità di nuovi ricchi impressionante, molti dei quali interessati ad acquistare auto storiche. La Russia invece, un tempo molto vivace, risente un po' dei problemi interni e dell'incertezza economica.

Se dovessi avere a disposizione 15 mila euro punterei su una Lancia Fulvia Coupé prima serie, leva lunga, una macchina interessante che in questo momento è ferma al palo. Visto però che l'Alfa Romeo GT ha fatto un salto verso l'alto sostanzioso anche per lei il mercato dovrebbe risvegliarsi.

Nella fascia da 15 a 30.000 euro punterei invece su delle auto inglesi, che in questo momento sono ferme e proprio per questo consentono di realizzare ottimi affari. La Triumph TR4, MG A, MG B.

Con 30-50.000 euro punterei sulle Mercedes SL che dicevo prima, quelle di fine anni 80, in ordine, sempre ambite, belle e con un mercato molto ampio, soprattutto all'estero.



Se avessi da spendere qualcosa in più, punterei invece sulle Abarth. Sono si cresciute, ma non sono ancora recepite sino in fondo. Sono auto ancora sottovalutate, soprattutto se confrontate con le Porsche 356, che sono state costruite in gran numero. Se pensiamo invece al valore di una nostra Fiat 124 Abarth Rally o di una nostra 131 Rally Abarth o di una 595, capiamo quante potenzialità di crescita queste ultime abbiano ancora.

Potessi disporre di una cifra superiore ai 100.000 euro prenderei senz'altro una Jaguar E Type Spider. È salita molto, ma facendo sempre il rapporto con la Porsche 356 Cabriolet, la sportiva inglese ha ancora ampi margini di crescita.

Anche una Lancia Aurelia B20 potrebbe essere interessante: non si è mossa molto e rispetto alle Alfa Romeo 1900 non ha visto un grande incremento di prezzo. Una ragione valida per accaparrarsene una.

LA "TOP 5" DI FIORINI

- 1 **Lancia** Fulvia Coupé I serie
- 2 **Triumph** TR4, **MG** A, **MG** B
- 3 **Mercedes** SL (R107)
- 4 **Fiat** 124 Abarth Rally - 131 Rally A.
- 5 **Jaguar** E Type Spider



ROBERTO BONOMELLI

Appassionato e collezionista di auto storiche, discendente della famiglia ex-proprietaria del famoso marchio alimentare e oggi top manager della Mako Shark, azienda impegnata nel settore dei materiali compositi.

Il mercato secondo il mio parere è decisamente in aumento rispetto allo scorso anno, sia come prezzi sia come numero di vetture in vendita. E mentre prima si guardava ad auto molto importanti oggi si cerca un po' di tutto: quello che è vecchio è interessante e tutti i modelli vengono venduti, pur con ovvi distinguo. La sfortuna più grossa è dettata dal momento storico: in Italia la crisi c'è e ha provocato la crescita della speculazione in questo settore da parte di persone con grande capacità di spesa, ma poco competenti. Su alcune macchine, quelle dotate di un blasone maggiore, c'è il rischio di un crollo dei prezzi improvviso. Faccio l'esempio della Lamborghini Miura, cresciuta fino a 1,2 milioni di euro partendo da quotazioni da 700-800.000 euro del 2014. Stesso discorso per la Ferrari F40, gran bella macchina, ma cresciuta in modo esagerato, anche lei giunta a 1,2 milioni. Sicuramente una bolla c'è.

Ma il grosso problema è che le auto storiche stanno andando tutte all'estero. A causa anche del superbollo (su instant classic e auto dai 20 ai 30 anni, ndr) che, per chi deve pagarlo, è una tassa esorbitante.

Tra le nuove tendenze ho notato una grande attenzione verso le De Tomaso e le Iso Rivolta, per le quali ho visto un grandissimo interesse da parte dei collezionisti stranieri. Con conseguente impennata dei prezzi.

Ho visto crescere le Alfa Romeo GT Junior, le Porsche meno guardate, che si possono ancora acquistare senza svenarsi, e le Audi 80. Auto più semplici che, divenute storiche, iniziano a fare gola. Anche le Fiat 500 hanno acquistato valore. Sta crescendo tutto. E per non rischiare di cadere in una bolla converrebbe puntare su quelle auto che crescono, ma non troppo in fretta. Se non ci saranno sorprese da parte dello Stato il mercato continuerà a crescere, anche se le auto finiranno all'estero.

Fino a 15.000 euro punterei su una Alfa Romeo GT Junior. È un classico italiano an-



LA "TOP 5" DI BONOMELLI

1 **Alfa Romeo** GT Junior

2 **Audi** RS2 Avant

3 **Porsche** 911 (964)

4 **Iso Rivolta** GT 300

5 **Lamborghini** LM 002



cora accessibile. Dai 15 ai 30 mila euro credo sia molto interessante l'Audi RS2 Avant, costruita in quantità ridotta e unica station wagon su cui Porsche ha messo mano. Con più disponibilità di spesa punterei sulle Porsche 911 della famiglia 964. Anche qui marchio blasonato, ancora Porsche con raffreddamento ad aria, trazione posteriore, divertente da guidare, un'auto che ha un senso anche a livello meccanico.

Da 50 a 100.000 euro mi orienterei verso la Iso Rivolta GT 300. Parliamo ancora di un marchio italiano, di una vettura costruita in pochi esemplari, con un motore robusto e "ignorante" come l'otto cilindri americano, disegnata da Bertone e ancora bel-

la da guardare. Ha un suo perché insomma.

Con più spesa non mi farei certo sfuggire una Lamborghini LM 002, vettura alla cui realizzazione ha contribuito anche un giovane Horacio Pagani durante la sua collaborazione con la Lamborghini. Pur esteticamente sgraziata, l'acquisterei perché è stata costruita in pochissimi esemplari, quindi con una sicura rivalutazione, perché monta il motore della Countach e perché ne sono rimaste pochissime. È spropositata, eccessiva, addirittura pacchiana, ma a suo modo affascinante. Una fuoristrada con un 12 cilindri di cinque litri e 450 cavalli che corre fino a 210 km/h nel deserto. Cosa chiedere di più? **R**

LA SELEZIONE DI RUOTECLASSICHE

30 AUTO DA COMPRARE PRIMA CHE SIA TARDI!

Una carrellata ponderata di modelli su cui puntare senza indugio: divisi in cinque fasce di prezzo, hanno un elevato potenziale di rivalutazione. E sono spesso divertenti. Per far felici cuore, piede e portafogli

Testo di **Marco Di Pietro**

■ FINO A 15.000 EURO

ALFA ROMEO GIULIETTA BERLINA PRIMA SERIE (1955-57)

INVESTIMENTO ★★★★★

La prima Alfa Romeo di grande serie: l'automobile che ha "inventato" la cilindrata "milletré". Come tutte le Alfa è in gran spolvero: le quotazioni sono in fermento e la rivalutazione non sembra fermarsi mai. Puntare su una prima serie, nonostante le prestazioni modeste (la TI rimane un'altra cosa...), significa entrare nella famiglia del Biscione dalla porta principale. È un'auto ormai rara (quasi tutte sono state mangiate dalla corrosione), ma ancora accessibile e facilmente restaurabile. Nessun

problema con i ricambi. Attenzione all'intercambiabilità delle parti meccaniche e di carrozzeria con le serie successive: studiate molto prima di procedere all'acquisto. Se ben restaurata, è una storica che può essere utilizzata quasi quotidianamente. Non è però un'auto "definitiva" per il collezionista contagiato dal morbo Alfa: dopo pochi mesi, verrete colti quasi sicuramente dalla smania di passare a una Sprint o a una Spider: la passione Alfa è una malattia pressoché incurabile...

Tendenza: sale sale sale.

Reperibilità: facile.

Costi di manutenzione: contenuti.

Costi di restauro: accettabili.

Reperibilità ricambi: ottima.

Perché comprarla: è un modello dal mercato ormai internazionale. Quando la si vorrà vendere, si piazzerà facilmente e con un buon guadagno.

Quotazioni: 15.000 euro.



ALFA ROMEO 75 2.0 TWIN SPARK (1987-92)

INVESTIMENTO ★★★★★

La 75 è tra le auto preferite dai giovani. Dopo che le versioni 1.8 Turbo e V6 3.0 sono salite vorticosamente, le Twin Spark sono l'allestimento su cui puntare. Grintose, sportive e tecnologicamente raffinate, le TS sono facili da reperire: ne sono state prodotte 57.000 (su un totale di 275.000 Alfa 75). Da segnalare la serie limitata ASN (Allestimento Speciale Numerato: 3500 unità), con equipaggiamento più ricco: vale almeno 1000 euro in più rispetto a una Twin Spark di serie.

Tendenza: inarrestabile verso l'alto.
Reperibilità: facile.
Costi di manutenzione: bassi.
Costi di restauro: molto contenuti.
Reperibilità ricambi: ottima.
Perché comprarla: è l'ultima berlina a trazione posteriore della Casa, erede di una tradizione che ha dato grandi soddisfazioni.

Quotazioni: 6000 euro.



AUDI RS4 AVANT (1999-01)

INVESTIMENTO ★★★★★

Erede della mitica RS2 (assemblata in collaborazione con Porsche), la RS4 presentata a fine 1999 era realizzata sulla scocca della A4 serie B5. Il V6 di 2,7 litri, con 5 valvole per cilindro e turbocompressore era stato "manipolato" da Cosworth. Prestazioni da brivido: 381 CV, da 0 a 100 km/h in 4,9 secondi e velocità autolimitata a 250 km/h. Ne furono costruite 6030 e oggi si avviano verso quotazioni elevate (soprattutto in Germania). Meglio mettersi in caccia subito.

Tendenza: crescita moderata.
Reperibilità: difficoltosa.
Costi di manutenzione: alti.
Costi di restauro: elevati.
Reperibilità ricambi: ottima.
Perché comprarla: la classica supercar travestita da station wagon. Peccato i costi di gestione (bollo, superbollo e manutenzione).
Quotazioni: 12.000 euro.



BMW 3.0 CSI (1971-75)

INVESTIMENTO ★★★★★

È una coupé, di un brand prestigioso, divertente da guidare e costa ancora poco (da noi, invece in Germania è già un pezzo da novanta): gli ingredienti per rendere la CSI una ricetta gustosa ci sono tutti. Nel nostro Paese non è difficile da trovare, quasi sempre in discrete condizioni. Alcuni ricambi costano salati, ma ne vale la pena. La vita di club (il sodalizio ufficiale è molto attivo) consente di farla uscire dal box con discreta frequenza. Se poi ci si stufa, basta pubblicare un annuncio internazionale e i compratori giungeranno a frotte...



Tendenza: rivalutazione ottima.
Reperibilità: discreta.
Costi di manutenzione: medio-alti.
Costi di restauro: abbastanza elevati.
Reperibilità ricambi: ottima.
Perché comprarla: le BMW sportive stanno diventando un "assegno circolare". L'unico Paese che non l'ha ancora capito è l'Italia: approfittatene!
Quotazioni: 15.000 euro.

CITROËN 2 CV6 CHARLESTON (1980-90)

INVESTIMENTO ★★★★★

"Due cilindri, quattro persone e un carico di uova da portare al mercato senza romperle". Il "cahier de charge" per i progettisti della 2 CV era semplice, all'indomani del secondo conflitto mondiale. Ne nacque un capolavoro di semplicità, efficiente ed economico. Puntare su una Charleston, nella caratteristica livrea bicolore, costituisce un ottimo affare. Qualora, invece, decideste di scegliere un "cadavere" da far tornare in vita, sappiate che si trova tutto e il ripristino è semplice e poco costoso: è una delle poche storiche di fascia bassa i cui costi di restauro rientrano quasi sempre nel valore commerciale.



Tendenza: crescita moderata.
Reperibilità: facile.
Costi di manutenzione: ridicoli.
Costi di restauro: economici.
Reperibilità ricambi: eccellente.
Perché comprarla: un cult fuori dal tempo, adattissimo alla "vita sociale", con costi di gestione ridotti all'osso.
Quotazioni: 5500 euro.

FIAT 500 C BELVEDERE (1952-55)

INVESTIMENTO ★★★★★

Una vera storica di fine anni Quaranta: difficile spendere di meno per un'auto con oltre sessant'anni di vita. La Topolino familiare è un classico del collezionismo, che vanta una grande schiera di estimatori da sempre. Anche se il mercato è calmierato da un volume di scambi piuttosto basso, come per tutte le storiche più anziane. Occhio soprattutto agli esemplari di vecchio restauro: errori e ingenuità potrebbero richiedere pesanti esborsi supplementari, non sempre ammortizzabili con la crescita di valore nel tempo. Pollice verso alle prestazioni: per il traffico odierno sono largamente insufficienti e questo ne limita il possibile utilizzo. Però chi va piano...

Tendenza: stabile.
Reperibilità: discreta.
Costi di manutenzione: contenuti.
Costi di restauro: occhio alle sgradite sorprese.
Reperibilità ricambi: ottima.
Perché comprarla: un classico della produzione italiana del dopoguerra.
Quotazioni: 7000 euro.



DA 15.000 A 30.000 EURO

ALFA ROMEO 2000 GTV (1971-76)

INVESTIMENTO ★★★★★

Come molte Alfa Romeo, anche la GTV è un fenomeno di mercato di assoluto rilievo. Il suo valore commerciale cresce di mese in mese. Evoluzione finale (e più prestazionale) della Giulia GT, la 2000 GTV è un granturismo capace di somministrare ai suoi possessori un piacere di guida che raramente si può ottenere in questa fascia di modelli e di prezzo. La sua reperibilità è buona: tra esemplari restaurati oppure da ripristinare, si calcola che ne siano disponibili sempre almeno una cinquantina. Attenzione, però: è raro che una 2000 GTV non trovi

un compratore nell'arco di 2-3 giorni dalla pubblicazione dell'annuncio. Quindi, meglio rompere gli indugi: selezionate le candidate, fate un tour di visite, scegliete, decidete e staccate l'assegno. Il prezzo? Non è quasi mai un problema:

gli esemplari immacolati già oggi spuntano quotazioni nettamente superiori alle quotazioni medie di riferimento. Però prestate attenzione a quelli di importazione estera (soprattutto dall'Olanda, dalla Francia e dalla Germania): quasi sempre necessitano di ripristini approfonditi per sopperire a grossolani errori. Non dimenticate: per chi sogna un'Alfa 2000 GTV, è sempre meglio vivere di rimorsi, piuttosto che di rimpianti!

- Tendenza:** forte crescita.
- Reperibilità:** molto buona.
- Costi di manutenzione:** contenuti.
- Costi di restauro:** medio-bassi.
- Reperibilità ricambi:** ottima.
- Perché comprarla:** un classico della produzione Alfa Romeo: non è una Giulia GTA in termini di rarità, ma le prestazioni non sono poi così lontane.
- Quotazioni:** 25.000 euro.



GIANNINI 590 GT (1964-72)

INVESTIMENTO ★★★★★



- Tendenza:** in crescita.
- Reperibilità:** difficoltà.
- Costi di manutenzione:** modesti.
- Costi di restauro:** medio-alti.
- Reperibilità ricambi:** problematica.
- Perché comprarla:** è l'alter ego delle 500 Abarth, con prezzi (per il momento) decisamente inferiori, ma prestigio (quasi) di pari livello.
- Quotazioni:** 20.000 euro.

Narra la leggenda che Carlo Abarth, prima di collaborare alla Cisitalia, abbia chiesto lavoro proprio alla Gianni di Roma, non raggiungendo però un accordo economico. Col tempo le utilitarie Fiat elaborate dal mago austriaco si imposero sul mercato e nelle competizioni. In pista, però, le rivali più accreditate furono proprio le "derivate" di Gianni. Che oggi inseguono le Abarth anche sotto il profilo economico. La 590 GT è quanto di più simile a un'Abarth 595 SS, ma costa almeno 10.000 euro meno (ed è persino più rara). Trovarla non è facile, ma chi cerca un buon investimento, acquistando una 500 di Gianni farà senz'altro un affare. Occhio ai falsi. Fortunatamente richiedere l'expertise della Gianni (ancora in attività) non è affatto difficile.

JAGUAR MK2 3,4 LITRE (1959-67)

INVESTIMENTO ★★★★★

Un classico del collezionismo internazionale, da sempre: la Mk2 è una di quelle vetture sulle quali non si discute. Chi la possiede entra in una cerchia di amatori d'alta classe. Lasciando perdere le "sottomotorizzate" 2,4 Litre, e pure le sopravvalutate 3,8, il consiglio di Ruote-classiche è puntare sulle 3,4 Litre, più equilibrate e assai vicine in termini di prestazioni alla motorizzazione top, e caratterizzate da una cilindrata che per Jaguar è il simbolo del celeberrimo motore XK. Protagonista in passato di una corsa verso quotazioni alte, negli ultimi anni la MK2 ha rallentato, ma tornerà a salire nell'arco dei prossimi 5 anni. Insomma: questo è l'ultimo treno che passa...

- Tendenza:** stabile.
- Reperibilità:** abbastanza facile.
- Costi di manutenzione:** medi.
- Costi di restauro:** medio-alti.
- Reperibilità ricambi:** ottima.
- Perché comprarla:** una delle Jaguar più classiche, prima rappresentante assoluta al mondo di berlina di classe media molto sportiva.
- Quotazioni:** 26.000 euro.



PORSCHE 911 (964) CARRERA 4 CABRIOLET (1989-94)

INVESTIMENTO ★★★★★



Tendenza: in procinto di decollare.
Reperibilità: sufficiente.
Costi di manutenzione: medio-bassi.
Costi di restauro: alti.
Reperibilità ricambi: ottima.
Perché comprarla: una delle 911 destinate ad apprezzarsi nel tempo: quelle precedenti sono già inavvicinabili, quelle successive, ancora in fase di svalutazione.
Quotazioni: 26.000 euro.

Se le 911 classiche, cioè fino alla Carrera 3.2, sono ormai definitivamente consacrate come storiche di alto livello, per chi cerca una Porsche a sei cilindri raffreddata ad aria come investimento, la serie 964 costituisce una formidabile occasione, perché offre un (ancora per poco) eccellente rapporto qualità-prezzo. Tra le versioni di serie, il consiglio di Ruoteclassiche è quello di puntare sulla trazione integrale (Carrera 4) e sulla carrozzeria cabriolet, le cui quotazioni non differiscono sostanzialmente dalle più pure versioni coupé, ma vantano una maggior schiera di estimatori. Trovare una Carrera 4 cabriolet al giusto prezzo e in uno stato di forma eccellente non è facilissimo: gli esemplari migliori sono ormai quasi tutti volati all'estero (soprattutto in Germania). Ma mai disperare! È quasi inutile rivolgersi al mercato dei commercianti specializzati: data l'eccellente rivendibilità, ben difficilmente sono in grado di proporre offerte interessanti sotto il profilo del prezzo; meglio puntare sui privati, magari confidando nel passa-parola tra possessori appassionati del marchio di Stoccarda. Se possibile, evitate gli esemplari che riportano sulla carta di circolazione un numero di precedenti proprietari uguale alle Pagine Gialle; meglio se la manutenzione è testimoniata da un libretto Service debitamente compilato. Infine, durante il test drive che precede l'acquisto, verificate la funzionalità della trasmissione integrale: se sentite rumori sospetti... lasciate perdere l'acquisto.

ROLLS-ROYCE CORNICHE COUPÉ (1971-81)

TRIUMPH TR4 A IRS (1965-67)

INVESTIMENTO ★★★★★

INVESTIMENTO ★★★★★

Piuttosto che una "comunissima" Silver Shadow a 4 porte, la Corniche è la Rolls-Royce di "fascia bassa" su cui puntare senza il minimo indugio. Lasciando stare, ovviamente, la versione Drop Head Coupé (cioè cabriolet), che ha quotazioni più elevate (e una produzione più rilevante in termini numerici, anche perché rimasta in listino ben più a lungo), meglio optare per la Corniche FHC (Fixed Head Coupé). Per dare un'idea dei numeri, mentre la "Shadow" è arrivata a circa 30.000 unità, di Corniche Coupé la fabbrica di Crewe (con l'ausilio della londinese Mulliner Park Ward) ne ha sfornate solamente 1108. Non è facile da reperire, quindi, ma chi ne entra in possesso fa sicuramente un affare. Occhio allo stato di conservazione: se c'è da mettere le mani, dovrete ipotecarvi la casa...

Tendenza: in leggero rialzo.
Reperibilità: difficoltosa.
Costi di manutenzione: molto alti.
Costi di restauro: inavvicinabili.
Reperibilità ricambi: eccellente.
Perché comprarla: una coupé a cinque posti degna di un re. Una vera Rolls-Royce a tiratura ben più limitata rispetto alla Silver Shadow da cui deriva.
Quotazioni: 28.000-30.000 euro.

Independent Rear Suspension: ecco cosa significa la sigla IRS che, dal 1965, affianca la denominazione della già nota TR4, nata nel 1961. Tre sole lettere che, però, ne trasformano il carattere quasi indomabile in un'efficace, divertente e ancora assolutamente pura roadster made in UK. Non che la TR4 IRS sia un'Audi quattro ante-litteram in termini di tenuta di strada e stabilità, però diciamo che è più facilmente domabile anche per i driver meno smalzati. Cresce anche il comfort di marcia, il che la rende adatta anche per passeggiate di medio-lungo cabotaggio. Con, in più, lo stile impresso dalla matita di Michelotti, che è una garanzia assoluta. Il vantaggio, rispetto alla successiva TR5 (quasi identica come linea), consiste nel motore a 4 cilindri a carburatori, un vero e proprio "mulo" rispetto al bizzoso sei cilindri a iniezione della sua erede.

Tendenza: in leggera crescita.
Reperibilità: sufficiente.
Costi di manutenzione: di medio livello.
Costi di restauro: medio-alti.
Reperibilità ricambi: molto buona.
Perché comprarla: non ha i prezzi ormai inavvicinabili delle TR2 e TR3, ma da queste eredita l'affascinante e robusto motore a 4 cilindri.
Quotazioni: 28.000 euro.



■ DA 30.000 A 50.000 EURO

ABARTH 1000 BERLINA CORSA (1962-67)



INVESTIMENTO ★★★★★

Tendenza: in forte crescita.
Reperibilità: molto difficoltosa.
Costi di manutenzione: medio-bassi.
Costi di restauro: elevati.
Reperibilità ricambi: media.
Perché comprarla: è uno degli esempi della speculazione nell'ambito delle auto storiche, ma anche un modello ricco di tradizione sportiva.
Quotazioni: 35.000 euro.

Tutto ciò che porta il marchio dello Scorpione sulla mascherina è ormai oggetto di culto, se non di venerazione. E in ogni parte del globo. Chi considera l'auto storica come un investimento speculativo, ma anche di libidine di guida, non può avere dubbi: la 1000 Berlina Corsa è una delle auto da collezione più adatta per entrambi gli obiettivi. In apparenza è una Fiat 600 gonfiata con gli anabolizzanti, in realtà è tutt'altra cosa. Molto sofisticata a livello meccani-

co, si trova quasi sempre in versione corsaiola (sono rarissime le 1000 perfettamente di serie). Per questo è importante, prima di procedere all'acquisto, che il precedente proprietario documenti con dovizia il passato dell'esemplare. E, mai come in questo caso, farsi affiancare da un esperto qualificato mette al riparo da affari catastrofici (anche da possibili truffe). Le Abarth di derivazione 600 sono tra le auto più replicate al mondo (anche se create dal nulla un esem-

plare perfettamente identico all'originale è veramente complicato e costoso). Attenzione ai prezzi: il valore suggerito da Ruoteclassiche nelle quotazioni è, come per tutte le Abarth, puramente indicativo. Le oscillazioni (quasi sempre verso l'alto) possono essere molto elevate, anche in virtù di un mercato internazionale che vede questi modelli al centro della speculazione da parte di commercianti e persino di fondi di investimento.

ALFA ROMEO SZ (1989-93)



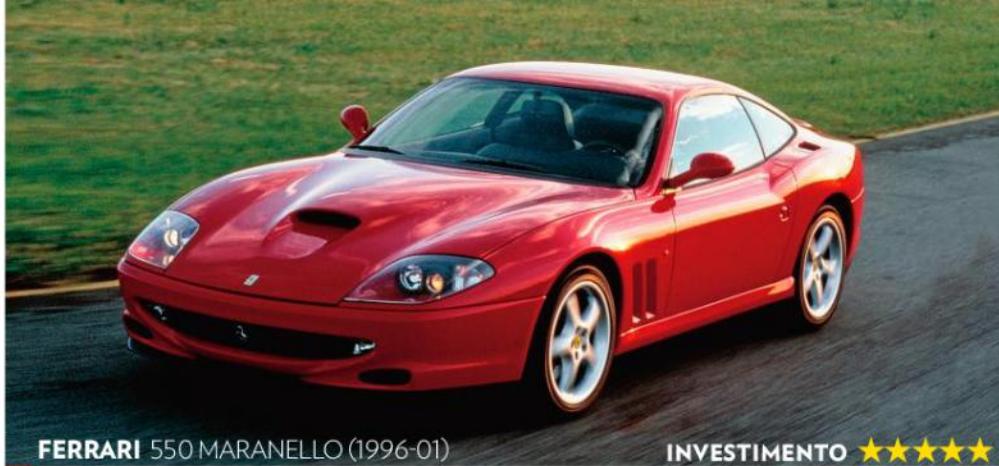
INVESTIMENTO ★★★★★

Tendenza: sempre più in alto.
Reperibilità: non facilissima.
Costi di manutenzione: contenuti.
Costi di restauro: alti.
Reperibilità ricambi: problematica.
Perché comprarla: è l'ultima vera Alfa Romeo, adotta una meccanica nobile e un vestito di Zagato.
 Insomma: il massimo!
Quotazioni: 40.000 euro.

E dire che, quando era in listino, gli ultimi esemplari faticarono a trovare un compratore. Negli ultimi anni, invece, è diventata una delle Alfa Romeo di piccola serie più ricercate, con valori in costante rialzo. D'altronde la ES30, sigla di progetto di questa SZ per gli anni Novanta, è un riuscito mix di tutti i valori che contano per un collezionista: porta il marchio Alfa Romeo, indossa un abi-

to realizzato da un eccellente carrozziere (Zagato), ha una meccanica di derivazione di serie, ma molto raffinata (il mitico V6 Busso, e lo schema di trasmissione transaxle), ed è a tutti gli effetti l'ultima Alfa Romeo progettata con la trazione posteriore (quindi l'ultima erede della famiglia Alfetta). Per chi intende utilizzarla e non chiuderla al sicuro in un garage, la SZ costituisce una scelta idea-

le: è capace di trasmettere sensazioni inebrianti, ottenute senza alcun ausilio dell'elettronica (anzi si potrebbe definirla anche l'ultima rappresentante delle granturismo prima dell'avvento dei sistemi di assistenza automatizzata). La tendenza al rialzo delle quotazioni non accennerà ad affievolirsi nemmeno nei prossimi anni. Chi ha indugiato finora, non può più attendere oltre.



FERRARI 550 MARANELLO (1996-01)

INVESTIMENTO ★★★★★

Tendenza: al ribasso (per ora).
Reperibilità: discreta.
Costi di manutenzione: alti.
Costi di restauro: elevati.
Reperibilità ricambi: buona.
Perché comprarla: a cifre più basse di così, chi vi vende una Ferrari con un pedigree smisurato? Oggi non la vuole nessuno, ma quante lacrime di coccodrillo arriveranno...
Quotazioni: 35.000 euro.

La 550 ha rappresentato un vero e proprio ritorno alle origini per le Ferrari a due posti con 12 cilindri sotto il cofano. Dopo 25 anni di motore centrale (dalla BB alla Testarossa), a metà degli anni Novanta i progettisti di Maranello decisero di rivalutare il vecchio motto del Commendatore: "da che mondo è mondo, sono i buoi che tirano il carro!". Superando così il limite estetico di una linea vincolata alla presenza del motore posteriore, da quel momento riservato alle berline più sportive e alle supercar a tiratura limitata, e riallacciandosi alla tradizione interrotta dopo la Daytona. Proprio quest'ultima può

essere considerata il punto di riferimento per i collezionisti: andate a spulciare le quotazioni attuali di una 365 GTB/4 e confrontatele con quelle di una 550 Maranello. Non abbiate timore: la 550 è destinata a ripercorrere le orme senza alcun dubbio. Qualcuno è disposto a scommettere?

essere considerata il punto di riferimento per i collezionisti: andate a spulciare le quotazioni attuali di una 365 GTB/4 e confrontatele con quelle di una 550 Maranello. Non abbiate timore: la 550 è destinata a ripercorrere le orme senza alcun dubbio. Qualcuno è disposto a scommettere?

LANCIA FULVIA COUPÉ RALLYE 1.6 HF (1968-70)

INVESTIMENTO ★★★★★

"Nemo propheta in patria", verrebbe da dire a proposito della HF "Fanalona". Apprezzatissima su qualsiasi mercato internazionale (è una delle poche Lancia da collezione vera), in Italia sembra essere diventata una Cenerentola, tant'è che buona parte ha dovuto prendere mestamente la via dell'esilio. Chi dovesse imbattersi in un esemplare, originale e dalla storia specchiata, non se lo lasci sfuggire, anche a costo di pagarlo ben di più di quanto riportiamo nelle quotazioni. E per una volta non lasciatevi sedurre dalle "banalissime" Delta Evo!

Tendenza: stabile.
Reperibilità: difficoltosa.
Costi di manutenzione: medi.
Costi di restauro: medi.
Reperibilità ricambi: sufficiente.
Perché comprarla: la sua immagine si è un po' appannata, ma soltanto in Italia. Forse è il momento di approfittarne.
Quotazioni: 32.000 euro.



MERCEDES 280 SL "PAGODA" (1968-71)

L'ultima delle Pagoda "vere", quella con la motorizzazione più potente, ha un valore appena più alto rispetto alla più comune 230 e alla ancor più rara 250. Però racchiude in sé la summa delle peculiarità di questa prestigiosa roadster con la Stella: eleganza, classe, prestazioni e immagine. Per questo il suo valore è leggermente superiore a quello delle altre due versioni. Va detto, però, che i prezzi delle Pagoda oscillano paurosamente a seconda dello stato di conservazione o di restauro. La 280 SL, comunque, è la versione più ambita sui mercati internazionali: per questo il consiglio di Ru-

Tendenza: in crescita costante.
Reperibilità: abbastanza buona.
Costi di manutenzione: di medio livello.
Costi di restauro: alti.
Reperibilità ricambi: ottima.
Perché comprarla: è una delle spider di fine anni Sessanta più classiche e ricercate, e il simbolo di un periodo storico, la fine del boom economico, ricordato con nostalgia.
Quotazioni: 45.000 euro.

oteclassiche è di puntare su di lei senza la benché minima esitazione. Se comprata bene, una SL può rivelarsi un investimento di prima categoria.

MASERATI INDY 4.2 (1969-74)

INVESTIMENTO ★★★★★



Maserati è uno dei marchi oggetto di maggior rivalutazione (vedere in altra parte di questo Speciale di Ruoteclassiche), in alcuni casi con punte di rialzo superiori a quelle di certe Ferrari. Una delle ultime occasioni per comprare una Maserati gran turismo di fine anni Sessanta è la tanto negletta Indy. Che, se la osservate bene, non è poi così diversa, in fatto di stile e prestazioni, dalla tanto osannata Ghibli. L'unica possibilità per rimanere entro il budget dei 50.000 euro è costituita dalla motorizzazione 4.2. Ma, del resto, cosa importa? Con una Indy mica ci dovette fare le corse...!

Tendenza: sta per decollare.
Reperibilità: discreta.
Costi di manutenzione: alti.
Costi di restauro: elevati.
Reperibilità ricambi: sufficiente.
Perché comprarla: è una delle poche Maserati di fine anni Sessanta che stenta a rivalutarsi con vigore. Ma questo fenomeno non durerà molto...
Quotazioni: 50.000 euro.

INVESTIMENTO ★★★★★



DA 50.000 A 100.000 EURO



ASTON MARTIN V8 VOLANTE (1976-90)

INVESTIMENTO ★★★★★

Se il Principe Carlo d'Inghilterra la considera ancora la sua auto preferita, qualche ragione deve pur esserci... Scherzi a parte, chi desidera una convertibile di alta classe e dalle prestazioni al top, non ha molte alternative: o sceglie una Ferrari o un'Aston Martin. Nel primo caso, però, rassegnatevi a spendere cifre iperboliche. Un'Aston Martin, invece, nonostante un prezzo di listino, all'epoca, che doppiava ampiamente quello delle cabriolet di Maranello, oggi si può trovare a cifre ben più contenute. Siamo nell'ordine dei 75.000 euro, anche se le cifre possono oscillare di molto, verso l'alto o verso il basso. Un esempio? Se guida a destra (più diffuse), calcolate un buon 30% in meno. Un altro?

Se il primo proprietario era un Vip (e le Aston non erano certo appannaggio dei poveracci)... the sky is the limit, come direbbero dalle parti di Buckingham Palace. Cifre comunque importanti, ma in cambio si entra in possesso del massimo: sound meraviglioso, qualità eccelsa, prestazioni assolute. Un'Aston è davvero qualcosa di speciale, costruita interamente a mano in un processo produttivo lungo mesi. Il rovescio della medaglia? I costi di manutenzione da Cartier. Però è difficile trovarne qualcuna che non sia stata mantenuta al top. La Gran Bretagna è la location ideale per comprarne una (si trovano anche le guida a sinistra). I prezzi partono da 20.000 sterline (circa 27.000 euro) in su.

Tendenza: stabile in Italia.
Reperibilità: difficoltosa.
Costi di manutenzione: esagerati.
Costi di restauro: spaventosi.
Reperibilità ricambi: buona (in GB).
Perché comprarla: è considerata il massimo tra le cabrio di classe elevatissima.
Quotazioni: 75.000 euro.

BENTLEY AZURE (1995-02)

INVESTIMENTO ★★★★★

Un'auto da nababbo. Punto e basta. Di sangue nobile, ma anche diventato blu in seguito a trasfusioni (di denaro contante). Attori, maghi della finanza, aristocratici, petrolieri arabi e magnati russi: ecco il target delle Azure. Che rappresentavano il massimo della gamma Bentley. I 360 CV (407 dal 1996) riescono a imprimere a questi pachidermi prestazioni da Porsche 911, ma con estrema souplesse. Sceglierla strana, sfrontata, magari con la radica azzurra e la pelle in tinta (ne aveva una così Christian De Sica, di color rosso ciliegia). In Italia ne circola una decina abbondante. Il prezzo? Lo farete voi: prima che inizi a rivalutarsi passerà ancora qualche annetto. Ma state sereni: avverrà!

Tendenza: in flessione.
Reperibilità: difficoltosa.
Costi di manutenzione: elevati.
Costi di restauro: inavvicinabili.
Reperibilità ricambi: ottima.
Perché comprarla: è come acquistare tre quarti di nobiltà. Anzi: facciamo quattro quarti.
Quotazioni: 85.000 euro.



FERRARI 365 GT 2+2 (1967-72)

INVESTIMENTO ★★★★★



Per tanti anni le Ferrari V12 "quasi" a 4 posti sono state neglette. Ora sono in ripresa, soprattutto nelle aste d'Oltreoceano. Qui da noi il fenomeno della speculazione è ancora poco evidente. Vale dunque la pena di approfittarne. La 365 GT 2+2 ha parecchi pregi: è una Ferrari storica vera, senza se e senza ma. La linea è di Pininfarina, in perfetto stile anni Sessanta. Il V12 è il 4,4 litri in edizione "calmierata" a 320 CV. Ne furono costruite 800 unità. Con un valore (in Italia) inferiore ai 100.000 euro, è una delle rare possibilità di acquistare una Rossa d'alto lignaggio a cifre sostenibili. In America i valori sono più che doppi. State pensando di speculare? Non abbiate fretta: compratela al giusto prezzo e aspettate un paio d'anni prima di monetizzare.

Tendenza: in crescita.
Reperibilità: discreta.
Costi di manutenzione: elevati.
Costi di restauro: molto alti.
Reperibilità ricambi: non facile.
Perché comprarla: una delle poche Ferrari "vere" (cioè V12) ancora disponibile a cifre accettabili.
Quotazioni: 80.000 euro.



LAMBORGHINI ESPADA (1968-78)

INVESTIMENTO ★★★★★

Nella seconda metà degli anni Sessanta, le catene di montaggio di Sant'Agata Bolognese sfornavano una accanto all'altra le Miura e le Espada, in volumi pressoché identici. Anche il prezzo non si differenziava più di tanto. Oggi per acquistare la supercar a motore centrale bisogna aggiungere uno zero in più, mentre per la 4 posti 100.000 euro potrebbero bastare. Come tutte le Lamborghini, anche la Espada è oggetto di speculazione: il valore è raddoppiato in un paio d'anni. E crescerà ancora. Occhio allo stato di conservazione: nella loro lunga carriera, alcu-

- Tendenza:** sale vertiginosamente.
- Reperibilità:** difficoltosa.
- Costi di manutenzione:** altissimi.
- Costi di restauro:** molto elevati.
- Reperibilità ricambi:** problematica.
- Perché comprarla:** una dreamcar trasformata in auto di serie (anche se ha perso le porte ad ala di gabbiano del prototipo Marzal).
- Quotazioni:** 100.000 euro.

ne di queste granturismo hanno trascorso anni nelle mani di personaggi di grande spessore... criminale. Un esempio? Ne usava una Enrico De Pedis, alias "Renatino": il superboss della Banda della Magliana.

ROLLS-ROYCE SILVER DAWN DHC (1946-55)

La Silver Dawn, come tutte le Rolls-Royce, sta vivendo un periodo di stasi delle quotazioni. Pur essendo abbastanza frizzante il volume delle transazioni (ovviamente soprattutto in Inghilterra), in termini di quotazioni non si registrano variazioni sostanziali. Per questo motivo, vale la pena provare a mettersi alla ricerca di una Rolls un po' particolare, tipo questa Silver Dawn Drop Head Coupé, una cabriolet di alta classe prodotta all'indomani del secondo conflitto mondiale. La Dawn (nome tornato in auge con l'ultima Rolls-Royce presentata al Salone di Francoforte di



- Tendenza:** stabile.
- Reperibilità:** difficoltosa.
- Costi di manutenzione:** molto alti.
- Costi di restauro:** elevatissimi.
- Reperibilità ricambi:** sufficiente.
- Perché comprarla:** un'auto per fare scena, destinata a una ristretta cerchia di cultori del lusso.
- Quotazioni:** 80.000 euro.

PORSCHE 911 (996) GT3 (1999-04)

INVESTIMENTO ★★★★★

La GT3 incarna lo spirito delle Porsche 911 più vere: una granturismo da strada dal lunedì al venerdì, pronta a scendere in pista nel weekend. Vera e propria base per le corse, ha due anime: grintosa e sportiva in città e in autostrada, si trasforma in una belva in circuito. Quasi tutti gli esemplari in circolazione sono stati sfruttati (poco o tanto) in gara, dunque fate molta attenzione allo stato d'uso. In pratica, la GT3 utilizza la scocca e il telaio della Turbo, ma in versione alleggerita, e il motore delle 996 di 3,6 litri, potenziato a 360-380 CV, con una preparazione decisamente più corsaiola. Molti esemplari non sono dotati né di radio né di climatizzatore (per ridurre il peso). Su strada è impagabile: se chi la guida ci sa fare, nel misto è impossibile starle dietro (se non con una GT3 successiva). La produzione è decisamente limitata: il rapporto con le altre versioni della generazione 996 è di 1 a 25 circa. Il massimo è trovare una GT3 RS (682 costruite). Non lasciatevela sfuggire in alcun caso, se la trovate: vi darà enormi soddisfazioni di guida e per il conto in banca.

- Tendenza:** in rampa di lancio.
- Reperibilità:** discreta.
- Costi di manutenzione:** medi.
- Costi di restauro:** alti.
- Reperibilità ricambi:** ottima.
- Perché comprarla:** una vera 911 da competizione, omologata per l'utilizzo stradale.
- Quotazioni:** 65.000 euro.



INVESTIMENTO ★★★

quest'anno) è stata la prima vettura della Casa di Crewe con carrozzeria di serie. Anche se fino alla metà degli anni Cinquanta sul suo telaio si esibirono quasi tutte le firme dell'epoca. I prezzi di una di queste fuoriserie oscilla molto a seconda dello stato di conservazione o restauro. Diciamo che gli 80.000 euro della quotazione di Ruoteclassiche costituiscono una buona base di partenza per la trattativa, con punte che possono salire anche del 50%. Attenzione: se una Rolls-Royce degli anni Cinquanta necessita di un restauro approfondito, sono coliche lancinanti per il portafogli.

