



## Le sopravvissute di Anzio

**N**ella cittadina di Anzio, a 60 chilometri da Roma, tra i taxi in servizio ce ne sono due molto «particolari»: si tratta di Fiat «600 Multipla» della carrozzeria Ghia. Appartengono ad Alessandro De Cupis (quello rosso) e a Francesco Porciatti (quello verde) che li guidano di persona da tanti anni. Sono stati acquistati dagli attuali proprietari a Torino nel 1960 dopo che avevano trasportato gli atleti che partecipavano all'Olimpiade di «Italia 60». Facevano parte di un lotto di cinque vetture, tutte di colore diverso, delle quali ne sono sopravvissute sicuramente tre, le due sopraccitate e una di colore celeste che lavora anch'essa come taxi sull'iso-

la di Ponza. Le «600 Multipla» di Anzio sono in perfetto stato di conservazione, vanno benissimo sebbene abbiano percorso ciascuna più di 300.000 chilometri. Rispetto alla vettura di serie, hanno la ruota di scorta alloggiata non più sotto il cruscotto dalla parte del passeggero bensì sotto la panca centrale che, essendo ribaltabile, funge anche da bagagliaio; i sedili, compresi quelli anteriori, sono costituiti da tubi cromati rivestiti di vimini. I tubi cromati fungono anche da paraurti e da modanature laterali. Particolari anche le calotte che i proprietari, talmente innamorati delle loro «creature», hanno tolto temendo di perderle.

## Su Quattroruotine: di tutto, di più

Il mito Ferrari continua ad affascinare anche *Quattroruotine*, il bimestrale di modellismo dell'Editoriale Domus. Sul fascicolo di gennaio-febbraio 1998, ci sono infatti due pagine dedicate alla Ferrari «126 CK» di Gilles Villeneuve usata soltanto nelle prove del Gran Premio d'Italia 1980 eccezionalmente disputato a Imola. Si tratta di un incredibile modello in scala 1:12 realizzato da Luigi Cabassi, un modenese purosangue, pazzo per la «rossa», che costruisce riproduzioni da 25 anni. Ha cominciato con le scatole di montaggio per passare poi alle elaborazioni e infine ai modelli autocostruiti, tutti

rigorosamente di marca Ferrari. Per «creare» la «126 CK», l'artista ha usato una tecnica particolare, cioè un manichino di legno rivestito d'alluminio. Nella rubrica «Tematiche» questa volta la rivista prende in considerazione i modellini in scala 1:25 dedicando un ampio servizio a un appassionato genovese che da vent'anni ha dato vita a una collezione che supera i 1600 esemplari tra pezzi obsoleti, novità e modelli particolari. Che cosa erano le Auto-Dux? Ve lo dice *Quattroruotine* spiegando che erano una via di mezzo tra il modellino e il giocattolo prodotte in Germania a partire dagli anni Cinquanta. Riproducevano alcune vetture dell'epoca ed erano disponibili anche in

## A Novegro un migliaio di espositori

Si svolgerà nel weekend compreso tra il 21 e il 22 di questo mese la tredicesima edizione della mostra-scambio al Parco Esposizioni di Novegro, Milano, nei pressi dello scalo aeroportuale di Linate. Un appuntamento che ha acquisito con il passare degli anni un ruolo di importanza prioritaria nella panoramica scambistica del nostro Paese. Conterà un migliaio di espositori, disseminati in stand dedicati a auto, moto, ricambi e accessori d'epoca. Quanto di meglio per l'appassionato alla ricerca di pezzi rari, cimeli, foto o libri riguardanti i

veicoli di ieri, sia a due sia a quattro ruote. Protagonista di questa edizione sarà la Motom, che vanterà uno stand perfettamente ricostruito seguendo lo stile utilizzato durante i Saloni della moto negli anni Cinquanta. L'orario di apertura della mostra sarà dalle 8,30 alle 18 il primo giorno, dalle 8,30 alle 17,30 la domenica seguente. Il prezzo del biglietto d'ingresso è di 14 mila lire, ridotto, per i minori di età tra i 6 e i 12 anni, a 7 mila lire. Per ulteriori informazioni, rivolgersi all'organizzatore Comis Lombardia, tel. (02) 70200022.