■ OLTRE 100.000 EURO

ALFA ROMEO GIULIA GTA JUNIOR (1968-72)

INVESTIMENTO ★★★★★

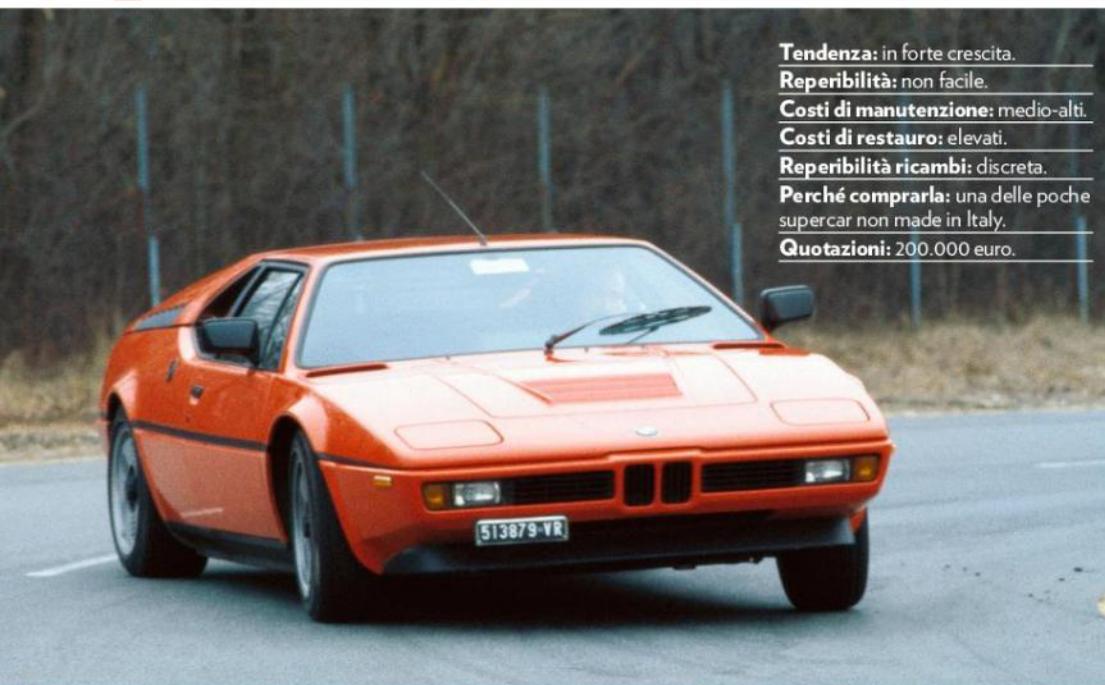
La Giulia GTA è considerata un'eccellenza assoluta tra le sportive stradali. La versione 1300 Junior è più diffusa rispetto all'originaria 1600 (1228 esemplari contro 502), e il suo valore è quindi leggermente inferiore (base di partenza, per un esemplare in buono stato: da 150.000 in su). Oggetto di una speculazione intensa da almeno un decennio, costituisce l'investimento più sicuro del mondo. Mettere in vendita una GTA Junior e avere denaro contante in mano è in pratica la stessa cosa. Per strapparla alla concorrenza, occorre allettare il venditore con una proposta che non può rifiutare. Ovvero, un riuscito mix di elementi: passione (se non siete Alfisti, non ve la venderanno mai...), quattrini in abbondanza, eventuali permuta allettanti. Avete queste caratteristiche? Provateci e non ve ne pentirete. Per innamorarsi della GTA basta mettersi al volante anche soltanto una volta nella vita: chi ha dimestichezza con le GT Junior si troverà a bordo della stessa vettura, ma con il 30% di peso in meno e una valanga di cavalli in più (quasi sempre le GTA hanno il motore preparato, in edizione più o meno spinta). Occhio ai "cloni": dicono alcuni intenditori che non meno del 30% delle GTA in vendita siano falsi più o meno dichiarati.



Tendenza: impossibile fermare la sua corsa.
Reperibilità: difficoltosa.
Costi di manutenzione: medi.
Costi di restauro: alti.
Reperibilità ricambi: buona.
Perché comprarla: è una delle Alfa Romeo più Alfa di sempre.
Quotazioni: 150.000 euro.

BMW M1 (1979-81)

INVESTIMENTO ★★★★★



Tendenza: in forte crescita.
Reperibilità: non facile.
Costi di manutenzione: medio-alti.
Costi di restauro: elevati.
Reperibilità ricambi: discreta.
Perché comprarla: una delle poche supercar non made in Italy.
Quotazioni: 200.000 euro.

All'ultima asta di Pebble Beach, a ferragosto scorso, una M1 stradale è stata aggiudicata a 462.000 dollari (412.000 euro). Ovviamente costituisce un'eccezione, però, a detta degli esperti, la prima supercar di Monaco è destinata a rivalutarsi ancora. Una base "onesta" di partenza per iniziare una trattativa d'acquisto si aggira sui 200.000 euro, in Europa: poi occorre trattare (ovviamente al rialzo). La M1, oltre a essere una delle BMW più prestigiose di tutti i tempi, è l'unica vera alternativa alle supercar modenesi di fine anni Settanta. Per chi non vuole sentir parlare di Maranello, Modena o Sant'Agata, questa potrebbe essere l'auto giusta. Chi può permettersi un investimento di tale entità, può essere certo che farà uno dei migliori affari della sua vita.



DINO 246 GT (1969-73)

Le Dino a sei cilindri sono un fenomeno di mercato decisamente inspiegabile: sono state oggetto di oscillazioni spaventose in più periodi storici. Oggi sembra che la tendenza al forte rialzo debba consolidarsi definitivamente. D'accordo: comprare adesso una 246 GT significa rassegnarsi a rosicchiare le dita: dieci anni fa si sarebbe speso non più di un quarto della cifra necessaria oggi (siamo a oltre 200.000 euro). Però, a seguire le indica-

zioni della aste americane, si potrebbe arrivare presto a quadruplicare l'investimento. Un azzardo? Mica tanto... Cosa piace della "baby Ferrari"? Le prestazioni: è un'auto divertentissima da guidare, scorbatica come un'istitutrice di un collegio svizzero e generosa come Papa Francesco. Chi ha avuto la fortuna di mettersi al volante, la ricorda senz'altro col massimo rimpianto. Ma vale la pena di rischiare un capitale così sulle nostre strade?

INVESTIMENTO ★★★★★

- Tendenza:** sale a tutto spiano.
- Reperibilità:** discreta.
- Costi di manutenzione:** alti.
- Costi di restauro:** elevati.
- Reperibilità ricambi:** sufficiente.
- Perché comprarla:** è una delle "Ferrari" più ricercate.
- Quotazioni:** 200.000 euro.

LAMBORGHINI MURCIÉLAGO (2002-2010)



La Miura è "andata", la Countach è già inavvicinabile, la Diablo è da tempo nel mirino degli speculatori. E allora? Per chi vuole a tutti i costi una supercar Lamborghini, non resta che puntare sulla penultima generazione dei Tori di S. Agata: la Murciélago. Prodotta dal 2002 al 2010 in 4099 esemplari (quasi tutti venduti all'estero, in ogni parte del globo), offre prestazioni spaventose. La base economica di partenza è la cifra tonda: 100.000 euro. Chi ha pazienza di attendere 3-4 anni, potrebbe raddoppiare il valore.

INVESTIMENTO ★★★★★

- Tendenza:** in fase calante.
- Reperibilità:** modesta.
- Costi di manutenzione:** elevatissimi.
- Costi di restauro:** molto alti.
- Reperibilità ricambi:** buona.
- Perché comprarla:** una delle supercar più prestazionali di sempre.
- Quotazioni:** 100.000 euro.

MASERATI MISTRAL SPYDER (1964-69)



Maserati è uno dei marchi su cui gli investitori internazionali hanno acceso i riflettori. Tutto ciò che porta il marchio del Tridente è in grande spolvero (persino, fatte le debite proporzioni, le Biturbo). La Mistral è una delle più richieste tra le GT degli anni Sessanta, in particolare le Spyder (con la "y", come per tutte le due posti scoperte della Casa di Via Ciro Menotti). Perché è l'ultima Maserati ad adottare il sei cilindri in linea bialbero derivato dalla 250 F con cui Fangio vinse il Campionato del Mondo di Formula 1 nel 1957. Il valore attuale è di 250.000 euro con punte massime superiori anche oltre il 50%. Considerate, però, che il tasso di rivalutazione attuale sfiora il 30% all'anno.

INVESTIMENTO ★★★★★

- Tendenza:** in grande crescita.
- Reperibilità:** problematica.
- Costi di manutenzione:** alti.
- Costi di restauro:** elevati.
- Reperibilità ricambi:** difficile.
- Perché comprarla:** è una delle Maserati più ambite.
- Quotazioni:** 250.000 euro.

PAGANI ZONDA C12 (1999-04)



La Pagani è uno dei pochi esempi di un'azienda che è riuscita a fare concorrenza ai "mostri sacri" delle supercar emiliane. Prodotta in maniera assolutamente maniacale e certosa in soli 130 esemplari, è tanto difficile da trovare quanto imbattearsi nell'araba fenice che passeggia sotto casa vostra. Però, se vi armate di pazienza, e frequentate i canali giusti (cioè i commercianti specializzati in supercar che gravitano nella Pianura Padana), potreste trovarne una. Non preoccupatevi per lo stato d'uso: le Zonda sono tutte in perfetto stato (tranne pochissime disin-

INVESTIMENTO ★★★★★

- Tendenza:** stabile (per ora).
- Reperibilità:** difficoltosa.
- Costi di manutenzione:** elevatissimi.
- Costi di restauro:** da cardiopalma.
- Reperibilità ricambi:** ottima (in fabbrica).
- Perché comprarla:** il marchio è ormai entrato nel Gotha dei costruttori più blasonati.
- Quotazioni:** 180.000 euro.

tegrate da proprietari assai maldestri). Attenzione: il prezzo indicato da Ruoteclassiche è assolutamente indicativo, anche se può costituire un punto di riferimento.

DA TENERE SOTT'OCCHIO

FRESCH TRENTENNI

Una selezione delle vetture più interessanti tra quelle che hanno debuttato sul mercato nel 1986.
Ecco i consigli di Ruoteclassiche per coloro che sono alla caccia di una storica... in erba

Testo di **Marco Di Pietro**



ALFA ROMEO SPIDER 2.0 Q.V.

Cilindrata cm³: **1962**

Potenza CV: **128**

Velocità km/h: **190**

Quotazione euro: **11.000**

Interesse collezionistico: ★★★★★

La Quadrifoglio Verde è la versione più gradevole della 3ª serie (1983-89) e anticipa alcune soluzioni stilistiche dell'ultima (1990-94).



ALFA ROMEO 33 1.7 Q.V.

Cilindrata cm³: **1712**
Potenza CV: **114**
Velocità km/h: **200**
Quotazione euro: **2500**

Interesse collezionistico: ★★ ★

Debutta il boxer 1700, cilindrata massima raggiunta dal noto propulsore. Molto cattivo nell'erogazione, è per palati fini.



ALFA ROMEO 75 1.8 TURBO

Cilindrata cm³: **1779**
Potenza CV: **155**
Velocità km/h: **210**
Quotazione euro: **10.000**

Interesse collezionistico: ★★ ★★ ★★

Assieme alle V6 3.0 le Turbo sono le 75 già nel mirino dei collezionisti. Da comprare subito, prima che sia inavvicinabile.



AUDI 80 IV SERIE

Cilindrata cm³: **1588-2309**
Potenza CV: **90-160**
Velocità km/h: **180-220**
Quotazione euro: **1000**

Interesse collezionistico: ★★ ★

Puntate sulle versioni "quattro" a trazione integrale, ovviamente con i motori più potenti. Non aspettatevi grandi rivalutazioni future.



AUTOBIANCHI Y10 4WD

Cilindrata cm³: **999-1108**
Potenza CV: **50**
Velocità km/h: **150**
Quotazione euro: **1500**

Interesse collezionistico: ★★ ★★

Forse la più attraente tra le Y10: adotta lo schema meccanico della Panda 4x4. È già nel mirino degli appassionati che la utilizzano come "tender" chic da lasciare in montagna.



BMW SERIE 7 (E32)

Cilindrata cm³: **2986-4988**
Potenza CV: **188-300**
Velocità km/h: **210-250**
Quotazione euro: **3000-5000**

Interesse collezionistico: ★★ ★★

La versione più interessante è la 750i V12, che però è stata venduta soltanto da inizio 1987. Val la pena aspettare prima di accaparrarsela. Per chi ha fretta, la 735i con il 6 cilindri da 218 CV.

BMW M3 2.3 16V (E30)

Cilindrata cm³: **2302**
Potenza CV: **195**
Velocità km/h: **235**
Quotazione euro: **14.000**

Interesse collezionistico: ★★ ★★ ★★

Siamo già al vertice delle più ricercate: in Germania le quotazioni sono doppie o triple rispetto a quelle italiane. Da noi i prezzi richiesti stanno decollando. Non lasciatevela sfuggire.





CITROËN AX

Cilindrata cm³: **954-1360**
 Potenza CV: **45-100**
 Velocità km/h: **150-190**
 Quotazione euro: **1000-2000**

Interesse collezionistico: ★★

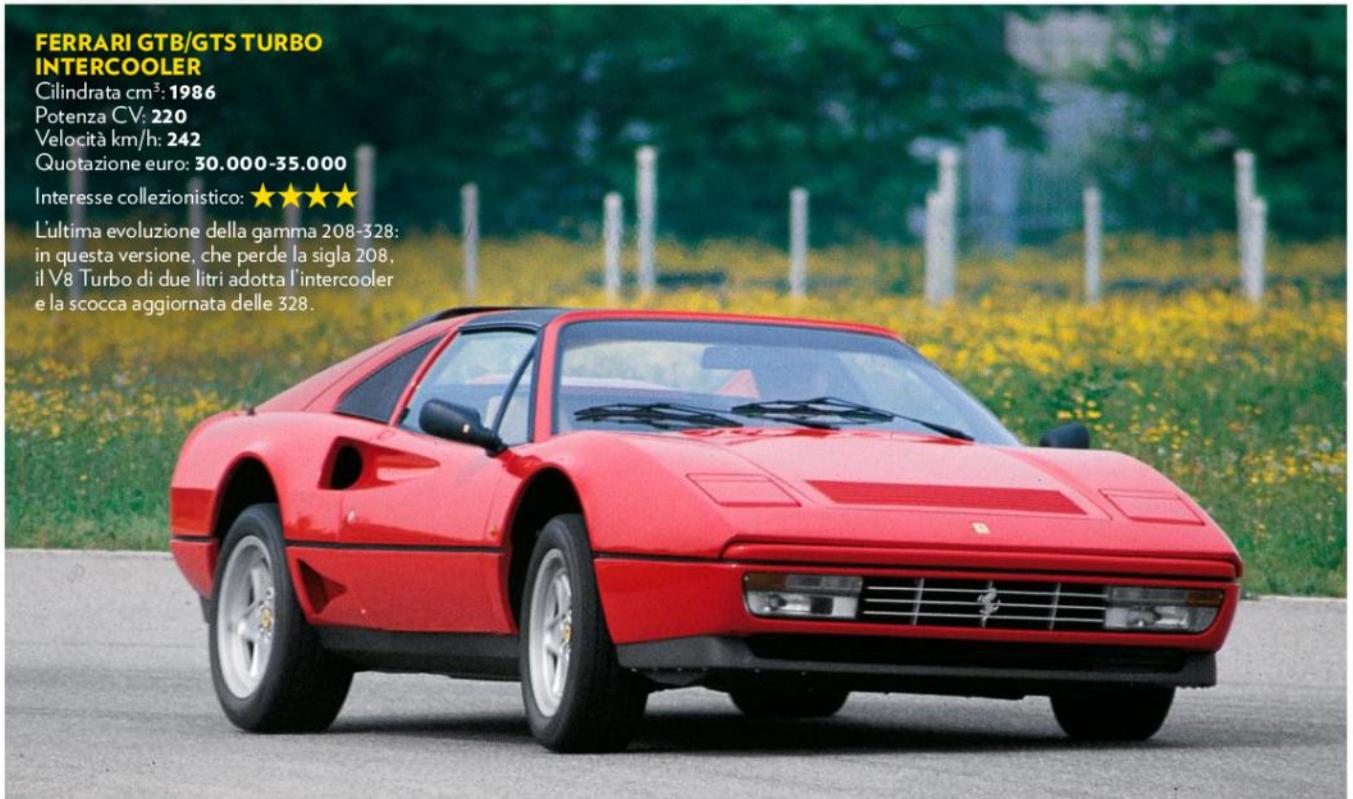
Tranne le Sport (che hanno lo stesso motore delle Peugeot 106 Rallye), difficile che un collezionista si innamori di una AX, utilitaria decisamente modesta e priva di appeal.

FERRARI GTB/GTS TURBO INTERCOOLER

Cilindrata cm³: **1986**
 Potenza CV: **220**
 Velocità km/h: **242**
 Quotazione euro: **30.000-35.000**

Interesse collezionistico: ★★★★★

L'ultima evoluzione della gamma 208-328: in questa versione, che perde la sigla 208, il V8 Turbo di due litri adotta l'intercooler e la scocca aggiornata delle 328.



FIAT PANDA 750

Cilindrata cm³: **769**
 Potenza CV: **35**
 Velocità km/h: **130**
 Quotazione euro: **1000**

Interesse collezionistico: ★

Concepita per prendere il posto della Panda 30 a due cilindri. Il motore è un'evoluzione del Fire. Per chi cerca una curiosità con poca spesa.



FIAT UNO TURBO D

Cilindrata cm³: **1367**
 Potenza CV: **70**
 Velocità km/h: **170**
 Quotazione euro: **1000**

Interesse collezionistico: ★★

Pochissime sono scampate alla rottamazione. Sembra una Turbo i.e., ma sotto pulsa un rumoroso turbodiesel a precamera.



FORD SIERRA 2.0 RS COSWORTH

Cilindrata cm³: **1993**
 Potenza CV: **215**
 Velocità km/h: **240**
 Quotazione euro: **15.000**

Interesse collezionistico: ★★★★★

La più interessante delle Sierra Cosworth, quella a tre porte, ovvero la base per le corse. Le sue quotazioni sono in costante ascesa.

JAGUAR XJ40

Cilindrata cm³: **2919-5993**
Potenza CV: **165-313**
Velocità km/h: **190-250**
Quotazione euro: **3500-7500**

Interesse collezionistico: ★★★★★

Sarebbe da scegliere nelle più giovani XJ-R. Nella gamma 1986 si può puntare su una ricca 3.6 Sovereign (oppure sulla Daimler).



JEEP WRANGLER YJ

Cilindrata cm³: **2464-4235**
Potenza CV: **140-180**
Velocità km/h: **170-180**
Quotazione euro: **7000**

Interesse collezionistico: ★★★★★

Meglio scegliere una sei cilindri, però nel 1986 la Wrangler aveva ancora il vetusto sei in linea di 4,2 litri ormai ampiamente superato.



LANCIA DELTA HF 4WD

Cilindrata cm³: **1995**
Potenza CV: **165**
Velocità km/h: **210**
Quotazione euro: **8000**

Interesse collezionistico: ★★★★★

Il primo passo delle Delta verso la Evo. Qui nemmeno si chiamava Integrale, bensì semplicemente 4WD. E niente parafranghi allargati...



LANCIA THEMA 8.32

Cilindrata cm³: **2927**
Potenza CV: **215**
Velocità km/h: **243**
Quotazione euro: **12.000**

Interesse collezionistico: ★★★★★

Non è una vera Ferrari, però il suo cuore sì. Occhio ai costi di ripristino meccanico e dei tagliandi. Se perfetta, vale fino al 50% in più.



LANCIA THEMA SW

Cilindrata cm³: **1995-2445**
Potenza CV: **100-165**
Velocità km/h: **190-220**
Quotazione euro: **2500-4500**

Interesse collezionistico: ★★★★★

Comunque realizzata da Pininfarina: questo inciderà favorevolmente sulle quotazioni (in un futuro lontano...). Non pensate alle diesel.



LAND ROVER 90/110 TD

Cilindrata cm³: **2495**
Potenza CV: **80**
Velocità km/h: **120**
Quotazione euro: **7000**

Interesse collezionistico: ★★★★★

Lasfittico motore diesel adotta per la prima volta il turbocompressore. Le prestazioni su strada rimangono comunque appena accettabili.

**LAND ROVER
RANGE ROVER TD**

Cilindrata cm³: **2393**
Potenza CV: **100**
Velocità km/h: **165**
Quotazione euro: **4000**

Interesse collezionistico: **★★★**

La prima Range Rover a gasolio adottava un quattro cilindri td VM a testate separate (simile a quello dell'Alfa 90). Una pietra miliare.



**MASERATI BITURBO
INIEZIONE**

Cilindrata cm³: **1996**
Potenza CV: **185**
Velocità km/h: **230**
Quotazione euro: **4000-13.000**

Interesse collezionistico: **★★★**

La gamma Biturbo abbandona l'alimentazione a carburatori per adottare l'iniezione: motori più trattabili. Puntate sulle Si e le Spyder.



MASERATI QUATTROPORTE ROYALE

Cilindrata cm³: **4930**
Potenza CV: **300**
Velocità km/h: **250**
Quotazione euro: **25.000**

Interesse collezionistico: **★★★★**

La più prestigiosa delle Quattroporte III serie, prodotta in serie limitata (53 esemplari). È stata riscoperta dai collezionisti molto recentemente.



MERCEDES STATION WAGON (W124)

Cilindrata cm³: **1998-2962**
Potenza CV: **109-190**
Velocità km/h: **160-220**
Quotazione euro: **1500-3000**

Interesse collezionistico: **★★★**

Delle giardinette con la Stella, le uniche nel mirino dei collezionisti saranno le 4 Matic e le 300 E a sei cilindri. Diesel da scartare.



MERCEDES SERIE S (W126 II SERIE)

Cilindrata cm³: **2599-5547**
Potenza CV: **160-300**
Velocità km/h: **210-250**
Quotazione euro: **2000-3500**

Interesse collezionistico: **★★★★**

Se la trovate, scegliete una 560 SEL: passo lungo e dotazione che comprende quasi tutti gli accessori a catalogo. Una vera ammiraglia.



OPEL OMEGA

Cilindrata cm³: **1796-2969**
Potenza CV: **110-188**
Velocità km/h: **180-230**
Quotazione euro: **1000-1500**

Interesse collezionistico: **★**

Onesta berlina (o station wagon), con l'unico pregio di una linea aerodinamica. Da segnalare la versione Lotus, che però arriverà soltanto nel 1990.



PEUGEOT 205 CABRIOLET

Cilindrata cm³: **1124-1560**
 Potenza CV: **50-115**
 Velocità km/h: **150-190**
 Quotazione euro: **5000-8000**

Interesse collezionistico: ★★★

Grazie all'attività del club Peugeot, questa piccola scoperta è nel mirino dei collezionisti. Si alla CTI con l'1.6 della GTI da 115 CV.

VENTURI COUPÉ

Cilindrata cm³: **2849**
 Potenza CV: **165**
 Velocità km/h: **230**
 Quotazione euro: **12.000**

Interesse collezionistico: ★★★

Una delle poche granturismo francesi progettata per fare concorrenza a marchi sportivi. In Italia qualcuna è stata venduta. Poca spesa e tanta scena.



PORSCHE 928 S4

Cilindrata cm³: **4957**
 Potenza CV: **320**
 Velocità km/h: **260**
 Quotazione euro: **11.000**

Interesse collezionistico: ★★★★★

Per la prima volta il V8 raffreddato ad acqua raggiunge i 5 litri di cilindrata. Prestazioni molto elevate, confort eccezionale. Inizia a essere capita...

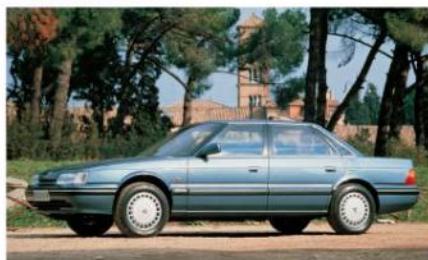


RENAULT 21

Cilindrata cm³: **1721-2165**
 Potenza CV: **68-175**
 Velocità km/h: **160-230**
 Quotazione euro: **1000-3000**

Interesse collezionistico: ★★

Merita soltanto la Turbo, che però fu commercializzata a partire dal 1987. All'epoca era una delle più potenti berline a trazione anteriore di serie.



ROVER SERIE 800

Cilindrata cm³: **1996-2494**
 Potenza CV: **140-166**
 Velocità km/h: **190-215**
 Quotazione euro: **1000**

Interesse collezionistico: ★

Poco Rover e tanta Honda (soprattutto il V6 della 825). Avrebbe dovuto fare concorrenza alle Jaguar, ma ne rimase molto lontana, soprattutto come fascino.



VOLVO 780 TURBO

Cilindrata cm³: **1986**
 Potenza CV: **155**
 Velocità km/h: **200**
 Quotazione euro: **3000**

Interesse collezionistico: ★★★

Alla sua produzione collaborava la carrozzeria Bertone. Finiture di qualità e linea molto squadrata. Può essere una curiosità...

COSA C'È DA SAPERE E DA FARE...

QUANDO UNA SOLA NON BASTA PIÙ

Come si organizza una collezione? Meglio seguire la passione o individuare un leitmotiv? E quali sono i temi più interessanti per un investimento futuro? Ecco le osservazioni, i consigli e gli errori da evitare di alcuni esperti del settore

Testo di **Gilberto Milano**





Si parla solo inglese

La collezione costruita in una vita dal dentista inglese James Hull (nella foto): 543 vetture rigorosamente Made in England, la più grande raccolta privata del Regno Unito. In termini economici, le collezioni a tema creano più interesse delle semplici raccolte casuali di auto. Nel 2014 il dentista inglese è riuscito a venderla in blocco alla Jaguar Land Rover. La collezione è stata valutata intorno ai 100 milioni di sterline.

U

na tira l'altra. Proprio come le ciliegie. Con le dovute proporzioni, ovviamente. Ma con le auto d'epoca capiti così: si comincia con una, ci si prende gusto

e si passa a una seconda. Poi a una terza. E così via. Il rischio è di riempire il proprio garage di auto che magari poco hanno a che vedere tra loro. Ha senso? Non sarebbe più logico creare una collezione cercando di seguire un tema? Non sarebbe meglio, anche in termini di investimento, acquistare cum grano salis anziché accumulare auto a caso? E ancora: davvero le collezioni a tema hanno più valore delle raccolte di auto casuali, e che "il tutto è più grande della somma delle sue parti", come sosteneva Aristotele 350 anni prima di Cristo? Rispondono alcuni addetti ai lavori.

"In genere sì, le collezioni sono più interessanti se sono create con un tema conduttore, anche dal punto di vista economico. In caso contrario si deve parlare di 'garage', di semplici raccolte", sostiene Lorenzo Marzullo, consulente nel campo delle auto storiche. "La collezione è sempre più interessante se ha un contenuto culturale e di passione, ma non per questo chi sceglie l'altra strada non ha il suo tornaconto. Anche in termini di rendimento dell'investimento non è detto che ci siano molte differenze. Dipende da cosa si sceglie. Chi acquista auto solo pensando alla loro rivalutazione potrebbe realizzare guadagni superiori rispetto a chi sceglie in funzione di un tema".

Avviare una collezione di auto d'epoca infatti richiede un progetto a monte, un'analisi fredda e ragionata su cosa si vuole fare, dove si vuole arrivare, quanto si può spendere. "Bisognerebbe programmare la collezione a tavolino, redigere una lista dei desideri. Anche se poi si perderebbe il fascino della sorpresa" dice Corrado Lopresto, il più noto collezionista italiano. "D'altro canto, se non si fa così si rischia di comprare 

Il valore di una collezione dipende in parte dal tema scelto, ma in primo luogo dalla qualità delle singole auto

➔ a destra e sinistra senza un senso. Non si finisce più di comprare, di sognare. Bisogna invece darsi un limite, un tema, un periodo storico, un motivo, un filone”.

Può invece un tema collezionistico condizionare il valore di una collezione? In teoria, al di là del prezzo delle auto acquistate, il valore di una collezione non dovrebbe essere condizionato dal tema scelto, ma è ancora Lopresto a porre dei dubbi. “Se dieci anni fa invece di spendere 300.000 euro per un’Alfa Romeo 6C li avessi investiti in Ferrari oggi sarei milionario. La mia passione però non è legata a un fatto economico. E così dovrebbe essere per tutti” sostiene. Tuttavia, se il tema della collezione non dovesse condizionare il valore, c’è un altro aspetto che John Collins, capo di Talacrest, uno dei dealer inglesi più noti al mondo nella vendita di Ferrari storiche, ha evidenziato di recente dalle pagine del quotidiano inglese The Telegraph: “Le auto che fanno parte di una collezione tendono ad attirare l’attenzione del mercato in modo così spropositato rispetto al loro contenuto individuale, che diventa anche

più facile venderle”. Si spiega così infatti l’enorme successo che le collezioni stanno ottenendo nelle aste specializzate, dove sono sempre più presenti.

ESSENZIALE UNA MOGLIE PAZIENTE

Questo non deve tuttavia distrarre il neo collezionista dal sapere che “Il valore della collezione dipende comunque dalla qualità delle singole auto” sostiene Marzullo. “Quello che consiglio sempre è la massima attenzione alla corrispondenza storica delle auto, la perfetta fedeltà d’origine. Il mercato premia sempre la qualità. E oggi, in particolare, privilegia le auto conservate, le più conservate possibile. Tante macchine recuperabili sono state ingiustamente restaurate, e si sono perse importanti testimonianze storiche. La conservazione, quindi, sarà un aspetto che verrà premiato molto in futuro. Se però si vuole un consiglio su un filone destinato a crescere in futuro io punterei sul design. Costruire collezioni su temi stilistici, legati a carrozzieri particolari o a tipi di carrozzerie dovrebbe portare a piacevoli

sorprese. Il condizionale però è d’obbligo”.

Non commettere errori è un altro comandamento che il neo collezionista dovrebbe tentare di rispettare. “Il più grave è quello di farsi prendere dalle emozioni, dalla sorpresa, da foto realizzate così bene che nascondono la reale condizione dell’auto. E sono errori che poi si pagano cari” sostiene Lopresto. “Informarsi prima di un acquisto è molto importante. Meglio farsi consigliare dai collezionisti più anziani, parlare con altri collezionisti proprietari di quel tipo di vettura, che sanno quali sono le serie migliori, quelle di maggior valore e cosa controllare”.

Ma non è tutto. Creare una collezione comporta anche costi di gestione che vanno assolutamente presi in considerazione prima di iniziare. Il costo di manutenzione, per esempio, può arrivare a pesare fino al cinque per cento annuo del valore di una vettura, compreso il rimessaggio. Per le auto sportive la percentuale è ancora più alta. “Dove metterle - dice Lopresto - è un problema non indifferente. Un paio inizi a in-



filarle in un box triplo. Poi quando passi a comprarne un'altra chiedi aiuto a un amico; l'altra ancora la sistemi in un garage, quella successiva nella casa di campagna, l'altra ancora al mare. Un delirio. Quando poi ti viene la voglia di fare un giro, magari con la moglie o la fidanzata, la prendi dopo sei mesi di fermo e la batteria non funziona, i freni sono ingrippati, la frizione non stacca. Diventi matto. Due o tre anni di questa vita e abbandoni tutto". Va da sé che la regola d'oro è quella di mantenere la propria auto nel miglior modo possibile. Poterle guidare è il rendimento più grande che possa offrire un investimento in auto storiche. "Non bisogna poi mai dimenticare che se la domenica non si mettono in moto, mogli e fidanzate perdono subito la pazienza. Sei costretto allora a dedicare il sabato alla messa a punto rubando il tempo agli affetti. E le cose peggiorano quando arrivano i figli", aggiunge sorridendo Lopresto. Conclusione? "Prima di iniziare una collezione è meglio trovarsi una moglie accondiscendente. Tutto il resto è risolvibile". Parole sante. **R**



Per tutti i gusti

Qui sopra, una parte della Pinnacle Portfolio Collection, venduta all'asta di RM Sotheby's a Monterey per 66 milioni di euro, record storico per una collezione. Qui a fianco la Gordon Willey Collection, che andrà all'asta a Londra il 6 dicembre; sotto, la Frederiksen Collection, battuta il 26 settembre in Danimarca, e una collezione privata italiana. Nella pagina a fianco, parte della collezione di Citroën DS di Massimo Viganò.



PER DORMIRE SONNI TRANQUILLI

ENTUSIASMO E RAZIOCCINIO

Privato o commerciante? All'asta o sul web? Sono tanti i modi per acquistare un'automobile d'epoca. Ma perché un sogno non diventi un incubo meglio seguire i nostri suggerimenti

Testo di **Marco Di Pietro**

Meglio dare retta al cuore o al cervello? Acquistare un'auto d'epoca, una classica o una youngtimer non è come comprarne una nuova di zecca. L'esigenza nasce principalmente dalla passione, quindi un sentimento irrazionale per definizione. Però i rischi di concludere un pessimo affare aumentano proporzionalmente all'età del veicolo. Che fare dunque? Occorre procedere sempre con i piedi di piombo, per ridurre al massimo i possibili inconvenienti che, oltre che "tecnici" (un'auto "vecchia" non è certo affidabile come una nuova, anche se restaurata perfettamente), potrebbero essere di natura burocratica o addirittura legale. Senza dimenticare che prima di acquistare un'auto storica, occorre documentarsi a fondo per conoscere le caratteristiche del modello e verificare la sua originalità.

Un'auto da collezione si può comprare da

diverse fonti: da un privato, da un commerciante specializzato, all'asta e infine sul web, attraverso un sito specializzato in annunci automobilistici. Vediamo per ciascuna "fonte di approvvigionamento" quali sono i modi giusti per affrontare l'acquisto.

COMPRARE DA UN PRIVATO

Il 70% delle transazioni di auto da collezione in Italia viene effettuato tra privati. Una vera e propria anomalia, sia rispetto al mercato dell'auto nuova o usata (che in Italia è appannaggio delle compravendite da privato a privato soltanto per il 40%), sia rispetto a quanto avviene negli altri Paesi d'Europa in cui il fenomeno delle storiche è molto diffuso (nel Regno Unito, per esempio, due vendite su tre vengono perfezionate tra privati e commercianti).

Concludere un buon affare con un privato potrebbe essere una soluzione ottimale sotto il profilo della qualità dell'acquisto e anche sul versante del prezzo. Ma non sempre succe-

de così. In genere la qualità delle vetture in mano ai privati è migliore, perché solitamente chi possiede un'auto da collezione per godere del suo possesso e per utilizzarla la cura nei minimi dettagli; tuttavia la sua aspettativa economica è in genere più alta rispetto alla media delle quotazioni (vale sempre il vecchio adagio "ogni scarrafone è bello a mamma sua..."). Però il margine di trattativa è decisamente più elevato rispetto a quello che si riscontra in una contrattazione economica con un commerciante, che conosce alla perfezione il costo sostenuto all'acquisto e per le eventuali riparazioni e che deve necessariamente marginare un profitto.

La scelta presso i privati è in genere più ampia (consultando riviste specializzate, pubblicazioni cartacee di annunci e siti web), però richiede di dedicare tantissimo tempo per visionare esemplari differenti, ciascuno magari distante l'uno dall'altro centinaia di chilometri. Quindi il primo "lavoro" da fare con estrema attenzione è la "scrematura" degli annunci. Quando contattate il venditore, interrogate-





lo in modo molto dettagliato, anche rischiando di risultare pedanti: serve a scartare tutti gli esemplari che vi lasciano dubbiosi. Informatevi da quanto tempo il venditore possiede l'auto, quali interventi ha fatto, se possibile fatevi raccontare le spese sostenute, chi sono stati i professionisti che hanno eseguito i lavori e se conosce la storia precedente della vettura. Tentate anche di tracciare un sintetico profilo personale e "psicologico" del venditore, per capire la sua "affidabilità".

Da ultimo, al momento di visionare l'auto, non accontentatevi di una visita sommaria e statica, ma chiedete di provarla su strada. Meglio se potete avviarla a freddo. Controllate con attenzione i documenti dell'auto, eventua-

li attestazioni di storicità e iscrizioni a club e registri, esenzioni fiscali eccetera. Al momento del pagamento, prendete tutte le precauzioni indispensabili per assicurarvi che l'auto vi venga consegnata contestualmente al pagamento e/o alla registrazione del passaggio di proprietà. Se il venditore non è l'intestatario, esigete di contattare personalmente il titolare effettivo del veicolo.

LE DRITTE DI RUOTECCLASSICHE

- 1 - Selezionate e visionate più esemplari
- 2 - Controllate ogni auto con attenzione
- 3 - Parlate con l'effettivo proprietario
- 4 - Fatevi raccontare i lavori eseguiti
- 5 - Effettuate un test drive approfondito

COMPRARE DA UN COMMERCIANTE

Innanzitutto diffidate dei venditori improvvisati, soprattutto di coloro che si spacciano per privati, ma che in realtà fanno, più o meno legalmente, il mestiere di intermediari. Non dimenticate che la nomea di un commerciante d'auto si basa soprattutto sui feedback: se conoscete qualcuno che in passato ha acquistato un'auto da lui, chiedete le sue impressioni.

Sappiate che non sempre il commerciante sceglie le auto da acquistare in base alla qualità, ma spesso compra per il prezzo conveniente; e, in ogni caso, quasi mai accetta di effettuare una vendita in perdita. Questo significa che non è certamen- ➤



te disposto a sostenere spese di restauro che superino il valore commerciale dell'auto, oppure quello che ritiene sia il giusto prezzo di rivendita. Tutto ciò vale meno, ovviamente, per gli specialisti di marca o di modello, che fondano la propria immagine commerciale sulla qualità delle proprie vetture e dei ripristini (con il rovescio della medaglia di un prezzo di vendita in genere più alto).

In ogni caso, cercate di sapere quali sono le sue fonti di approvvigionamento (privati o intermediari), se si rifornisce prevalentemente all'estero o in Italia eccetera. E, se possibile, chiedete di essere messo in contatto con il precedente proprietario: il commerciante quasi mai è in possesso di informazioni certe sulla storia dell'esemplare che tenta di vendervi.

Il vantaggio principale di acquistare da un professionista consiste in genere nell'abbondanza dell'offerta, ma anche nel fatto che ha una struttura commerciale organizzata (che dovrebbe garantire il massimo della professionalità e celerità) e che è preparato per risolvere ogni eventuale problema burocratico. Anche se sulle auto storiche non esistono forme di garanzia ufficiale, sappiate che il professionista deve difendere a tutti i costi la propria immagine di trasparenza e

affidabilità. Perché il passaparola tra collezionisti è assai veloce, e ci vuol poco a screditare un venditore disonesto...

Comprando da un commerciante bisogna moltiplicare l'attenzione durante il controllo visivo, documentale e di prova su strada dell'auto. Diffidate di coloro che svicolano sull'opportunità di provare l'auto su strada e di quelli che, se vi fate accompagnare da un esperto, mostrano un atteggiamento nervoso. Con i commercianti potreste avere un ulteriore vantaggio: spesso sono ben disposti alle permuta, una forma di compravendita che non sempre il privato è disposto ad accettare. Se concludete l'affare, sinceratevi che il veicolo sia a posto con i documenti e in regola con la revisione periodica: un professionista non può in alcun caso vendere un'auto non in regola, a meno che non sottoscriviate un accordo scritto tra di voi.

LE DRITTE DI RUOTECLASSICHE

- 1 - Non scegliete mai un professionista improvvisato
- 2 - Cercate testimonianze sull'affidabilità
- 3 - Visionate con estrema cura l'auto
- 4 - Fatevi mettere in contatto col proprietario precedente
- 5 - Trattate il prezzo o proponete permuta

COMPRARE ALL'ASTA

Per evitare che l'acquisto "al buio" di un'auto si trasformi in un disastro, sotto il profilo sia economico sia qualitativo dell'auto, sappiate che questa modalità per comprare un'auto da collezione, molto diffusa all'estero, ma meno in Italia, presenta molti rischi, e soltanto chi conosce a fondo il sistema (o segue regole specifiche) può concludere un affare eccellente. Cautelatevi al massimo, dunque, per evitare che la transazione si trasformi in una sorta di "roulette russa"!

Le aste sono principalmente di due tipi: quelle fisiche oppure quelle online, che si svolgono sul web attraverso piattaforme tecnologiche specializzate. Le prime, non molto diffuse in Italia, in genere si tengono in occasione di eventi, come le fiere e le mostre-scambio. Le seconde, invece, sono assimilabili agli acquisti sul web, e quindi vi rimandiamo al riquadro specifico.

Le vendite all'incanto sono organizzate da vere e proprie Case d'asta (specializzate o non in auto storiche, ma spesso con un proprio dipartimento dedicato, strutturato con consulenti esperti), oppure da grandi commercianti d'auto. Per questo sappiate che dovrete studiare bene le tempistiche proposte dai venditori per visionare ade-

Per acquirenti smalzati

In Italia le vendite all'incanto di automobili d'epoca sono molto rare. Costituiscono un buon terreno di caccia, ma occorre sapersi muovere con una certa disinvoltura. Attenzione ai costi dei diritti d'asta, che possono riservare spiacevoli sorprese.

guatamente l'auto che vi interessa. Sappiate che il controllo, pur con i limiti imposti per un eventuale test drive, è fondamentale, per non ridurre la verifica dell'auto a una semplice e non sufficiente analisi estetica. Ricaverete poche informazioni sulla storia dell'auto, tranne nei casi in cui il venditore sia in grado di documentarla. Ma il vero limite delle vendite all'asta è che la decisione d'acquisto va presa nel volgere di pochi istanti, e che vi troverete a contendere l'affare con altri potenziali compratori. Per questo motivo, cioè per non lasciarvi trascinare in un vortice di rilanci serrati, chiaritevi prima quale sia il limite massimo di spesa oltre il quale non ritenete conveniente procedere all'acquisto.

In ogni caso, non andate mai allo sbaglio: visionate il catalogo delle offerte con congruo anticipo e cercate di assumere il maggior numero d'informazioni sull'auto che interessa e cercate di documentarvi al massimo sul modello, se non lo conoscete a sufficienza. Durante la seduta dell'asta, fatevi seguire da un amico che, all'occorrenza, tenga sotto controllo gli altri potenziali compratori presenti in sala, permettendo a voi di concentrare l'attenzione sulle mosse e sulle parole del battitore. L'amico può anche intervenire nel caso siate risucchiati nel gioco perverso e molto pericoloso dei rilanci...

Un'altra informazione è fondamentale: non dimenticate che i prezzi di aggiudicazione non comprendono i costi dei diritti d'asta: informatevi per tempo sulle percentuali di questi importi. Infine, in caso di aggiudicazione, ricordate che dovete perfezionare l'acquisto al massimo in 24 ore: prima di partecipare all'asta, controllate effettivamente di disporre immediatamente del denaro necessario e dei sistemi di pagamento accettati.

LE DRITTE DI RUOTECLASSICHE

- 1 - Documentatevi con molto anticipo
- 2 - Visionate l'auto con attenzione, pur con i limiti imposti
- 3 - Fatevi accompagnare da un amico
- 4 - Non lasciatevi coinvolgere dall'atmosfera dell'asta
- 5 - Controllate i metodi di pagamento e le commissioni

↓ ACQUISTARE SUL WEB

UNO SHOWROOM GLOBALE

Internet è diventata ormai la fonte principale di reperimento delle auto da collezione e il sistema più utilizzato da privati e commercianti per pubblicizzare le inserzioni. Attenzione, però, una vettura amatoriale non si deve mai comprare a scatola chiusa. Il web deve essere quindi una modalità di approccio con il maggior numero di annunci di vendita ma, se possibile, recatevi comunque a visionare l'auto di persona, meglio se con l'ausilio di un tecnico esperto. Tra i siti da frequentare più spesso per trovare molte occasioni interessanti sul nostro territorio segnaliamo quattroruote.it/usato; autoscout.it; subito.it. Diverso è ovviamente il discorso delle aste online (in Italia il portale più conosciuto è quello di ebay.com, che è una vera e propria finestra virtuale sul mondo). Se l'auto è fisicamente allocata negli Usa, sarà improbabile che abbiate il tempo di recarvi sul posto per visionarla, prima che scada il tempo utile per formulare un'offerta...! Perciò dovrete basarvi esclusivamente su due fattori: il primo è l'affidabilità del venditore. Controllate i feedback che gli hanno assegnato coloro che hanno già acquistato da lui, ovviamente concentrandovi sui pareri di chi ha comprato un'automobile, e non un pezzo di ricambio o altri oggetti. Studiate a fondo i pareri non completamente positivi. Il secondo punto è il contatto con il venditore: dapprima interpellatelo via email, chiedendo tutte le informazioni che ritenete indispensabili e facendovi mandare i dettagli fotografici (meglio ancora: video) che

nella documentazione allegata all'annuncio non chiariscono i vostri dubbi. A seguito della risposta (anche la sua disponibilità, celerità e trasparenza possono essere considerati punti a suo favore), contattatelo anche telefonicamente, per discutere di persona ulteriori dettagli. Non rinunciate a priori a un eventuale test drive: se avete un conoscente esperto nelle vicinanze del venditore, chiedetegli il favore di farlo per voi. Negli Stati Uniti esistono società specializzate che lo fanno per professione, ovviamente dietro compenso. Dopo aver formulato la vostra offerta, tenete monitorata la concorrenza: alcuni siti vi permettono di ricevere un avviso qualora un concorrente si sia mosso. In caso di aggiudicazione, contattate il venditore con celerità e utilizzate esclusivamente i metodi di pagamento suggeriti dal portale per avere la massima garanzia che la transazione vada a buon fine. E non dimenticate di formulare il vostro feedback: altri acquirenti si potranno giovare della vostra esperienza.

LE CONSIGLI DI RUOTECLASSICHE

- 1 - Censite i feedback sul venditore
- 2 - Contattate sempre il venditore per ulteriori informazioni
- 3 - Fatevi mandare documentazione fotografica e video
- 4 - Formulate l'offerta e monitorate la concorrenza
- 5 - Se vincete, date il vostro feedback

The screenshot shows the Quattroruote website interface. At the top, there's a navigation bar with the Quattroruote logo and various service icons (Listing, Ultime, TV, Quattro, Shop, Digital, Altro). Below the navigation bar, there are several featured images and a 'TUTTI I VIDEO' button. The main content area is titled 'QUATTORRUOTE USATO' and features a search bar with filters for 'Cerca Auto' and 'Cerca Veicoli Commerciali'. The search filters include 'Scegli la Marca', 'Scegli il Modello', 'Tipo di auto', 'Prezzo fino a', 'Anno dal', 'Alimentazione', and 'Tipo di garanzia'. There are also buttons for 'CERCA' and 'VENDI'. Below the search bar, there's a section titled 'In Vetrina' displaying a list of cars for sale with their prices and specifications. The cars listed are: Smart Fortwo Letina (57) for € 1.900, Fiat 500 Chetona Marche (MC) for € 20.500, Nissan Qashqai Seigiano (CN) for € 23.500, Seat Mi Emotif (FI) for € 10.500, and Lancia Tjapan Lante Casale (CO) for € 10.500. At the bottom, there's a section titled 'Scegli per Categoria' with icons for various car categories: Citycar (177), Berlina (4.575), Coupé (787), Station Wagon (7.100), Minivan (8.142), Cabrio (1.370), and SUV (8.033).

PROTETTE E ACCUDITE TUTTO LANNO

NON CHIAMATELI PARCHEGGI

Le curano, le tengono pulite, le accendono e le muovono, oltre a proteggerle come si fa con le opere d'arte, quali sono. E quando le si vuole utilizzare, le fanno trovare pronte, con il motore caldo, livelli e pressioni a posto e tutte le carte in regola. Sono i servizi offerti dai centri di rimessaggio. Ecco chi li propone e dove trovarli

Testo di **Gilberto Milano**

Gli inglesi li definiscono car storage. Sono quei garage speciali dedicati alle auto d'epoca, pensati per chi non ha tempo di "assistere" a dovere la propria automobile storica e non ha nemmeno lo spazio per parcheggiarla come si dovrebbe. Un vero problema per chi ha più di un'auto storica e in alternativa è costretto ad affittare diversi box in varie parti della città, con tutti i disagi del caso.

All'estero quella del car storage è una pratica più diffusa. Soprattutto dove il collezionismo è più radicato. Come in Germania, per esempio, dove da anni operano i centri di rimessaggio Meilenwerk (vedi box nella pagina a fianco). Qui le vetture sono sottoposte a tutti i trattamenti tipici del car storage, ma in più sono esposte al pubblico, come accadrebbe in un moderno museo. Un sofisticato sistema di logistica garantisce la disponibilità del veicolo in ogni momento per tutti i giorni dell'anno. Un sogno visto dalla realtà italiana, al quale però ci stiamo avvicinando, anche se a piccoli passi.

A Milano, per esempio, da gennaio sarà operativo il Milano Garage, la più recente tra le realtà nazionali del car storage, pensato sulla scia dei centri Meilenwerk. Oltre a nascere in un contesto cittadino (in genere questi centri sono molto delocalizzati rispetto al centro) anche questa struttura ospiterà incontri, eventi, mostre a tema, conferenze, semplici serate di ritrovo e quant'altro possa aiutare i clienti e gli appassionati alla socializzazione della loro passione. Inoltre, nonostante sia realizzata su una superficie di oltre 1000 metri quadrati, il numero di vetture e motociclette che ospiterà sarà vo-

lutamente limitato a poche decine, per garantire alle auto e ai loro proprietari uno spazio "vivibile" migliore di quello del box sotto casa. I clienti potranno così fare salotto a fianco delle proprie vetture, contrariamente a quanto accade per i rimessaggi ricavati in luoghi ristretti. Spesso nelle stesse officine dei restauratori che le hanno in cura.

A due passi dal Duomo, sempre a Milano, e in una struttura d'epoca (una vecchio garage su tre piani) è operativo anche il rimessaggio dell'autorimessa Nerino 6, aperta giorno e notte. Quando però si tratta di custodire auto storiche di grande prestigio collezionistico servono anche livelli di protezione più sofisticati. Ed è su questo che ha puntato, per esempio, la Art Defender, società specializzata nella custodia di opere d'arte (quadri, sculture, gioielli e altro) che nella sua sede di Bologna ha dedica-

to uno spazio superblindato al rimessaggio di auto d'epoca. Oltre che protette a dovere le auto ospitate sono sottoposte a un programma di mantenimento ad hoc, dove, per ognuna, viene redatto un report periodico sulle condizioni, con relativo book fotografico e video dedicato. Anche qui, come per quasi tutti i centri di car storage italiani ed esteri (vedi tabella) il rimessaggio è accompagnato da una serie di servizi aggiuntivi che rappresentano il sale di queste iniziative. E li differenziano dal classico garage.

In aggiunta al semplice pacchetto "manutenzione", che comprende il mantenimento in carica della batteria, dei livelli dei liquidi, la messa in moto periodica, il posizionamento eventuale su cavalletti o il trattamento antiossidante per i pneumatici e la pulizia della carrozzeria, nei centri di car storage si possono effettuare riparazioni meccaniche o restauri





CAVEAU 6



Art Defender **motor**

Sicure in cassaforte

Nella foto e sotto a sinistra la sala blindata della Art Defender di Bologna, dove le auto sono custodite in un autentico caveau.

Nella pagina a fianco, la rampa a spirale dell'autorimessa Nerino 6 di Milano, edificata nel 1947 e ancora gestita dalla stessa famiglia.

di carrozzeria, lavaggi e car detailing (vedi articolo a pag. 42), sbrigare pratiche per il rilascio di certificati e omologazioni, presa e consegna a domicilio delle vetture, preparazione tecnica ed estetica per gare e raduni, coperture assicurative, fino alla consulenza per la vendita o per l'acquisto di vetture d'epoca. Va da sé che oltre alla tariffa del servizio di rimessaggio base (si va dai 150 ai 350 euro al mese) si sale di prezzo via via che i servizi aumentano.

Alla Car Defender, per esempio, il rimessaggio con giro di prova mensile di 20 chilometri prevede un costo di 450 euro. Mentre alla Ruhm Voll Steuer di Milano il semplice rimessaggio annuale dell'auto viene proposto a partire da 1800 euro (più Iva). **R**



GIANNI MAZZOTTA

↓ COSÌ ALL'ESTERO

GERMANIA DOCET

Nei centri di rimessaggio Meilenwerk (Berlino e Amburgo in Germania; Zurigo, in Svizzera), i più avanzati in assoluto, le auto d'epoca, oltre ad essere ricoverate, sono custodite in ampie "teche" di vetro a una temperatura ideale ed esposte al pubblico. Come in un moderno museo. E, come tale, vi si trovano negozi di automobili e ricambi, biblioteche, spazi dedicati agli incontri tra appassionati, siano essi clienti o semplici visitatori. Il tutto in ampi edifici industriali d'epoca ristrutturati con gusto.



↓ INDIRIZZI UTILI

ITALIA

Art Defender (Bologna)

www.artdefender.it

Alfa Racing Club (Roma)

www.alfaracingclub.it

Car Mag (Formello, Roma)

www.carmag.it

Garage Soderini (Milano)

www.garagesoderini.com

Milano Garage (Milano)

www.milanoqgarage.it

Nerino6 (Milano)

www.nerino6.it

Ruhm Voll Steuer (Milano)

www.ruhmvollsteuer.com

ESTERO

Meilenwerk (Berlino, Amburgo, Zurigo)

www.meilenwerk.com/meilenwerk

Car Vault (Londra)

www.carvaultlondon.co.uk

Classic Car Storage (Petersfield, UK)

www.classiccarstorage.co.uk

Sausalito Classic Car Storage (California, Usa)

www.sausalitoclassiccarstorage.com

TERAPIA RICOSTITUENTE

L'ETERNA GIOVINEZZA

Per chi desidera la perfezione dalla propria vettura l'ultima novità giunta dagli Usa è rappresentata dai centri di car detailing. Grazie a prodotti di ultima generazione e a tecniche di pulizia modernissime sono in grado di riportare un'auto d'epoca allo splendore iniziale. Ecco cosa sono, come lavorano e dove si trovano

Testo di **Gilberto Milano**



P

otrebbe sembrare la scoperta dell'acqua calda, in realtà è un sistema rivoluzionario di pulitura dell'auto lanciato negli Stati Uniti diversi anni fa e ora sbarcato anche in Italia. Da noi i primi centri di car detailing sono operativi da non molto tempo. Si tratta infatti di un metodo di pulitura dell'auto ancora poco conosciuto. Molti pensano che sia un sistema più accurato di lucidatura della carrozzeria, di eliminazione dei difetti di verniciatura o di micrograffi sulla vernice, ma in realtà è un nuovo metodo in grado di portare una vettura storica (o moderna) in una condizione molto prossima

a quella mostrata quando uscì dalla fabbrica. Il tutto senza impegnare i proprietari nelle spese sempre più proibitive di un restauro.

La lucidatura della carrozzeria è l'aspetto più evidente perché è il primo a balzare all'occhio. Ma nel car detailing oltre al "vestito" è compreso il ripristino di ogni componente: dai tessuti alla pelle, ai vetri, ai cerchi, ai legni, alle guarnizioni, alle parti in plastica. Persino la pulitura esterna del motore, ma non il restauro meccanico.

A sorprendere sono i risultati miracolosi, ottenuti per lo più a costi relativamente contenuti. Si va dai 500 euro per una lucidatura della carrozzeria ai 2-3000 euro necessari per una preparazione equiparabile a quella richiesta dalla partecipazione a un concorso

di eleganza. Dipende poi dal tipo di vettura storica e dalle difficoltà incontrate, ma le cifre non si discostano molto da quelle indicate. Nel caso, i tecnici del car detailing possono anche prestare la loro opera a domicilio.

"Il car detailing è una forma di manutenzione e di preservazione, che a lavoro finito porta anche a un aumento del valore dell'auto. Soprattutto oggi che le auto conservate stanno crescendo di importanza rispetto a quelle restaurate" dice Davide Engheben, del Big Foot Car Detailing Center di Vermezzo, alle porte di Milano. "L'approccio è diverso da quello del carrozziere: noi car detailer utilizziamo prodotti e macchinari che tengono conto dell'anzianità della vernice e degli altri materiali, studiamo la com-

GLI STRUMENTI DEI PROFESSIONISTI



Vernice al microscopio

Uno strumento fondamentale per il car detailing è il microscopio elettronico, che individua le imperfezioni o i micrograffi sulla vernice riuscendo a ingrandirli fino a 200 volte.



Un ripristino completo

Il car detailing si occupa del ripristino alle condizioni iniziali di qualsiasi parte dell'auto, anche di quelle in plastica, oltre che di vetri, cerchi, legni, pelli, tessuti, guarnizioni. Lucidare la fanaleria in plastica richiede grande sensibilità.



Dopo la diagnosi, la cura

Ogni auto è diversa dall'altra. Definito il problema si passa alla scelta del trattamento più adatto per non compromettere la vernice che il tempo ha reso più delicata.



Nessun dettaglio è trascurato

Cotton fioc, stuzzicadenti e spazzolini, sono strumenti indispensabili per arrivare nei punti più difficili e ottenere un'accurata pulizia dell'auto in ogni sua parte, anche quella all'apparenza più insignificante.

posizione chimica delle vernici di un tempo e utilizziamo prodotti che interagiscano con loro senza danneggiarle". Niente bucce d'arancia, quindi, niente graffi, aloni vari, ma una vernice perfetta, ottenuta attraverso l'azione microabrasiva di paste e cere particolari. Oltre all'impiego di lucidatrici speciali, dotate di movimenti rotativi "orbitali" che evitano il formarsi di quelli che in gergo sono chiamati ologrammi, quei riflessi circolari provocati da prodotti e lucidatrici inadatti.

Imperfezioni che si possono notare solo in un ambiente con pareti nere antiriflesso nel quale l'unica fonte di luce sono i faretto direzionali che l'operatore punta a discrezione sulla parti da trattare.

C'è poi la rimozione di macchie, calcare, ossidazioni varie e tutto ciò che intacca la vernice. Terminato il trattamento delle superfici più accessibili, si passa alle parti più complicate da raggiungere: un lavoro

certosino che richiede doti non indifferenti di pazienza. In questa operazione si utilizzano cotton fioc e stuzzicadenti per arrivare negli angoli più nascosti e raggiungere gli incavi più microscopici. Il passaggio successivo è il ripristino degli interni. Inizialmente con un trattamento di igienizzazione all'ozono per togliere i batteri, seguito dalla pulizia vera e propria di pelle, skai e tessuti.

Altra operazione è la "decontaminazione" dei vetri (ma si fa anche sulla vernice), per effettuare la quale si utilizza una barretta di argilla creata appositamente, in modo che pulisca ma non graffi, operazione che non è possibile effettuare chimicamente. E così via per plastiche, gomme, legni, cromature, e quant'altro sia necessario. Un lavoro che richiede un impegno che va da un giorno a una settimana, ma che una volta terminato riesce a ridare nuova vita a qualsiasi vettura trascurata per troppo tempo. Provare per credere.

↓ INDIRIZZI UTILI

GLI SPECIALISTI

Non sono molti i centri specializzati nel car detailing in Italia, ma molti stanno per aprire. A Milano è attivo il Big Foot Car Detailing Center, aperto all'interno della Rupes, azienda leader nella produzione di strumenti, utensili e prodotti per il car detailing (via Marconi 3/A, 20080 Vermezzo, www.bigfootacademy.com). Nel centro milanese vengono effettuati anche corsi di car detailing per privati o per addetti ai lavori della durata minima di un giorno. Corsi di car detailing si tengono anche presso la AG Italian Detailing di Bari (www.agitaliandetailing.it). Altri centri operativi sono l'AutoDetailing di Mantovani Massimo (www.swissvax.it), l'Elmo Car Care di San Martino in Freddana, Lucca (www.elmocarcare.it); il Roberto Menegatto Car Service di Firenze (www.gamshinedetailing.com); l'Amato Car Care di Formello, Roma (www.amatodetailing.it).

COME SI PROCEDE



Difficile coesistenza
La plancia è una delle parti più complicate da ripristinare. Le problematiche sono molte, dettate dalla compresenza di materiali molto diversi tra loro, come acciaio, pelle, legno e, nelle vetture più moderne, plastica.



Amici per la pelle
La selleria in pelle richiede attenzioni particolari. Dopo la pulizia a fondo con un prodotto idoneo si deve obbligatoriamente trattare la pelle, dissecata dai detergenti, con una crema specifica.



Un cielo pulito
Il rivestimento del padiglione sovente reca macchie dovute all'umidità e al fumo. Il vapore, oltre a igienizzare, assicura una pulizia approfondita e conferisce all'abitacolo un aspetto curato.



Senza limiti di tempo
Per essere pulita a fondo, ogni parte dell'auto, quando possibile, dovrebbe essere smontata. Per questa ragione una seduta di car detailing può richiedere da un giorno a una settimana di tempo.



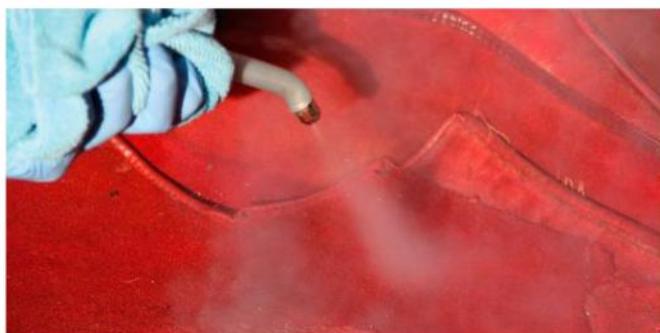
Gomma ben spazzolata

I tappeti in gomma vengono puliti con uno sgrassatore diluito in acqua e "passati" con uno spazzolino per unghie. I prodotti vanno sempre prudentemente testati su porzioni nascoste per verificarne la compatibilità ed evitare spiacevoli sorprese.



Costi possibili

I pedali possono essere trattati col "nero gomma": un dettaglio da poco, ma che ringiovanisce d'incanto l'abitacolo. Il costo di un servizio di car detailing varia da 500 a 3000 euro, a seconda delle esigenze del cliente.



Non esiste sporco impossibile

La moquette che riveste il vano bagagli mostra spesso macchie ostinate, che vanno eliminate col vapore. I prezzi del car detailing non sono in funzione del valore dell'auto da ripristinare, ma dal tempo impiegato per l'operazione.



Sempre asciutta

Dopo il lavaggio a vapore è imperativo eliminare l'umidità con l'aspiratore. Si evita così, oltre al sorgere di fastidiosi odori, l'eventuale formazione di macchie sui rivestimenti.

DOVE SCOVARE L'INTROVABILE

CACCIA AL TESORO

Fare i segugi in tutte le mostre-scambio alla ricerca del "pezzo" mancante può essere una soluzione romantica e affascinante, ma è una pratica dispendiosa in termini di tempo. Ecco allora dove in teoria è più facile andare a colpo sicuro, i mercatini più importanti, più ricchi di bancarelle, di auto, di ricambi e di automobilia. Segnalati in ordine di tempo

Testo di **Gilberto Milano**

Le mostre-scambio e i mercatini rappresentano le occasioni migliori per chi deve acquistare un'auto d'epoca oppure cercare di recuperare il pezzo mancante, il ricambio introvabile, la rivista esaurita, il modellino desiderato.

Sono decine le opportunità offerte dal calendario nazionale ed estero. Non tutte queste manifestazioni però sono uguali. E non tutte offrono le stesse opportunità di successo. Ne abbiamo selezionate quindici, le più importanti. Quelle da non perdere. Dove all'utile è possibile unire il dilettevole.

MANNHEIM (D) - VETERAMA

Tra le più importanti mostre-scambio europee per veicoli storici, forse la migliore per offerta di ricambi. Vanta una storia di ormai quasi quarant'anni e non può mancare nel calendario degli appuntamenti di qualunque appassionato, specialmente tra quelli che seguono in particolare le automobili e le motociclette tedesche. A Veterama si può trovare davvero tutto; la superficie della manifestazione è sconfinata e i tre giorni di apertura a ottobre bastano appena per guardare distrattamente tutto. Veramente un'imperdibile occasione per portare a casa tutti i ricambi che mancano, anche se molto spesso i prezzi sono superiori ai valori nostrani. Da qualche anno è in programma una seconda Veterama a Hockenheim, collocata nel mese di marzo, ma certamente quella "vera" rimane a Mannheim.

Maimarkt-Gelände (D)

www.veterama.de
9 - 11 ottobre 2015

PADOVA - AUTO E MOTO D'EPOCA

La più importante mostra-scambio del settore in Italia e una delle più frequentate a livello europeo. Lo scorso anno sono stati 80.000 i visitatori, molti gli stranieri, e 4000 veicoli presenti, distribuiti su una superficie di 90.000 mq che si sta dimostrando sempre più stretta data la crescente partecipazione di visitatori e di espositori. Presenti in forma ufficiale anche numerose Case automobilistiche (quest'anno ne sono annunciate ben diciassette). Le ampie zone dedicate alla vendita di ricambi ospitano sia importanti professionisti del settore sia semplici appassionati desiderosi di "svuotare il garage". Quest'anno inizia un giorno prima. I cancelli saranno aperti da giovedì 22 ottobre.

Fiera di Padova

www.autoemotodepoca.com
22 - 25 ottobre 2015

NOVEGRO (MI) - MOSTRA-SCAMBIO

Storica mostra-scambio milanese, si tiene più volte l'anno presso la struttura del Parco Esposizioni di Novogro, a fianco dell'aeroporto di Linate. Le edizioni di febbraio e novembre sono prevalentemente rivolte alle moto, mentre quella di aprile alle auto. Per tanto tempo punto di riferimento per gli appassionati locali, oggi è molto frequentata anche da visitatori stranieri. Rappresenta una buona occasione per cercare ricambi o automobilia, proposti dai tantissimi venditori e privati che affollano le aree esterne. All'interno sono ospitati invece gli espositori professionali che offrono una selezione ampia di parti di ricambio per vari marchi di vetture.

Parco Esposizioni Novogro (MI)

www.parcoesposizioninovegro.it
6 - 8 novembre 2015 - febbraio 2016, data da definire - aprile 2016, data da definire





Specialparts
Spezialersatzteile für Oldtimer und Sportwagen
www.Specialparts.com

Del-Primo
www.Del-Primo.com

www.difference.at
Seit 1989
Mopar - Mopar - Mopar - Mopar
S.S.C. of Australia



Rarità grandi e piccole

In queste pagine, alcune immagini riprese dalle mostre scambio più importanti in Italia e all'estero, dove, oltre a recuperare il ricambio introvabile, è possibile ammirare auto rarissime provenienti da musei e collezioni famose.



SORA (FR) - MOSTRA-SCAMBIO

Una delle più importanti tra le mostre-scambio del Centro-Sud Italia. Si tiene in provincia di Frosinone e occupa una grande area esterna e una coperta del complesso Fiere di Sora. Richiama numerosi espositori privati da diverse regioni circostanti. Ampia la presenza di automobili. Complice la favorevole posizione geografica, è godibile anche per un viaggio di piacere, nonostante sia programmata per la metà di novembre.

Fiera di Sora (FR)

www.fieradisora.it
13 - 15 novembre 2015

FERRARA - GRANDE MERCATO

Tutto in un solo giorno, dalle 8.30 alle 17. È la formula scelta per questa manifestazione che si tiene sempre l'8 dicembre, festa dell'Immacolata Concezione, che quest'anno cade di martedì. Il mercato di un giorno più grande d'Italia come sostengono gli organizzatori, frequentato da settemila visitatori e 350 espositori selezionati. Nei padiglioni della Fiera di Ferrara, auto e moto d'epoca, biciclette, ricambi, accessori, automobili e modellismo. Ferrara replica poi il 30-31 gennaio con il Salone d'Inverno, mostra-scambio, ma soprattutto esposizione di veicoli d'epoca. In programma mostre tematiche sugli 80 anni della Topolino, i 50 anni della Duetto e i 70 anni della Vespa.

Ferrara Fiere

www.autoemotodelpassato.com
8 dicembre 2015

AREZZO CLASSIC MOTORS

È la prima mostra-scambio del calendario, quella che apre il nuovo anno e proprio per questo molto affollata. Viene ospitata all'interno dei cinque padiglioni del polo fieristico locale. Quindi quasi tutta al co-

perto. C'è solo il mercatino, dove prevalgono le bancarelle di moto e biciclette su quelle relative al mondo automobilistico. È una delle poche a dedicare un discreto spazio anche al tema dei trattori e delle macchine agricole d'epoca. Un'occasione ghiotta anche per visitare la bella Arezzo.

Arezzo Fiere

www.arezzoclassicmotors.it
9 - 10 gennaio 2016

PARIGI (F) - RETROMOBILE

Il primo vero appuntamento imperdibile dell'anno, la vetrina più luccicante di tutto l'automobilismo storico europeo. Bellissima occasione per ammirare molte vetture spesso inarrivabili e invisibili ai più, oltre che per visitare interessanti mostre tematiche e partecipare ad aste con pezzi di prestigio. Molto ampia anche l'offerta di ricambi. Si tratta certamente di un evento adatto a chi voglia non solo cercare il dettaglio mancante alla propria classica, ma pure lustrarsi gli occhi.

Parc des expositions de la Porte de Versailles, Parigi (F)

www.retromobile.com
3 - 7 febbraio 2016

TORINO - AUTOMOTORETRÒ

Tra le prime mostre-scambio di grande tradizione nel calendario annuale, nasce nel 1983 con lo scopo di esporre al pubblico una rappresentanza delle migliori auto, moto e barche d'epoca per incentivare il collezionismo, la cultura motoristica e, contemporaneamente, le attività commerciali legate a questo settore. È la prima grande manifestazione per auto d'epoca dell'anno. Molto completa l'offerta di ricambi di ogni tipo, spesso proposti da venditori stranieri. Si tiene in alcuni padiglioni

del Lingotto ed è anche l'occasione per visitare questo splendido esempio di architettura industriale del primo novecento.

Lingotto Fiere-Torino

www.automotoretro.it
12 - 14 febbraio 2016

MILANO AUTOCLASSICA

L'eleganza espositiva è la scelta politica che ha da sempre caratterizzato questo salone milanese, giunto alla sua quinta edizione e inseritosi a pieno titolo nel novero degli eventi da tenere sott'occhio. Rappresenta senz'altro una delle migliori occasioni italiane per osservare modelli rari e fare contemporaneamente buoni acquisti. È la fiera più giovane tra le grandi manifestazioni del genere in Italia e punta a diventare un polo di attrazione anche per gli appassionati stranieri. Si tiene infatti una settimana dopo la chiusura del Salone Internazionale dell'auto di Ginevra (3-13 marzo) con l'intento di attirare collezionisti e addetti ai lavori stranieri, attratti dai due eventi ravvicinati nel tempo e vicini geograficamente. Si tiene negli spazi della nuova Fiera di Milano, a Rho, una struttura dove non difetta lo spazio. Estremamente completa come varietà di esposizione e capace di offrire qualcosa di nuovo ogni anno per il pubblico dei semplici visitatori, è un'ottima occasione per acquistare auto d'epoca, ricambi o accessori. Soprattutto per le vetture la scelta è molto ampia.

Fiera Milano, Rho

www.milanoautoclassica.com
18 - 20 marzo 2016

REGGIO EMILIA - MOSTRA-SCAMBIO

Quella in programma sarà la trentacinquesima edizione, ponendo questa manifestazione tra le più anziane del settore. Oltre che tra le più grandi. Si tratta infatti di un



enorme mercato dedicato alle auto d'epoca che si svolge negli spazi espositivi di Reggio Emilia Fiere. Lo scorso anno ha attirato 35.000 visitatori. Tra le sue caratteristiche distintive, il "Punto di Incontro", esposizione tematica e dinamica di auto, moto e non solo.

Reggio Emilia Fiere

www.camerclub.it

2 - 3 aprile 2016

ESSEN (D) - TECHNOCLASSICA

Esposizione tra le più frequentate nel mondo del motorismo storico, è alla sua ventottesima edizione. Con i suoi oltre 200 mila visitatori, 2500 vetture in vendita e oltre 1200 espositori, si pone ai vertici di questo settore. A rendere così speciale questo evento è l'estrema completezza dei prodotti proposti. L'impegno delle Case automobilistiche è imponente, come in nessun'altra mostra e grande la capacità di offrire ogni anno un programma nuovo, ricchissimo e interessante. Si tratta, in sostanza, di un evento assolutamente al top, adatto a chi desideri rivedere in cinque giorni quanto di meglio sia stato prodotto in oltre 100

anni di storia e di passione su quattro ruote.

Fiera di Essen (D)

www.siha.de

6 - 10 aprile 2016

VERONA LEGEND CARS

Seconda edizione della più giovane tra le manifestazioni per auto d'epoca italiane. Il debutto dello scorso anno non ha richiamato la folla di visitatori che ogni anno invade Auto e Moto d'Epoca di Padova (gli organizzatori sono gli stessi) ma questa di Verona si colloca già tra le mostre scambio per auto d'epoca da mettere sicuramente in calendario, anche per uno sguardo al presente (molte le instant classic esposte) e al futuro dell'auto (con spazi dedicati alle nuove tecnologie). Nella città scaligera, infatti, lo spazio non manca, la struttura è moderna, i parcheggi sono ampi, la capacità ricettiva è enorme e a due passi dalla Fiera passa la direttrice principale per il Brennero. Molti i visitatori e gli espositori stranieri, e ampia la presenza di vetture in vendita e di bancarelle di ricambi e automobilia varia di qualità. Un'occasione per visitare anche una delle città più belle d'Italia.

Verona Fiere

www.veronalegendcars.com

6 - 8 maggio 2016

BEAULIEU (GB) - INTERNATIONAL AUTOJUMBLE

Storica mostra-scambio inglese. Atmosfera cosmopolita, con migliaia di appassionati in arrivo da Oltreoceano e da tutta Europa l'Autojumble rappresenta il meglio di quanto proposto in materia di ricambi nel regno del collezionismo automobilistico. Una manifestazione che si tiene due volte l'anno (una in maggio, l'altra in settembre) che merita un viaggio anche per ammirare il magnifico Beaulieu National Motor Museum situato nella stessa tenuta. Un weekend imperdibile all'insegna del

piacere a 360° nel mondo dei veicoli d'epoca.

Beaulieu, Southampton (GB)

www.beaulieu.co.uk

21 - 22 maggio 2016 (Spring AutoJumble) - settembre, data da definire (International AutoJumble)

IMOLA - MOSTRA-SCAMBIO

La più vecchia e la più grande tra le mostre-scambio italiane. I prezzi particolarmente economici degli spazi espositivi consente a chiunque di vendere e/o scambiare i propri "pezzi", mettendo fianco a fianco professionisti e venditori improvvisati che per l'occasione svuotano le loro cantine. Alta la presenza di stranieri, sia tra gli espositori sia tra i visitatori. Sede della mostra è l'Autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola, la cui pista è occupata per intero dalle bancarelle. Si tratta di cinque chilometri di asfalto ricoperti in entrambi i lati da ricambi di ogni genere, prevalentemente motociclistici. Se non si è degli ottimi camminatori meglio munirsi di bicicletta: impossibile infatti pensare di affrontare le migliaia di bancarelle presenti in una o due giornate.

Autodromo di Imola

www.crame.it

Settembre 2016, data da definire (in genere il secondo weekend del mese)

MODENA MOTOR GALLERY

L'ultima edizione si è conclusa il 27 settembre. Modena celebra se stessa con una mostra ricca di eventi e di esposizioni di belle auto storiche, molte delle quali costruite nel triangolo d'oro dell'automobilismo sportivo. Dal 2015 la manifestazione ha dato più spazio al mercato di accessori e ricambi. Molto alta la presenza di specialisti locali.

Modena Fiere

www.motorgallery.it

Settembre 2016, data da definire



IL DOMANI È NELLE STORICHE

RIVOLUZIONE TRIDIMENSIONALE

L'innovativa tecnologia di stampa in 3D si candida a essere il motore di una nuova era industriale: questo importante salto tecnologico coinvolge le auto d'epoca. Ecco che cosa è possibile trovare oggi e come potrebbe evolvere il futuro del collezionismo

Testo di **Luca Pezzoni** - foto di **Alessandro Barteletti**

Strato su strato, uno sopra l'altro, fino a vedere l'oggetto che diventa reale: il processo di stampa in 3D è la prossima terra promessa del mondo industriale e non solo. I nuovi concetti legati all'utilizzo della stampa tridimensionale rappresentano un passaggio epocale anche per il mondo delle auto storiche. Grazie a loro sarà possibile riprodurre ricambi ormai introvabili e addirittura auto intere perfettamente identiche all'originale. Repliche perfette, partendo anche da un semplice disegno tridimensionale dell'oggetto da riprodurre. E questo è solo l'antipasto, considerando che le tecnologie di stampa in 3D o "rapide prototyping" non sono una novità assoluta nel mondo automotive.

Gli utilizzi di questa nuova tecnologia possono essere così focalizzati anche per risolvere problemi o limiti legati alle tradizionali operazioni di restauro: che si tratti di ricostruire un ingranaggio piuttosto che una maniglia, con le stampanti 3D oggi c'è una soluzione possibile in più. Il concetto della stampa in 3D e dell'additive manufacturing è in fondo simile a quello che conosciamo con le stampanti tradizionali. Solo che con la stampa 3D il file digitale è costituito dalla "matematica tridimensionale dell'oggetto" e al posto dell'inchiostro vengono utilizzate polveri di plastica, di acciaio, di magnesio e di altri materiali a seconda delle esigenze. Il risultato finale è che dalla stampante invece dei fogli escono degli oggetti reali.

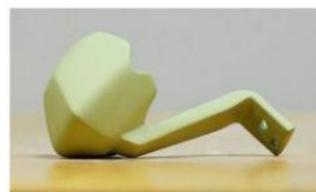
Non si tratta di una rivoluzione di poco conto, perché la recente evoluzione di questa tecnologia, che nelle sue forme iniziali è datata



anni 80, rende fattibile creare oggetti normalmente costruiti in catena di montaggio attraverso costosi stampi industriali. Ma anche poter acquisire il disegno tridimensionale di un ricambio in qualsiasi parte del mondo e inviarlo a un centro stampa 3D vicino all'utilizzatore finale che lo realizzerà materialmente. Dalla maniglia di apertura di una capote ormai introvabile allo sportellino che copre il tappo del serbatoio, a un ingranaggio introvabile, con le stampanti 3D tutto è replicabile, basta possedere o ricreare la "matematica" dell'oggetto da riprodurre. Ovvero, le forme e le dimensioni

del ricambio "tradotte" in linguaggio digitale (software) che la stampante legge e trasforma a sua volta da digitale a reale.

Restauro, costruzione di particolari mancanti, repliche esatte di parti di carrozzerie e molto altro ancora, sono praticamente già realizzabili. Ma c'è ancora un mondo di possibilità da inventare. Il settore dei ricambi e dei mercatini, per esempio, sarà rivoluzionato. Non sarà più necessario andare alla spasmodica ricerca di un pezzo mancante o attendere settimane l'arrivo di un pacco da luoghi lontani: sarà sufficiente chiedere "la matematica" dell'oggetto



Una realtà già tra noi

Ciò che fino a ieri era riproducibile solo grazie all'abilità manuale di esperti artigiani può oggi essere replicato da queste nuove macchine (foto grandi). Qui sopra alcuni esempi in scala delle possibilità offerte dalle stampanti 3D.

↓ RAPIDE PROTOTYPING

SENZA LIMITI

Sotto il nome convenzionale di stampa 3D sono accomunate diverse tecniche di produzione, che possono usare apparecchi laser piuttosto che ugelli riscaldati per depositare strati piccolissimi di materiale nella forma indicata dal software a ogni passaggio. Si tratta del resto di un'utilizzo già molto presente nel mondo dell'auto. Nella Formula 1, per esempio, il rapid prototyping è utilizzato da anni per costruire pezzi di monoposto da testare subito nella galleria del vento, risparmiando tempo prezioso rispetto al passato, dove per ogni pezzo doveva essere prodotto uno stampo. Se non si dispone del file originale in 3D si può utilizzare uno scanner 3D per acquisire l'immagine e procedere alla creazione del file necessario alla stampa. I limiti alle forme da replicare, praticamente, non ci sono. E si potrà ricostruire il pezzo originale, rispettandone pure le eventuali imperfezioni legate alla produzione del tempo che fu. In fondo non è proprio quello che si chiede a chi si occupa dei restauri nell'arte?

a chi la possiede e farsela spedire via email. Il tempo di recarsi dal prototipista sotto casa e in poche ore il pezzo sarà disponibile.