scatola di montaggio. Nella rubrica «Le Pagelle» vengono giudicate la Ferrari «312 PB» 1972 della Brumm, la Mercedes «ML 320» 1997 della Maisto, l'Autobianchi «Bianchina Cabriolet» 1960 della Pinko mentre della BBurago viene esaminata un'altra Ferrari, la monoposto «F310 B» del 1997. Come sempre, informatissime le pagine dedicate alle novità, tra cui segnaliamo, per gli amanti della Lancia, l'«Aurelia berlina Mille Miglia» in scala 1:43 della Tecnomodel, una macchina davvero stupenda in resina e metallo disponibile anche in kit di montaggio. La vettura è offerta anche negli allestimenti stradale, taxi, Polizia stradale, Montecarlo e Coppa delle Dolomiti.

*Quattroruotine* è reperibile nei più forniti negozi di modellismo e si può ricevere anche in abbonamento al prezzo di 40.000 lire per sei numeri. Per abbonarsi, telefonare allo (02)82472380.





## FSI, questo il nuovo nome del «Club della Campagnola»

Il 13 dicembre scorso, a Rivalta (Piacenza) si è tenuto l'ultimo incontro del «Club della Campagnola». Durante la riunione sono stati definiti i particolari organizzativi e attribuite le cariche sociali del club, che è stato denominato, per decisione unanime dei soci, FSI (Fuoristrada Storico Italiano). Il sodalizio vuole diventare un punto di riferimento non solo per gli appassionati della «Campagnola» Fiat, ma anche per i proprietari di Alfa «Matta», OM «CL 51» e altri veicoli meno «anziani» ma ugualmente si-

gnificativi sotto il profilo storico, quali per esempio il «Ranger» della Ferves, la Samas/Delta «Yeti», il CAP «Scoiattolo» e via dicendo. Il club, che in pochi mesi ha triplicato il numero degli iscritti, ha un programma particolarmente interessante: l'intenzione è di organizzare quattro incontri annuali (a cadenza trimestrale), uno dei quali a carattere nazionale, in località scelte per favorire la partecipazione del maggior numero possibile di aderenti. Inoltre è intenzione dei soci fondatori curare la pubblica-

zione di un bollettino trimestrale nel quale, insieme a notizie storiche e consigli di gestione e utilizzazione dei mezzi, saranno elencati i ricambisti presso i quali è ancora possibile (e conveniente) acquistare ricambi e particolari interessanti. Non solo, si è deciso di acquistare, a livello di club, molta manualistica relativa ai modelli di maggior interesse per i soci, che resterà a disposizione degli aderenti per consultazione. La quota di iscrizione per il 1998 è stata fissata in 100 mila lire. Per maggiori informazioni e per iscriversi al club è possibile contattare Federico Tonini al numero di telefono (0383) 62974 e di fax (0383) 212489.

## Tutti i segreti del mondo dei rally

Domenica 22 febbraio ad Autostory di Genova, la Scuderia del Grifone, in collaborazione con la fiera genovese e con *Ruoteclassiche*, per festeggiare i suoi quarant'anni di attività organizzerà, a titolo gratuito, un corso di formazione per navigatori da rally e un corso di avvicinamento alla regolarità. Si terranno nel padiglione C della Fiera e saranno aperti a tutti gli interessati. Istruttori del programma rally saranno i piloti, i navigatori e i tecnici della squadra ufficiale Grifone-Esso che spiegheranno tutto quanto concerne la figura e il ruolo del copilota: normativa sportiva e tecnica, road book, controlli orari, ricognizioni prove speciale, piani assistenza, dettatura e lettura delle cosiddette note, ecc. Al corso di regolarità parleranno invece esperti della specialità che faranno conoscere le apparecchiature di rilevamento e di misurazione, sveleranno le tecniche di cronometraggio, che cosa sono le prove di precisione e i controlli orari.

Il corso copiloti si svolgerà dalle ore 10,15 alle 12,45 e dalle 14 alle 16,30; quello della regolarità dalle 16,45 alle 18,30. Le iscrizioni devono pervenire entro giovedì 18 febbraio alla Scuderia del Grifone (telefono e fax 010/366816-0337/268190) o a *Ruoteclassiche* (teefono 02/82472499, fax 824722397). All'apertura della mostra, il giorno 20, gli interessati possono rivolgersi direttamente alla Scuderia del Grifone nello stand del padiglione C.