“Entri con il problema ed esci con la soluzione” sostiene Marcello Fantuzzi della New Cast Services di Carpi (Modena), società specializzata nel rapide prototyping. “Come quel cliente inglese che ci ha chiesto di ricreare i cerchi in magnesio della sua monoposto F1 Benetton del 1981. Ne ha portato uno, abbiamo acquisito l'immagine ricreando il modello matematico e ne abbiamo prodotti 12, identici all'originale. A un costo non proibitivo”.

Il lato negativo? Va a farsi benedire il romanticismo che lega la ricerca del ricambio autentico e per certi versi anche l'originalità dell'auto. Probabilmente, i prezzi dei “veri” cresceranno ulteriormente e serviranno sempre più esperti che saranno in grado di riconoscere la genuina autenticità di un'auto.

Certo cambieranno i luoghi di incontro e di scambio, con la community delle storiche che si troverà sempre più spesso su social o forum. Si guadagnerà in termini di tempo. E, di sicuro, di denaro. Chissà, un giorno ce ne faremo una ragione anche per un restauro.

COME RISOLVERE LE SITUAZIONI PIÙ INTRICATE

DURA LEX SED LEX PER LE STORICHE

Una controversia “post acquisto” per una disattenzione del compratore o un’incuria del venditore; un contenzioso tra parenti o, ancora, tutto quello che c’è da fare per impossessarsi di un’auto ritrovata nel famigerato “fienile”. Abbiamo messo insieme alcuni casi non facili ma possibili nella compravendita di una “classica”. Con le utili vie d’uscita

Testo di **Paolo Mazzetti**

S spesso è la burocrazia a rendere la vita impossibile anche al più determinato dei collezionisti. Quello che, in genere, non si ferma davanti a nulla, ma può perdere giornate intere nel cercare soluzioni che sembrano impossibili. Riportiamo solo qualche esempio. Includendo le utili vie d’uscita.

VERIFICARE LA PROVENIENZA

Recentemente, la cronaca ha riportato un caso complesso, ma non così improbabile. Protagonista è una Ferrari 375 Plus del

1954 (foto grande), una delle quattro esistenti delle cinque costruite per le competizioni. All’asta tenuta al Goodwood Festival of Speed lo scorso anno, questo esemplare - che nel 1954 prese parte alla Mille Miglia con Umberto Maglioli, vinse a Silverstone con José Froilán González e partecipò alle 24 Heures du Mans - è stato battuto per 13 milioni e 457 mila euro, prezzo mai raggiunto da una Ferrari da corsa in un’asta pubblica.

L’acquirente, il settantottenne Les Wexner, proprietario di Victoria’s Secret, arcinota per le esibizioni delle sue bellissime modelle, ha citato la Casa d’Aste britannica Bonhams chiedendo la restituzione dell’in-

tera somma pagata, oltre ai danni subiti. Wexner ha scoperto che la 375 Plus fu rubata a Karl Kleeve, un collezionista dell’Ohio che nel 1958 aveva acquistato il relitto, danneggiato da un incendio, per soli 2.500 dollari. Senza il motore 12 cilindri a “V”, rimasto negli Usa, la Ferrari fu rubata tra il 1985 e il 1989 e spedita in Belgio, dove un nuovo acquirente la fece restaurare. Malgrado la denuncia di Kleeve, un giudice belga stabilì che l’auto fu acquistata in buona fede. Nel febbraio del 1990, un quarto appassionato se l’aggiudicò ma Kleeve presentò un’altra denuncia; nonostante la sua morte, le dispute legali proseguirono, con diversi sogget-



Parenti serpenti

Significativo un caso verificatosi in Inghilterra in cui un'intera collezione di Stratos (nelle foto HF stradale, Rally e Silhouette Turbo, a titolo di esempio) non è stata restituita dal figlio al legittimo proprietario, il padre, innescando un feroce contenzioso legale.



➔ no i documenti che dimostrano che lui la pagò centocinquantomila euro di cui centomila in contanti!". Il caso citato, con conseguente accertamento fiscale al coniuge intestatario dell'automobile, perizia sul reale valore e relative sanzioni e attribuzioni patrimoniali è abbastanza frequente.

Il possesso di un'auto d'epoca, o come si dice formalmente oggi "veicolo di interesse storico e collezionistico", può provocare diverse noie e questioni legali di vario tipo. Per questo motivo, è assolutamente indispensabile che chi si accinge ad acquistare una vettura storica - ma anche una moderna sportiva o qualsiasi altro veicolo non destinato all'uso quotidiano - si informi e si adegui alle leggi e normative attualmente in vigore. Anche chi già possiede una vettura di questo genere è bene che verifichi a fondo ogni dettaglio.

DOPO L'ACQUISTO

Più o meno prezioso che sia, il semplice possesso di un bene di valore comporta una serie di attenzioni e, qualche volta, pure problemi. Tralasciando gli aspetti fiscali, pur se si continua a dibattere se l'Agenzia delle Entrate rinunci veramente a non considerare i "veicoli di interesse storico e collezionistico" (riconosciuti tali con l'iscrizione a uno dei registri previsti dal Codice della Strada) come indice per il "redditemetro", le incognite sono diverse. Visto il caso di poche righe sopra, con la moglie che rende noto il valore di una vettura nel momento della spartizione patrimoniale a seguito di separazione, va ponderato bene anche chi debba essere l'intestatario del veicolo.

In ogni caso, a disporre legalmente della vettura (quindi a poterla vendere) è sempre l'intestatario, salvo il caso di separazione o divorzio non consensuali tra le parti,

dove sarà il giudice a decidere.

Tuttavia, va considerato che qualunque sia l'intestatario, nel caso di comunione dei beni, il valore patrimoniale del bene sarà sempre in discussione tra i coniugi.

TI PRESTO LA MIA AUTOMOBILE

Altro caso è la possibilità di impiego del veicolo intestato da parte di altra persona, tenuto comunque conto che la legge italiana prevede che chi dispone di un veicolo di proprietà altrui debba essere registrato sulla carta di circolazione. Esempio assai esplicativo è quello di una collezione di quattro Lancia Stratos (una HF del 1971, una HF Silhouette Turbo del 1975, una Stradale del 1975 e una Safari sempre del 1975) del valore di circa 2 milioni e 800 mila euro al cambio attuale. Da quattro anni, le Stratos sono oggetto di una battaglia legale tra gli Hrabalek, padre e figlio.

Il giovane Chris si è rifiutato di restituire le Lancia, affermando che gli furono regalate e cercando di far valere le sue ragioni per via legale contro il padre Ernst, che sostiene invece di averglielo solo prestate per esporle al Meilenwerk Classic Car Museum di Berlino nel 2011. L'Alta Corte britannica ha recentemente dato ragione al genitore, ma il figlio ha promesso ricorsi.

Carl Troman, uno dei legali che lo ha assistito ha dichiarato: "La recente ascesa d'interesse verso le auto classiche ha incrementato anche le dispute che le hanno come oggetto: cause su problemi di proprietà, identità o provenienza di un'auto e, frequentemente, pure su incidenti di gara dove sono coinvolte auto da competizione di elevato valore storico".

Si deve ricordare che l'art. 1162 del Codice Civile prescrive che il mero possesso non vizioso di un bene mobile iscritto in pub-

blici registri (quindi anche i veicoli) conduce all'acquisto per usucapione decorso un decennio dall'instaurazione di esso. Questo articolo prevede ovviamente la buona fede da parte del soggetto acquirente ma, come spesso succede, tutto è da dimostrare.

Ecco un esempio: un amico offre all'altro un posto nel proprio garage, a titolo gratuito. Tra i due, legati da amicizia, non c'è nulla di scritto e la vettura resta tranquillamente per più di dieci anni ricoverata a casa del primo tra i due. All'improvvisa morte di costui, gli eredi - ignari degli accordi tra i due - ritengono in buona fede che l'auto che hanno sempre visto in garage sia di proprietà del defunto.

In linea di massima, il prestito di un veicolo - sia a breve sia a lungo termine - a un parente, un affine o un amico dovrebbe essere sempre regolato da un contratto che ne chiarisca la natura e le regole, per esempio a chi competano la manutenzione e le riparazioni in caso di incidente.

HO TROVATO UN'AUTO DIMENTICATA: CHE FACCIO?

Premesso che di auto sepolte nei fienili non dovrebbero più essercene, potrebbe capitare che alla morte di un lontano parente si scopra che conservava un'auto nascosta. I casi possono essere però diversi: se la vettura è intestata a qualcuno, la proprietà sarà sua o dei suoi eredi. Anche se non si rintracciano i documenti, se l'auto è targata sarà facile risalire all'ultimo intestatario attraverso il Pra; in molti casi, soprattutto per i modelli più recenti, ciò è possibile anche solo con il numero di telaio, anch'esso conservato dal Pubblico Registro Automobilistico.

Quando un veicolo è fermo da decenni, quasi sicuramente sarà stato radiato d'ufficio per il mancato pagamento della tassa

Quando un veicolo è fermo da decenni, quasi certamente sarà radiato d'ufficio: con i documenti e i versamenti del bollo si può reimmatricolare

di circolazione. In questo caso, per la reimmatricolazione, oltre a carta di circolazione e foglio complementare si dovranno esibire le attestazioni del pagamento delle tasse automobilistiche arretrate per i tre anni precedenti a quello della nuova iscrizione del veicolo, con una maggiorazione del cinquanta per cento.

Gli altri documenti necessari sono una copia del certificato d'iscrizione a uno dei registri indicati dall'art. 60 del Codice della Strada (Asi, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, Storico Fmi) e un titolo di proprietà.

Anche qui, i casi sono vari: se la re-iscrizione avviene a nome del soggetto già intestatario al Pra di un veicolo radiato d'ufficio serve una dichiarazione di proprietà in bollo, redatta in forma di scrittura privata con firma autenticata; se invece la nuova registrazione è a nome di un soggetto terzo che acquista l'auto, servirà una dichiarazione unilaterale di vendita, in bollo, con firma

autenticata del venditore.

Se l'ultimo proprietario è deceduto, i legittimi eredi potranno intestarsi la vettura compilando un apposito modulo del Pra. Nel caso in cui il foglio complementare o la carta di circolazione non siano più disponibili, dovrà essere presentata una regolare denuncia che ne attesti lo smarrimento.

A seguito della re-iscrizione, il Pra rilascerà il nuovo Certificato di Proprietà: tuttavia, presentando apposita dichiarazione, sarà restituito il foglio complementare originale, considerato il suo valore storico. Saranno mantenute anche le targhe originali.

La questione cambia assai se la radiazione è avvenuta per volontà del proprietario o se, in assenza di targhe e documenti, con il numero di telaio irreperibile o non archiviato al Pra non si possa risalire ad origine e proprietà del veicolo. A quel punto, il mezzo equivale a una lavatrice o a qualsiasi altro oggetto. Non si tratterà quindi di procedere alla reimmatricolazione, bensì a una nuova immatricolazione.

Per questo, sarà necessario un atto di vendita di un presunto proprietario: un erede o una persona che ha il veicolo in custodia, ma va bene chiunque. L'acquirente dovrà quindi procedere al restauro, all'iscrizione a uno dei registri tipo l'Asi, che rilascerà un certificato di caratteristiche tecniche, e quindi al collaudo presso la Motorizzazione Civile.

Il fatto curioso è che gli esperti di pratiche automobilistiche consigliano di effettuare una vendita tra privati, anche se assolutamente fittizia, per consentire all'acquirente di procedere alle pratiche.

In ogni caso, ci si deve informare con attenzione: ormai da anni, da quando sono in vigore presso i concessionari forme di "incentivazione" per demolire un'auto allo scopo di acquistarne una nuova, la radiazione per conservazione del veicolo su suolo privato non è più consentita.

Se l'auto risulta demolita, ma non lo è, sarà pressoché impossibile riuscire a ottenere una nuova immatricolazione. **R**





MASERATI
CLASSICHE



AI "RAGGIX" LE STORICHE DI 22 CASE

TUTTI PAZZI PER LE ITALIANE

Tra tutti i "brand" presi in esame, sono ancora quelli di casa nostra a riscuotere il maggiore interesse e a incassare le migliori performance di mercato. Alfa Romeo, Lamborghini e Maserati brindano a un anno entusiasmante. La Ferrari conferma la sua leadership assoluta. Segnali importanti da Lancia Stratos e Delta Evoluzione

Testo di **Marco Di Pietro**



CRAME
Club Romagnolo
Auto Moto d'Epoca

CRAME
CLUB ROMAGNOLO AUTO-MOTO D'EPoca

ABARTH

Salgono i derivati

Il marchio dello Scorpione accresce il suo appeal collezionistico. Protagoniste le sportive su base 600; stime al rialzo per l'anno prossimo

**TENDENZA**

=	595
=	695
=	750 ZAGATO
+	850 ZAGATO
+	MONOMILLE
+	DERIVATE 600
=	DERIVATE 850 BERLINA
=	DERIVATE 850 COUPÉ
=	2200-2400
+	BERLINETTE SIMCA

L'ennesimo anno da ricordare per la Casa torinese, che negli ultimi tempi è tornata a frequentare le concessionarie automobilistiche e, soprattutto, a calcare le piste. Proprio la ripresa della vita attiva ha contribuito a fare aumentare la febbre dei collezionisti, facendo lievitare l'interesse sui modelli storici del brand, in particolare quelli da competizione. Abarth è un marchio di livello medio-alto nella graduatoria

dei più apprezzati dagli investitori (anche gli speculatori), i cui modelli di punta vengono trattati quasi esclusivamente nelle aste internazionali, soprattutto quelle che si svolgono in America. Tra i modelli stradali, nell'ultimo anno l'attenzione si è concentrata sulle derivate dalla 600, che si tratti delle fuoriserie di fine anni Cinquanta (con incrementi di valore attorno al 10-20%) o delle berline con carrozzeria semplicemente elaborata. L'accoppiata Abarth-Zagato è in assoluto la preferita dai collezionisti: le Record Monza, per esempio, ormai veleggiano ben oltre

i 100.000 euro di quotazione. Sul fronte delle derivate dalla 500, il 2015 è, fino a questo momento, un anno di riflessione: dopo i vertiginosi aumenti dei prezzi che hanno caratterizzato gli scorsi anni, il mercato si è stabilizzato sia per le 595 sia per le 695 (salvo episodi sporadici di vendite all'incanto che però non fanno testo, perché realizzati in contesti di euforia generale). La previsione degli esperti ipotizza un 2016 di rilancio verso quotazioni ancora più elevate. Chi possiede un'Abarth, dunque, attenda ancora qualche mese prima di porla sul mercato.

**FIAT-ABARTH 1000 TC****€ 30.000**

Quotazioni stabili per la più evoluta delle derivate 600 di serie. Poche le transazioni realizzate nel corso del 2015 per gli esemplari "stradali", pur con punte di prezzo che hanno sfiorato i 50.000 euro. Nettamente superiori, invece, i prezzi delle versioni "corsa".

FIAT-ABARTH 695 SS**€ 32.000**

Anche per le derivate dalla Fiat Nuova 500 il mercato del 2015 è stato un momento di pausa, pur con un volume di transazioni discreto: le quotazioni ricalcano grosso modo quelle del 2014. Anche se gli esperti prevedono un 2016 all'insegna del rialzo.





ALFA ROMEO

Sfida ai vertici

I modelli da competizione, con in testa le solite TZ e GTA, ormai sono nell'Olimpo delle sportive più blasonate e desiderate

I | Il marchio del Biscione continua la sua corsa alla rivalutazione, sia del brand sia delle vetture di passata produzione. Alfa Romeo è il marchio più apprezzato dai collezionisti in termini di volumi, perché comprende modelli sia alla portata degli appassionati dalla capacità di spesa limitata, sia destinati ai collezionisti di alto livello. I riflettori del 2015 sono puntati sui modelli di chiara indole sportiva come le GTA/GTAM, le cui quotazioni, nel caso di esemplari perfettamente restaurati, ormai hanno raggiunto punte di 250-350.000 euro, ossia dieci volte il valore di un decennio fa. Identico discorso per le Tubolare Zagato, le cui quotazioni internazionali veleggiano su livelli da Ferrari d'alta collezione (per una TZ2 ormai si sfiorano i 2 milioni di euro). Tra le Alfa di grande serie, da segnalare il ritorno di interesse per un modello che lo scorso anno aveva un po' rallentato la corsa verso l'alto, la Giulietta Berlina: complice il compleanno di questo modello (al debutto esattamente 60 anni fa), i valori di mercato ormai hanno raggiunto cifre attorno ai 15-20.000 euro. Trainate dalle berline, anche le Sprint, cioè le versioni coupé, hanno continuato a correre. Stabili invece, le Giulietta Spider, dopo i grandi incrementi di valore degli scorsi anni. Momento di sosta, infine, per le Alfetta e derivate, ovvero tutta la produzione Alfa Romeo dall'inizio degli anni Settanta ai primi anni Novanta (cioè fino alla 75). Gli esperti, però, assicurano che si tratta di una pausa momentanea. Investire su una delle ultime Alfa a trazione posteriore, specie se nelle versioni più potenti, è e sarà sempre un ottimo affare.

**ALFA ROMEO 75 TURBO
EVOLUZIONE
€ 15.000**

La versione a tiratura limitata della 75 Turbo è ormai un classico che veleggia verso i 20.000 euro, anche se si vocifera che transazioni tra privati si siano concretizzate nel 2015 su valori ancora superiori. Se la tendenza dovesse continuare, a inizio 2016 cambieranno le quotazioni ufficiali.

**ALFA ROMEO GIULIA
GTA 1600
€ 180.000**

Una corsa verso l'alto inarrestabile: la Giulia GTA (Alleggerita) è tra le Alfa da collezione più ricercate. A differenza di altri modelli che hanno soprattutto un mercato internazionale, la GTA è scambiata in volumi "importanti" anche nel nostro Paese.



TENDENZA

- + 6C 1500
- + 6C 1750
- + 6C 2500
- + GIULIETTA BERLINA
- + GIULIETTA SPRINT
- = GIULIETTA SPIDER
- = GIULIA BERLINA
- = GIULIA GT SPRINT E DERIV.
- + GTA E DERIVATE
- + TZ-TZ2
- = DUETTO
- + MONTREAL
- = ALFETTA
- = GIULIETTA
- = ALFASUD
- = 33
- = ALFA 75-90
- = SZ/RZ
- ALFA GT
- = 156 GTA



AUDI

Cresce... ma solo all'estero

In Italia le tedesche non sono ancora entrate nel mirino dei collezionisti, salvo pochi modelli sportivi, come le quattro e le RS2

TENDENZA

- = 60-75-90
- = 80 (TUTTE)
- = 100 (TUTTE)
- = 100 COUPÉ
- = QUATTRO
- = QUATTRO SPORT
- = 200
- = V8
- = S2-S4-S6-S8
- = RS2-RS4-RS6

La Casa di Ingolstadt continua la sua corsa verso la leadership del settore premium, ma solamente nel mercato del nuovo. Tra le storiche, il marchio dei Quattro Anelli ha rilevanza quasi soltanto in patria, mentre nel nostro Paese l'interesse è basso e il volume delle transazioni scarso. In Germania, dove la disponibilità di esemplari è ricca, le quotazioni sono al rialzo a causa di una domanda sempre più crescente, che riguarda sia i modelli d'anteguerra (oltre ad Audi, Wanderer, Horch e DKW) sia quelli degli anni Sessanta e Settanta, con l'aggiunta delle youngtimer più prestazionali prodotte dalla consociata Audi Sport. In Italia gli ostacoli al collezionismo delle Audi ha due motivazioni: la scarsità di esemplari "storici" (la diffusione della marca sul nostro mercato è un fenomeno iniziato negli anni Ottanta) e l'elevato co-

sto di gestione amministrativa delle youngtimer più sportive (S e RS), che in Italia sono vessate da bollo e superbollo. RS2, RS4 e RS6, che pure fino ai primi anni Duemila avevano dominato il mercato delle berline e station wagon prestazionali, hanno ormai quasi tutte preso la via dell'esilio, trovando rifugio nei garage dei collezionisti tedeschi. Così accade che, mentre dalla Baviera in su le quotazioni veleggiano su livelli sempre più alti, da noi i valori si sono stabilizzati su livelli minimali. Con l'eccezione delle quattro e quattro Sport che ormai sono entrate nel novero delle storiche sportive da collezionisti veri. Le versioni accorciate della prima coupé di serie a trazione integrale (la quattro Sport) ormai si è posizionata stabilmente sopra i 130.000 euro (con punte fino a 180.000). Però all'estero le cifre sono ancora più alte, soprattutto nelle vendite all'incanto. Cosa suggerire ai collezionisti che vogliono puntare a tutti i costi sulla Casa tedesca? Di non perdersi d'animo, e

di fare shopping comunque: il tempo renderà giustizia a questo marchio importante. Su quali modelli puntare? Le cabriolet degli anni Novanta e le TT della prima serie. Oggi si trovano a prezzi quasi simbolici, possono essere utilizzate quotidianamente, sono affidabili e gestibili con spesa modesta. Nel medio-lungo periodo potrebbero rivelarsi un investimento azzeccato.



AUDI S6 AVANT
€ 3500

Con oltre 300 CV alle ruote, la S6 di fine anni Novanta attira automaticamente gli strali del fisco. Quasi tutti gli esemplari venduti in Italia sono stati esportati e per questo le sue quotazioni sono stabilizzate su livelli medio-bassi.

QUATTRO SPORT
€ 130.000

Sono meno di una decina le quattro Sport "italiane". Chi ce l'ha se la tiene stretta, perché il suo valore ha raggiunto livelli importanti. Anche se non così elevati come all'estero, dove le transazioni si concludono sempre su cifre superiori ai 200.000 euro.



TENDENZA

- = 4 1/2 LITRE
- = 6 1/2 LITRE
- = 8 LITRE
- = MKVI
- = R-S-T
- + CONTINENTAL
- = CORNICHE
- = MULSANNE E DERIVATE
- = AZURE
- CONTINENTAL GT



BENTLEY

La magia delle Continental

Lussuose ed eleganti, le Continental continuano a salire. E si avvicinano ai valori dei "camion" da corsa che trionfarono a Le Mans negli anni Venti

Cerano una volta le Bentley regine di Le Mans e le loro derivate sportive da strada. Erano questi i modelli che calamitavano l'attenzione (e i quattrini) dei collezionisti, relegando i modelli del dopoguerra su valori nettamente inferiori. Ora il vento è cambiato: gli investitori internazionali hanno cominciato ad apprezzare la produzione degli anni Cinquanta e Sessanta della prestigiosa Casa britannica, anche

sulla scia del rilancio che nell'ultimo decennio il gruppo Volkswagen, proprietario del brand, ha contribuito a sviluppare. In particolare, i modelli più apprezzati dai collezionisti nel 2015 sono state le Continental, ovvero le fuoriserie realizzate sui telai R e S negli anni Cinquanta.

Curioso notare che quest'anno i prezzi hanno mostrato una forbice elevatissima: nessuna vendita inferiore ai 100.000 euro, ma punte massime anche superiori ai 275.000 euro che rappresentano il massimo valore di Ruoteclassiche. Se le Conti-

nental storiche hanno iniziato a correre, in decisa flessione sono invece le Continental GT di questo millennio: le quotazioni in Italia, per un esemplare in buono stato di conservazione, hanno ormai raggiunto i 45.000 euro. Con tutta probabilità questi valori sono destinati a scendere ancora nel corso del 2016.

Ma certamente anche queste granturismo, caratterizzate dall'originale soluzione tecnica del motore 12 cilindri a W, troveranno prima o poi la propria collocazione tra le auto da collezione.



BENTLEY CONTINENTAL

€ 150.000-200.000

Le regine del 2015 tra le Bentley sono le fuoriserie degli anni Cinquanta, con valutazioni in costante ascesa. La maggior parte delle transazioni è avvenuta durante vendite all'asta. Ferme invece le quotazioni dei modelli precedenti.

BENTLEY AZURE

€ 85.000

La cabriolet degli anni Novanta è rimasta nel corso di quest'anno attestata sulle posizioni economiche dello scorso anno. Per i collezionisti è ancora presto per investire su questo pur prestigioso modello.



BMW

Vale se firmata Motorsport

Raggiunte quotazioni elevate con le sportive d'anteguerra e la splendida 507, le soddisfazioni per Monaco arriveranno dalle M3 degli anni Ottanta

Pur con un numero di modelli di pregio inferiore rispetto alla tradizionale concorrente Mercedes, anche BMW è ormai un marchio entrato stabilmente nel Gotha dei costruttori preferiti dagli appassionati di auto storiche. Il collezionismo di fascia alta punta sulle sportive d'anteguerra (con la 328 Roadster insediata stabilmente sopra il milione di euro), oppure sulle otto cilindri del dopoguerra (503 e 507).

Pressoché invariate le quotazioni dei modelli top di gamma; anche per le piccole sportive degli anni Settanta (con in testa la 2002 Tii) non è comunque il momento delle grandi speculazioni, dopo la corsa al rialzo degli ultimi anni. Per questo motivo, chi considera l'auto storica come un bene rifugio, anche come "mordi e fuggi", negli ultimi mesi ha puntato sulle M3 di prima generazione (E30, 1987-92), le cui quotazioni si sono ormai stabilizzate su valori medio-alti (da 14 a 20.000 euro) ma sui quali tutti scommettono che stiano per prendere il volo. Come dar loro torto: si tratta di una berlina sportiva d'alto lignaggio, mossa da un

quattro cilindri a 16 V di 2,3 litri da 200 CV, sufficienti a farle toccare i 240 km/h e di catapultarla da 0 a 100 km/h in meno di 7 secondi. Le M3 sono il fiore all'occhiello della Casa bavarese: per questo motivo si trovano già molti collezionisti che si premuniscono facendo incetta delle successive E36, le cui quotazioni, in discesa, stanno ormai raggiungendo il vertice bas-

so dei prezzi, in attesa di risalire la china rapidamente (ma non prima di 3-4 anni). Stentano invece a vedere riconosciuto il proprio appeal le M5 (delle prime tre generazioni: E12, E34 ed E39), le cui quotazioni sono pressoché inchiodate. Questa però è la realtà italiana: in Germania le valutazioni di mercato si spingono anche a cifre doppie rispetto alle nostre.

**TENDENZA**

- = 328 ROADSTER
- = 503 COUPÉ-CABRIOLET
- = 507 ROADSTER
- = 1500-2000
- = 2002 TII
- = 3.0 CSI
- = SERIE 3 (E21)
- = M3 (E30)
- M3 (E36)
- M3 (E46)
- = M5 (E12)
- = M5 (E34)
- = M5 (E39)
- = Z3
- Z4

BMW SERIE 02
€ 5000-35.000

Una gamma di versioni per tutte le tasche: la piccola di Monaco, pur stabile nelle quotazioni, è molto ricercata anche in Italia. A spiccare nelle valutazioni sono la 2002 Tii (14.000 euro) e la rarissima 2002 Turbo (35.000). Sottostimate le cabrio (anche Baur) e le Touring (station wagon a 3 porte).

BMW 507 ROADSTER
€ 500.000

Non di rado nelle aste americane le 507 Roadster spuntano quotazioni che sfiorano il milione di euro, anche se la rivalutazione più cospicua è databile ormai a non meno di due o tre anni fa. Ora, pur in presenza di richiesta elevata, i prezzi si stanno pian piano stabilizzando. In attesa della prossima ondata speculativa, che verrà con certezza.

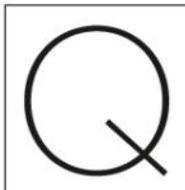


TENDENZA	
=	TYPE 13
=	TYPE 23
=	TYPE 37
=	TYPE 40 A
=	TYPE 44
=	TYPE 49
=	TYPE 57
=	TYPE 101
+	EB110
+	VEYRON

BUGATTI

Arte contemporanea

Pressoché ferme le quotazioni delle Bugatti storiche, la passione dei collezionisti nel 2015 si è rivolta alle EB110 e alle attuali Veyron



Quando il fenomeno delle auto storiche è giunto alla ribalta mondiale, nei primi anni Ottanta, il marchio più apprezzato in assoluto era proprio quello della Casa di Molsheim. Poi la passione (e la speculazione) hanno rivolto lo sguardo altrove (in primo luogo verso Ferrari). Oggi la vendita di una Pursang di patron Ettore non è più al centro delle notizie: di conseguenza, le quotazioni tendono alla stabilità. Il che non è certo un difetto, se si confronta con

quanto accade a tutto il mercato delle vetture d'anteguerra, in piena recessione a livello di domanda e di prezzi. Ma il 2015 ha portato comunque una ventata di novità nel dorato mondo dei collezionisti di Bugatti: l'inizio della febbre per le sportive di recente generazione. Come per esempio le EB110, ovvero le supercar prodotte da Romano Artioli a Campogalliano negli anni Novanta.

E persino le Veyron di recentissima commercializzazione, ossia le hypercar della terza vita del marchio, quella targata Volkswagen. Per le EB110 le quotazioni hanno ormai toccato i 250.000 euro (addirittura per esem-

plari immacolati si è sfiorato il mezzo milione), mentre per una Veyron non si scende mai al di sotto del milione di euro. Speculazione o vera gloria durevole? Qualche dubbio rimane...

BUGATTI EB 110 € 250.000

Soltanto 126 esemplari prodotti tra il 1991 e il 1995. Una tiratura decisamente limitata che, dopo la bolla speculativa di metà anni Novanta (presto evaporata nel nulla) ha riacceso i riflettori sulla Bugatti voluta da Romano Artioli. Prezzi in forte ascesa.



CITROËN

La rivincita della CX

Complici i festeggiamenti dei suoi 60 anni, le quotazioni della DS ormai sono quasi inavvicinabili. Quindi molti puntano sulla sua erede

Quando, ormai più di quarant'anni fa, la Citroën affiancò e poi sostituì la DS con la CX, furono in molti a gridare allo scandalo. Ora è giunto il momento della rivincita: infatti la schiera di cultori di questa originale berlina a due volumi sono sempre più numerosi. Anche perché i suoi prezzi sono (per il momento) ben distanti da quelli della sua celeberrima antenata. Tuttavia le quotazioni delle CX sono in forte ascesa, in particolare per le versioni più sportive

(GTI e GTI Turbo). Mercato di nicchia per le rare Prestige (già piuttosto apprezzate) e in ascesa la domanda per le Familiare (a 7 posti) derivate dalle Break (a 5 posti). Pollice verso, invece, per le diesel, anche nel paese d'origine, la Francia, dove i collezionisti dimezzano il valore quando si trovano di fronte a una CX alimentata a gasolio.

Come la CX tende a seguire le orme della DS, anche tra le utilitarie della Casa francese avviene un fenomeno analogo: la capostipite delle vetture "minime", la 2 CV, è ormai definitivamente consacrata tra le storiche (specie gli esemplari ante 1961), qual-

che anno fa alcuni collezionisti di piccolo cabotaggio hanno puntato sulle Dyane, e ora è la volta delle Ami 6 e Ami 8. Anche per queste ultime all'epoca venne riservata la stessa accoglienza data tre lustri dopo alle CX: non piacquero affatto. Ma ora il tempo ha reso giustizia. Attenzione, però: il successo delle Ami tra i collezionisti di Citroën non si è ancora tradotto in un innalzamento delle quotazioni, che avverrà nel 2016. Approfittatene...

Da ultimo, una curiosità: il fenomeno dei restauri integrali sulle Mehari è ormai un evento consolidato. Anche in Italia sono nati specialisti su questo modello, che fanno affari d'oro. Oggi l'estimatore di questa simpatica vettura per il tempo libero può, con una spesa relativamente limitata, addirittura sostituire la scocca intera, mentre chi cerca ricambi ha ormai la certezza matematica di reperire tutto senza alcuna difficoltà.

CITROËN CX € 4000-11.000

In crescita le quotazioni dell'ammiraglia degli anni Settanta e Ottanta, ma solamente nelle versioni più sportive (GTI e GTI Turbo). Nonostante i costi di restauro elevati, la schiera degli appassionati di questo modello è in crescita esponenziale.



CITROËN AMI 6

€ 4000

Considerata all'epoca (a torto perché l'antenata le sopravvisse per lunghi anni) la sostituta della 2 CV, la Ami 6 venne considerata bruttissima. Oggi invece vanta un buon numero di amatori. Assai probabile una crescita dei prezzi nel 2016.



TENDENZA

- = TRACTION AVANT (AL '39)
- = TRACTION AVANT (DAL '46)
- = DS
- = ID
- = CX
- + CX GTI/GTI TURBO
- = 2CV
- = AMI 6/8
- = DYANE
- = MEHARI
- = VEYRON

FERRARI

Regina incontrastata

La Ferrari ha fatto il vuoto dietro di sé: nelle aste internazionali 99 volte su 100 è una Ferrari a spuntare la quotazione più alta

I divario è ormai incolmabile: nelle auto storiche esistono due categorie: le Ferrari e... le altre. Ma non basta che la forbice sia diventata sempre più ampia: la

Casa di Maranello ogni anno batte record su record anche in termini di quotazioni. Beni rifugio per eccellenza, le Ferrari hanno ormai superato anche quelle incertezze dovute alla speculazione selvaggia che, anche in un recente passato, hanno portato alcuni modelli a quotazioni in saliscendi da montagne russe. Ne è il tipico esempio la Dino (206 e 246) che in passato aveva avuto valutazioni altalenanti, ma che oggi appare ormai stabilmente al rialzo. Quali sono le Ferrari che più si sono apprezzate nel 2015? Tutte quelle a tiratura più limitata (o supposta tale, come la F40), a partire dagli anni Cinquanta (le grosse V12 "Lampredi"), le Spider California (stabilmente sopra i 10 milioni di euro), le bellissime 275 GTB e tut-



te le V12 degli anni Sessanta, seguite dalla solita 365 GTB/4 Daytona, che fa impazzire tutto il mondo. Nella produzione più recente, il modello più significativamente apprezzato è la 288 GTO, seguito dalle BB che finalmente hanno trovato una collocazione stabile nel Gotha delle Ferrari d'alta colle-



TENDENZA

- + 400 SUPERAMERICA
- + 410 SUPERAMERICA
- + 500 SUPERFAST
- + 250 GT SPIDER CALIFORNIA
- + 250 GTO
- + 250 LE MANS
- + 275 GTB
- + 275 GTB/4
- + 275 GTS
- + 330 GTS
- + 365 GTS
- + 330 GTC
- + 365 GTC
- + 365 GTB/4 DAYTONA
- + BB (TUTTE)
- + 288 GTO
- + F40
- + 550 BARCHETTA
- + DINO 206 GT
- + DINO 246 GT-GTS

FERRARI 250 GT 2+2 € 200.000

Pur con quotazioni cresciute negli ultimi anni, nel 2015 ha un po' rallentato la sua corsa al rialzo. Si tratta di una pausa di riflessione? Quasi sicuramente sì. Tornerà a salire, ma gradualmente.

zione. Da segnalare infine la forte rivalutazione delle 550 Barchetta Pininfarina, reinterpretazione delle barchette anni Cinquanta svelata a Ginevra nel 2000 per celebrare i settant'anni della nota carrozzeria torinese e costruita nel 2001 in 448 esemplari numerati.



FERRARI 288 GTO € 1.000.000

I cultori della Marca considerano la 288 GTO la più importante Ferrari dagli anni Ottanta a oggi, perché è stata la capostipite di tutte le hypercar di Maranello a tiratura limitata. Oggi è quotata un milione di euro, con punte, nelle aste, del 50% (e oltre) in più.



FIAT

Sportive sugli scudi

Soltanto i modelli con il pedigree delle corse hanno guadagnato terreno quest'anno. In flessione (leggera) le barchetta

Piano piano, quasi a fari spenti, anche il marchio Fiat sta continuando a guadagnare consensi presso gli appassionati di auto storiche. Ovviamente la risalita delle quotazioni non riguarda i modelli più popolari che, dopo un 2014 in gran spolvero (con eccellenti rivalutazioni per le 500 e le 600), paiono essersi presi un anno sabbatico. A crescere sono stati i modelli dalla forte connotazione sportiva: le 8V (protagoniste di rilievo nelle aste d'Oltreoceano), le Dino (sia Coupé sia Spider) e le Abarth (124 Rally e 131 Rally).

Tra le youngtimer, invece, una leggera flessione ha caratterizzato la stagione 2015 della barchetta, la spiderina prodotta dal 1995 al 2005 (pur con delle interruzioni) e che fino allo scorso anno manteneva le posizioni con dignità, rivelandosi la rivale più coriacea della sempreverde Mazda MX-5, con quotazioni pressoché similari. Quest'anno, invece, la concorrente giapponese ha mantenuto le posizioni, la barchetta invece no. Con tutta probabilità però il 2016, che sarà l'anno del lancio della nuova spider marchiata Fiat (pare si chiamerà 124 Spider...), la barchetta inizierà a salire di valore: chi la possiede deve dunque soltanto armarsi di pazienza.

Il resto della sterminata gamma di storiche Fiat, invece, è rimasto al palo. Le motivazioni sono molteplici: l'abbondanza di esemplari sul mercato; i costi di restauro che, in Italia, stanno crescendo a dismisura, soprattutto per carrozzeria e interni (con in circolazione un sempre più esiguo numero di professionisti veri del restauro); lo scarso appeal di un marchio la cui immagine risulta ancora piuttosto appannata, pur con le lodevoli eccezioni già citate.

In buona sostanza, i cultori delle automobili di produzione nazionale anche quest'anno hanno puntato con decisione su Alfa Romeo, trascurando le Fiat (e anche le Lancia).



TENDENZA

- = 509
- = 514
- = 508 BALILLA
- = 500 TOPOLINO
- = 1100 S
- = 600
- = 600 MULTIPLA
- = NUOVA 500
- = 850 (TUTTE)
- = 1100/103
- + 8V
- = 2300 S
- + DINO COUPÉ
- + DINO SPIDER
- + 124 ABARTH RALLY
- + 131 RALLY ABARTH
- = 128 RALLY
- = UNO TURBO IE
- = COUPÉ
- = BARCHETTA

FIAT 1100/103 TV € 10.000

Dopo il deciso incremento di valore riscontrato nel 2014, la più sportiva delle berline della serie 1100 nel 2015 ha visto stabilizzarsi le quotazioni. Pochi gli esemplari in circolazione: chi ce l'ha, ha speso molti quattrini per il restauro e quindi non accetta di rimetterci soldi nella vendita.

FIAT 124 SPORT SPIDER € 10.000-15.000

Per la celebre sportiva Fiat il 2015 è stato un anno di attesa; probabile che nel 2016, con i 50 anni dal lancio e il debutto della nuova scoperta (che dovrebbe tra l'altro chiamarsi proprio 124 Spider) torni a salire.





FORD

Solo se c'è il pedigree

Anche per Ford vale la regola d'oro del collezionismo: a crescere di valore sono soltanto i modelli più "pepati", meglio se con un passato sportivo

TENDENZA

- = MODELLI ANTEGUERRA
- = TAUNUS (TUTTE)
- = ANGLIA
- + ESCORT RS-MEXICO
- = CAPRI
- = CONSUL-GRANADA
- + RS200
- = SIERRA COSWORTH
- = ESCORT COSWORTH
- = MUSTANG

Come tutti i brand generalisti, anche Ford sconta una certa disaffezione da parte dei collezionisti di auto storiche (tranne in Germania e in Inghilterra). A "tirare" sono solamente i modelli dal pedigree sportivo: quest'anno hanno aumentato le quotazioni le Escort RS e la corsaiaola RS200, la base per le competizioni stradali di Gruppo B della metà degli anni Ottanta. Quest'ultima è ormai attestata oltre la soglia dei 100.000 euro, con exploit ancora più alti in occasione di un paio d'aste inglesi.

In stand by le Sierra Cosworth, che pure lo scorso anno avevano riservato ai possessori belle soddisfazioni economiche. Facile però prevedere che nel 2016 queste berline sportive riprenderanno la corsa verso l'alto. A frenare la diffusione delle Ford tra i collezionisti

è la scarsa attività di club che contraddistingue il marchio dell'Ovale blu: un fenomeno tipicamente italiano, perché in Germania (e più ancora in Inghilterra), i sodalizi dedicati ai modelli Ford sono numerosi e molto attivi. Sul versante delle Ford Usa, da segnalare

una certa stabilità delle quotazioni anche per le Mustang (non così avviene per le "speciali" Shelby, che continuano la loro formidabile progressione di prezzo). Con l'arrivo della nuova Mustang nei concessionari europei è prevedibile un ritorno di fiamma.



FORD ESCORT RS € 10.000-18.000

Pur non molto diffuse in Italia, le più sportive delle Escort di prima e seconda generazione sono ormai un classico da collezione, con prezzi sempre più elevati. La difficoltà dei collezionisti italiani consiste nel restauro, generalmente molto impegnativo.

FORD SIERRA RS COSWORTH € 10.000-20.000

Dopo un 2014 spumeggiante, le quotazioni della Sierra Cosworth si sono stabilizzate. Anche se è facile prevedere un ritorno al rialzo l'anno prossimo. Ai raduni di dub quest'anno si sono visti molti esemplari restaurati con estrema precisione: segno inequivocabile di passione e conoscenza storica da parte dei proprietari.





JAGUAR

Benedetta sia la E Type

Un 2015 tra luci e ombre quello della Casa di Coventry, protagonista negli ultimi anni di un trend in costante salita



TENDENZA

- = SS100
- = 1^{1/2}LITRE-2^{1/2}LITRE-3^{1/2}LITRE
- = XK 120-140-150
- = C TYPE
- = D TYPE-XK SS
- = MKV
- = MK VII-VIII-IX-X
- = 2,4 LITRE/3,4 LITRE (MK1)
- = MK2
- = S TYPE
- = 420-420 G
- + E TYPE
- = XJ (TUTTE)
- = XJS
- = XJ40
- + XJ 220
- = X300-308
- = XK8-XKR
- = S TYPE
- = X TYPE

JAGUAR XJS € 14.000-24.000

Dopo l'exploit dello scorso anno, in cui questo modello ha visto crescere di parecchio le sue quotazioni, nel 2015, pur in presenza di numerose transazioni, la XJS si è arenata; si riprenderà nel 2016.

Jaguar è, da sempre, una delle marche più apprezzate dai collezionisti di auto storiche, anche nel nostro Paese. Il 2015, però, non è stato un anno da ricordare con entusiasmo: le quotazioni di quasi tutti i modelli hanno vissuto di rendita sugli allori degli scorsi anni. Con l'eccezione della E-Type, che tira come una locomotiva su tutti i mercati internazionali. In effetti c'era da aspettarselo: negli anni precedenti il mercato aveva brindato con entusiasmo per tutti i modelli, dall'anteguerra alle XK,

dalle Mk2 alle XJS. Jaguar era una delle poche marche che poteva considerarsi vincente anche nel difficile comparto delle berline a quattro porte, con le XJ a costituire il punto di riferimento per l'intero mercato.

Oggi le XJ (di tutte le generazioni) stanno cadendo nel dimenticatoio, soprattutto per gli alti costi di gestione. Se però vogliamo guardare il bicchiere mezzo pieno, stabilità di quotazioni non significa affatto discesa, il che, in un mercato comunque difficile (tranne che nei segmenti alti) è comunque un segnale positivo (è la regola d'oro mutuata dalla boxe: primo, non prenderle!). Un esempio tipico è costituito dalle XK8 degli

anni Novanta, tra le poche sportive a mantenere il loro valore nonostante gli alti costi di gestione. I possessori di E-Type, invece, possono cantare vittoria: i prezzi si sono allineati verso l'alto di un buon 10% abbondante. E l'impressione degli addetti ai lavori è che il fenomeno del rialzo non sia destinato ad affievolirsi nemmeno il prossimo anno. Prezzi strabilianti per le rarissime C-Type, D-Type e XJ220, che però ormai sono appannaggio esclusivo delle vendite all'incanto. Le quotazioni di Ruoteclassiche sono un punto di riferimento, anche se pure quest'anno ci sono state vendite a cifre superiori.

JAGUAR XK € 40.000-150.000

Anche le XK degli anni Cinquanta sono rimaste al palo quest'anno, pur mantenendo un elevatissimo gradimento tra i jaguaristi. Nessuna preoccupazione quindi per questa autentica icona della sportività Made in England, che continuerà a essere sempre richiesta.





TENDENZA

- + 350-400 GT
- + MIURA
- + ESPADA
- + ISLERO
- + JARAMA
- + URRACO - SILHOUETTE-JALPA
- + COUNTACH
- + DIABLO
- = GALLARDO
- = MURCIÉLAGO

LAMBORGHINI

Irraggiungibile Miura

La più famosa delle Lamborghini ha superato di slancio quota un milione di euro. E a ruota han seguito tutte le altre sportive del Toro

È il vero fenomeno del mercato dell'auto storica del 2015: la Lamborghini ha sfondato ogni record di prezzo con tutta la gamma di modelli, escludendo ovviamente quelli più recenti che, per il momento, seguono le logiche dell'usato e non ancora quelle delle vetture da collezione. A trainare la squadra è ovviamente la Miura, che nel corso di numerose vendite all'incanto ha infranto, e non di poco, la barriera del milione di euro di quotazione. È una delle vetture da investimento che ha riservato ai proprietari le maggiori soddisfazioni eco-

nomiche. Ma tutti i modelli del Toro stanno vivendo un momento magico, persino la un tempo negletta Urraco e la controversa Espada. Eppure, nonostante gli aumenti a doppia cifra registrati da tutti i modelli, il potenziale di crescita delle Lamborghini rimane, per alcuni modelli, ancora elevato. Il che significa che si tradurrà in una nuova ondata di rincari nel 2016. Qualche esempio? Jarama, Jalpa e Diablo: modelli che oggi si possono acquistare sotto la soglia dei 100.000 euro, ma che tra non molto...

Il caso più interessante, però, riguarda senz'altro la Diablo. È il modello che ha consentito alla Lamborghini di superare uno dei suoi tanti periodi di difficoltà fi-

nanziarie, prima che intervenisse la potenza economica (e la capacità progettuale) di Audi. E non a caso viene considerata l'ultima vera Lamborghini, romantica testimone di un modo tutto sanguigno e un po' guascone di concepire e costruire una supercar. È quindi una pietra miliare, esattamente come nel 1973 fu la Countach, che segnò il difficile "dopo Miura" e pure il "dopo Ferruccio" (il fondatore lasciò infatti l'azienda progressivamente a partire proprio da quell'anno). Come la Countach è oggi già consacrata, a livello di quotazioni, come l'erede della Miura, così avverrà con la Diablo. A chi piace vincere facile... punti qualche quattrino su di lei.



LAMBORGHINI COUNTACH € 170.000-200.000

Chi si è lasciato sfuggire la Miura quando costava cifre non esagerate, in questo 2015 ha riscoperto la Countach. Stranamente è molto apprezzata la 25° Anniversario, ultima della serie, ma che è anche una delle versioni più diffuse.

LAMBORGHINI GALLARDO € 70.000

I primi esemplari oggi si possono acquistare a prezzi accettabili, però passerà ancora almeno un lustro prima che questo modello possa entrare nel novero delle storiche: le quotazioni sono in leggera flessione, anche perché la produzione ha superato le 10.000 unità complessive.



LANCIA

Il fascino delle corse

Sono poche le vetture che sostengono la blasonata Casa torinese. Bene le Zagato e le regine dei Rally: Stratos, 037 e Delta

La realtà è dura, ma comunque va accettata: il lancista è una razza in via di estinzione. Lo si capisce osservando l'andamento delle quotazioni del marchio.

Poche le variazioni al rialzo, e il livello delle transazioni ridotto ai minimi storici. Le Aurelia B20 GT e le Flaminia Sport, che hanno per decenni costituito l'ossatura del collezionismo di medio-alto livello in Italia, si son fatte comunque valere, tenendo alto l'onore della Lancia. Storia a sé fa l'Aurelia B24, da anni una delle storiche più ammirate e ricercate a livello mondiale e il cui gradimento non conosce sosta.

Detto delle cattive notizie, veniamo a quelle buone: i pochi modelli ancora in auge stanno salendo sempre di più: oltre alla "Deltone", che rappresenta la Lancia più significativa in termini di volumi di vendite tra le storiche, stanno recuperando vigore anche le altre sportive della famiglia Delta HF, il che si tradurrà in un aumento di quotazioni il pros-

simo anno. Dall'originaria HF Turbo a trazione anteriore, alla prima 4WD, per arrivare alle Integrale a 8 e a 16 valvole, le Delta col pedegree sono sempre più ricercate.

A tutto gas le Stratos, le 037 e le Delta S4. Per questi modelli, il mercato italiano ormai rappresenta una quota marginale: la maggior parte delle transazioni si svol-

ge all'estero, dove queste vetture vanno letteralmente a ruba a cifre sempre più importanti. Tra le tre, quella che offre il potenziale di crescita più significativo è la Delta S4, ancora un po' al di sotto delle aspettative, secondo gli esperti. Un certo risveglio, infine, anche per le Fulvia Zagato, apprezzatissime sui mercati internazionali.



TENDENZA

- = APRILIA
- = ARDEA
- + AURELIA
- = APPIA
- + FLAMINIA SPORT
- = FULVIA (BERLINA E COUPÉ)
- + FULVIA SPORT ZAGATO
- + FLAVIA
- = BETA
- = GAMMA
- + DELTA (HF E DERIVATE)
- + STRATOS
- + 037 RALLY
- + DELTA S4



LANCIA AURELIA B20 € 80.000-110.000

Le Aurelia B20 GT hanno vissuto un anno in salita, come le Flaminia Sport. A parte queste e poche altre eccezioni, il marchio Lancia però sta soffrendo molto e le prospettive non sono incoraggianti.

LANCIA DELTA EVO € 30.000

Alcuni esemplari conservati in modo eccezionale o restaurati a nuovo hanno raggiunto valori superiori alla quotazione media. Nel 2015 scambi tra privati sono stati effettuati a cifre oltre la soglia dei 50.000 euro. La "Deltone" rimane una delle Lancia più apprezzate a livello internazionale.

MASERATI

L'anno d'oro del Tridente

Rilanciata nel mercato del nuovo, la Maserati vive un momento di grande euforia anche nel mondo delle storiche, con quotazioni in forte crescita



TENDENZA

- + A6 1500
- + A6G 2000
- + 3500 GT
- + 5000 GT
- + MISTRAL
- + SEBRING
- + Ghibli
- + MEXICO
- + INDY
- + QUATTROPORTE I SERIE
- + BORA
- + MERAK
- + KHAMSIN
- = QUATTROPORTE III SERIE
- = KYALAMI

La Casa modenese è in grande spolvero: tutti i modelli storici sono apprezzati a livello internazionale, in particolare le granturismo degli anni Cinquanta e Sessanta. Punte massime strabilianti nelle vendite all'incanto in America.

Fino a qualche anno fa il confronto con le Ferrari era impossibile, oggi invece, specie per Ghibli e Mistral Spyder, i valori non sono poi così distanti: per la prima sono stati raggiunti più volte quotazioni di mezzo milione di euro. L'apprezzamento della Maserati ha più motivazioni: lo stile, la bella meccanica, le prestazioni e l'immagine, che è quella della tipica rappresentante della scuola italiana delle granturismo.

Le previsioni degli esperti parlano di un 2016 ancora al gran galoppo: il prossimo anno dovrebbe essere quello buono per il rilancio delle sportive del Tridente prodotte negli anni Settanta, le uniche che, nel confronto con le sportive di Maranello, si dimostrano ancora nettamente inferiori. Nel 2015 gli unici modelli ancora trascurati sono stati quelli della famiglia Biturbo, che per il momento riscuotono l'interesse solamente dei collezionisti di fascia bassa. Eppure alcune versioni (Karif, Shamal e Spyder) possono veramente ambire a diventare dei classici di alto livello. Occorreranno però ancora alcuni anni prima del rilancio definitivo. L'attività di club e del registro ufficiale della marca aiuteranno il Tridente a recuperare ulteriormente l'immagine.

MASERATI 5000 GT € 450.000-600.000

Le poche decine di unità costruite del modello top di gamma della fine degli anni Cinquanta vengono contesi nelle aste internazionali a cifre strabilianti. Il valore può variare, e di parecchio, a seconda del carrozziere che ne ha curato l'allestimento.



MASERATI Ghibli

€ 200.000-350.000

La più apprezzata e rivalutata tra le Maserati degli anni Sessanta, soprattutto nelle versioni Spyder (decisamente rare). La Ghibli è stata la Maserati con il maggior tasso di crescita del 2015. Anche nei prossimi anni i suoi valori sono destinati a salire ancora.





MERCEDES

Intramontabili anni 50 e 60

Gli estimatori della Stella continuano a prediligere le coupé e le spider di questi due decenni. Da tenere d'occhio le fuoristrada classe G

Le Stelle di Stoccarda sono il classico esempio di una tendenza diffusa del mercato del collezionismo d'auto storiche: pochissimi scambi per le anteguerra, con valori di mercato stabilizzati da tempo, e isteria collettiva per pochi e ben definiti modelli. A "tirare" sono le sportive degli anni Sessanta, oppure le versioni a produzione più limitata. Ne sono un classico esempio le grandi coupé e cabriolet 220-250-280-300 SE, le cui quotazioni variano di molto a seconda dello stato di conservazione o di restauro, con punte ormai superiori ai 100.000 euro per le carrozzerie scoperte.

Naturalmente il simbolo della Casa di Stoccarda rimane la mitica 300 SL che nella versione coupé ha raggiunto valutazioni di 1,5 milioni di euro nelle aste americane della scorsa estate; pur meno affascinante, la 300 SL Roadster ha comunque raggiunto la soglia del milione di euro. Lievitati, di conseguenza, anche i prezzi della "sorella minore", la 190 SL (W121), che veleggia ormai verso i 100.000 euro come punta di valore massimo. Anno d'oro, questo 2015, anche per le Pagoda (W113), i cui prezzi sono lievitati fino a limiti massimi di 65.000 euro per le più apprezzate 280 SL.

Da ricordare l'exploit della versione stradale della CLK-GTR che nel corso di una vendita all'incanto ha raggiunto lo strabiliante valore di 2 milioni di euro. Le Mercedes più sportive sono sempre apprezzate: ne è la prova la rivalutazione della 500 E della serie W124. Consigli per il 2016? Occhio alle fuoristrada della serie G.

MERCEDES 190 SL € 60.000

Punte massime, per gli esemplari restaurati dalla a alla z, ormai molto vicine ai 100.000 euro: per la 190 SL, sorella minore della 300 SL Roadster, la crescita delle quotazioni è una costante inarrestabile ormai da anni. Per i collezionisti è un vero e proprio bene rifugio.



TENDENZA

- = BERLINE "PONTON"
- = BERLINE "CODINE"
- + 300 SL
- + 190 SL
- + COUPÉ E CABRIO ANNI 60
- = 600
- + SL "PAGODA" (W113)
- = SERIE W114-115 (J8)
- = SERIE S (W116)
- = SL (R107)
- = W123
- = SERIE S (W126)
- = SEC (W126)
- = W124
- + 500 E
- = SEC-CL (W140)
- = SL (R129)
- = W210
- + CLK-GTR
- = SLK

MERCEDES 190 E 2.3 16V € 5500

Sono ancora stabili le quotazioni delle più sportive delle 190, anche se, a detta degli esperti, sono destinate ad ampia rivalutazione nei prossimi anni. Per la serie limitata 2.5 Evoluzione, invece, la consacrazione definitiva è già arrivata.



TENDENZA

- = MODELLI D'ANTEGUERRA
- = 203
- = 403
- = 404
- = 204/304
- = 504 COUPÉ-CABRIO
- = 104
- = 205 GTI
- = 205 RALLYE
- + 205 TURBO 16

PEUGEOT

Sbanca la 205 Turbo 16

È lei la testimonial d'eccezione della Casa di Sochaux. Sempre apprezzate le piccole sportive. Richieste anche le anteguerra



distinguersi per un forte aumento di prezzo è la 205 Turbo 16, che ormai ha sfondato la barriera dei 100.000 euro (con punte fino ai 150.000). Ma il 2015 è

comunque un anno decisamente significativo per la Casa francese, perché ad aumentare sono stati i collezionisti che cercano modelli del marchio del Leone. Quali sono le auto più apprezzate? Più o meno tutte, anche le berline più modeste degli anni Sessanta, ma le preferenze vanno ovviamente alle versioni più sportive o a tiratura limitata. Anche degli anni dell'anteguerra, il che è un fenomeno raro: non sono molte, infatti, le marche che possono vantare una schiera di appassionati di vetture degli anni Venti e Trenta. Mentre fino a qualche anno fa il collezionismo di Peugeot era un fenomeno quasi esclusivamente francese, oggi si è esteso a tutta l'Europa, con particolare diffusione anche in Italia, dove le più ricercate sono le coupé e le cabriolet, ma an-



che le "sportivette" della famiglia 205, ovvero le GTI e le Rallye. Perché piacciono le Peugeot? Perché sono auto che offrono diversi elementi di distinzione, soluzioni tecniche originali e, soprattutto, possono partecipare all'intensa vita di club organizzata dal sodalizio ufficiale della Casa. Gli appassionati di Peugeot, insomma, utilizzano sul serio le loro vetture, non sono collezionisti "statici".

PEUGEOT 205 RALLYE € 5000

Un tempo considerata la versione povera della GTI, la 205 Rallye oggi brilla di luce propria, con una quotazione che è tra le più elevate nel novero delle piccole "bombe" degli anni Ottanta. Il suo valore è destinato a crescere ancora.

PEUGEOT 301 DARL'MAT € 500.000

Ecco un esempio di Peugeot d'alto livello: le fuoriserie Darl'mat vengono contese nelle aste a colpi di rilanci favolosi. Non è raro che questi esemplari passino di mano per cifre attorno al mezzo milione di euro.



TENDENZA	
=	356 PRE A
=	356 A
=	356 B
=	356 C
+	356 SPEEDSTER
+	911 2.0-2.7
+	911 3.0-3.2
=	993
=	996
=	997
=	914
=	924
=	944/968
=	928
+	959



PORSCHE

La grande abbuffata

La mostra di Padova del 2014 è stato l'evento che ha sorpreso il mondo dei collezionisti per le stratosferiche quotazioni delle Porsche



PORSCHE BOXSTER
€ 12.000-16.000

Piace agli appassionati di youngtimer, ma la Boxster non è ancora entrata nel novero delle Porsche classiche. I suoi prezzi, però, mostrano una tendenza al rialzo e si attestano su valori più elevati rispetto a quelli delle concorrenti.

I modelli di punta della Casa di Stoccarda sono sempre loro: 356 e 911. Anche quest'anno. A partire dalla Fiera di Padova del 2014 si è scatenata la corsa all'accaparramento, con conseguente aumento vertiginoso dei prezzi, che sembra non avere mai fine. Anche negli ultimi mesi il fenomeno non sembra rallentare affatto, anzi: ormai qualsiasi versione, dalle più diffuse alle più rare, trovano un compratore disposto a staccare assegni con parecchi zeri.

Il mercato di riferimento per le Porsche da collezione è l'America, dove nel corso delle aste si raggiungono valori che sono anche doppi rispetto a quelli realizzati nelle transazioni europee. A essere ricercati sono tutti i modelli raffreddati ad aria, dalle prime 356 alle ultime 993, con highlight quali le Speedster e le Carrera RS. Cosa suc-



PORSCHE 911 CARRERA RS 2700
€ 250.000

A giudicare dalle vendite all'asta che si sono svolte negli ultimi mesi in America, le quotazioni riportate da Ruoteclassiche potrebbero sembrare persino pessimistiche. Sul nostro mercato, però, sono cifre molto vicine alla realtà.

cederà nel 2016? Questa è la domanda che assilla i collezionisti del marchio di Stoccarda. Nulla di nuovo: il trend di crescita si consoliderà ulteriormente. Su quali modelli occorre puntare per fare l'affare? Secondo gli esperti, conviene scommettere sulle 964 (una serie che già quest'anno ha regalato soddisfazioni), ma i più ardimentosi proveranno a puntare sulle 996: probabil-

mente oggi hanno raggiunto il vertice basso delle loro quotazioni, non possono che risalire. Timidi segnali arrivano anche dalle Porsche con motore anteriore che, in alcuni casi, cominciano a dare indicazioni di interesse crescente anche sul nostro mercato. In particolare, le 928 dell'ultima ora (S4 e GT). Stabili le 4 cilindri: se vi appassionano optate per le 944 sovralimentate o scoperte.

RENAULT

Un mercato frizzante

Il marchio attira, ma i prezzi sono stabili, a eccezione della 5 a motore centrale, un "mostro" da gara il cui valore può arrivare a 100.000 euro

Fino a pochi anni fa le Renault erano considerate auto da collezione di serie B, con pochi cultori della marca che ricercavano soprattutto modelli Ancêtre o d'anteguerra. Più richieste erano le derivate Renault, come le Alpine e le Gordini. Da qualche anno a questa parte, invece, la Casa della Losanga è stata riscoperta, a partire ovviamente dai modelli più sportivi, grazie anche all'attività di club patrocinata dalla marca stessa.

Nel corso del 2015 un unico modello ha visto lievitare le sue quotazioni: la 5 Turbo a motore centrale, cioè la versione stradale del "mostro" da competizione degli primi anni Ottanta. Oggi questa rarissima sportiva non si riesce ad acquistare a meno di 50-60.000 euro, con punte, per gli esemplari perfettamente originali e immacolati (o restaurati professionalmente) che sfiorano i 100.000 euro. Il successo della 5 Turbo ha risvegliato anche le 5 Alpine e 5 Alpine Turbo, vetture che negli anni Settanta e Ottanta riscossero un grande successo anche perché partecipavano a un frequentatissimo campionato monomarca.

Una versione rigorosamente "stradale" oggi è quotata tra i 5000 e i 6000 euro (fino a 9000 se restaurata); però una versione "Coupe", cioè la base per le competizioni (con assetto, sedile da corsa e altre modifiche), arriva a spuntare il doppio. Probabile che nel 2016 la corsa al rialzo dei prezzi per questi modelli torni a essere vivace come nel 2014, magari trainando al seguito l'eredità della 5 Alpine, la Super 5 GT Turbo. Tra i modelli "normali", il cinquantesimo anniversario della nascita della 16, prima berlina "utilitaria" di classe media, ha riacceso i riflettori su questo modello. Sempre in auge, come volumi di scambi, la Renault 4. Un po' neglette, invece, Dauphine e Ondine, i cui prezzi stentano a decollare perché

RENAULT 5 ALPINE TURBO € 6000

La versione sovralimentata della piccola sportiva francese vanta un gran numero di cultori: le sue rivali più accreditate, tra gli appassionati giovani, sono le Fiat Uno Turbo e, le Peugeot 205 GTI e, in alcuni casi le Autobianchi A112 Abarth.



RENAULT 16 € 2000-2500

Nata esattamente 50 anni or sono, la 16 costituì il primo esempio di successo di una berlina di classe media costruita secondo il concetto di utilitaria, cioè un'auto dalle molteplici possibilità di utilizzo. Comoda, spaziosa (fu tra le prime ad avere il portellone) e abbastanza prestazionale.

in Francia se ne trovano in vendita tantissime a valori commerciali più bassi rispetto a quelli in vigore in Italia.

Per i modelli molto anziani (d'anteguerra), il mercato italiano è nettamente più vivace rispetto a quello di altre marche: gli appassionati le cercano per la facilità del restauro, per la possibilità di ottenere documentazione sufficiente al ripristino senza errori e per i prezzi modici.



TENDENZA

- = MODELLI D'ANTEGUERRA
- = DAUPHINE-ONDINE
- = R4
- = GORDINI (TUTTE)
- = R16
- = R5
- = R5 ALPINE (E TURBO)
- + 5 TURBO (MOT. CENTR.)
- + SUPER 5 GT TURBO
- = CLIO WILLIAMS

ROLLS-ROYCE

No news? Good news

La stabilità dei prezzi rassicura i collezionisti veri e offre una base solida a chi desidera entrare nel mondo delle storiche dalla porta principale

Per anni una delle regine tra le auto storiche, oggi la Rolls-Royce ha due tipi di cultori: i collezionisti di alto livello, che cercano modelli d'anteguerra e che non hanno alcun interesse verso le speculazioni di mercato (in Italia si contano sulle dita di una mano) e quelli dalla capacità finanziaria

abbastanza limitata, che però cercano a tutti i costi un modello di prestigio assoluto per arricchire la propria collezione. Questi ultimi concentrano la loro ricerca sulle Silver Shadow, ovvero le Rolls-Royce più diffuse.

È un mercato di nicchia, ma che sta prendendo piede anche in Italia, al punto che sono sorti numerosi centri specializzati per l'importazione e il restauro di queste regine della strada. Attenzione, però, ai co-

sti di gestione: queste ammiraglie possono funzionare a meraviglia, ma anche creare grattacapi immensi e dolori al portafogli. Inchiodato, invece, il mercato dei modelli successivi alle Shadow: Silver Spirit, Silver Spur e Silver Seraph. Però i prezzi si mantengono abbastanza stabili, il che di per sé è già un elemento positivo.

Tornando a un passato più lontano, le Rolls-Royce degli anni Cinquanta e Sessanta sono appannaggio dei collezionisti esteri: il punto di riferimento, per le quotazioni, è il mercato britannico, dove gli scambi sono vivaci, anche grazie alle numerose vendite all'asta che si tengono pressoché tutti i fine settimana.

Interesse abbastanza elevato per le ultime Rolls con telaio separato: le Silver Cloud, rappresentanti di un livello qualitativo elevatissimo, anche se con peculiarità stradali poco in linea con un eventuale utilizzo frequente. Per possedere una Rolls-Royce, oltre che un portafoglio ben pingue, occorre avere una passione vera...

TENDENZA

- = MODELLI D'ANTEGUERRA
- = SILVER DAWN-WRAITH
- = SILVER CLOUD I
- = SILVER CLOUD II
- = SILVER CLOUD III
- = PHANTOM V-VI
- = SILVER SHADOW I
- = SILVER SHADOW II
- = SILVER WRAITH II
- = CORNICHE COUPÉ
- = CORNICHE CABRIOLET
- = CAMARGUE
- = SILVER SPIRIT-SPUR
- = TOURING LIMOUSINE
- = SILVER SERAPH



ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD III

€ 42.000

L'ultima serie (berlina o limousine) della Silver Cloud vanta un selezionato numero di estimatori, ma soprattutto all'estero (in Inghilterra in particolare). In Italia ce ne sono pochissimi esemplari, generalmente ben conservati.

ROLLS-ROYCE SILVER SERAPH

€ 35.000

La prima Rolls-Royce realizzata nel periodo di passaggio tra Volkswagen e BMW (che inizialmente forniva soltanto motori e componentistica meccanica ed elettronica) è tra i modelli meno apprezzati del momento. Anche a causa del motore V12 ripreso pari pari dalle BMW Serie 7 di fine anni Novanta.



TOYOTA

In Italia calma piatta

Poche transazioni e prezzi (bassi) fermi per un marchio che, nel nostro Paese, sta tentando di diffondere la sua importante storia

I collezionismo di auto giapponesi è un fenomeno recente, almeno per il nostro Paese. A conquistare le preferenze degli appassionati (generalmente di giovane età), sono soprattutto i modelli più prestazionali degli anni Ottanta e Novanta, oppure le fuoristrada. In entrambi questi ambiti, la Toyota ha buone carte da giocare: tra le tuttoterreno, le Land Cruiser, soprattutto BJ e FJ, sono modelli che vantano un discreto numero di estimatori; tra le sportive, la regina è ovviamente la Celica, in particolare le versioni Turbo 16V 4WD che balzarono agli onori delle cronache quando si battevano ad armi (quasi) pari con le Lancia Delta Integrale, con al volante piloti del calibro di Carlos Sainz. Ecco: il punto di riferimento del mercato può essere proprio la mitica Delta Integrale, un'auto che ha raggiunto valutazioni commerciali di tutto rispetto, mentre per Toyota (e per le altre giapponesi sportive) i livelli sono infinitamente

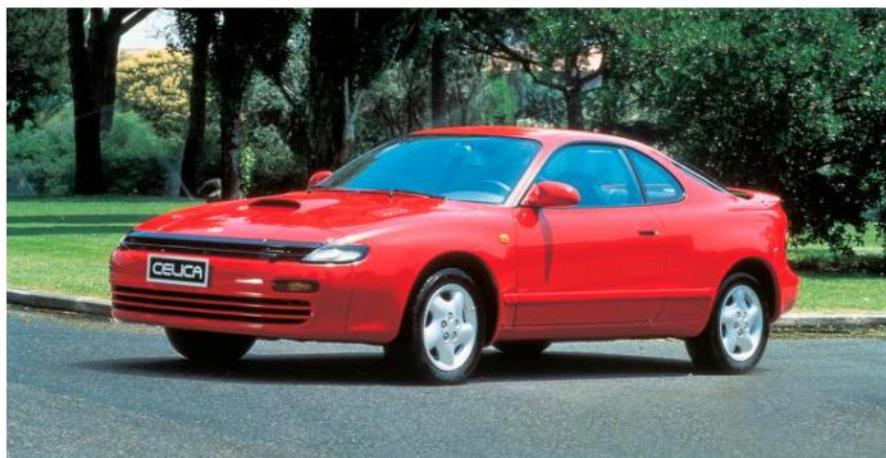
inferiori. Quella del prezzo è una leva formidabile, che attira un buon numero di potenziali acquirenti giovani. Attenzione però alle condizioni della vettura: il restauro di una giapponese degli anni Ottanta potrebbe presentarsi problematico, perché la rete dei concessionari non è molto fornita di ricambi e gli specialisti che ci sappiano met-

tere le mani con perizia non sono moltissimi. Meglio quindi puntare su esemplari ben conservati, che non richiedono attenzioni particolari. Da ultimo, un consiglio: puntate sulla grossa Supra, una sportiva con prestazioni notevoli. In Italia ce ne sono poche, ma chi scommette su di lei, si leverà parecchie soddisfazioni.



TENDENZA

- = CELICA COUPÉ
- = CELICA CABRIOLET
- = SUPRA
- = MR2
- = RAV4 PRIMA SERIE
- = LAND CRUISER FJ40
- = LAND CRUISER FJ 55-60
- = LAND CRUISER ANNI 80-90
- = FOUR RUNNER
- = HI LUX PICKUP



TOYOTA CELICA TURBO 4WD € 3500

Va come una Delta Integrale, ma costa infinitamente meno: per questo motivo la Celica Turbo dispone di un nutrito numero di appassionati che la cercano a tutti i costi. Attenzione alle versioni pesantemente elaborate.

TOYOTA SUPRA 3.0I TURBO 24V € 4000

Le sue prestazioni non sono molto lontane da quelle di una contemporanea Ferrari 348: i giapponesi le sportive le sanno fare bene. Peccato, però, che siano un po' "fredde" (ma qualitativamente ineccepibili). Ammesso di trovarne una in ordine, è sicuramente un affare.



VOLKSWAGEN

La prima Golf non delude

Un tempo c'era soltanto il Maggiolino, oggi per gli appassionati di Volkswagen c'è soprattutto la Golf GTI

Ecco un esempio di "trasformazione" di un marchio in ottica storica: se fino a qualche anno fa la Volkswagen era conosciuta tra gli appassionati solamente per il Maggiolino (e i suoi derivati: pulmini, furgoni e Karmann-Ghia), oggi l'attenzione dei collezionisti si è rivolta soprattutto verso altri modelli, con la Golf in testa a tutti gli altri. La Golf è ricercata quasi esclusivamente nella versione GTI, in particolare della prima serie. Questo modello è stato l'unico, nel 2015, che ha visto lievitare le sue quotazioni di mercato, mentre le serie successive sono rimaste pressoché stabili. La forbice di prezzo tra una serie e l'altra, dunque, si sta divaricando sempre di più. Al punto che è probabile che nel 2016 siano molti gli appassionati dalla limitata capacità di spesa che punteranno sulla seconda serie. La quale offre diverse opportunità



interessanti, oltre alla classica versione GTI 1.8 8 valvole. Le più papabili, infatti, sono le GTI G60, con compressore volumetrico, e le GTI 16V. Ancora scarso l'interesse per le terza serie, che pure presentano alcune versioni di sicura presa. Per esempio le VR6 con motore V6 stretto aspirato di alta cilindrata (2,8 litri da 174 CV e 2,9 litri da 190 CV nel-



TENDENZA

- = MAGGIOLINO (DUE VETRINI)
- = MAGGIOLINO (OVALINO)
- = MAGGIOLINO 6V (FINO AL '67)
- = MAGGIOLINO CABRIO
- = MAGGIOLONE 1302/1303
- = KARMANN-GHIA COUPÉ
- = KARMANN-GHIA CABRIOLET
- + GOLF GTI I SERIE
- = GOLF CABRIOLET I SERIE
- = GOLF GTI II SERIE
- = GOLF GTI G60 II SERIE
- = GOLF GTI III SERIE
- = GOLF VR6 III SERIE
- = GOLF GTI IV SERIE
- = SCIROCCO GTI

VOLKSWAGEN GOLF GTI G60 (II SERIE)

€ 5000

160 CV veri distribuiti su un peso contenuto al di sotto dei 1.000 kg, un compressore volumetrico che spinge come un forsennato fin dai bassi regimi: la G60 è una Golf GTI "maggiorata" in tutto. Per questo motivo sarà una delle scoperte commerciali del 2016.

la versione 4wd): un modello di "prospettiva". Da ultimo, un consiglio: chi cerca una Golf GTI prima serie, ma non riesce a trovarla al giusto prezzo, potrebbe puntare su una Scirocco GTI: adotta la stessa meccanica, ma costa molto meno (perché i suoi prezzi sono in genere molto "trattabili"). Peccato che trovarne una in ordine non sia facile...



VOLKSWAGEN SCIROCCO

€ 1500-4000

Alternativa alla più diffusa Golf è la sua versione coupé denominata Scirocco. In Italia ne sono sopravvissute poche, ma nella versione sportiva GTI potrebbe rappresentare un'alternativa vincente rispetto alla classica Golf GTI prima serie.

VOLVO

Meriterebbe assai di più

Un marchio dalla tradizione importante, una gamma di auto alla portata di molte tasche. Ma in Italia non è ancora apprezzato come dovrebbe



TENDENZA

- = PV 444
- = PV 544
- = SERIE 140
- = P 1800 S-ES
- = 164
- = SERIE 240-260
- = 262 COUPÉ
- = 780 COUPÉ
- = 480 ES-TURBO
- = 850 T5-T5R

Un vero peccato: la Volvo avrebbe tutte le carte in regola per attirare i collezionisti italiani; eppure i cultori della marca sono una pattuglia ancora troppo sparuta. Marchio di grande tradizione, qualitativa e tecnica, molto originale in fatto di stile e con una gamma di modelli estremamente variegata, alla portata di molte tasche. Per di più gestito da un sodalizio ufficiale molto attivo. Prima o poi i collezionisti lo riscopriranno, e allora le quotazioni saliranno parecchio. Per il momento i prezzi sono stabilizzati su livelli bassi, il che potrebbe essere un vantaggio per chi vuole entrare nel mondo della Casa svedese.

Le più ricercate sono le PV444 e 544, le Serie 140 (soprattutto le 145 SW), le P 1800 S ed ES. Tra le più recenti, invece, i collezionisti puntano sulle 240 Turbo. A nostro parere i modelli che in un futuro potrebbero conqui-

stare il cuore degli appassionati sono le youngtimer 780 Coupé (costruite in collaborazione con Bertone) e le piccole 480 ES e Turbo, originali coupé col portellone e i caratteristici fanali anteriori retrattili. Queste ultime sono pressoché scomparse dalle nostre strade, nonostante il grande successo ottenuto all'epoca della commercializzazione. Salvarne una

dalla rottamazione potrebbe rivelarsi un eccellente consiglio. Da non trascurare, infine, le più recenti T5 e T5R, realizzate sui modelli 850 (prima grossa Volvo a trazione anteriore) e i successivi S70 e V70. Penalizzate da un bollo elevato a causa della potenza del motore, rappresentano indubbiamente un bell'esempio di "classica domani".



VOLVO 780 COUPÉ

€ 3000-3500

Una fuoriserie di serie: ecco come potrebbe essere definita la 780, derivata dalla Serie 700, ma con pochissime parti di carrozzeria e interni in comune con la versione berlina. Come da tradizione iniziata con la 262, era realizzata in collaborazione con Bertone.

VOLVO 164

€ 4500

Ammiraglia dalla linea originale, molto comoda, sicura ma poco sportiva. Potrebbe essere l'alternativa alle classiche berlino tedesche e inglesi di fine anni Sessanta. Con prezzi che, per il momento, sono veramente ridotti all'osso. Peccato che in Italia ne siano sopravvissute pochissime.



L'agenda di Ruoteclassiche

Tutti i riferimenti per contattare gli specialisti che possono aiutarvi in caso di necessità

ALBERIA CAMME

Colombo & Bariani

via Lazzati 4; 20154 Milano
Tel. 02 341206 - Fax 02 33103388
www.cb-cams.com
Costruisce alberi a camme per auto e moto d'epoca: dallo studio iniziale alla produzione in serie.

AMMORTIZZATORI

A2 di Brenelli Marco & C.

Via delle Industrie 3
33080 Roveredo in Piano (PN)
Tel. 0434 922344 - Fax 0434 922895
www.autoammortizzatori.it
info@autoammortizzatori.it
Revisione e ricostruzione ex novo di ammortizzatori, alberi di trasmissione e commercializzazione di semiassi, giunti omocinetici, pinze freno, fuselli, molle speciali e di serie, anche per veicoli e motoveicoli d'epoca.

ASSICURAZIONI

Assiservice Srl

Corso Europa 140/B; 12051 Alba (CN)
Tel. 0173 283587 - Fax 0173 280600
www.assi-service.net
info@assi-service.net
Intermediazioni assicurative per auto e moto d'epoca.

Axa Art Italia

Viale Don Luigi Sturzo, 35
20154 Milano
Tel. 02 888 9651 - Fax 02 888 96559
www.axa-art.it
info@axa-art.it
Classic Car Collection è la prima polizza in Italia per rispondere alle esigenze dei collezionisti di auto storiche. Copertura estesa anche durante l'utilizzo nel tempo libero e la partecipazione a rievocazioni storiche.

Borghi Assicurazioni

Via Suor Lilianna Rivetta 22
25085 Gavardo (BS)
Tel. 0365 32106 - Fax 0365 375694
Cell 328 0042841/328 0042842
www.borghiassicurazioni.it
info@borghiassicurazioni.it
Società di intermediazione assicurativa.

ASTE

Galleria Pananti Casa d'Aste

Via Maggio, 28; 50125 Firenze
Tel. 055 2741 011

www.pananti.com

info@pananti.com

Punto di riferimento e di incontro dei collezionisti d'arte, da quest'anno ha allargato la sua attività anche alle auto storiche e all'automobile. La prima asta si è tenuta il 25 e 26 settembre. Ne terrà una ogni sei mesi.

AUTOMOBILIA

Alessandro Balestra

Via Roma 213/30
45030 Pontecchio Polesine (RO)
Cell. 335.6631415 - Fax 0425 492265
alessandrobalestra@interfree.it
Automobilia e memorabilia rara. Libri, libretti uso e manutenzione, documenti, fotografie, autografi, modellini.

Amerigo Ricambi

via Resistenza 2;
25014 Castenedolo (BS)
Cell. 339 6145628 - Fax 030.2302620
amerigor@libero.it
Manuali, depliant, riviste storiche, documenti.

Bachechi Franco

Forlì
fax 0543 723156 - cell. 333 4242133
Libretti uso e manutenzione e automobilia varia.

Gilena International Motor Books

di Pier Luigi Fogliani
Via Venezia 74; 25123 Brescia
Tel. 030.3776786
www.gilena.it
Una delle librerie dell'auto più fornite di libri rari e riviste d'epoca.

Franco Luperini

56021 Cascina (PI)
Cell. 337 719500 - Fax 050 710017
www.manualiauto.it
luperini@manualiauto.it
Manuali di uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali riparazioni, depliant, foto, schede di omologazione, riviste, automobilia.

Gilberto Guarducci

Firenze
Cell. 348 3352711
Libretti, manuali uso e manutenzione, cataloghi ricambi, riviste di auto e moto dal 1930 al 1980.

Libreria dell'Automobile

C.so Venezia 45; 20121 Milano
Tel. 02 76006624

www.libreriadellautomobile.it

Il punto di riferimento degli appassionati di auto storiche.

Giuseppe Zampieri

Padova
Cell. 349 1073193
Fax 049 8086526
giuseppe.zampieri51@tiscali.it
Ristampe di manuali e libretti uso e manutenzione di auto e moto d'epoca.

AUTORADIO

Amerio Mauro

Torino
Tel. 011 748834 - cell. 339 2835244
www.mauroamerio.it
info@mauroamerio.it
Compra, vende, scambia autoradio d'epoca di tutte le marche, anni 50-80.

Pedro Hi-Fi

Via Bonomo, 2/a-b
38051 Borgo Valsugana (TN)
Tel. 0461 751121 - Fax 0461 751121
www.pedrohifcar.it
pedro2@inwind.it
Radio, altoparlanti, amplificatori, impianti car audio per auto d'epoca.