## Porsche di ieri e di oggi incontrano Vittorio Emanuele II

Il Club Peschiera Motori organizzerà il 25 aprile un meeting per sole vetture Porsche a Sirmione del Garda. Alla manifestazione aderirà l'intera produzione della Casa di Stoccarda, dalla «356» alla recentissima «996». Il programma del meeting si annuncia vario e interessante contemplando tra l'altro l'«Incontro con Vittorio Emanuele II e i suoi monumenti» e la visita delle meraviglie futuristiche di Gardaland dove le vetture saranno esposte vicino al castello d'entrata. Per ulteriori informazioni telefonare al numero (045)7553700.



CAMPAGNA ABBONAMENTI RUOTECLASSICHE 1997/98

# ABBONATI!

Telefona al numero verde  
ed entra in un mondo  
di vantaggi.\*

Numero Verde

167-001199

## DUE COPIE IN OMAGGIO

Con l'abbonamento le buone notizie per te cominciano subito: le prime due copie infatti le regaliamo noi.



## PARTE LA GRANDE RACCOLTA ESSO/MAGGIORE BUDGET

Ogni volta che ti fermi a una stazione Self-Service Esso o noleggi un'auto da Maggiore Budget, ricevi i bollini per aggiungere tanti numeri al tuo abbonamento.



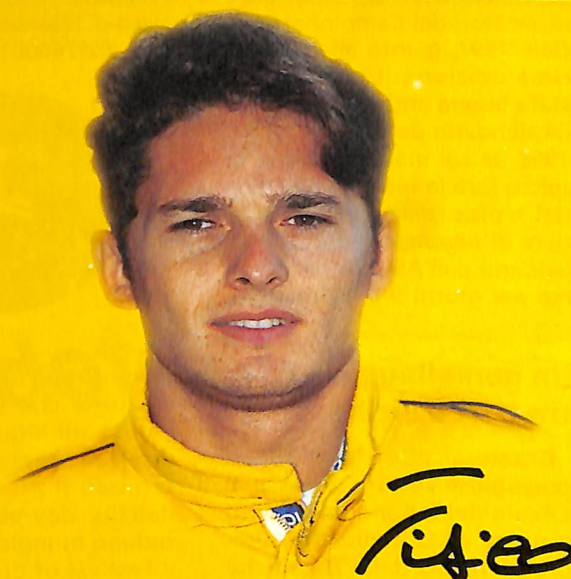
## VINCI CORSI GUIDASICURA QUATTORRUOTE E NOLEGGI MAGGIORE BUDGET

Fra tutte le schede completate della raccolta Esso/Maggiore Budget verranno estratti 5 corsi GuidaSicura Quattoruote e 5 noleggi Maggiore Budget di una settimana.



## UN MONDO DI VANTAGGI ESCLUSIVI TI ASPETTA

La Card, oltre a farti partecipare alla raccolta bollini e a darti diritto ad uno sconto sui noleggi Maggiore Budget e sui pernottamenti negli Hotel Best Western, ti apre le porte di tutte le offerte e le iniziative esclusive che l'Editoriale Domus riserva ai propri abbonati.



Giancarlo Fisichella - Pilota F1

## QUESTO MESE

Vacanze 4x4  
a Noleggio

129.000  
lire al giorno



Un NISSAN TERRANO 2.7 TDI SE 3P o 5P,  
a sole 129.000 lire al giorno.

100 Km al giorno, assicurazioni, IVA 20% ed oneri aeroportuali inclusi.

MCD M001374

CENTRO PRENOTAZIONI  
1478 - 67067



Valida fino al 31/03/98

Aut. Min. N. 6/10327 del 26/11/97

\* 11 numeri a £ 90.000 anziché £ 110.000

Editoriale Domus  
<http://www.edidomus.it>

## Il CMAE strizza l'occhio all'anteguerra

Si è tenuta in una cornice del tutto inusuale la cena di fine d'anno del CMAE (Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca). A rimpiazzare la tradizionale serata natalizia nei più rinomati ristoranti milanesi, per la prima volta il museo di *Quattro ruote* ha aperto le sue porte, tra le sue affascinanti vetture d'epoca, adibito per accogliere i soci del club, oltre ai vincitori del Campionato Sociale 1997, giunto alla sua decima edizione. L'occasione è stata buona anche per definire il calendario degli impegni del 1998, la cui manifestazione di spicco sarà la seconda edizione del trofeo Val Vezzeno: una gara di regolarità iscritta a calendario dall'ASI e in programma nei giorni 9 e 10 maggio.