CAR DETAILING

AG Italian Detailing

Via Montenegro, 13
70121 Bari
Cell. 349 7792 335
www.agitaliandetailing.it
info@agitaliandetailing.it
Trattamenti di car detailing e corsi di specializzazione

Amato Car Care

Via degli Olmetti, 41/N
00060 Formello (Roma)
Tel. 069 088040 - Cell. 349 6533823
www.amatodetailing.it
info@amatodetailing.it
Trattamenti di car detailing, consulenze per professionisti, mini corsi.

Auto Arte

Via degli Olmetti, 41
00060 Olmetti (Roma)
Cell. 347 4061411
www.autoarte.it
info@autoarte.it
Servizi di pulizia, correzione della vernice. Anche a domicilio.

Big Foot Center

Via Marconi, 3°; 20080 Vermezzo (MI)

Cell. 340 7852 885 - Tel. 02 946941

www.bigfootacademy.it
Divisione della Rupes, azienda leader nella produzione di utensili per carrozzerie. Car detailing per auto da collezione di prestigio. Corsi di formazione per professionisti e appassionati. Servizio a domicilio.

Elmo Car Care

Via Per Camaiole, 32/A
55060 San Martino in Freddana (Lu)
www.elmocarcare.it
Car detailing che opera su tutta la regione Toscana.

Roberto Menegatto Car Service

Via Guidoni 79/81
Firenze
Tel. 055 416411 - 4378026
www.gamshinedetailing.com
info@menegattocarservice.com
Car detailing, ricondizionamento e restauri conservativi per auto d'epoca.

CARBURATORI

Aristide Germani

Via Papini 9; 43036 Fidenza (Pr)
Tel.+ Fax 0524 525616
Cell. 335 6621130
www.carburatorigermani.com
carburatorigermani@alice.it
Restauro e revisione di carburatori per tutte le auto storiche. Ampia disponibilità di svariati ricambi d'epoca.

Car Services

di Brighenti Christian
Via dell'Artigianato 16/B
37021 Bosco Chiesanuova (VR)
Tel. e fax 045 7050161
www.carservicevr.it
carservice_vr@virgilio.it
Restauro di carburatori, spinterogeni, motori e carrozzeria di auto d'epoca.

Francesco Bazzani

Via Dossi 90
37058 Sanguinetto (VR)
Tel. 0442 81096 - Fax 0442 81601
www.francescobazzani.com
info@francescobazzani.com
Specialista in freni da corsa tipo Oldani - Fontana e carburatori Dell'Orto SS - SSI. Tutti i freni sono in magnesio bonificato ed i carburatori in alluminio speciale.

CARROZZERIE

Autocarrozzeria Battaglia &

Bolognesi

Via Modena 232
44124 Ferrara
Tel. 0532 52355
www.battagliabolognesi.com
info@battagliabolognesi.191.it
*Restauro di auto storiche quali
Lamborghini, Ferrari, Lancia, BMW.*

Carrozzeria 2000

di Sedanetti Moreno
Via delle Confina di Fucecchio 4
Santa Croce sull'Arno (PI)
Tel e Fax 0571 30597/35683
www.carrozzeria-2000.it
info@carrozzeria-2000.it
*Restauro di qualsiasi auto d'epoca,
dall'utilitaria alla supercar.*

Carrozzeria Auto Sport

Via 1° Maggio 3
41030 Bastiglia (MO)
Tel. 059 904072 - Fax 059 904754
www.autosport.it
info@autosport.it
*Restauro e riparazione di auto d'epoca di
ogni tipo. Specializzata
in verniciature.*

Carrozzeria Campana

Via Tito Livio 60
41100 Modena
Tel. 059 828079 - Fax 059 826311
www.campanacarrozzeria.it
campana@campanacarrozzeria.it
*Restauro di vetture d'epoca: dalla
tradizionale "filatura" (che impiega
uno scheletro di ferro come modello per
la battitura delle lamiere) e lastratura, fino
all'ultimazione della scocca. Ricambi per
vetture Maserati d'epoca.*

Carrozzeria Cattaneo Remo

Via Cavalier Paolo Ceresa 10
26816 Ossago (LO)
Tel. e Fax 0371 87832
Cell. 0360 578235
web.tiscali.it/carrozzeriacattaneo
carrozzeriacattaneo@tiscalinet.it

Riparazioni e modifiche di ogni tipo,
messa in dima, ristrutturazione di
macchine d'epoca e verniciatura.

Carrozzeria Ceriani

Via P. L. Sampietro 113
21047 Saronno (VA)
Tel. 02 9607587 - Fax 02 9607587
www.carrozzeriaceriani.com
carrozzeriaceriani@alice.it
*Ripristino e restauro di auto d'epoca di
ogni tipo. Dispone di un forno doppio
dove è possibile verniciare anche
automezzi industriali d'epoca.*

Carrozzeria Corato Alonso

Via dei Mille 86
36100 Vicenza
Tel. 0444 960235
www.coratoalonso.it
restauro auto d'epoca di qualsiasi tipo.

Carrozzeria Dematteis

via Dante Alighieri 1/3
Sanremo
Tel. 0184 500633 - Fax 0184 597666
Cell. 393 9781835
www.carrozzeriadematteis.it
info@carrozzeriadematteis.it
*Restauro carrozzerie di auto d'epoca di
qualsiasi tipo.*

Carrozzeria Franco Bragoli

Via Strada Vecchia 78
29016 Cortemaggiore (PC)
Tel. 0523 836000 - 836065
Fax 0523 835203
www.carrozzeriabragoli.it
info@carrozzeriabragoli.it
*Restauro e riparazioni di qualsiasi auto
d'epoca.*

Carrozzeria Giovanni Bommartini

Strada La Rizza, 109/D
37135 Rizza (VR)
Tel. 045.8547018
web.tiscali.it/bommartini
*Ricostruzioni, lucidature, colorazioni,
modifiche per auto d'epoca.*

Carrozzeria Granturismo Milano

Via per Arese 30
20017 Terrazzano di Rho (MI)
Tel. 02 93909285-6 Fax 02 93908420
www.gt milano.com
info@gt milano.it
*Riparazioni, restauri parziali
e progetti di restauri totali fino
alla costruzione di telai e strutture
totalmente nuove.*

Carrozzeria Happy Car

Viale Della Scienza 7
36050 Sovizzo (VI)
Tel. 0444 379053 - Fax. 0444 379053
www.carrozzeriavicenza.it
Restauro auto e moto d'epoca.

Carrozzeria Meli

Strada Zaratotto, 92
41300 Parma
Tel. 0521 487583 - Fax 0521 495532
www.carrozzeriameli.com
info@carrozzeriameli.com
*Ripristino di carrozzerie, officina,
restauro, sostituzione e riparazione
cristalli, ricerca infiltrazioni d'acqua,
lucidatura e lavaggio interni.*

Carrozzeria Nova Rinascente

di Cagnolato Dino
Via Noalese 66
35010 Vigonza (PD)
Tel. 049 8095482
*Uno dei carrozzieri e restauratori
di auto d'epoca di prestigio più famosi al
mondo, vincitore
di numerosi premi nei concorsi
di eleganza internazionali più noti.*

Carrozzeria Old Car

Via Germania 39/41
20083 Gaggiano (MI)
Tel. 02 9086243 - Fax 02 90841306
www.carrozzeria-old-car.com
amministrazione@carrozzeria-old-
car.com
*Restauro di auto d'epoca Ferrari,
Maserati, Aston Martin, Mercedes,*

*Lamborghini, BMW, Jaguar e in
generale di tutte le vetture di prestigio.*

Carrozzeria Pannacci

Via A. Manna 103
06132 S. Andrea delle Fratte (PG)
Tel. 075 5279062 - Fax 075 5298797
www.carrozzeriapannacci.com
fllpannacci@tin.it
Restauro vetture d'epoca.

Carrozzeria Pavesi

Via De Andreis 7
20137 Milano
Tel. 02 70102172 - Fax 02 73896475
www.pavesimilano.it
marketing@pavesimilano.it
*Attiva dal 1929, è un punto di riferimento
per il restauro di Maserati, Ferrari,
Alfa Romeo, Lancia e De Tomaso;
esegue lavaggio e igienizzazione di
interni, riparazione e sostituzione delle
tappezzerie, ricostruzione di parti non più
in commercio.*

Carrozzeria Professional

Contrada Schettino 9
90014 Casteldaccia (PA)
Tel. 091 941233
www.carrozzeriaprofessional.it
carprofessional@libero.it
*Si occupa del restauro completo della
carrozzeria di auto d'epoca:
dalla fornitura dei ricambi alle cromature.*

Carrozzeria Ripamonti

Via Cassano d'Adda 19
20139 Milano
Tel. 02 55211290 - Fax 02 56610273
www.ripamonticar.it
info@ripamonticar.it
*Restauro carrozzeria di auto d'epoca di
ogni epoca e tipo. Esegue anche restauri
completi.*

Carrozzeria Romano

Strada Antica Susa-Pinerolo 19
10090 Trana (To)
Tel. 011 933299 - Fax 011 9355550

CITRÒ SERVICES Srl

**TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITROËN
STORICA E MOLTO DI PIÙ**

*La nostra passione al
tuo servizio!*



VISITA IL NOSTRO SITO WWW.CITROSERVICES.COM
EMAIL: INFO@CITROSERVICES.COM - S.GIORGIO DI LOMELLINA (PV) - TEL. 02 39197090

GALVANICA SANT'ANNA GROUP S.R.L.
SPECIALIZZATI IN AUTO E MOTO D'EPOCA

**RAMATURA A SPESSORE
NICHELATURA OPACA
PULITURA - SABBIAIATURA
NICHELATURA
CROMATURA
DORATURA
LUCIDATURA**



Via G. Prati, 54 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)
Tel. 02.6185580 - Cell. 373.7521063 - Email: santannagroup@libero.it

www.autocarrozzeriaromano.it
romanocarr@libero.it
Restauro carrozzerie auto d'epoca,
dalla 500 alla Bugatti.

Carrozzeria Touring Superleggera

Via per Arese 30
20017 Terrazzano di Rho (MI)
Tel. 02 9390 9285 - Fax 02 9390 8420
www.touringsuperleggera.eu
info@touringsuperleggera.eu
Ripristino e restauro delle Touring
storiche, nel rispetto delle tecniche
e dei materiali d'origine.

Carrozzeria Tre Erre

Via Laura Mantegazza 39/B
00152 Roma
Tel. e Fax 06 5820 9046
info@carrozzeriatreerre.eu
Ricostruzione, restauro
e riparazione di auto d'epoca
di ogni marca.

Carrozzeria Vitolli Matteo & Figlio

Via Bovisasca 97
20157 Milano
Tel. 02 39310972 - Fax 02 39310972
www.carrozzeriavitolli.com
info@carrozzeriavitolli.com
Restauro di auto storiche, specializzati
in Maggiolone Cabriolet, Citroën CX e
SM, ricambi.

Epocar Carrozzeria

Via Martin Luther King 5
57128 Livorno
Tel. 0586 810966 - Cell. 347 8308135
www.carrozzeriaepocar
carrozzeria.epocar@libero.it
Restauro, verniciatura e riparazione di
qualsiasi auto d'epoca.

Ferrari Jeris

Via Finlandia, 100
41122 Modena
Tel. 059 313453 - Fax 059 450392
www.ferrarijeris.com
info@ferrarijeris.com
Restauri di auto d'epoca quali
Ferrari, Maserati, Bugatti, Mercedes,
Lamborghini, BMW e, in generale,
di tutte le vetture di prestigio.
Dispone dei colori originali d'epoca.
Specializzato nella riparazione di
vetture cabriolet.

Fibercar

di Dinu Constantina
Str. Marchegiani
65010 Elice (Pescara)
Tel. 338 2722906 - Fax 085 9609428
Cell. 339 2627823
www.fibercar.it
fibercar@hotmail.com
Allestimenti speciali, in particolare per
Fiat X1/9 Dallara, 131 Rally Abarth,
Alfa GTAm, Abarth 850 e 1000 TC,
Porsche 911 2.7 RS, Lancia Delta Evo,
Fiat 500 Abarth e Giannini.

F.lli Valente Carrozzeria

10042 Nichelino (TO)
Via Spinelli 4
Tel. 011 6270510 - Fax 011 6278492
www.carrozzeriavalente.it
Restauro carrozzerie auto storiche.

Giorgio Sereli

via Matteotti
09012 Capoterra (CA)
Tel. 070 720490
www.giorgiosereli.com
posta@giorgiosereli.com
Restauri completi di carrozzeria.

Laboratorio Lopane

via Angelo Bizzozzero 91
20032 Cormano - (MI)
Tel. 02 6151039 - Fax 02 66301736
www.lopane.it
info@lopane.it
Restauro, allestimenti, verniciature,
produzione di lamierati, consulenze,
perizie, stime e valutazioni,
manutenzione per auto d'epoca.

Nervesauto

via delle Industrie 10
31040 Nervesa (TV)
Tel. 0422 779222/779854
Cell. 335 8262808 - Fax 0422 885022
www.nervesauto.it
info@nervesauto.com
Vendita e restauro, lamierati auto
d'epoca, youngtimer
e moto storiche.

Pigno

Via Novara 12
10044 Pianezza (TO)
Tel. 011 9664495 - Fax 011 9665518
oldsidecar@yahoo.it
Battilastra, restauro di auto e moto,
modellini di auto in scala, sidecar.

Quality Cars

di Bertelle W. & Tommasin L.
Via Leonardo da Vinci, 1°
35010 Barbariga di Vigonza (PD)
Tel e fax 049 8097542
www.carrozzeriaqualitycars.it
info@carrozzeriaqualitycars.it
Carrozzeria specializzata in restauri di
auto d'epoca. Stato
di avanzamento lavori verificabile online.

CERCHI

Formula Classic

di Luca Gazzaretti
Cell. 335 6621137
www.minilite.it
info@minilite.it
Rappresentante italiano in esclusiva dei
cerchi Minilite.

Ruote Borrani

Via Trebbia 29
20089 Rozzano (MI)
Tel. 02 824 0151 - Fax 02 825 9320
www.ruoteborrani.com

classic@ruoteborrani.com

Realizzazione e restauro di ruote a raggi
sulla base di 8000 disegni originali.
Riparazione, pulizia e rilucidatura del
cerchio e cromatura del mozzo.

Ruotamarket

via Rutilia, 19/14
20141 Milano
Tel. 02 57404 668
www.ruotamarket.com
Riparazione dei cerchi in acciaio, in lega
leggera e nella distribuzione dei marchi
italiani più noti come Campagnolo,
BWA, Stilauto. Fornisce soluzioni per
gran parte delle vetture nelle misure
comprese tra 10" e 19".

Tassi Davide

V.le Marconi 35
44012 Bondeno
(Ferrara)
Cell. 347 2511545
www.cerchiautodepoca.com
tassi.davide@yahoo.it
Compra, vende, scambia cerchi
e ruote per auto d'epoca,
dagli anni 60.

TMB Racing

Via L. Einaudi, 56/B
36040 Brendola (VI)
Tel. 0444 694998 - Fax 0444 695396
www.tmb racing.it
info@tmb racing.it
Realizzazione di cerchi componibili
in lega leggera per auto d'epoca.

CILINDRI

Motor Rettifica

Via Roma 87/2
10060 Roletto (TO)
Tel. 0121 542987 -
fax 0121 542993
www.f-matino.eu
info@f-matino.eu
Rettifica cilindri di qualsiasi motore.

CONSULENZE

Agenzia A.C.S. Auto Consultance Service

di A. Angeletti - Morelli
Via Zambonate, 73
24122 Bergamo
Tel. 035 233077 - Fax 035 240441
www.acs-bergamo.it
agenziaacs@yahoo.it
Assistenza all'acquisto, spedizione,
trasporto e logistica, assistenza doganale,
collaudi e immatricolazioni, pratiche Asi
(iscrizioni, CRS ecc.)
per veicoli di interesse storico
e amatoriale.

Autostoriche

di Carlo Gritti Morlacchi
Via Trieste 6
24041 Brembate
(Bergamo)
Tel. 035 801699

www.autostoriche.net

info@autostoriche.net
Vendita, noleggio, consulenze,
quotazioni per auto
e moto d'epoca.

City Motors

Via Maria Bricca N. 20
10044 - Pianezza (TO)
Tel. 011 968 2655
Fax 011 968 2703
Cell. 335 609 3431
www.citymotors.com
Tel e Fax 0374 342218
info@citymotors.com
Acquisto e vendita di autoveicoli d'epoca
di ogni marca e modello, oggetti di
modernariato, antiquariato e automobilia.
Uno stock permanente di oltre 150
autoveicoli e motocicli.
Import-export su specifica richiesta. Aste
periodiche in sede.

C.R.S. Centro Restauri Storici

Via Guida 3
26015 Soresina (Cremona)
Tel e Fax 0374 342218
Cell. 345 8302416 - 335 8274002
www.crsrestauri.it
info@crsrestauri.it
Restauro di auto d'epoca
di qualunque tipo: auto di lusso,
di serie, sportive, muscle car
e speciali.

Historic Cars

Milano
Cell. 335 6136734
www.historic-cars.it
Perizie auto d'epoca. Il servizio si rivolge
a tutti i possessori
di auto d'epoca che intendono
essere tutelati in caso di vendita, sinistro
o furto.

MotorBroker

Via Madonna di Fatima, 88
00147 Roma
Tel. 06 8376 4100 - Fax. 06 9725 8928
www.motorbroker.it
info@motorbroker.it
Perizie su auto e moto d'epoca.

CROMATURE

Cromatura Bon Renato

Viale Cruto, 24
10090 Bruino (TO)
Tel. 011 9087900
Fax 011 9089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com
(preventivi, offerte)
info@cromaturabon.com
(amministrazione)

Cromatura Elia

via Selvagrega - zona industriale
26900 Lodi (LO)
Tel. 0371 427178
Fax 0371 420321
www.cromaturaelia.it

cromaturaelia@tiscalinet.it

Cromatura Petranzan

Via Boscato, 20
35030 Rubano, (PD)
Tel. 049 630525
Cell. 348 6126628
www.cromaturapetranzan.it
info@cromaturapetranzan.it

Colamesta Domenico

Via F. Muciaccia, 30/B-C
70125 Bari
Tel./Fax 080 5424201
www.colamesta.it
colamesta.domenico@libero.it

Sant'anna Group srl

Via G. Prati, 54
20092 Cinisello Balsamo (MI)
Tel. 02 6185 580
santannagroup@libero.it
Galvanica e pulitura metalli

Fer. Gis

via Fleming 9/11
20090 Trezzano sul Naviglio (MI)
Tel. 02 4453729 - Fax 02 8739 8609
www.fergis.it
info@fergis.it

Sabbiatura di auto e moto
d'epoca, con servizio di trasporto
in tutta Italia. Lavorazione
cerchi auto.

Galvanica Spino d'Adda

Via dell'Industria, 16
26016 Spino d'Adda (CR)
Tel. 0373 965359 - Fax 0373 980726
www.galvanica-spino.it
info@galvanica-spino.it

CRONOMETRI

Blizz Timing
by Blizz di Marco Aghem
Via Enzo Ferrari 5-2
10028 Trofarello (TO)
Tel. 011 23414671 - Cell. 348 3124489
Fax 011 0431015
www.blizz-timing.com
info@blizz-timing.com
Strumenti e cronometri per gare di
regolarità.

CUSCINETTI

Comitalia Impex
di L. Deghenghi
via Cassano 55
40050 Monterenzio (BO)
Tel. 051 6259282 - Fax 051 6259684

Cell. 347 5733519
www.cuscinettiepoca.com
degheh@libero.it

ELETTRAUTO

Gatti William
Via Caduti Di Nassiriya n.143/L
41030 Bomporto (MO)
Tel/Fax 059 819294 - Cell. 347
9652490
www.autodepocaelettrautogatti.it
chrigatti@virgilio.it
Costruzione e montaggio di
impianti elettrici per auto d'epoca.
Particolarmente su Ferrari, Maserati,
Bugatti e Lamborghini.

EVENTI

Vecars
Ple Europa, 65
25068 Sarezzo (BS)
Tel+Fax 030 827095
www.vecars.net
vecars@legalmail.it
Società di servizi specializzata nella
pianificazione di eventi di carattere
motoristico storico-sportivo di
rilevanza nazionale ed internazionale,
fra i quali la Winter Marathon e
Franciacorta Historic. Consulenza

sportiva, noleggio attrezzature e
documentazione sportiva auto.

FARI

Ansa Classic
Via Lumelina 4
6883 Novazzano (CH)
Tel. + Fax 0041 916470351
cell. 0041 763222424
www.partscollector.com
info@partscollector.com
Vetri per proiettori Carello-Siem-Bosch-
Marshall anni 40 - 80.

FRENI

Accornero Servofreni
Via Monterosa 110
Torino
Tel. 011 2421767
www.customer1.hss4itech.com/ws
info@accorneroservofreni.it
Revisione impianti frenanti per auto
d'epoca e non, ricostruzione particolari
meccanici.

Casa del freno

Via A. Pica 20/C
41126 Modena
Tel. 059 284471 - Fax 059 282384
www.casafreno.it

**ACQUISTO
AUTO D'EPOCA
SPORTIVE
338.1420260**

Auto**B**Mobili

di Amedeo Torregrassa

**ACQUISTO AUTO
MAX 36 MESI
CON CHILOMETRI
CERTIFICATI**

Specializzati nella vendita di veicoli seminuovi

Via Tiburtina, 204 - PESCARA - Tel. 085.4310033



PORSCHE 911 T 2.4 TARGA Anno 1972,
OTTIME CONDIZIONI GENERALI.



MERCEDES SL 450 ROADSTER Anno 1979.,
automatica, hard top, book service,
OTTIME CONDIZIONI.



BMW 3.0 CS Anno 1972,
pelle, clima, servosterzo.



GIULIETTA SPRINT VELOCE 1960,
matching number - matching color,
targhe e libretto originale.



FERRARI 350 MODENA F1 Anno 2003,
allestimento challenge, sedili ALTI in carbonio, book service



JAGUAR XKR 4.0 COUPE SUPERCHARGED Anno 2001,
pelle, automatica, navi, book service,
PERFETTA.



MERCEDES SL350 Anno 2003,
PARISSIMO TETTO PANORAMA, FULL OPTIONAL,
CONDIZIONI STREPITOSE.



MERCEDES G 270 CDI SW Anno 01/2004,
Km. 119.000, BOOK SERVICE, automatica, 4x4, cruise control,
pedane, cerchi 18", clima, PERFETTA.

cdf_modena@tin.it
Magazzino ricambi per auto d'epoca, moto e scooter. Riparazioni freni, revisione componenti di impianti frenanti per autovetture d'epoca, rettifica dischi e tomitura tamburi.

Francesco Bazzani
Via Dossi 90
37058 Sanguinetto (VR)
Tel. 0442 81096 - Fax 0442 81601
www.francescobazzani.com
info@francescobazzani.com
Specialista in freni da corsa tipo Oldani - Fontana e carburatori Dell'Orto SS - SSI.
Tutti i freni sono in magnesio bonificato ed i carburatori in alluminio speciale.

Frenatutto
Via G. Saragat, 11
40060 San Gabriele di Baricella (BO)
Tel. 051 874859 - Fax 051 6620535
www.frenatutto.it
frenatutto@gmail.com
Freni, sospensioni e marmitte per auto d'epoca. Autofficina e ricambi.

Vincenzi freni
via Brennero 101
37029 Negarine (VR)
Tel. e Fax 045 6850128
Cell. 349 2962249
www.vincenzifreni.it
vincenzifreni@yahoo.it
Ricambi originali per auto d'epoca sia italiana sia estere di qualunque età. Revisione e ricostruzione di pompe, cilindretti, pinze freno, tubazioni sia rigide sia in gomma su misura e con qualsiasi tipologia di raccordi. Reincollaggio dei ferodi e rettifica totale di dischi e tamburi.

GUARNIZIONI
CG Guarnizioni
Strada dei Brocchi 3
12084 Mondovì (CN)
Tel. / Fax 0174 552760
www.cgguarnizioni.com
info@cgguarnizioni.com
Vasta gamma di guarnizioni per auto storiche. Realizzazione di guarnizioni da campione o da disegno, con spessori e diametri pistone a richiesta.

Flamigni Raoul
Via M. del Pagano 19
50142 Firenze
Tel. 055 7331768 - Fax 055 7830577
Cell. 336 677773
Guarnizioni in gomma e particolari per estetica e meccanica.

Andrea Cicognani
Via dei Fabbri, 1
48011 Alfonsine (RA)
Tel. 0544 83311
Guarnizioni in gomma e tappeti per auto storiche, accessori in gomma, comici, cuffie, manicotti, flange copripedali,

boccole, supporti, tiranti, passacavi... E' leader mondiale nel settore.

Nava Linea Sport srl
Viale Kennedy, 40
10040 Leini (TO)
Tel. 011 99 10021 - Fax 011 99 655 82
www.navalineasport.it
info@navalineasport.it
Realizza ogni tipo di guarnizione, utilizzando processi produttivi e tecnologie tra le più avanzate.

Sangalli Guarnizioni 1943
Via Matteotti 128
20041 Agrate Brianza (MI)
Tel. 039 6056388
Cell. 348 7319380/82
Fax 039 6056389
www.sangalliguarnizioni.com
info@sangalliguarnizioni.com
Guarnizioni motore per auto d'epoca italiane: Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Maserati, Lamborghini, Ferrari.

INGRANAGGI
Allais Sergio
di Allais Bruno
Via Vittorio Emanuele 258
10094 Giaveno (TO)
Tel. 011 9376401 - Fax 011 9375175
www.sergioallais.com
allais@nevig.it
Costruzione alberi motore di ogni tipo, alberi a camme, pistoni, canne per cilindri, ingranaggi e coppie coniche, valvole, guidavalvole, testate Ferrari 212 - 250, Aurelia, Balilla, Siata, carburatori, semiassi, autobloccanti, sincronizzatori, collettori e kit aspirazione per Jaguar, Maserati, Lancia, Ferrari in particolare. Revisione motori di ogni tipo.

Ingranaggi Prina
Via Buozi 10/12
13875 Ponderano (BI)
Tel. 015 541355 - Fax 015 541355
Cell. 348 1699960
www.ingranaggiprina.it
info@ingranaggiprina.it
Produzione di cambi ravvicinati, differenziali autobloccanti, coppie coniche, volani, scatole guida, semiassi anche per auto d'epoca.

INTERNI
Ata Tappezzeria
Via di Villa Ricotti 38
00161 Roma
Tel. 06.44291206
www.atatappezzeria.it
tappezzeria.ata@gmail.com
Restauro totale degli interni, rigenerazione di pelli usurate e scolorite, riparazione tessuti e moquette danneggiati, riparazione cruscotti e pannelli, pulizia totale.

Automoda
via Savona (C. Com. "Le Piramidi")

36040 Torri di Quartesolo (Vicenza)
Tel. 0444 267201/267197
Fax 0444 267180
web.tiscali.it/automoda
automoda@Segretarie.zzn.com
Foderine e tappeti per auto, restauro sedili d'auto d'epoca, restauro veicoli d'antiquariato (carrozze).

Autoselleria Brescia
di Giuliano Roma
C.so Brescia 22
10152 Torino
Tel. + Fax 011.858437
www.autoselleriabrescia.it
autoselleriabrescia@hotmail.com
Restauro completo e riparazione della selleria di tutti i tipi di auto d'epoca.

Classica by Olmi
Via Bottaia 30
51100 Bottegone (PT)
Tel. e fax 0573 544896
www.classicabyolmi.it
info@classicabyolmi.it
Ricostruzione e manutenzione interni per auto d'epoca. In particolare Lancia, Austin, Alfa Romeo, Chevrolet, Mercedes-Benz.

D'Eser
Strada San Mauro 206
10156 Torino
Tel. 011 2733147
www.deser.it
info@deser.it
Restauro e personalizzazioni di selleria automobilistica per auto d'epoca e di lusso. Ricostruzione completa di sedili e interni introvabili.

Elvezio Esposito
Via Umberto Zanotti Bianco, 28-30
87100 Cosenza
Tel. e fax 0984 36074
Cell. 340 5274950/393 5318745
www.elvezio.com
info@elvezio.com
Restauro di interni per auto d'epoca e lavorazioni su ogni marca e modello.

Ferraresi Interni Auto
Via Piccolomini, 12
44124 Ferrara
Tel. 0532.92709
www.ferraresiinterniauto.it
ferraresiinterniauto@libero.it
Dal 1961 specialisti nel restaurano degli interni delle auto d'epoca. Uno dei riferimenti mondiali per sellerie, capote, padiglioni, pannelli porta. In particolare per i marchi più nobili.

Interni Auto Maieli
Via F. Baracca 3
Canedole di Roverbella (MN)
Tel. 0376 695 105 - Fax 0376 695 300
www.interniautomaieli.com
maieli@inwind.it
Restauro degli interni di auto da

collezione. Primo premio al Concorso di Eleganza di Villa d'Este 2006 e premio giuria nel 2008.

La Bottega del Restauro
di Marco Nigrisoli
Viale dei Caduti 2
37050 Angiari (VR)
Tel. e Fax 0442 98427
Cell. 338 9823858
www.bottegestauro.it
nigrisoli.marco@gmail.com
Restauro di volanti ed interni in radica.

Lanzoni Autointerni
Via G. di Vittorio 70
20026 Novate Milanese (MI)
Tel. 02.35.60.173 - Fax 02.38.20.17.66
www.lanzoniautointerni.it
info@lanzonautointerni.it
Ricondizionamento o rifacimento totale degli interni di auto d'epoca. Costruzione e montaggio di capote anche su disegni e con materiali originali. Rifacimento di selle moto.

Tappezzeria Bassi Luigi
Via Pennazzi 13/15
29122 Piacenza
Tel. 0523.591066 - Fax 0523.578829
www.autointeriorbassi.it
info@autointeriorbassi.it
Ricostruzione imbottiture sedili e schienali con ampia disponibilità di tessuti e moquette originali Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Volkswagen, Porsche, Mercedes-Benz.

Tecning srl
Via Marco Polo 19A
35020 Albignasego (PD)
Tel. 0498.763783 - Fax 0498.788090
www.tecning.com
info@tecning.com
Commercializza prodotti specifici per la cosmesi degli interni delle autovetture: detergenti per la pulizia, oli e creme per la protezione delle pelli.

Tappezzeria Carsel
di Gennaro Duraccio
Via Nuova Delle Brecce 358
80147 Napoli
Tel. 081.8914565 -
Fax 081.0098166
www.carsel.it
Restauro anche completo di interni in pelle e capote per auto d'epoca di ogni marca e modello.

Tappezzeria Auto e Nautica Lucio Paolini
S.S. Arcevese 225
60019 Senigallia (AN)
Tel. 071.66616 - Fax: 071 7960098
www.lucio.paolini.it
info@lucio.paolini.it
Restauro, riparazione, rivestimenti interni di auto d'epoca di ogni marca.

Marmorini Angiolo Snc

Via Gobetti 5
52100 Arezzo
Tel. 0575.26267
Restauro tappezzerie e sellerie di auto d'epoca e restauro cruscotti in legno.

RC di Cicia Renato

Via delle Industrie 10
31010 Fonte (TV)
Tel e Fax 0423.949614
www.rc-cicia.com
Ogni tipo di riparazione e/o restauro di tappezzerie per auto d'epoca e non: capote, rivestimento sedili in tessuto, pelle, finta pelle, moquette.

Bracci Ermanno

Via Magini,12/a
40139 Bologna
Tel/Fax 051.548356
www.bracciermanno.com
info@bracciermanno.com
Restauro, assistenza e riparazione della tappezzeria di auto d'epoca; riparazione e rifacimento completo di selle per moto storiche.

Tappezzeria Selleria Pedrini

V. Europa 32/34 -

66020 San Giovanni Teatino (CH)
Tel. 085.4408696 - Cell. 349.6080380
www.pedrinitappezzeria.it
marco.pedrini78@virgilio.it
Restauro completo degli interni di qualsiasi tipo di auto storica.

Autotappezzeria Brolli

Via Selghere 8
31020 Lancenigo di Villorba (TV)
Tel. 0422.350086
www.brolli.it
Restauro sedili, capote, tappeti auto d'epoca e selle moto storiche. Applicazione di rivestimenti di protezione.

Virginio Brambilla

Via Verdi 33
23848 Oggiono (Lecco)
Tel. 0341 576485 - fax 0341 261670
www.virginio Brambilla.it
info@virginio Brambilla.it
Laboratorio artigianale specializzato nel rivestire a mano cruscotti di auto d'epoca. Volanti, cruscotti, pomelli, moiletti, tavolini a scomparsa.

INTERRUPTORI

Ansa Classic

Via Lumelina 4
6883 Novazzano (CH)
Tel. + Fax 0041 916470351
cell. 0041 76322424
www.partscollector.com
info@partscollector.com

LUBBRIFICANTI

Techim Sintoflon
Via del Lavoro 7 (TV)
Tel. 0438 470354
www.sintoflon.com
info@sintoflon.com
Trattamenti antiusura per ogni applicazione meccanica, additivi carburanti ed altri prodotti di nicchia anche per auto d'epoca.

Vieffe lubrificanti

via Squero, 19
47042 Cesenatico (FC)
Tel. 0547 671993 -
Fax 0547 1753001
Cell. 334 9713568
www.vieffelubrificanti.it
info@vieffelubrificanti.it
Distributore esclusivo per l'Italia di Castrol Classic Oils per auto, moto, barche e aerei d'epoca.

MARCHI E SCRITTE

Fausto Pizzarelli
Reggio Emilia
Tel/Fax 0522.991135
Loghi e scritte di tutte le Case automobilistiche dal 1930 a oggi.

MARMITTE

Tubicar
Via Ettore Ponti 53
20143 Milano
Tel. 02 8911382
Azienda specializzata nella commercializzazione di sistemi di scarico per auto d'epoca italiane ed estere, silenziatori, catalizzatori, flessibili e accessori.

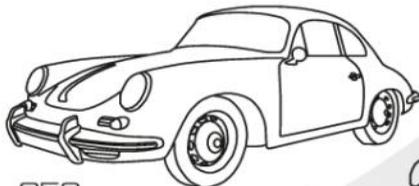
Ansa Classic

Via Lumelina 4
6883 Novazzano (CH)
Tel. + Fax 0041 91 6470351
Cell. 0041 76 322424
www.ansaclassic.com
Produzione di scarichi sportivi, collettori scarico, silenziatori intermedi e terminali, accessori di montaggio per auto storiche.

Imasaf

Via Rometta, 71

Replacement parts and accessories for Porsche®



356



356 B/C Rear Exhaust
92.311

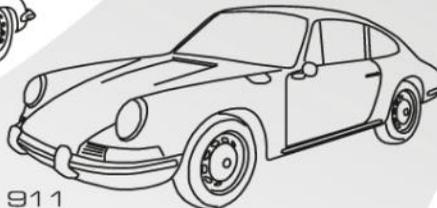
356 B T6/C Fuel Tank
571100-8



571071-0



356 A Floor Pans



911

911 Wheel Housing Skin
591043



591001
911 Front Fender



591100-0
911 Complete Chassis Floor

By



DEI KÄFER SERVICE

www.deikafer-service.com

Tel. +39 0577 928356



964



92.280S
964 Rear Sport Exhaust



92.200S
964 Sport Bypass Pipe



Dal 22 al 25 OTTOBRE 2015 saremo presenti alla FIERA AUTO MOTO D'EPOCA DI PADOVA - PADIGLIONE 6

35013 Cittadella (PD)
Tel. 049 5971666 - Fax 049 5975878
www.imasaf.it
info@imasaf.it
Produzione e vendita marmitte
con il marchio Soram.

NOLEGGIO

Autostoriche
di Carlo Gritti Morlacchi
Via Trieste 6
24041 Brembate
Tel. 035 801699
www.autostoriche.net
info@autostoriche.net
Vendita, noleggio, consulenze,
quotazioni per auto e moto
d'epoca.

Bluccino

Via Caduti sul Lavoro, 4/B
48026 Russi (RA)
Tel. 0544 582277 - Cell. 335 7114060
www.bluccino.com
bluccino@alice.it
Restauro e noleggio di auto d'epoca.

Castoriana Auto

via dei Latini, 20
06046 Norcia (PG)
Cell. 339 37 18 562
www.castoriana.it
info@castoriana.it
Noleggio auto d'epoca.

Classic Car

Via Aurelia 133
55045 Marina di Pietrasanta (LU)
Tel. 0584 24466 - 0584 22059
Fax 0584 1660317
www.classicar.it - info@classicar.it
Vendita, noleggio, restauro auto
d'epoca.

Felice Service

Via Circum. Esterna 207
80019 - Qualiano (NA)
Tel. e Fax 081 8186067
www.feliceservice.com
Ricambi di auto inglesi, restauri e
noleggio.

Garage Daytona 2

Via S. Vidotto 26
Camino al Tagliamento (UD)
Cell. 335 5302669
www.garagedaytona2.it
Vendita, assistenza, restauri, noleggio,
trasporti di auto d'epoca, con particolare
attenzione alle auto d'epoca americane.

Imperial Auto Collection

Via Schiapparelli 8
Acquaviva Delle Fonti (BA)
Cell. 392 4659980 / 339 8242959
Fax 080 762629
www.imperialautocollection.com
info@imperialautocollection.com
Acquisto, vendita, noleggio di auto
d'epoca di prestigio.

Irencars

V.le V. De Filippis 326
88100 Catanzaro
Tel. 800-034502 - Fax 0961 663111
Noleggio limousine Usa e inglesi,
spider e berline per cerimonie, eventi,
manifestazioni.

Le Classiche

Zona Produttiva Vurza 22
39055 Pineta di Laives (BZ)
Tel. 0471 590269 - Cell. 320 3449270
www.leclassiche.com
direzione@leclassiche.com
Vendita (con servizio di conto vendita),
noleggio e rimessaggio di auto d'epoca.
Acquisto di automobilia d'epoca. A
breve: servizio aste online.

Luzzago 1975

via Mandolossa, 65
25030 Roncadelle (BS)
Tel. 030 2411532 - Fax 030 2411540
www.luzzago.com
info@luzzago.com
Oltre 10 mila auto storiche vendute per
questa realtà commerciale recentemente
passata in mani straniere. Effettua anche
noleggi, tour e corporate events con auto
d'epoca.

Masera & Bacelliere

Via Marconi 92/94 (sede principale)
Cassano Magnago (VA)
Tel. 0331 201163 - Fax 0331 280252
www.masera-bacelliere.it
info@masera-bacelliere.it
Vendita auto d'epoca. Cinque sedi
operative nella provincia di Varese.

Spider Life Style

di Sergio Ciampa
Via Gottola 83
80063 Piano di Sorrento (NA)
Cell. 333 9925141 - Tel. 081 8786258
www.spiderlifestyle.com/it
info@spiderlifestyle.com
Noleggio auto esclusive sulla Penisola
Sorrentina e sulla Costiera Amalfitana.

Swallow Street

Via Domenico Cotugno 49/a
70124 Bari
Tel. 333 7157155
www.reteimprese.it/swallowstreet
Vendita, restauro e noleggio di
autovetture storiche.

Trivellato

Via Bolzani 152
35020 Maserà di Padova (Pd)
Tel. 049 8961605 - Fax 049 8629289
www.trivellatocar.com
Noleggio Rolls-Royce, Bentley, Jaguar,
Cadillac, Daimler, taxi inglesi, Citroën
Traction Avant, Fiat Topolino.

Zephyrus

di Padoan Srl
Via Dante, 26

53042 Chianciano Terme (SI)

Tel. e Fax 0578 263298
Cell. 347 3786687
www.zephyrus-classic-car-rental.com
Noleggio di auto d'epoca, soprattutto
cabriolet. Principalmente vetture che
risalgono agli anni 70 e 80. Ha una sede
anche a Dolo (Ve).

OFFICINE MECCANICHE

Autofficina Adolfo

di Romani Alessandro
Via Don Minzoni 22
40010 Sala Bolognese (BO)
Tel. e Fax 051 828061
www.adolfoelaborazioni.com
Fondata da Adolfo Romani negli
anni 60, esegue elaborazioni per auto
d'epoca, stradali e sportive. Sviluppo di
motori speciali e assetti specialmente
per Fiat 500, Lotus Elan, Mini Cooper,
Abarth.

Autofficina Ballabeni

Via Massarani Tullio 8
46100 Mantova
Tel. e fax 0376.381075
ballabeniandreateam@libero.it
Assistenza, manutenzione, riparazione
auto d'epoca

Autofficina Gamberini

Via Dell'Artigianato 18
40057 Granarolo Dell'Emilia (BO)
Tel. 051 761409
www.autofficinagamberini.com
officina@gamberinivincenzo.191.it
Punto di riferimento per la progettazione
e costruzione di pistoni, assi a camme,
scarichi e accessori vari per l'elaborazione
di auto e moto.