La formula sarà innovativa con un particolare regolamento per le vetture d'anteguerra, in modo da favorirne la presenza. Le gite sociali sono invece previste per i giorni 5 aprile, 21 giugno, 27 settembre e 18 ottobre (le ultime due date sono da confermare). Per i soci motociclisti, gli impegni saranno per i giorni 30 e 31 maggio e per il 5 luglio. Il sodalizio, attivo sin dal 1959, conta oggi circa 650 soci e ha sede in corso Monforte 41 a Milano. Il numero di telefono della segreteria è (02)76000120.



## Un gemellaggio tra USA e Sicilia

Grazie ai piloti e alle loro prestigiose vetture d'epoca, il Circolo del Tritone ha portato il nome di Caltanissetta sempre ai vertici delle classifiche delle più rinomate manifestazioni riservate alle auto d'epoca. Il Circuito del Mugello, la Coppa Acerbo a Pescara, la Coppa d'oro delle Calabrie, il Giro di Sicilia, la 500 Miglia di Messina sono solo alcune delle tappe che hanno visto protagonista nel 1997 il Circolo del Tritone. Da ricordare inoltre che il sodalizio nisseno ha stretto un gemellaggio con il NART (North American Racing Team), la più grande scuderia americana di Ferrari e già importatore delle vetture della Casa di Maranello, che nel novembre scorso ha partecipato a una manifestazione che ha portato le più belle Ferrari del mondo in Sicilia. Durante l'incontro di fine anno, l'avvocato Ariosto, segretario del club nisseno, ha ricordato che parte delle quote sociali 1997 sono state

devolute in favore dell'associazione che si occupa dell'aiuto all'infanzia nel mondo. Tra i programmi del 1998, secondo il presidente del sodalizio, dovrebbe esserci un raduno in Inghilterra durante il Festival of Coys che si tiene nel secondo week end di luglio sui circuiti di Silverstone e di Goodwood.



## Montecarlo Graffiti pronto al via

Giunto alla nona edizione, l'auto raduno invernale Montecarlo Graffiti, in programma nei giorni 7 e 8 febbraio, si rinnova completamente. Partendo da Castelfranco Veneto (TV), i partecipanti dovranno disputare

## Gli appuntamenti fino a marzo

Data	Manifestazione	Località	Organizzazione
<b>Mostre, aste e mercati</b>			
1/2	Borsa modelli	Novegro(MI)	COMIS, tel.02/70200022
6-15/2	Retromobile	Parigi(F)	Retromobile, tel.00331/48258833
7-8/2	Mostra-scambio	Pesaro-Campanara	Fiera, tel.0541/378362
8/2	Borsa modelli	Modena	ARCI, tel.059/214336
14/2	Toys meeting	Torino	Marco Bossi, tel.011/3187542
21-22/2	Mostra-scambio	Novegro(MI)	COMIS, tel.02/70200022
21-22/2	Auto Moto Retro	Avignone(F)	François Colomb, tel.00334/90626965
22/2	Borsa modelli	Imola	Salone Miceti, tel.0545/27548
20-22/2	Auto Story I parte	Genova-Fiera	Fiera di Genova, tel.010/53911
24/2	Asta auto-moto	Londra(GB)	Brooks, tel.00441/712288000
27/2-1/3	Auto Story II parte	Genova-Fiera	Fiera di Genova, tel.010/53911
27/2-1/3	Salone auto d'epoca	Madrid(E)	Retromovil, tel.0034/3513231
28/2-1/3	Mostra-scambio	Terni	MC Terni, tel.0744/403365
7-8/3	Mostra-scambio	Reims(F)	P. Charbonneaux, tel.0033/326471417
7-8/3	Mostra-scambio	Lonigo(VI)	Renato Valle, tel.0444/831655
11/3	Asta auto-moto	Ginevra(CH)	Brooks, tel.00441/712288000
14/3	Borsa modelli	Verona (Fiera)	D. Castellarin, tel.045/504644
14-15/3	Mostra-scambio	Piacenza	Ass.Aut.d'Epoca, tel.02/90638759
21-22/3	Auto Moto Retro	Avignone(F)	François Colomb, tel.00334/90626965
20-22/3	Hobby & Co.	Viterbo	Fiera Viterbo, tel.0761/353100
21-22/3	London Classic Show	Londra(GB)	LCS, tel.00441/296632040
21-22/3	Classic Mobil	Monaco(D)	Müller&H., tel.0049/8141305280
22/3	Borsa modelli	Bologna	ARCI, tel.051/521939
22/3	Borsa modelli	Cosenza	Pierluigi Gervasi, tel.0984/422581
22/3	Mercatino per Topolino	Bologna	Ass. Bolognese A.d'E., tel.051/324358
28-29/3	Mostra-scambio	Berna(CH)	C&T, tel.0041/323581810

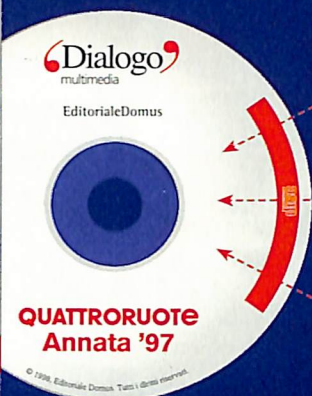
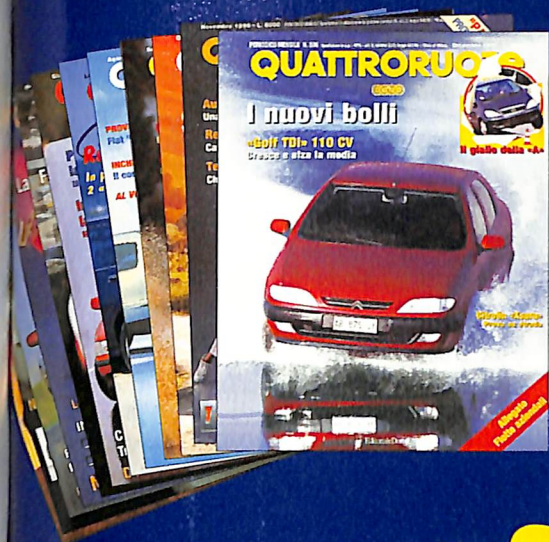
### Le altre opportunità d'incontro

7-8/2	Montecarlo Graffiti	Castelfranco(TV)	Autostoriche C., tel.0423/490200
22/2	Incontro GT a Monza	Monza(MI)	Peschiera Motori, tel.045/7553700
1/3	Raduno VW Maggiolino	Desio(MI)	Käfer Club, tel.039/480931
14/3	Raduno Bugatti	Monthéry(F)	Ecurie Ibis, tel.0033/148019565
22/3	Raduno Fiat 500	Ghemme(NO)	Pro Loco, tel.0163/840314
26-30/3	Raduno Lancia	Sicilia	Lancia Club, tel.011/6832100
27-29/3	Raid Neve & Ghiaccio	Sarsina(FO)	CRAME, tel.0547/300322
28-29/3	Raduno AR Giulia	Noli(SV)	Giulia Club Italia, tel.0337/576625
28-29/3	Valli e nebbie	Ferrara	Officina ferrarese, tel.0532/202158
29/3	Incontro V. Emanuele II	Desenz.(BS)	Peschiera Motori, tel.045/7553700

*N.B. Date e località possono essere soggette a variazioni. Si consiglia di contattare preventivamente gli organizzatori ai numeri telefonici indicati in tabella.*

due prove. Nella prima, da Attivole raggiungeranno Caerano San Marco e, dopo un controllo di passaggio, proseguiranno per Belluno salendo fino al Nevegal da dove scenderanno in direzione di Ponte nelle Alpi per risalire verso Cansiglio. Dopo un altro controllo di passaggio, gli iscritti viaggeran-