Autofficina Il Barco

56, V. Montegrappa
50127 Firenze (FI)
Tel. 055.0193808 - fax 055.0193809
autofficinailbarco@libero.it
Servizio di assistenza tecnica
e burocratica per pratiche Asi,
reimmatricolazioni, restauri,
manutenzioni, vendita ricambi e
pneumatici d'epoca.

Autofficina Labanti & Amianti

Via Rigosa 4/b
Zola Predosa (BO)
Tel. e fax 051.753250
www.labantieamianti.it
info@labantieamianti.it
Assistenza e tagliandi su Rolls-Royce,
Bentley e Mercedes; restauro della
meccanica, dell'alimentazione e del
sistema frenante su auto d'epoca.
Restauri completi.

Autofficina Tesa

Via Vasso Acquar 20/a
37135 Verona
Tel. e fax 045 8069020
www.autofficinatesa.it

officinatesa@tiscali.it

Riparazione, preparazione e restauro di
auto sportive e storiche.

Autofficina Omega

di Corrado Patella & Figlio
Via Monte Summano, 45
36010 Zané (VI)
Tel. 0445 319700
www.autofficinaomega.com
autofficina.omega@gmail.com
Restauro e preparazione di motori di
auto storiche, Ferrari in primis, ma anche
Alfa Romeo, Maserati, Lancia, Porsche,
Lamborghini, Jaguar... Corrado è
considerato uno dei più bravi restauratori
di Ferrari, soprattutto da corsa, a livello
internazionale.

Autoriparazioni G.Melli

via Ugo Foscolo 3
22060 Arosio (CO)
Tel. e Fax 031 761110
spazioinwind.libero.it/gioannimelli
gioannimelli@inwind.it
Officina meccanica, restauro auto
d'epoca, preparazione auto da corsa.
Specializzato in Porsche, Mercedes,
Ferrari, Maserati.

Autosport Service

Via Salvatore di Giacomo, 12
51100 Pistoia
Tel. e Fax 0573 533325
www.autosportservice.com
info@autosportservice.com
Riparazione, manutenzione e restauro
completo di Ferrari, Lamborghini,
Maserati, Porsche, Bentley.

Bonfanti Garage

Via Monte Verena 32
36022 San Zeno di Cassola (VI)
Tel. 0424 570351 - Fax 0424 570187
www.bonfantigarage.it
info@bonfantigarage.it
Restauro, riparazione e messa a punto
di motori e gruppi meccanici di auto
d'epoca di prestigio. Fornisce anche il
servizio "chiavi in mano", con consegna
dell'auto restaurata in tutte le sue
parti. Molti i premi vinti nei concorsi di
eleganza internazionali.

Borghi Automobili

Via Trezzo d'Adda 14
Milano
Tel. 02 474051 (5 linee) -
Fax 02 4222996
www.borghiautomobili.it
info@BorghiAutomobili.it
Manutenzione, allestimenti speciali,
restauri di auto inglesi e classiche di
prestigio. Con particolare riguardo a
MG, Triumph e Austin Healey.

Car Services

di Brighenti Christian
Via dell'Artigianato 16/B
37021 Bosco Chiesanuova (VR)

Tel. e fax 045 7050161
www.carservicevr.it
carservice_vr@virgilio.it
Restauri di carburatori, spinterogeni,
motori e carrozzeria di auto d'epoca.

Centro Lariano Fuoristrada

di Spinardi Cesare
Via Roncaia 4
Oltrona San Mamette (CO)
Tel. 031.933663 - fax 031.3530453
www.centro-larianofuoristrada.it
cflspinardi@libero.it
Officina specializzata in riparazioni
e ricostruzioni di veicoli militari.
Rifornito magazzino ricambi per
Land Rover, Fiat AR 59 - AR 76,
Ford GPW, Jeep MB, CJ 2A, CJ
3B. Vendita pneumatici e cerchi per
fuoristrada, veicoli militari
ex esercito italiano.

Cocchetto

Via Orlanda 59
Campalto (Venezia)
Tel. 041 900331 - Fax 041 5429762
www.cocchetto.it
cocchetto@cocchetto.it
Restauri completi o parziali su parti
di meccanica, carrozzeria, impianti

di scarico, impianti elettrici, impianto
frenante, ecc. Inoltre si ricostruiscono
ricambi a disegno o su campione.

Concinnitas

Via Negrelli 8
34143 Trieste
Tel. 040 307710 - Fax 040 307070
www.concinnitas.it
info@concinnitas.it
Restauro dei modelli Lancia Fulvia,
per i quali è altamente qualificata.
Importazione di veicoli nell'ambito
CEE. Dispone inoltre di usi di tutte
le marche, selezionati e garantiti.

Dinamica Motors

Via G. Tescaro 20
36060 Romano d'Ezzelino (VI)
Tel. 0424.510692 - Fax 0424.391392
www.dinamicamotors.com
info@dinamicamotors.com
Restauro motori di auto d'epoca.

Epocars

Via dell'Agricoltura 12
26026 Pizzighettone (CR)
Tel. 0372 743907
www.epocars.com
epocars@virgilio.it

Restauro, manutenzione e riparazione
auto d'epoca.

Emolli Organizzazione Corse

via N. Bixio 1
21020 Mornago (VA)
Tel. 0331 901012 - Fax 0331 901521
www.ermolliorganizzazionecorse.it
ermolli@ermolliorganizzazionecorse.it
Realizzazione di qualsiasi ricambio,
ricostruzione telai tubolari e scocche in
lega leggera, restauri totali.

Flamini Lorenzo

Viale Vittorio Veneto, 10
58033 Castel del Piano (GR)
Tel./Fax 0564 955315
http://www.officinaflamini.it
info@officinaflamini.it
Riparazione e restauro meccanica ed
impianti elettrici per auto d'epoca
di tutte le marche; revisione di
gruppi meccanici ed elettrici singoli
con garanzia; ricostruzione di parti
meccaniche mancanti.

F.li Lionzo Autofficina

Via Fosso di Buoso 28
35044 Montagnana (PD)
Tel. 0429 82970 - cell. 334 1659699

Restauro meccanico ed elettrico
di auto d'epoca, riparazioni e
preparazioni di motori per Fiat 500.
Magazzino ricambi.

Galbiati Emilio Automobili

sede di Milano
Via Dupré 14
20155 Milano
Tel. e fax 02 39215392
sede di Casatenovo (LC)
Via San Francesco d'Assisi 13
Tel. e fax 039 9204612
www.galbiatiautomobili.it
galbiati.automobili@gmail.com
Restauro totale o parziale
di auto da collezione. Manutenzione
di Jaguar, Bentley, Rolls-Royce,
Land Rover, Ferrari, americane
e in generale di tutte
le auto classiche.

Giallo Corsa

Via G. Leopardi, 1
24020 Ranica (BG)
Tel. e Fax 035.346867
www.giallocorsa.com
giallo.corsa.bg@libero.it
Vendita e assistenza di auto sportive e
da collezione, restauri di auto d'epoca.



Prodotti esclusivi



**Avantreni Regolabili
Freni a Disco TAROX
Ammortizzatori**



DEI KÄFER SERVICE
www.deikaferservice.com
tel. +39 0577 928356

**Da noi trovi tutti i ricambi per il tuo T1...e se non ce l'hai ancora...
VIENI A SCEGLIERLO AL NOSTRO STAND - PADIGLIONE 6 -**

GPS Classic

Via Croce Rossa 21-23
43019 Soragna (PR)
Tel. 0524 597924 -
Fax 0524 599781
www.gpsclassic.it
info@gpsclassic.it
*Riparazioni, rimessaggio, assistenza,
trasporti e vendita di auto d'epoca.*

Guaraldi e Marmini S.N.C

Via Diana Cesare, 12
44124 Ferrara (FE)
Tel. 0532 730615
*Officina meccanica e di riparazione auto
storiche in generale, con una predilezione
per le Jaguar.*

**Officina Meccanica Dall'Asta
Emes**

Via Piani Di Riva-Viazzano, 14
43040 Varano de' Melegari (PR)
Tel. 0525 53528 - 550442
*Preparazione, restauro e messa a punto
auto d'epoca di ogni marca, Mini
Cooper in particolare.*

Rob Motor Engineering

di Allemano Laura & C.
Via Macedonia 32
10093 Collegno (TO)
Tel. 011 4031502
Elaborazioni auto d'epoca.

Safety Car

Viale Padova 17
20127 Milano
Tel. 02 26146780 - Fax 02 26119848
www.safetycar.biz
info@safetycar.biz
*Specialista Porsche. Restauro auto
d'epoca, manutenzioni ordinarie e
straordinarie, car cleaning, vendita,
interventi di meccanica e carrozzeria,
gestione collezioni private, pneumatici.*

SGM Meccaniche srl

Via Ponte Giulio, 68
33085 Maniago (PN)
Tel. 0427 701618
www.finiturametallismg.com
info@finiturametallismg.com
*Sverniciatura, pulizia e ripristino
da ruggine e corrosione di qualsiasi tipo
di metallo: telai, cerchi, particolari di
carrozzeria, serbatoi, ingranaggeria...*

Torelli Gianni

Via Giovanni XXIII 27
42012 Campagnola Emilia (RE)
Tel. 0522 669688
*Meccanico, restauratore di motori di
auto d'epoca per vetture di prestigio.
Uno dei più noti e autorevoli in campo
internazionale*

PARABREZZA

ScarGlass
di Scarazzai Luigi
Via Duca Degli Abruzzi, 77

Pizzolotta di Villafranca (VR)
Tel. 045 6305562
www.scarazzai.com
sales@scarazzai.com
*Riproduzione di parabrezza per auto
d'epoca.*

PNEUMATICI

**Air Cooled
by Plank Reinhold & C**
Bolzano
Tel. 0472 200606 - Cell. 335 215386
Fax 0472 200523
www.aircooled.it
plank@aircooled.it
*Pneumatici d'epoca, anche con fasce
bianche da applicare, in tutte le misure.*

F.lli Rossi Pneumatici

Via dell'Elettricista 6/a
40138 Bologna
Tel. /fax 051 359909
www.fllirossi-tyre.com
posta@fllirossi-tyre.com
*Pneumatici per vetture storiche,
distributore ufficiale per l'Italia dei
prodotti Michelin, Pirelli, Dunlop,
Firestone, BF Goodrich ed altri
importanti marchi per auto
dal 1900 al 1980.*

Lanzini Luciano Gomme

Via XXV Aprile 100
25038 Rovato (BS)
Tel. e Fax 030 7721651
lanzinigomme@libero.it
*Riparazione e vendita gomme
per auto d'epoca.*

Mec

di Monti Giuseppe
Via Emilia Levante, 16
48018 Faenza (RA)
Tel. 0546 31066
*Pneumatici e ruote in lega per auto
d'epoca.*

Musso Gomme

Corso Giulio Cesare 117
10155 Torino
Tel. 011 852019 - Fax 011 2482965
www.mussogomme.it
info@mussogomme.it
*Pneumatici d'epoca per auto e moto da
collezione.*

Nori Gomme Competizioni

Via Carlo Rosselli, 14
36061 Bassano del Grappa (Vicenza)
Tel. 0424 502162 - Fax 0424 502163
www.norigomme.it
info@norigomme.it
*Vendita e produzione di gomme per
auto da corsa storiche.*

RADIATORI

Fabbrica Radiatori Auto Masolini
Via Padana Inf. Est 97
37045 Legnago (VR)
Tel. 0442.640655 - Fax 0442 640223

www.masoliniradiatori.com
info@masoliniradiatori.com
*Ricostruzione e restauro di radiatori
d'epoca di auto fino agli anni 60.*

Fart Radiatori

Interno cortile Via Santa Maria 25
10060 Scalenghe (TO)
Cell. 347 820 8815 - Fax 011 9862791
www.radiatoriautodepoca.it
iuso.radiatori@gmail.com
*Azienda artigiana specializzata
nella ricostruzione e restauro di
radiatori e serbatoi per auto d'epoca
e nella ricostruzione di radiatori
a nido d'ape. Su richiesta costruisce
modellini in scala (anche funzionanti)
di qualsiasi radiatore d'epoca,
con i materiali originali.*

REPLICHE

Boldrin Auto
Via dell'Artigianato, 19
35020 Albignasego (PD)
Tel. 049 8804411 - F
ax 049 8805800
Cell. 337 496081
www.boldrinauto.it
boldrinauto@interfree.it
*Replica Lancia 037 Rally allestita su
base Lancia Beta Montecarlo con
applicazione di nuove parti di carrozzeria
in VTR (materiale fedele all'originale).
La trasformazione riguarda solo la
carrozzeria e la parte estetica dell'auto,
con realizzazione di eventuali livree tipo
Martini, Wurth ecc.*

RESTAURI COMPLETI

Auto Classic
Corso Savona 50/1
10024 Moncalieri (TO)
Tel. 011 644119
www.autoclassic.it
autoclassic@autoclassic.it
*Fondata da Luciano Bertolero nel 1969,
vende, restaura e offre manutenzione per
auto d'epoca di prestigio.*

Autocostruzioni SD

di Salvatore Diomante
Via Ippolito Nievo 1
10042 Nichelino (TO)
Tel. 011 625805 - 623997
Fax 011 6801300
www.autocostruzionisd.it
*Restauro di auto d'epoca di prestigio,
messe a punto, compravendita.
Conosciuta a livello internazionale.*

Autofficina Cantù Restauri A.C.R.

di Villa & F.
Via Ginevrina da Fossano (CO)
Tel. e fax 031 700809
www.acr-auto.com
*Da una semplice messa a punto al
restauro completo. Compravendita
di vetture, ricerca e reperimento su
commissione di esemplari di alto valore
collezionistico.*

Autofficina Giorgio Milani

Via Meucci 2
21052 Busto Arsizio (VA)
Tel. 0331 679079 - fax 0331 674841
www.giorgiomilani.it
giorgiomilani@libero.it
*Restauri completi o parziali di meccanica
e carrozzeria di qualsiasi auto d'epoca.*

Autofficina Jolly Car

Via Menabuoi, 2 (Loc. Ponte a
Cappiano)
50054 Fucecchio (FI)
Tel. 0571 297553
www.jollycarsnc.it
mail:jollycar@virgilio.it
*Restauri completi, riparazioni di auto
sportive storiche.*

Autofficina Sauro

Via Cremona 11
40137 Bologna
Tel. 051 6233003 -
Fax 051 4683440
www.autofficinasauro.it
info@autofficinasauro.it
*Restauro di auto d'epoca a livello
meccanico e di carrozzeria.
Specializzata nel restauro di Ferrari,
Maserati e Lamborghini per le quali
è uno dei punti di riferimento dei
collezionisti di tutto il mondo.*

Autovigano

di Gavazzi Maurizio
Via dell'Industria 30
20083 Vignano di Gaggiano (MI)
Tel. 02 9086947/02 90843440
Fax 02 9086947
www.autoviganomilano.com
info@autovigano.it
*Restauro, ricerca e vendita di auto
d'epoca.*

Baroni Legend

Via Pacinotti, 14
Corsico (MI)
Tel. 02 45100956
www.baronilegend.com
*Assistenza, manutenzione, restauro
esclusivamente di auto inglesi.*

Borghi Automobili

Via Trezzo d'Adda, 14
20144 Milano
Tel. 02 474051 (5 linee)
Fax 02 42 22 996
www.borghiautomobili.it
info@BorghiAutomobili.it
*Vendita, manutenzione, allestimenti,
restauri di autovetture inglesi e classiche
di prestigio. Importatore ufficiale per
l'Italia della Morgan Motor Company.*

Bluccino

Via Caduti sul Lavoro, 4/B
48026 Russi (RA)
Tel. 0544 582277 - Cell. 335 7114060
www.bluccino.com
bluccino@alice.it

Restauo completo e noleggio di auto d'epoca.

Bussetti Darles Restauratore

Via Monteverdi 39
41019 Soliera (MO)
Tel. 059 567949 - Cell. 348 7947427
www.darlesbussetti.it
restauriauto@bussettidarles.191.it
Restauo di Ferrari, Maserati, Bizzarini e Lamborghini degli anni 50, 60, 70 e 80. Uno dei massimi esperti del settore.

Classic Car

Via Aurelia 133
55045 Marina di Pietrasanta (LU)
Tel. 0584 244.66 - 0584 220.59
Fax 0584 1660317
www.classiccar.it
info@classiccar.it
Vendita, noleggio, restauo auto d'epoca.

Classic Car Center

Via Nuova Circonvallazione 36
27023 Cassolnovo (PV)
Tel. e Fax 0381 910387
Skype classic.car.center
www.classiccarcenter.it
info@classiccarcenter.it
Restauo, riparazione, manutenzione, tappezzeria e capote, riparazione e ricostruzione impianti elettrici, revisione carburatori, radiatori, sostituzione pneumatici, vendita ricambi, rimessaggio.

Classic Motorsport

Via S. Cornelia 11
00060 Formello (Roma)
Tel. 06 9075095
www.classicmotorsport.it
info@classicmotorsport.it
Restauo, manutenzione, ricambi, rimessaggio, elaborazione di sole auto d'epoca.

Classic Old Cars

di Daniele Milla
Strada della Celsetta, 16
00063 Campagnano di Roma (Roma)
Cell. 335 6144803
www.cassiaoldcars.it
info@cassiaoldcars.it
Restauo auto d'epoca stradali e da competizione, vendita e assistenza alla vendita.

Cocchetto

Via Orlanda 59
Campalto (Venezia)
Tel. 041 900331
Fax 041 5429762
www.cocchetto.it
cocchetto@cocchetto.it
Restauri completi o parziali su meccanica, carrozzeria, impianti di scarico, impianti elettrici, impianti frenanti, ecc. Inoltre si ricostruiscono ricambi a disegno o su campione.

C.R.S. Centro Restauri Storici

Via Guida 3
26015 Soresina (Cremona)
Tel e Fax 0374 342218
Cell. 345 8302416 - 335 8274002
www.crsrestauri.it
info@crsrestauri.it
Restauo di auto d'epoca di qualunque tipo: auto di lusso, di serie, sportive, muscle car e speciali. Le vetture vengono consegnate immatricolate pronte per l'uso e con garanzia. Consulenza per l'acquisto delle vetture storiche.

Epoca Car

di De Piccoli Susy e Roberto
Via S. Pertini, 8 Z.I.
30029 S. Stino di Livenza (VE)
Tel. e Fax +39-0421-311659
www.epocacar.com
info@epocacar.com
Vendita, restauri, riparazioni, ricambi di auto d'epoca italiane.

Ever Green Cars

Via Napoli 1
26831 - Casalmaiocco (LO)
www.evergreencars.it
info@evergreencars.it
Cell. 335 7704626
Vendita auto storiche. Specializzato in restauri totali e parziali di auto d'epoca e nella vendita e restauo di Porsche 356 e Porsche in genere. Magazzino e recupero ricambi rari per auto d'epoca.

Felice Service

Via Circum. Esterna 207
80019 - Qualiano (NA)
Tel. e Fax 081 8186067
www.feliceservice.com
Ricambi di auto inglesi, restauri e noleggio

Garage Soderini

Via Soderini, 25
20146 Milano
Tel. 02 4771 2551
Cell. 339 8989 970
www.garagesoderini.com
info@garagesoderini.it
Vendita e restauo auto classiche a partire dagli anni 60. Rimessaggio auto e moto d'epoca, lavaggio, servizio di carrozzeria, meccanica, gommista,

Girola Motors

Via Strà Madonna, 30
21047 Saronno (VA)
Tel. 02 9602720 - Fax 02 96368436
www.girola.it
info@girola.it
Restauo auto d'epoca, classiche e da competizione. Restauo motori da esposizione. Rimessaggio e conservazione veicoli. Assistenza in pista clienti sportivi.

Marchioni Automobili

Via Nazionale 7 - Fr. Villaggio Europa

40042 Lizzano in Belvedere (BO)
Tel. 0534 53922 - 53544
Fax 0534 55035
www.marchioniautomobili.it
Officina riparazione, carrozzeria, ricambi meccanici ed elettrici, pneumatici, restauo completo e vendita di auto d'epoca. Con predilezione per il restauo conservativo.

Officina Amaducci

Via M. Galli 85
47522 Cesena (FC)
cell. 347 5219190
www.officinamaducci.it
info@officinamaducci.it
Meccanica, lamierati, tappezzeria e collaudi periodici in un'unica officina.

Officine Criscuolo

1a Traversa Pisciarelli 2
80078 Agnano (NA)
Tel. e Fax 081 2303373
www.officinecriscuolo.com
info@officinecriscuolo.com
Restauri totali, parziali e vendita di auto d'epoca. Autosalone a soli 13 km dall'aeroporto di Capodichino, con superficie espositiva di 1000 m².

Restauo Auto Epoca

di Cacciani Gilberto
Viale Spontini, 37
60034 Cupramontana (AN)
Tel. 0731 789153 - Cell. 333 3811154
Fax 0731 710058
www.restauoautodepoca.it
info@restauoautodepoca.it
Restauo totale, restauo conservativo, consulenza su compravendita auto, acquisto e vendita auto d'epoca, recupero ricambi anche rari, trasporto auto, omologazioni Asi.

Toni Auto Maranello

Via Abetone Inferiore 41
41053 Maranello (MO)
Tel. 0536 941131 - Fax 0536 942655
www.toniauto.it
info@toniauto.it
Poco distante dallo storico ingresso della Ferrari a Maranello, è specializzata nel restauo di Ferrari, Maserati e Lamborghini d'epoca.

RETTIFICHE

Imola Rettifiche

via Ugo Coralli 62
40026 Imola (BO)
Tel. 0542 641244 - Fax 0542 643292
http://www.imolarettifiche.it
info@imolarettifiche.it
Restauo di motori completi e componenti di auto e mezzi militari da collezione.

Oref

Via del Roseto, 54/P - Loc. Vallina
50012 Bagno a Ripoli (FI)
Tel. 055 696274/055 696148

Fax 055 696331
http://www.oref-srl.it
info@oref-srl.it
Ricostruzione e rettifica di motori per auto e moto d'epoca.

Radar

Via Basiletti 19
25121 Brescia
Tel. e fax 030 3751321 - Cell. 348 4521740
www.radarbrescia.it
Revisione cambi e motori Porsche 356, Porsche 911 solo raffreddate ad aria. Realizzazione set tamburi freno anteriori Porsche 356 da 60 mm tipo Carrera con corredo di montaggio.

RICAMBI VARI

Altraepoca

di Altopiedi Enrico
Via Gen. Giardino38/40
81034 Mondragone (CE)
Tel. e Fax 0832 978282
www.altraepoca.com
info@altraepoca.com
Ricambi auto e moto di marchi italiani dal 1950, provenienti da stock di vecchi magazzini e da articoli in esaurimento.

Amadei Ricambi

Via Famiglia Bendetti 12
47121 Forlì
Cell. 348 2619664
www.amadeiricambi.it
Specialisti nella fornitura di ricambi ed accessori per vetture storiche Lancia. Inoltre automobili e autocarri d'epoca di marche italiane.

Americana Auto & Ricambi

di Luca Di Grazia
Milano
cell. 335 240700
www.americanauto.it
luca.di.grazia@usa.net
Parti meccaniche ed elettriche per vetture Usa dal 1920 a oggi e Jeep. Parti di carrozzeria e interni. Pneumatici radiali e convenzionali con fascia bianca. Pneumatici sportivi con lettere bianche. Noleggio auto con autista.

Autoricambi d'Epoca Giolitti

Via Val Cristallina 15
00141 Roma
Tel. 06 4467303 - Fax 06 4467321
Cell. 334 7344883
www.giolittiricambiautodepoca.com
info@giolittiricambiautodepoca.com
Alberia camme, ammortizzatori, accessori, volanti, trasmissioni, fanali, batterie, guarnizioni di tutte le marche con una specializzazione maggiore su Fiat, Lancia e Alfa Romeo.

Autoricambi d'Epoca

Via Maget, 2/A
38070 Ragoli (TN)
Tel. 0465 322159 - Fax 0465 324407

www.autoepoca.it
 info@autoepoca.it
 Ricambi per Ferrari e auto sportive d'epoca italiane (Maserati, Lamborghini, Lancia, Alfa Romeo) più ricambi Weber, Ansa, Pirelli, Fisa, Akron, Altissimo, Carello, SKF, Breda, Cai, Momo, Nardi e Vitaloni.

Autoricambi Sassi
 Via Maddalene 15-17
 10154 Torino (TO)
 Tel. 011 2470358 - Cell. 335 6655985
 Fax 011 240966
 www.autoricambisassi.it
 info@autoricambisassi.com
 Ricambi di carrozzeria per auto d'epoca italiane.

British Racing Green
 Via Primo Maggio 60
 25038 Rovato (BS)
 Tel. 030 7703493
 Ricambi per auto d'epoca inglesi.

Cocchetto
 Via Orlanda 59
 Campalto (Venezia)
 Tel. 041 900331
 Fax 041 5429762
 www.cocchetto.it
 cocchetto@cocchetto.it
 Restauri completi o parziali su parti di meccanica, carrozzeria, impianti di scarico, impianti elettrici, impianti frenanti, ecc. Inoltre si ricostruiscono ricambi a disegno o su campione.

Effegarage
 Via Marco Damello 34
 32032 Feltre (BL)
 Cell. 328 7367488
 www.effegarage.com
 info@effegarage.com
 Ricambi per auto d'epoca italiane e straniere. In particolare Volvo, Volkswagen, Audi, Opel, Mercedes, Lancia, Innocenti, Autobianchi, Alfa Romeo, Simca, Renault.

Epoca Car
 di De Piccoli Susy e Roberto
 Via S. Pertini, 8 Z.l.
 30029 S. Stino di Livenza (VE)
 Tel. e Fax +39-0421-311659
 www.epocacar.com
 info@epocacar.com
 Vendita, restauri, riparazioni, ricambi di auto d'epoca italiane.

Epocamania
 di Canducci Alberto & Figlio
 via Ronchi 891
 47822 Santarcangelo di Romagna (Rimini)
 Tel. 0541 625195 - Fax 0541 622180
 www.epocamania.com
 info@epocamania.com
 Ricambi per auto d'epoca con un magazzino di 20.000 articoli.

Euroamerica
 Via Torre Ombra 27
 95030 Mascali (CT)
 Tel. e Fax 095.7275166
 www.autoricambi-euroamerica.com
 euroamerica@live.it
 Ricambi per auto storiche di tutti i marchi statunitensi e per Porsche.

Ever Green Cars
 Via Napoli 1
 26831 - Casalmaiocco (LO)
 www.evergreencars.it
 info@evergreencars.it
 Cell. 335 7704626
 Vendita auto storiche. Specializzato in restauri totali e parziali di auto d'epoca e nella vendita e restauro di Porsche 356 e Porsche in genere. Magazzino e recupero ricambi rari per auto d'epoca.

Felice Service
 Via Circum. Esterna 207
 80019 - Qualiano (NA)
 Tel. e Fax 081 818 6067
 www.feliceservice.com
 Ricambi di auto inglesi d'epoca, restauri e noleggio.

Fratelli Capasso
 Via Astalunga 26 - 28
 80047 San Giuseppe Vesuviano (NA)
 Tel. e Fax 081 8281363
 www.ricambicapasso.it
 Ditta storica nel campo della commercializzazione di ricambi per auto e veicoli industriali d'epoca.

Garage Nazionale
 di Baroncelli Giacomo
 Via G.B. Venturi, 1/A
 51100 Pistoia
 Tel. e Fax 0573 532996
 Cell. 339 1989657
 www.garagenazionale.it
 info@garagenazionale.it
 Ricambi per auto d'epoca varie.

Garda Ricambi
 Via Linfano 2/B
 38062 Arco (TN)
 Tel. 0464 519721 - Fax 0464 516651
 www.gardaricambi.com
 info@gardaricambi.com
 Ricambi per auto d'epoca in prevalenza di marchi italiani. In particolare per Fiat 500 e Fiat 124 Sport Spider.

Marchesi Mondo Auto
 Via Piave 46
 71100 Foggia
 www.marchesimondoauto.com
 info@marchesimondoauto.com
 Tel. 0881 774177 - Fax 0881 774177
 Ricambi e accessori per Autobianchi, Fiat, Alfa Romeo e Lancia.

Mirko Casellato
 Via Voltascirocco 28
 45011 Adria (RO)

Tel. 0349 0069726
 Ricambi per auto d'epoca di qualsiasi marca anni 60-80.

Modena Motori
 di Luca Amadei
 Via Repubblica di San Marino 25
 41100 Modena
 www.modenamotori.it
 lamadei@modenamotori.it
 Vendita, ricostruzione e revisione di ricambi prevalentemente per Ferrari, Maserati e Lamborghini.

Monti 5 Autoricambi
 via Vincenzo Monti 5
 10126 Torino (TO)
 Tel. 011 6688622 - Fax 011 6689195
 www.monti5autoricambi.com
 Magazzino di ricambi per auto storiche italiane e non anni '80.

Moss Italia British Classic Parts and Cars
 Via Cassia 1818
 00123 Roma
 Tel. 06 30895602 - fax 06 30895682
 www.moss-italia.it
 info@moss-italia.it
 Restauro totale o parziale di tutte le auto d'epoca in particolare di fabbricazione inglese.

Non solo auto d'epoca
 Via Filippo Turati 70
 56017 San Giuliano Terme (PI)
 Tel. e Fax 050 890770
 Cell. 338 6954544
 www.nonsoloautodepoca.com
 nonsoloautodepoca@virgilio.it
 Ricambi originali per auto e moto d'epoca, abbigliamento e accessori originali Bugatti. Noleggio auto per cerimonie e pubblicità.

Ricambi d'Epoca Pit Line
 Via G. Manno 4/G
 00179 Roma
 Tel. - Fax 06 45494248
 www.spitline.com
 pit.line@pitline.fastwebnet.it
 Ricambi per auto d'epoca italiane.

Ricambi Di Bianco
 Via Vittorio Alfieri 2/4
 Località Pagliarone
 84090 Montecorvino Pugliano (SA)
 Tel. 0828 355128
 www.ricambibianco.it
 info@ricambibianco.it
 Specialista in ricambi per auto e autocarri d'epoca Fiat, Iveco, OM; lubrificanti Fiat e Repsol.

Righini Auto
 Via Emilia 49
 40011 Anzola dell'Emilia (BO)
 Tel. 051 733169 - Fax 051 735767
 Cell. 346 8545759
 www.righiniauto.it

Commercia e vende auto storiche di ogni casa automobilistica, particolarmente Alfa Romeo. Vendita ricambi per auto d'epoca, trattori agricoli, autocarri, moto, mezzi militari. Restauri e consulenze.

Rugolo Auto
 Via Montello, 100
 31044 Montebelluna (TV)
 Tel. 0423.612811
 http://www.rugoloauto.com
 info@rugoloauto.com
 Ricambi e accessori d'epoca.

Speedy Classic Car Parts
 Viale delle Medaglie d'Oro 416
 00136 Roma
 Tel. 06 39740965/06 39739926
 Fax 06 35341687
 www.speedyparts2.com
 Fornitura di parti di ricambio, servizi e supporti indispensabili per chi già possiede o vuole acquistare un'auto d'epoca inglese. Restauri totali o parziali, eseguiti da artigiani convenzionati.

Turi Giuseppe Autoricambi
 Via Berretta Rossa 66/2°
 40133 Bologna
 Tel. 051 384831 - Fax 051 388465
 www.ricambijeeep.com
 turi@ricambijeeep.com
 Ricambi e accessori per Jeep dal 1942 ad oggi, fuoristrada e auto d'epoca di qualunque marca.

V8-Tech
 Verbania
 Cell. 347 6770833 -
 Fax 0323 553266
 www.vuottotech.com
 top-fuel@tiscali.it
 Ricambi, accessori, editoria, occasioni di tutto ciò che ruota intorno al mondo dei veicoli destinati e provenienti dal mercato Usa, con un recente inserimento anche di veicoli made in Japan.

RIMESSAGGI Art Defender
 Via del Decoratore, 2
 40138 Bologna
 Tel. 051 0988 068
 www.cardefender.it
 Rimessaggio, manutenzione, report sulle condizioni dell'auto, trasporto e procedure doganali, book fotografici e video dedicati, coperture assicurative, omologazioni, assistenza eventi motoristici, car detailing.

Alfa Racing Club
 Via Ulisse Dini, 21
 00146 Roma
 Tel. 06 5593 029 -
 Cell. 333 5719 637
 www.alfaracingclub.it
 info@alfaracingclub.it
 Rimessaggio, restauro, assistenza.

Bresciacar

V.le del Lavoro 2/c
25045 Castegnato (BS)
Tel. 030 2140910
www.bresciacar.it
bresciacar@gmail.com
Vendita e ricerca di auto e moto d'epoca,
manutenzione, trasporto, restauro,
rimessaggio.

Carmag

di Antonio Maglione
Via degli Olmetti 40/a
00060 Formello (Roma)
Tel. 06 9075474 - Cell. 336 744870
Fax 06 9075764
www.carmag.it
info@carmag.it
Effettua servizio di car care&recovering.
Più vendita auto d'epoca di ogni marca.

Classic Car Center

Via Nuova Circonvallazione 36
27023 Cassolnovo (PV)
Tel. e Fax 0381 910387
Skype classic.car.center
www.classiccarcenter.it
info@classiccarcenter.it
Rimessaggio con movimentazione del
veicolo settimanale, servizio di consegna
su Novara e Milano.

Classic Motorsport

Via S. Cornelia 11
00060 Formello (Roma)
Tel. 06 9075095
www.classicmotorsport.it
info@classicmotorsport.it
Rimessaggio, restauro, manutenzione,
ricambi, consegna e ritiro a domicilio.

Garage Menegatto

Via Forlanini, 2
50127 Firenze
Tel. 055 416411
www.menegattocarservice.com
info@menegattocarservice.com
Restauro, rimessaggio e vendita auto
d'epoca. Inglese in particolare.

Garage Soderini

Via Luigi Soderini, 25
20146 Milano
Tel. 02 4771 2551
www.garagesoderini.com
info@garagesoderini.it
Restauro, rimessaggio e vendita auto e
moto d'epoca.

Girola Motors

Via Strà Madonna, 30
21047 Saronno (VA)
Tel. 02 9602 720 - Fax 02 9636 8436
www.girola.it
info@girola.it
Restauro di auto d'epoca. Rimessaggio e
conservazione. Assistenza in pista.

GPS Classic

Via Croce Rossa 21-23

43019 Soragna (PR)
Tel. 0524 597924 - Fax 0524 599781
www.gpsclassic.it
info@gpsclassic.it
Riparazioni, rimessaggio, assistenza,
trasporti e vendita di auto d'epoca.

Le Classiche

Zona Produttiva Vurza 22
39055 Pineta di Laives (BZ)
Tel. 0471 590269 - Cell. 320 3449270
www.leclassiche.com
direzione@leclassiche.com
Vendita, noleggio e rimessaggio.

Milano Garage

Via de Sanctis 38
Milano
Cell. 348 289 7307
www.milanogarage.it
Sarà operativo da gennaio 2016. Servizio
completo di rimessaggio, fornitura
ricambi, restauri, pratiche burocratiche,
car detailing, vendita, sede di eventi,
biblioteca, bar interno.

Nerino 6

Via Nerino 6
20123 Milano
Tel. 02 805 6725
www.nerino6.it
info@nerino6.it
Rimessaggio in saloncini dedicati,
ambiente riservato. Servizi di appoggio
e ricovero per gli organizzatori di eventi,
gare, fiere; a due passi dal Duomo.

Ruhm Voll Steuer

VVia Eching, 4
20090 Trezzano sul Naviglio (MI)
Tel. 02 25060 750 - Cell. 335 8084 207
info@ruhmvollsteuer.com
Rimessaggio con servizio "Ready
to go" (pronta a partire ogni
giorno dell'anno), riparazioni,
revisioni, assistenza per ogni pratica
amministrativa e assicurativa.

SERVIZI VARI**Agenzia Autosprint**

Via Boldori n.12
26013 Crema (CR)
Tel. 0373 84850 - Cell. 348 7972093
Fax 0373 252514
autosprintcrema@gmail.com
info@autosprintcrema.it
Reimmatricolazioni e trasporti moto,
auto, autocarri e trattori d'epoca.

SPECIALISTI PER MARCA**ABARTH**

Abarth-Andronico
Via Nazionale Sparta
98163 Messina
Tel. e fax 090 846526
Cell. 338 7265281
www.abarth-andronico.com
mario@abarth-andronico.com
Gomme, cerchi e ricambi d'epoca
Abarth - Fiat - Alfa Romeo.

Nanni Ricambi

Bologna
Cell. 348 8852994 -
Fax 051 969855
www.fiat500sport.com
Costruzione di ricambi e accessori
sportivi e da corsa per Abarth 595-
695, Giannini 500-590-650-700,
Fiat 500 D-F-L-R - 126, Giardiniera.

ALFA ROMEO

Alfa Restauro Cicar
Via Molino del Signore 2
61045 Pergola (PU)
Tel. 0721 736040
www.alfarestauro.it
alfarestauro@punto-media.it
Restauro completo delle Alfa Romeo
storiche: Giulietta, Giulietta Sprint,
Giulietta Sprint Speciale, Giulia e
Giulietta Spider, Duetto, Giulia, GT
e derivate.

Alfaricambi

Via Kennedy 20
95024 Acireale (CT)
tel. e fax 095 7647383
www.alfaricambi.it
info@alfaricambi.it
Vasta disponibilità di parti originali sia di
meccanica sia di carrozzeria per Giulia,
GT, Spider, Alfetta, Giulietta, Alfasud,
Alfa 6, Alfa 90 ecc.
fino alla 156.

Autofficina Bergia

Via E. Bignone, 85
Centro Artigianale Le Macine
10064 Pinerolo (TO)
Tel. e fax 0121 77391
www.alfabergia.com
Officina specializzata nel restauro Alfa
Romeo. I ricambi introvabili vengono
ricostituiti in sede.

AFRA

Via Carducci 36/38
20019 Settimo Milanese (MI)
Tel. 02 32861125/26
Fax: +39 02 32861150
www.afra.it
E-mail: afra@afra.it
Uno dei più noti rivenditori di ricambi
di tutti i modelli Alfa Romeo.

ASTON MARTIN

Jaguar & Aston
Verona
Cell. 348.3527978 - Fax 045.542.281
www.jaguar-aston.com
info@jaguar-aston.com
Consulenze per acquisti, servizi di
manutenzione, restauro totale o
parziale, messa a punto,
preparazione raduni per Aston Martin
e Jaguar d'epoca. Magazzino con
pezzi originali e introvabili,
collezione di motori, strumenti,
carburatori. Produzione di pezzi
introvabili.

BENTLEY

British Motors
Via Pasubio, 24
37069 Villafranca di Verona (VR)
Tel. 045 6304613 - Fax 045 7979743
www.britishmotors.it
g.agostini@britishmotors.it
Vendita, assistenza, ricambi, consulenza
tecnica e restauri
di auto d'epoca Bentley e Rolls-Royce.

Classic Motor

via Rigosa 42
40069 Zola Predosa (BO)
Cell. 340 5554546
www.rollsroyceclassicmotor.it
Vendita auto d'epoca di prestigio, con
particolare attenzione per Bentley e
Rolls-Royce.

CITROËN

2CV Palace
v.le Regina Margherita 121
20846 Macherio (MB)
Tel. 039 2458508
Officina meccanica, restauro e ricambi
per Citroen 2CV e Fiat 500.

Autocarrozzeria Grosso

via Vecchia di Cuneo, 4
12081 - Beinette (CN)
Tel. e Fax 0171 384145
www.assistenza2cv.it
franco@assistenza2cv.it
elisa@assistenza2cv.it
Vendita, ricambi, restauri e accessori per
Citroën 2 CV.

Citro' Services

Via Carlo Botta 47
27020 San Giorgio
di Lomellina (PV)
www.citroservices.com
Vendita ricambi per tutte le vetture
storiche Citroën.

David Auto

Viale Lombardia, 14/16
20070 Dresano (MI)
Tel. 029 8270436/60 - Fax 029
8270455
www.davidauto.it
info@davidauto.it
Restauri completi di Citroën DS e
di tutte le Citroën d'epoca in genere.
Oltre a servizi di officina, carrozzeria,
tappezzeria e vendita ricambi.
D.K.S. Automotive

Località San Marziale, 27
53034 Colle di Val d'Elsa (SI)
Tel. 0577 909002 - Fax 0577 909919
www.dks.passweb.it/azienda
info@dksautomotive.com
Ricambi e accessori per Citroën e
Renault con motore raffreddato ad
aria e non.