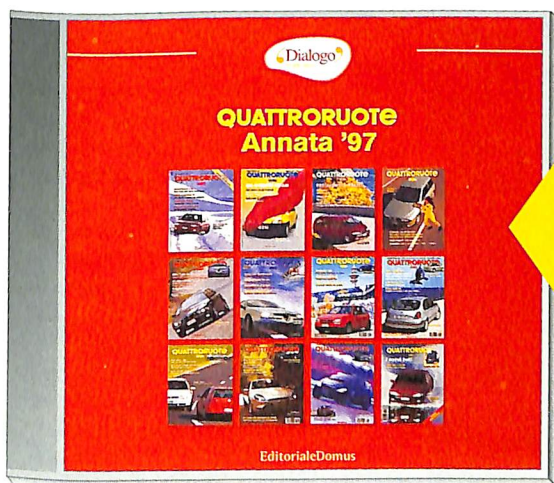
no verso la provincia di Pordenone e da Aviano raggiungeranno Piancavallo, la famosa località montana estiva e invernale, sede di due famosi rally. Qui, dalle ore 18 alle 21, si disputerà sulla neve la seconda prova del Montecarlo Graffiti. Per notturno a Piancavallo e l'indomani le premiazioni.



**TUTTO IL 1997 DI  
QUATTRORUOTE  
IN CD-ROM**

# **QUATTRORUOTE ANNATA '97**

**Lo trovate con il numero  
di Quattroruote in edicola.  
Non perdetelo.**



**Il CD-ROM  
"Quattroruote Annata '97"  
+  
Quattroruote di febbraio '98  
a sole Lire 29.900**

Utilizzabile con: MACINTOSH e WINDOWS 3.1 o superiori (compresi WINDOWS '95 e NT)

Quattroruote di febbraio naturalmente potrà essere acquistato anche senza CD-Rom.

di Alfredo Albertini

## Parola d'ordine: «made in England»



**V**anguards: disegnati e costruiti in Inghilterra. Per far fronte a una concorrenza sempre più agguerrita che fa assemblare i modellini in Cina o in altri Paesi orientali, questa nuova marca rivendica la propria identità e il fatto che i suoi prodotti siano completamente nazionali. In pratica, una specie di revival dei vecchi Dinky Toys e Corgi Toys, che sotto al fondino riportavano l'indimenticabile dicitura «Made in England». E da queste storiche marche la Vanguard ha preso ispirazione anche per la realizzazione delle confezioni, piacevolmente retrò, che invogliano all'acquisto anche il più riotoso dei collezionisti.

La produzione della Vanguard, importata dalla Pego Italia di Sesto Fiorentino (Firenze), è composta da automobili e furgoni in scala 1:43 e da camion in scala 1:64. I modelli riprodotti non sono molti, anche perché la marca ha intrapreso l'attività in tempi recenti, ma sono offerti in varie versioni e in vari colori. Tra le automobili ci sono la Ford «Anglia», la Volkswagen «Maggiolino», la Triumph «Herald», la Morris «Minor Traveller», la «Mini», la Rover «P4» e la Ford «100 E Popular». La gamma di furgoni prevede la Ford «Anglia Van», l'Austin «A 40 Van», la

**Modelli nuovi di zecca dall'aria piacevolmente retrò. Questa la ricetta della Vanguard, una marca inglese nata in tempi recenti e attenta ai minimi dettagli**

Morris «Minor Van», l'Austin «A 35 Van». Vi sono poi i camion Ford, Bedford, Commer e Leyland in diversi allestimenti e colorazioni. Ogni modello è molto ben ri-

finito, impeccabilmente verniciato e realizzato nella corretta scala. Non vi sono parti apribili, ma questo va a vantaggio della qualità. Numerosi i dettagli, come le gomme

scolpite, gli specchietti sui parafranghi (da applicare a cura del collezionista, così come le targhe di cui è fornita un'ampia scelta in ogni confezione), le mascherine cromate, gli interni con sedili di colore coordinato con la carrozzeria. Piuttosto limitata, invece, la riproduzione della meccanica, che consiste in pratica in alcuni rilievi sul fondino per marmitta, albero di trasmissione, coppa dell'olio e sospensioni. In ogni scatola vi sono poi una piccola cartolina con la foto del modello e la descrizione delle principali caratteristiche tecniche oltre a un pieghevole con le ultime novità della Vanguard. Ogni mese, infatti, questa marca lancia alcuni modelli o versioni particolari di pezzi già in produzione ed è importante per il collezionista tenersi aggiornato. Vi sono poi scatole con due macchinine o due camion, realizzate in serie limitata, che una volta esaurite non verranno più riproposte. Interessanti, infine, i prezzi: automobili e furgoncini costano infatti 35.000 lire, mentre i camion 44.500 lire. □



### Trasporti inglesi in piccola scala

**S**empre dall'Inghilterra arrivano i «Days-Gone», ovvero una serie di riproduzioni di camion, auto e furgoni d'anteguerra o dei primi anni Cinquanta realizzati sulla base di foto, disegni o mezzi autentici dell'epoca. Si va dalla Ford «T Van» al Ford «Tanker» della Castrol, dalla Chevrolet «Delivery Van» al Bedford «Truck», dal Morris «Van» al Volkswagen «Transporter». Vi sono poi un autobus Mercedes del 1951, una Renault del 1912 e anche un taxi Austin del 1933. La scala è di circa 1:60 e ciascun modello ha un prezzo di 15.000 lire.

*In alto, alcuni modelli Vanguard: da sinistra, la Rover «P4», la Ford «100 E Popular», la Ford «Anglia Van» in versione aeroportuale.*

# TUTTO CLASSICO



Trattori: OMP «Ursus»



Vigili del fuoco:  
Un museo a Milano

## Motoclassiche: Le moto da regolarità



- AEREI
- AUTOBUS pag. 116
- BICICLETTE
- CAMION
- FUORISTRADA
- GO KART
- LOCOMOTIVE
- MOTO pag. 100
- MOTOSCAFI
- PERSONAGGI pag. 128
- TECNICA pag. 126
- TRATTORI pag. 108




Corriere: Fiat «626RNL» Aeronautica d'Italia

# «Regolari» ma non troppo







*Venticinque anni fa le moto da fuoristrada conobbero una stagione di grandi successi. Sui campi di gara vincevano un po' dappertutto, mentre su strada venivano usate quotidianamente dagli studenti anche per andare a scuola. Poi, negli anni Ottanta, il fenomeno si ridimensionò*

di Otto Grizzi e Sergio Pagliardini

**N**egli anni Settanta ci fu un autentico boom delle moto da regolarità, stimolato da una produzione completa e sempre aggiornata e dai giovanissimi di quel tempo, per i quali questo tipo di due ruote era diventato un autentico status-symbol.

Intendiamoci, c'erano molti ragazzi che le usavano per agonismo, le portavano sui campi di gara e ci passavano ore e ore a correre. Molti si sono fatti le ossa sui campetti dietro casa e poi sono diventati dei campioni. Tutti, comunque, si sono divertiti passando intere estati su e giù per i boschi e per i sentieri delle Alpi o degli Appennini. Il fenomeno raggiunse proporzioni tali che nei parcheggi davanti ai licei la grande maggioranza delle moto era di questo tipo, preferite agli scooter sia per le loro eccezionali prestazioni (una buona «125» percorreva i 400 metri in meno di 17 secondi e sfiorava i 120 km/h) sia perché erano più alla moda.

Tra le marche straniere dominava il KTM, ma erano molto richieste anche il Puch e lo Zündapp. Tra quelle italiane una delle preferite era l'SWM, seguita a ruota da Ancillotti, Mazzilli e Gori. Il segreto del successo delle moto da regolarità stava nella possibilità di avere un mezzo da gara e, contemporaneamente, anche un veicolo per andare a spasso: tutte disponevano infatti di impianto elettrico completo e di targa. Poco importava se i consumi erano a livello di quelli di un'automobile (tirando le marce si facevano poco più di dieci chilometri con un litro di miscela al 5%) e che le gomme si consumavano rapidamente: l'importante era riuscire a convincere i genitori all'acquisto, anche se il sacrificio economico non era indifferente (a metà degli anni Settanta i prezzi andavano da 1.300.000 a 1.550.000 lire per un «125»).

Dal punto di vista tecnico, le moto da regolarità avevano diverse caratteristiche in comune: il motore era monocilindrico a due tempi raffreddato ad aria, il telaio a doppia culla o a culla semplice di robusta fattura, le sospensioni anteriori telescopiche ad ampia escursione e quelle posteriori a forcellone oscillante con ammortizzatori da corsa. I parafranghi anteriori erano alti e staccati dalla ruota, le gomme tassellate, lo scarico alto, la trasmissione a catena. Sul manubrio e sul fianco erano collocate le targhe portanumero e sul serbatoio veniva montata una borsa per portare i ferri dotata di una tasca trasparente per avere bene in vista la carta stradale con il percorso da seguire.