Mac Restauri

via Arrigo Boito 9

20033 Desio (MB)
Tel. 0362 305873
Cell. 347 0645735 - 338 1757047
www.macrestauri.com
info@macrestauri.com

Restauro di meccanica, idraulica, interni, telaio e carrozzeria di Citroën d'epoca con l'utilizzo di attrezzature originali del tempo.

N.P.M. Citroën 2 CV Service

di Nicola Pavan
Castagnaro (VE)
Cell. 347 5366196/347 9207720
www.citroen2cvservice.it
info@citroen2cvservice.it
Vendita ricambi per Citroën 2 CV, Mehari, Dyane 6.

Vertuani Enrico

Via Trovamala 38/b
27100 Pavia
Località Fossarmato (Statale per Lodi)
Tel. 0382 483158 - fax 0382 583414
www.vertuaniernico.com
info@vertuaniernico.com
Restauro, riparazione e manutenzione delle Citroën d'epoca.

Carrozzeria Vitoli Matteo & Figlio

Via Bovisasca 97
20157 Milano
Tel. 02 39310972 - Fax 02 39310972
www.carrozzeriavitoli.com
info@carrozzeriavitoli.com
Specialista nel restauro di Citroën CX e SM, ricambi.

FERRARI

Brandoli Egidio

Via Campania, 53/B
41051 Castelnuovo Rangone
frazione Montale (MO)
Tel. 059 530 748 - Fax. 059 530 776
www.brandoli.it
info@brandoli.it
Dalla riparazione alla ricostruzione integrale di parti mancanti e introvabili che vengono create fedelmente dal progetto o dal prototipo originale dell'auto. Ex battistrada di Sergio Scaglietti ha lavorato su 250 GTO, 250 LM, 250 GTL, 330 Sport Prototipo, 275 GTB e GTB/4, Dino 206 Sport Prototipo, Dino 206 GT, Dino 246 GT, 365 GTB/4 Daytona, 365 GTS/4 Daytona Spider, 512 S, 512 M, 312 P, 365 GT4 BB, 365 GTB/4 Competizione, Dino 308 GT4, 308 GTB e GTS. È uno dei più quotati restauratori di Ferrari.

Luppi Tappezeria

Via Raimondo dalla Costa 190E
41100 Modena
Tel/Fax 059 2551109
www.tappezerialuppi.com
info@tappezerialuppi.com
Punto di riferimento mondiale nel

rifacimento di interni di Ferrari di qualsiasi epoca. Può fornire anche rivestimenti completi, realizzati sui modelli originali, pronti da montare.

FIAT

500Automotor
di Billi Tinari
Via Fonte Cruciani
66100 Chieti
Tel. 0871 334160
www.500automotor.com
500automotor@libero.it
Elaborazioni e ricambi speciali per Fiat 500 storiche ed elaborate.

Auto by CP

di Cappelletti & Pierini
Via Sant'Anna 11/A
50020 Mercatale Val Di Pesa
Tel. 055 821308 - Fax 055 821308
Cell. 3356113052
www.autobycp.com
autobycp@tiscali.it
Restauro auto d'epoca e verniciatura. Specializzati in Fiat 500.

Autoricambi Mortillaro

Via Giuseppe Mulè 13
90129 Palermo
Tel./Fax 091 6570996
Cell. 327 6818802
www.ricambifiat500.it
info@mortillarotuningsport.it
Ricambi e accessori per Fiat 500 d'epoca.

F.lli Deminici

Via Piemonte 37
Zona artigianale Corneigliana
35020 Due Carrare (PD)
Tel. 049 5290513 - Fax 049 5290921
www.deminici.it
Lamierati, ricambistica, tappezzeria, capote, accessori, cerchi ruota di tutti i modelli Fiat Topolino.

Nanni Ricambi

Bologna
Cell. 348 8852994 - Fax 051 969855
www.fiat500sport.com
Dal 1960 specializzati nella costruzione di ricambi e accessori sportivi e da corsa per Abarth 595-695, Giannini 500-590-650-700, Fiat 500 D-F-L-R, 126, Giardiniera.

Sauro Squerzanti

Via La Cascina 3/D
40058 Malalbergo (BO)
Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147
Cell. 347 6572323
www.saurosquerzanti.it
info@saurosquerzanti.it
Ricambi di meccanica, carrozzeria e impianti frenanti completi per Topolino A, B, C dal 1936 al 1955; pompe, cilindretti, tubi ecc., impianti elettrici di tutti i modelli Fiat

Topolino, Fiat Balilla 3 e 4 marce, Fiat 1100 E.

ISO RIVOLTA

Iso Restorations. Il Bottegone
Via Ing. Balduzzi, 72-74
24023 Clusone (BG)
Tel. 0346 25371 - Cell. 349 2978 362
www.isorestorations.com
workshop@isorestorations.com
L'unico fornitore ufficiale di parti Iso e Bizzarrini. Roberto Negri, il titolare, ha lavorato negli ultimi anni '60 e nei primi '70 alla Iso Rivolta, prima nell'ufficio tecnico e poi come collaudatore. Chiusa nel 1974 la Iso Rivolta, divenne il proprietario delle rimanenze: tutti i ricambi originali, vetri, telai, carrozzerie, disegni tecnici e molto altro. Effettua restauri e manutenzioni.

JAGUAR

GMA di Gallorini Marco

Via Riviera 39
27100 Pavia
Tel. 0382 525429-523630
Fax. 0382 529756
www.gmajag.net
info@gmajag.net
Ricambi Jaguar con un magazzino di oltre 10.000 articoli di meccanica, carrozzeria e tappezzeria per tutte le Jaguar dal 1948 al 1994.

Jaguar & Aston

Verona
Cell. 348 3527978 - Fax 045 542.281
www.jaguar-aston.com
info@jaguar-aston.com
Consulenze per acquisti, servizi di manutenzione, restauro totale o parziale, messa a punto, preparazione ai raduni per Aston Martin e Jaguar d'epoca. Magazzino con pezzi originali e introvabili, collezione di motori, strumenti, carburatori. Produzione di pezzi introvabili.

JEEP

Turi Giuseppe Autoricambi

Via Berretta Rossa 66/2°
40133 Bologna
Tel. 051 384831 - Fax 051 388465
www.ricambijeeep.com
turi@ricambijeeep.com
Ricambi e accessori per Jeep dal 1942 ad oggi, fuoristrada e auto d'epoca di qualunque marca.

LAMBORGHINI

Ansa Classic

Via Lumelina 4
6883 Novazzano (CH)
Tel. + Fax 0041 916470351
cell. 0041 763222424
www.partscollector.com
info@partscollector.com
Lamierati per tutta la serie Countach.

Dalla LP 400 "Periscopio" alla serie 25° Anniversario:

LANCIA

Amadei Ricambi

Via Famiglia Bendetti 12
47121 Forlì
Cell. 348 2619664
www.amadeiricambi.it
amadeiricambi@libero.it
Fornitura di ricambi ed accessori per vetture storiche Lancia. Inoltre automobili e autocarri d'epoca di marche italiane.

Lancia Vintage

Via Carducci 36/38
20019 Settimo Milanese (MI)
Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150
www.lanciovintage.it
info@lanciovintage.it
Ricambi originali per vetture Lancia.

M.A.R.A.

di Poledro Fabio
C.so Sempione 82
20154 Milano
Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313
www.mara.it
mara@mara.it
Ricambi di motore e carrozzeria per auto d'epoca Lancia dagli anni 30 ai giorni nostri. Più ricambi per auto d'epoca Fiat ed Alfa Romeo.

LAND ROVER

Aylmer Motors Italiana s.r.l.

Via Emilia Est, 1452
29010 Alseno (PC)
Tel. 0523 945788
www.aylmermotors.com
info@aylmer.it
Cambi e ricambi originali per Land Rover d'epoca.

MASERATI

Autofficina Candini

di Giuseppe e Marcello Candini
via Tito Livio 19
41100 Modena
Tel. 059 828280 - fax 059.820653
www.candinimodena.net
info@candinimodena.net
Qualsiasi tipo di lavorazione della parte meccanica, revisione completa motori, impianti frenanti, cambi e differenziali, sospensioni, avantreni e retrotreni. Tagliandi e manutenzione ordinaria e straordinaria, inoltre revisione dei singoli pezzi di tutte le Maserati d'epoca e moderne.

Carrozzeria Campana

Via Tito Livio 60
41100 Modena
Tel. 059 828079 - Fax 059 826311
www.campanacarrozzeria.it
campana@campanacarrozzeria.it
Ricambi per Maserati d'epoca. La

carrozzeria Campana ha rilevato direttamente da Maserati il magazzino dei ricambi per vetture d'epoca, che copre il periodo 1959-1982. La carrozzeria ricostruisce fedelmente le parti non più in commercio, con un catalogo di circa 25.000 pezzi. Restauro di vetture d'epoca.

F.lli Campana

Via Della Repubblica 6/8
20020 Solaro (MI)
Tel. 02 9690539 - Fax 02 9679974
<http://www.fratellicampana.com>
fratelli.campana@gmail.com
Vendita, assistenza e manutenzione di auto d'epoca Maserati.

Tralli Franco

Via Boito 1/C
41030 Bomporto (MO)
Tel. e Fax 059 909246
Cell. 335 6112307
www.trallifranco.it
trallifranco@libero.it
Quarant'anni di esperienza sulle meccaniche Maserati (motori, differenziali, cambi, impianti frenanti). Restauro di Maserati degli anni 50-80, comprese monoposto e barchette da corsa. Coordinamento lavori di ripristino di carrozzeria, tappezzeria e impiantistica elettrica. Vendita di Maserati d'epoca e relativi ricambi.

MERCEDES-BENZ

Tecning srl

Via Marco Polo 19A
35020 Albignasego (PD)
Tel. 049 8763783 - Fax 049 8788090
www.tecning.com
info@tecning.com
Libri, manuali, cataloghi illustrati e documentazione tecnica di tutto ciò che appartiene al mondo Mercedes. Produce e commercializza ricambi per Mercedes-Benz SL oldtimer: 190 SL, 300 SL e "Pagoda". Fornisce inoltre consulenze per il restauro e la conservazione delle autovetture di interesse storico, con particolare predilezione per le Mercedes-Benz.

MINI

Mini & Cooper Service

Via Valleambrosia
20089 Rozzano (MI)
Tel. 02 57504126 - Cell. 349 5101077
www.miniandcooper.it
miniandcooper@miniandcooper.it
Specialisti Cooper dal 1973. Assistenza e ricambi Mini. Riparazione, costruzione, elaborazione e preparazione alle gare.

PORSCHE

Carrozzeria Bottini & C. snc
Via Vittorio Veneto 1
20010 San Giorgio su Legnano (MI)

Tel. 0331 400046
www.carrozzeriabottini.com
info@carrozzeriabottini.com
Punto di riferimento dei collezionisti Porsche ma non solo. Riparazioni e restauri di auto d'epoca di prestigio, archivio completo di tutti i campioni di colori originali dell'epoca, per tutti i modelli e per tutte le marche.

Classico Corsa Garage

Via Verga 12
41053 Maranello (MO)
www.classicocorsa.it
info@classicocorsa.it
Ricambi e accessori per Porsche 356

Ever Green Cars

Via Napoli 1
26831 - Casalmajocco (LO)
www.evergreencars.it
info@evergreencars.it
Cell. 335 7704626
Vendita auto storiche. Specializzato in restauri totali e parziali di auto d'epoca e nella vendita e restauro di Porsche 356 e Porsche in genere. Magazzino e recupero ricambi rari per auto d'epoca.

Joma-Parts nv

Gefusilleerdenlaan 29
9600 Ronse (B)
Tel. 0032 55213013 - Fax: 0032 55207069
www.jomaparts.com
info@jomaparts.com
Ricambi per Porsche 356, 912 e per le 911 raffreddate ad aria, fino al 1998.

Porschemania

Via delle Gore 85
57124 Livorno
Tel. 0586 508221 - Fax 0586 501088
Cell. 339 7856060
www.maniadellaporsche.it
porschemania@alice.it
Ricambi, vendita, restauro carrozzeria, meccanica, tappezzeria per Porsche d'epoca.

Porsche Oldtimer Service

Via Monaco, 3
41100 Modena
Tel. 059 310879 - Fax 059 7123345
www.oldtimerservice.it
info@porscheoldtimerservice.it
Specializzato da circa 30 anni nella vendita di materiale originale e riprodotto per restauro di carrozzeria, meccanica, parti elettriche dei modelli 356 - 911 - 914.

Radar

Via Basiletti 19
25121 Brescia
Tel. e Fax 030 3751321
Cell. 3484521740
www.radarbrescia.it
Revisione cambi e motori Porsche 356

e Porsche 911 solo raffreddate ad aria. Revisione tamburi freno in alluminio con riporto anello frenante. Equilibratura alberi motore (solo tipo automobilistico). Realizzazione set tamburi freno anteriori Porsche 356 da 60 mm. tipo Carrera con corredo di montaggio. Lavorazioni su ogni tipo di motore d'auto d'epoca.

Rennsport Classic & Racing

Via Borsellino 2/3
42019 Arceto di Scandiano (RE)
Tel. 0522 911080 - Fax 0522 991085
www.rennsportweb.it
renn.sport@libero.it
info@renn.sport.it
Preparazione e restauro di auto storiche Porsche. Pluripremiata in numerosissime competizioni nazionali.

Safety Car

Viale Padova 17
20127 Milano
Tel. 02 26146780 - Fax 02 26119848
www.safetycar.biz
info@safetycar.biz
Specialista Porsche. Restauro auto d'epoca, manutenzioni ordinarie e straordinarie, car cleaning, vendita di auto nuove e usate, interventi di meccanica e carrozzeria, gestione parchi auto privati, pneumatici.

Vintage Toys

Via Provinciale, 17
43038 Sala Baganza (PR)
Tel. 0521 304356 - Fax 0521 304604
www.vintage toys.it
info@vintage toys.it
Specializzata nella vendita di ricambi per Porsche 356 e 911, nel restauro e nella commercializzazione dei relativi modelli.

RENAULT

D.K.S. Automotive

Località San Marziale, 27
53034 Colle di Val d'Elsa (SI)
Tel. 0577 909002 - Fax 0577 909919
www.dks.passweb.it/azienda
info@dksautomotive.com
Ricambi e accessori per Citroën e Renault con motore raffreddato ad aria e non.

ROLLS-ROYCE

British Motors

Via Pasubio, 24
37069 Villafranca di Verona (VR)
Tel. 045 6304613 - Fax 045 7979743
www.britishmotors.it
g.agostini@britishmotors.it
Vendita, assistenza, ricambi, consulenza tecnica e restauri per auto d'epoca Bentley e Rolls-Royce.

Classic Motor

via Rigosa 42

40069 Zola Predosa (BO)
Cell. 340 5554546
www.rollsroyceclassicomotor.it
Vendita auto d'epoca di prestigio, con particolare attenzione per Bentley e Rolls-Royce.

TRIUMPH

Autoclassica

Via Sette Martiri 101
35143 Padova
Tel. 049 624160 - Cell. 338 8854654
Fax 049 7969214
www.autoclassicapadova.it
autoclassica@libero.it
Tutto per le Triumph, soprattutto Spitfire: cerchi Minilite, capote, ruote a raggi, cruscotti, sospensioni...

VOLKSWAGEN

Air Cooled by Plank Reinhold & C

Bolzano
Tel. 0472 200606
Cell. 335 215386 - Fax 0472 200523
www.aircooled.it
plank@aircooled.it
Ricambi e accessori originali e riprodotti per Volkswagen raffreddate ad aria e per Porsche 356. Oltre a pneumatici d'epoca, anche con fasce bianche da applicare in tutte le misure.

Autofficina Ferrari

Via Motta Visconti 44 bis
27022 Casorate Primo (PV)
Tel. 02 90000016 - Cell. 338 6847887
www.autofficinaferrari.net
Appassionati di Volkswagen, vantano una lunga competenza su qualsiasi auto.

Beetle Italy

Via Luigi Einaudi 38
30014 Cavarzere (VE)
Tel. 0432 792229 - 3454557047
<http://www.beetleitaly.com>
info@beetleitaly.com
Restauro di VW classiche, revisione e potenziamento motori. Fornitura ricambi VW.

Bug & Bus Italia

Via dell'Artigianato n.10
20035 Lissone (MI)
Tel. 039 2450887
Cell. 334 6228678 - Roberto
Cell. 335 5248196 - Lorenzo
www.bugbus.it
info@bugbus.it
Distributori ufficiali in Italia del marchio BBT NV e rivenditori dei più importanti marchi europei e non di ricambi per VW aircooled.

Carrozzeria Vitolli Matteo & Figlio

Via Bovisasca 97
20157 Milano
Tel. 02 39310972 - Fax 02 39310972
www.carrozzeriavitolli.com

info@carrozzeriavitolli.com
 Restauro Maggiolino Cabriolet, restauro Citroën CX e SM, ricambi.

Dei Kafer Service

Località san Marziale 27
 53034 Colle Val d'Elsa (SI)
 Tel. 0577 928356 - Fax 0577 909919
 www.deikafersevice.com
 info@deikafersevice.com
 Ricambi e accessori per Vw con motore raffreddato ad aria e non. Il più fornito in Italia e tra i più noti in Europa. Produce anche ricambi in proprio.

Diemme snc

Via Gallarate, 388
 20151 Milano
 Tel. 02 3391 2260
 www.diemmericambivw.com
 samba1967@libero.it
 Reperimento e vendita ricambi Volkswagen d'epoca raffreddate ad aria.

F.lli Colombo

Via Milano 24
 Loc. Carcano, Albavilla (CO)
 Tel. 031 628640 - Fax 031 626520
 www.flicolombo.it
 info@flicolombo.it
 Restauro Maggiolino e auto d'epoca.

Friego Guido

Via Rossini, 26
 21012 Cassano Magnago (Va)
 Tel. 0332 311 397
 Restauro interni auto storiche, Volkswagen in particolare

Il Tappezziere

di Crugnola M.
 Via Duca degli Abruzzi, 64
 21100 Calcinatè del Pesce (Va)
 Tel. 0332 311397
 Specializzato nel restauro di interni di Volkswagen d'epoca.

Maggiolino ReStore

via Adda, 8
 65128 Pescara
 Tel. 085 4326869 - Fax 085 4317042
 www.maggiolinorestore.com
 info@maggiolinorestore.com
 Negozio dedicato al Maggiolino con ricambi e accessori originali (new old stock e original equipments material) oltre a riproduzioni made in Germany.

Maggiolino Ricambi

Via Vittorio Alfieri 14/A
 10060 Castagnole Piemonte (TO)
 Cell. 338 2118242
 www.maggiolinoricambi.it
 maggiolinoricambi@gmail.com
 Ampio catalogo di ricambi per Maggiolino e Maggiolone.

Vks - Parts

Milano

www.vks-parts.com
 info@vks-parts.com
 Specialista in ricambi Volkswagen strettamente d'origine, vende unicamente fondi di magazzino della Casa (n.o.s.) o usati; non tratta ricambi di produzione attuale. Disponibili particolari per VW dagli anni 50 ai primi anni 80, per tutti i modelli Maggiolino, Typ 2 e derivati e Golf prima e seconda serie.

VW Store

di Petiti e Brizio
 Via A. De Gasperi, 27
 12040 Sanfrè (CN) - zona industriale
 Tel. e fax 0172 389115
 www.vwstore.it
 info@vwstore.it
 Restauri, ricambi e accessori per Maggiolino e derivati.

STRUMENTI

Colombo Angelo
 Via Statale, 6
 22045 Lambrugo (CO)
 Tel. 031 607309 -
 Fax 031 608248
 www.colomboangelo.com
 info@colomboangelo.it
 Restauri completi della strumentazione di auto e moto d'epoca, riproduzioni accurate su richiesta, elaborazioni di cruscotti di vetture italiane anni 60-70.

Bruno Pravatà

Via Gaspare Aselli
 20133 Milano
 Tel. 02 714674
 Riparazione strumenti di auto storiche.

Casa del Contachilometri

Via Parmeggiani 2/2
 40131 Bologna
 Tel. 051 552274 - fax 051 521140
 www.casadelcontachilometri.it
 info@casadelcontachilometri.it
 Riparazione e restauro degli strumenti di bordo delle moto ed auto d'epoca.

Elettrauto Franco

di Franco Rodighiero
 Via Potara 41
 36015 Schio (VI)
 Tel. 0445 526460
 Uno dei massimi specialisti nel campo del restauro degli strumenti per auto di qualsiasi epoca.

TAPPEZZIERI

Medici Style
 Via Grandi 6/A
 42030 Vezzano Sul Crostolo (RE)
 Tel. 0522 601122
 Fax 0522 601251
 www.medicistyle.com
 info@medicistyle.it
 Manutenzione e pulizia di rivestimenti per auto d'epoca.

Paolini Anastasio

via Corinaldese 108/b
 60010 Bruggnetto di Senigallia (AN)
 Tel. 071 6620010 - Fax 071 6620209
 www.paolini.it
 info@paolini.it
 Ricostruzione completa di sedili, fondi, tappeti, cuffie cambio e freno e altri accessori.

Tappezzeria Gambirazio

Via Lunga 16/C
 25128 Brescia
 Tel. e Fax 030 3229744
 Cell. 320 4084362
 www.gambirazio.it
 gambirazio@gambirazio.it
 Restauro interni di auto e selle moto d'epoca con materiali originali per omologazioni Asi e reperimento ricambi. Vendita pelli e finte pelli.

TARGHE

Ennepi snc
 Via Vienna 28 - Zona ind. Sett. D
 38121 Spini di Gardolo (TN)
 Tel. 0461 991631
 www.targheetarghe.it
 Restauro targhe. Repliche di targhe storiche in ferro e alluminio a scopo decorativo per veicoli d'epoca di ogni età e nazione.

Targhe Storiche srl

Via Trento, 73
 00041 Albano Laziale (RM)
 Cell. 329 2257 986
 www.targhestoriche.it
 Realizzazione di targhe decorative per auto e moto d'epoca. Repliche fedeli con i caratteri originali in uso fino agli anni novanta

TELAI

Vaccari & Bosi
 Strada Statale 324
 41027 Pievepelago (MO)
 Tel. 0536 71550
 Fax 0536 71277
 www.vaccariebos.com
 vaebo@msw.it
 Produzione di telai, collettori, silenziatori e componentistica per auto d'epoca. Telaista di fiducia di Enzo Ferrari, per il quale ha costruito i telai di numerosissime Rosse, ricostruisce e restaura telai di tutte le Ferrari storiche in particolare, ma anche di Lamborghini, Maserati, ecc.

Marchesi & C.

Via Dei Tipografi, 29/32
 41122 Modena
 Tel. 059 282722 - Fax 059 280309
 www.marchesimodena.com
 commerciale@marchesimodena.com
 Riparazioni e produzione di telai di auto che hanno scritto la storia dell'automobilismo italiano.

TELE TENDE COPRIAUTO

Confezioni Andrea

Via Friuli, 8
 21100 Varese
 Tel. 0332 261562 - Fax 0332 810656
 www.confezioniandrea.it
 info@confezioniandrea.it
 Protezioni e coperture per qualsiasi esigenza, per auto e per moto.

Euroтели

Borgo dei Cappuccini 187
 57126 Livorno
 Tel 0586 887456 - Fax 0586 511774
 www.euroтели.it
 info@euroтели.it
 Copriauto e coprimoto su misura in morbida stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, in vari colori, completi di personalizzazioni, lavabili in lavatrice.

Intenda

Via Vincenzo Pareto 3
 37045 Legnago (VR)
 Tel. 0442 601031/600270
 Fax. 0442 25164
 www.intenda.it
 info@intenda.it
 Progetta e realizza coperture multifunzionali fisse e mobili in grado di soddisfare le più svariate esigenze.

VARI

Alloys Italia

Via degli Schiavetti, 9
 34074 Monfalcone (GO)
 Tel. 0481 710701
 Fax 0481 483004
 www.alloysitalia.it
 Produzione, commercializzazione, assistenza tecnica di prodotti per la saldatura.

BSMacchine

Via Enzo Ferrari 5
 33083 Villotta di Chions (PN)
 Tel. 0434 630602 - Fax 0434 639378
 www.bsmacchine.it
 info@bsmacchine.it
 Produzione e vendita di macchine utensili per professionisti del restauro.

Geri Casini

ViaTogliatti 178
 50019 Sesto Fiorentino (FI)
 Tel. 055 215596 -
 Cell. 339 3470923
 Restauro di parabole fari.

Holiday

di Vernagallo Vanessa
 Via G. Garibaldi, 29
 10078 Venaria (To)
 Consulenza, progettazione, studio fattibilità allestimenti speciali, trasformazioni autovetture e veicoli di ogni genere e relativa prova su strada.

Nicolini Bruno snc

Pratiche auto
Via Pasteur, 6/E
42100 Reggio Emilia
Tel. 0522 551 061
www.nicolinibruno.it
bruno@nicolinibruno.it
Tutto ciò che ha a che fare con il trasferimento di veicoli, immatricolazioni, provenienza estera, di nuova progettazione o trasformati, veicoli storici.

Sant'Anna Group SRL Galvanica e Pulitura metalli

Via G. Prati 54 20092 Cinisello Balsamo (MI)
Tel 02 6185 580
santannagroup@libero.it

Scuderia Settecolli,

via Linosa 1a - 04011 Aprilia (LT),
scuderiasettecolli@gmail.com,
Massimo Lippi
cell 327 97444 35

Simet

Via G.B. Ferroggio 29 A
10151 Torino
Tel. 011 455 74 75 - Fax 011 55 84 34
www.simet-torino.it
info@simet-torino.it
Trattamento dei metalli per conto terzi: sabbatura, granigliatura, sverniciatura termica e chimica, decapaggio, barilatura, vibroabrasione e sgrassaggio. Sverniciatura e decapaggio delle scocche di auto d'epoca. Sverniciatura del legno.

Targhe Storiche SRL,

via Trento 73 00041 Albano Laziale (RM) cell 329 2257 986

Vernagallo Stile

Via Maria Bricca, 20
10044 Pianezza (TO)
Tel. 349 840 1333
www.vernagallo.it
info@vernagallo.it
Carrozzerie speciali, trasformazioni e repliche di auto storiche in versione aperta, con omologazione compresa. Trasformazioni cabrio, spider, beach, fuoriserie.

ZebraColor

7 Impasse des Buttes,
77250 Moret Sur Loing, (F)
Tel. +33(0)145788220
Fax +33(0)145755030
www.zebracolor-boutique.com
www.zebracolor.net
Tracciafiletto manuale senza compressore.

**VENDITA
Alfa Vintage**

di Alessandro Abbate

Via C. Lombroso 10
20037 Paderno Dugnano (MI)
Vendita auto d'epoca anni 60-90 con particolare predilezione per le Alfa Romeo.

Auto Classic

Corso Savona 50/1
10024 Moncalieri (TO)
Tel. 011 644119
www.autoclassic.it
autoclassic@autoclassic.it
Fondata da Luciano Bertolero nel 1969, offre vendita, restauro e manutenzione di auto d'epoca di prestigio.

Autopark010

Via Castelleone 109
26100 Cremona
Tel. 0372 471106 - Fax 0372 471166
www.autopark010.it
info@autopark010.it
Vendita auto d'epoca, anche showroom online.

Autospeak

Via Emilia Est, 852
41100 Modena
Tel. 059 366655 - Fax 059 366473
www.autospeak.it
info@autospeak.it
Vendita auto d'epoca di prestigio.

Autostoriche

di Carlo Gritti Morlacchi
Via Trieste 6
24041 Brembate (BG)
Tel. 035 801699
www.autostoriche.net
info@autostoriche.net
Vendita, noleggio, consulenze, quotazioni per auto e moto d'epoca.

Autovigano

di Gavazzi Maurizio
Via dell'Industria 30
20083 Vigano di Gaggiano (MI)
Tel. 02 9086947/02 90843440
Fax 02 9086947
www.autoviganomilano.com
info@autovigano.it
Restauro, ricerca e vendita di auto d'epoca.

Best Auto

via Radici in Piano, 511
41049 Sassuolo (MO)
Tel. 0536 808936 - Fax 0536 801261
info@bestauto.it
www.bestauto.it
Vendita auto d'epoca di prestigio italiane e straniere.

Borghì Automobili

Via Trezzo d'Adda, 14
20144 Milano
Tel. 02 474051 (5 linee)

Fax 02 4222996
www.borghiautomobili.it
info@BorghìAutomobili.it

Vendita, manutenzione, allestimenti, restauri di autovetture inglesi e classiche di prestigio. Importatore ufficiale per l'Italia della Morgan Motor Company.

Bresciacar

V.le del Lavoro 2/c
25045 Castegnato (BS)
Tel. 030 2140910
www.bresciacar.it
bresciacar@gmail.com
Vendita e ricerca di auto e moto d'epoca, manutenzione, trasporto, restauro, rimessaggio.

Carmag

di Antonio Maglione
Via degli Olmetti 40°
00060 Formello (Roma)
Tel. 06 9075474 - Cell. 336 744870
Fax 06 9075764
www.carmag.it
info@carmag.it
Vendita auto d'epoca di ogni marca e periodo. Il proprietario è un ex pilota degli anni 60 con una settantina di corse all'attivo, tra cui 40 vittorie, 3 titoli italiani e uno europeo. Effettua anche servizio di car care&recovering.

City Motors

Via Maria Bricca 20
10044 - Pianezza (TO)
Tel. 011 9682655 - Fax 011 9682703
Cell. 335 6093431
www.citymotors.com
citymotors@com.it
Acquisto e vendita di autoveicoli d'epoca di ogni marca e modello, oggetti di modernariato e antiquariato e automobilia. Uno stock permanente di oltre 150 autoveicoli e motocicli. Import-export su specifica richiesta. Aste periodiche in sede. Officina, assistenza, consulenza commerciale, fiscale, finanziaria e assicurativa.

Classic Car

Via Aurelia 133
55045 Marina di Pietrasanta (LU)
Tel. 0584 24466 - 0584 22059
Fax 0584 1660317
www.classicar.it
info@classicar.it
Vendita, noleggio, restauro.

Classic Car Excellence

di Diego Stanchieri
Via Della Folgarella 94
00043 Roma
Tel. 340 2530636
www.classiccarexcellence.com
info@classiccarexcellence.com
Compravendita di autovetture classiche e sportive di ogni epoca

e di qualsiasi marca e modello. Spedizioni e ritiro auto in tutto il mondo.

Classic Motor

via Rigosa 42
40069 Zola Predosa (BO)
Cell. 340 5554546
www.rollroycedclassicmotor.it
Vendita auto d'epoca di prestigio, con particolare attenzione per Bentley e Rolls-Royce.

Classic Old Cars

di Daniele Milla
Strada della Celsetta, 16
00063 Campagnano di Roma (Roma)
Cell. 335 6144803
www.cassiaoldcars.it
info@cassiaoldcars.it
Restauro auto d'epoca stradali e da competizione, vendita e assistenza alla vendita.

Eliscar

Via Val di Stava 2/4
37060 Sona (VR)
Tel. 045 6080698 - 6838310/314
Fax 045 6089868
www.eliscar.it
Vendita auto d'epoca.

Epoca Car

di De Piccoli Susy e Roberto
Via S. Pertini, 8 Z.I.
30029 S. Stino di Livenza (VE)
Tel. e Fax 0421 311659
www.epocacar.com
info@epocacar.com
Vendita, restauri, riparazioni, ricambi di auto d'epoca italiane.

Ever Green Cars

Via Napoli 1
26831 - Casalmaiocco (LO)
www.evergreencars.it
info@evergreencars.it
Cell. 335 7704626
Vendita auto storiche. Specializzato in restauri totali e parziali di auto d'epoca e nella vendita e restauro di Porsche 356 e Porsche in genere.

Garage Daytona 2

Via S. Vidotto 26
Camino al Tagliamento (UD)
Cell. 335 5302669
www.garagedaytona2.it
Vendita, assistenza, restauri, noleggio, trasporto di auto d'epoca, con particolare attenzione alle auto storiche americane.

Garage Italia

Via della Palazzina, 10
01100 Viterbo (VT)
Tel e Fax 0761 253557
Cell. 339 8099173
www.garageitalia.it
info@garageitalia.it

Compravendita di auto classiche e sportive.

Garage Ponzio

Via Paesana 2
10020 Carmagnola (TO)
Cell. 338 3881222
www.garageponzio.it
info@garageponzio.it
Vendita auto d'epoca di ogni marca.

Ghibli Garage

Viale Umbria, 35
06063 Magione (PG)
Cell. 335 308824 - Fax 075 8472397
www.ghibligarage.com
cinelli@ghibligarage.com
Showroom specializzato nella vendita e ricerca di auto storiche e sportive.

Giallo Corsa

Via G. Leopardi, 1
24020 Ranica (BG)
Tel. e fax 035.346867
www.giallocorsa.com
giallo.corsa.bg@libero.it
Vendita e assistenza per auto sportive e da collezione, restauri di auto d'epoca.

Gi.Di.Emme Automobili

Via Bel Poggio 11/A
40026 Imola (BO)
Cell. 347 8399370
www.gidiemme.net
allcars911@hotmail.com
Ditta individuale nata nel 2009 specializzata nell'intermediazione per autovetture d'epoca.

GPS Classic

Via Croce Rossa 21-23
43019 Soragna (PR)
Tel. 0524 597924 - Fax 0524 599781
www.gpsclassic.it
info@gpsclassic.it
Offre il servizio più completo possibile a clienti con esigenze e desideri così specifici come quelli del collezionista di auto storiche: riparazioni, rimessaggio, assistenza, trasporti e vendita di auto d'epoca.

Grimaldi Auto

Viale Montegrappa, 15
27029 Vigevano (PV)
Tel. 0381 22787 - Fax 0381 23663
www.grimaldiauto.it
cardealer@grimaldiauto.it
Vendita di auto d'epoca di numerosi marchi italiani e stranieri.

Gruppo Promotor

Via Modena 267
44122 Ferrara
Tel. e Fax 0532 770305
Cell. 335 7080614
www.gruppomotor.com

info@gruppomotor.com
È in grado di offrire un servizio di vendita e post vendita di auto d'epoca con collaboratori e consulenti commerciali sempre a disposizione. Ampia scelta di vetture classiche.

Hobbycarstore

Via Empolese, 1
Monsummano Terme (PT)
Tel. 0572 954201
Beniamino: 368 458071
Giuseppe: 360 708997
www.hobbycarstore.com
Ricerca, vendita e consulenza per auto d'epoca.

Imcar2

via F.Musso 11
18100 Imperia
Tel. 0183 293222 - Fax 0183 767711
Cell. 335 8478103
www.imcar2.it
info@imcar2.it
Vendita di auto classiche multimarche con particolare attenzione alle Mercedes-Benz.

Imperial Auto Collection

Via Schiapparelli 8
Acquaviva Delle Fonti (BA)
Cell. 392 4659980 - 339 8242959
Fax 080 762629
www.imperialautocollection.com
info@imperialautocollection.com
Acquisto, vendita, noleggio di auto di prestigio.

Le Classiche

Zona Produttiva Vurza 22
39055 Pineta di Laives (BZ)
Tel. 0471 590269 - Cell. 320 3449270
www.leclassiche.com
direzione@leclassiche.com
Vendita (con servizio di conto vendita), noleggio e rimessaggio di auto d'epoca. Acquisto di automobilia d'epoca. A breve, servizio di aste on line.

Legend Car

Via del Canneto, 55
25010 Borgosatollo (BS)
Tel. e Fax .030 2501036
Cell. 348 2623800
www.legendcar.it
legendcar@apisnet.it
Commercio, importazione di auto italiane dall'estero costruite tra gli anni 50 e 70 e loro restauro.

Legend Cars

Via G.Rossa, 15
30037 Scorzè (VE)
Cell. 335 8450084 - 329 2115798
Fax 041 445393
www.legendcars.it
info@legendcars.it
Compravendita di auto, moto e barche

d'epoca destinate a un'utenza di appassionati.

Luzzago 1975

via Mandolossa, 65
25030 Roncadelle (BS)
Tel. 030 2411532 - Fax 030 2411540
www.luzzago.com
info@luzzago.com
Oltre 10 mila auto storiche vendute per questa realtà commerciale recentemente passata in mani straniere. Noleggi, tour e corporate events con auto d'epoca.

Marchioni Automobili

Via Nazionale 7 - Fr. Villaggio Europa
40042 Lizzano in Belvedere (BO)
Tel. 0534 53922 - 53544
Fax 0534 55035
www.marchioniautomobili.it
Officina riparazione, carrozzeria, ricambi meccanici ed elettrici, pneumatici, restauro completo e vendita di auto d'epoca. La predilezione va al restauro conservativo, al recupero dell'esistente.

Maximilianautomobili

Via S. Biagio, 63
20060 Truccazzano (MI)
Cell. 335 6631550 - Fax 02 9583039
www.maximilianautomobili.com
kappa.1@tiscalinet.it
Importazione ed esportazione di vetture d'epoca e classiche sportive. Tra i suoi clienti Bernie Ecclestone, Nazzareno Gabrielli e Gerolamo Etro.

Nervesauto

via delle Industrie 10
31040 Nervesa (TV)
Tel. 0422 779222/779854
Cell. 335 8262808 - Fax 0422 885022
www.nervesauto.it
info@nervesauto.com
Vendita e restauro di lamierati per auto d'epoca, youngtimer e moto storiche.

Officine Criscuolo

1a Traversa Pisciarelli 2
80078 Agnano (NA)
Tel. e Fax 081 2303373
www.officinecriscuolo.com
info@officinecriscuolo.com
Restauro totali, parziali e vendita di auto d'epoca.

Old - Cars

by Ernesto Mantovani
Via Milano 200
46019 Cogozzo (MN)
Tel. 0375 790025 - Fax 0375 790032
www.old-cars.it
info@old-cars.it
Da collezionisti a rivenditori, specialisti in auto degli anni 50 - 60 - 70 delle più famose marche italiane ed europee, soprattutto inglesi. Offre anche servizio di restauro, di consulenza e di trasporto.

Oldtimers

via Piani 46/1
16042 Carasco (GE)
Tel. 393 3351810 - Cell. 335 368094
www.oldtimers.it
info@oldtimers.it
Vendita auto d'epoca con particolare attenzione alle auto americane.

Passione Auto

via Provinciale 65/67
24020 Torre Boldone (BG)
Tel. 035 957050 - Fax 035 957745
Cell. 0349 2378599
www.passioneauto.net
passioneauto@hotmail.com
Vendita di auto d'epoca di ogni marca.

Righini Auto

Via Emilia 49
40011 Anzola dell'Emilia (BO)
Tel. 051 733169
Fax 051 735767 - Cell. 346 8545759
www.righiniauto.it
Commercia e vende auto storiche di ogni casa automobilistica, particolarmente Alfa Romeo. Vendita ricambi per auto d'epoca, trattori agricoli, autocarri, moto, mezzi militari. Restauri e consulenze.

Safety Car

Viale Padova 17
20127 Milano
Tel. 02 26146780 - Fax 02 26119848
www.safetycar.biz
info@safetycar.biz
Specialista Porsche. Restauro auto d'epoca, manutenzioni ordinarie e straordinarie, car cleaning, vendita di auto nuove e usate, interventi di meccanica e carrozzeria, gestione parchi auto privati, pneumatici.

Silvauto

Via Roma 158
24064 Grumello al Monte (BG)
Tel. 035 830800 - Fax 035 8356648
www.silvauto.it
info@silvauto.it
Car outlet per la vendita di auto d'epoca. Ha altre due sedi, una a Moncalieri (TO) e una a Bergamo.

Soccol

Via Messina, 43
20154 Milano
Tel. 02 317134/38
www.soccol.it
info@soccol.it
Vendita di auto d'epoca di prestigio.

Swallow Street

Via Domenico Cotugno 49/a
70124 Bari
Tel. 333 7157155
www.reteimprese.it/swallowstreet
Vendita, restauro e noleggio di autovetture storiche.



20^a Vernasca Silver Flag

PIACENZA PER EXPO PER PIACENZA



C.P.A.E. ringrazia partecipanti, istituzioni, Sponsor e collaboratori per il successo di questo indimenticabile 2015!

Grazie!



Camera di Commercio Piacenza



POLITECNICO DI MILANO



PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA FRA®

i cosmetici per la vostra auto



Una Carezza per la Tua Passione

FOLLOW US



Linea Diretta Tel. 02 3569981 - info@mafra.it



www.auto-spa.it