Tra le gare più famose un posto a parte spettava alla «Sei giorni internazionale», che si correva appunto nell'arco di quasi una settimana su un percorso di circa 2000 chilometri e con una prova speciale in più, mezz'ora di velocità finale su circuito. Poi c'erano i trofei della Federazione Motociclistica e tante altre piccole gare che si correvano un po' ovunque e che davano modo agli appassionati di divertirsi e di sentirsi quasi dei campioni anche con una spesa tutto sommato contenuta.

Poi, così come è arrivato, questo fenomeno si è via via ridotto. Nel corso degli anni Ottanta diverse Case importanti, come Ancillotti, Zündapp, Gori o SWM, hanno chiuso i battenti o hanno riconvertito la produzione. Oggi le moto da regolarità di quell'epoca sono entrate nel mirino dei collezionisti, soprattutto di quegli appassionati che all'epoca le hanno possedute e che oggi le vogliono riacquistare. Alle mostre-scambio se ne trovano diverse e i prezzi sono in crescita. Più difficile reperirle in buone condizioni, e, anche per questa ragione, c'è una certa richiesta di ricambi, per i quali possono venire in aiuto i registri di marca.

## ANCILLOTTI

L'attività della Ancillotti risale all'inizio del secolo quando Ernesto Ancillotti aprì nel 1907 a Firenze un'officina meccanica. Ma fu nel 1938, a opera del figlio Gualtiero, che l'attività si concentrò esclusivamente sui motocicli con l'elaborazione dei motori e con la realizzazione di telai derivati dalla produzione di serie. Soltanto nel dopoguerra, e più precisamente nel 1967, l'Ancillotti si sviluppa su scala industriale pur rimanendo legata al suo carattere familiare e artigianale (sono appena finiti gli anni delle mitiche cassette per elaborare la «Lambrette»: giri a quota 11.000, volani rotti nove su dieci...).

Uno dei primi ciclomotori Ancillotti fu un «sessantino» per le gare di cross e di regolarità, con motore e telaio Beta appositamente elaborati. Successivamente, venne costruito un telaio studiato appositamente per questo tipo di gare, introducendo due inedite soluzioni: i cuscinetti a rulli conici per lo sterzo e il forcellone montato su silent-block.

La Ancillotti fu la prima Casa a intuire il potenziale tecnico dei motori Sachs che utilizzò ampiamente sui suoi modelli a



partire dal 50 cm<sup>3</sup> a corsa corta. Il successo commerciale venne però con il modello «125» cross che per la sua potenza, robustezza e maneggevolezza fu adottato da molti piloti privati.

In seguito, le motorizzazioni si diversificarono fino alla costruzione di un 50 cm<sup>3</sup> di derivazione Morini per il trial, disciplina sportiva che nella seconda metà degli anni Settanta vide un vero boom di appassionati e, di riflesso, un maggiore impe-

gno delle Case per soddisfare la clientela. Dopo i successi su tutti i campi di gara con il motore Sachs, nel 1976 Ancillotti intuì il potenziale tecnico di un nuovo motore tutto italiano, l'Hiro, che nelle classi di 125 e di 250 cm<sup>3</sup> permetterà a numerosi piloti privati e ufficiali di primeggiare nelle gare di cross e di regolarità. L'Ancillotti smise la produzione nel 1985 e oggi il nome è noto tra gli appassionati per le quotatissime biciclette.

## FANTIC MOTOR

«Se sarai promosso, ti compreremo il Caballero». I quarantenni di oggi quando parlano di motociclette non possono non ricordare quello che all'epoca dei loro quattordici anni era un sogno per il quale valeva la pena di passare anche qualche ora in più sui libri. Spesso quando si usciva dalla scuola per ritornare a casa si faceva un giro più lungo per rimirare quella moto nel negozio del concessionario Fantic. La fantasia galoppava insieme a quel nome così evocativo, «Caballero», e magari pensavi che la biondina della classe a fianco ti avrebbe guardato con occhi diversi a vederti in sella a quel piccolo mostro. E allora, promosso e motorizzato, dopo qualche mese di apprendistato era giocoforza passare dall'amico meccanico per un carburatore più grosso e poi, magari, per abbassare un po' la testa e cambiare l'espansione. Tutto ciò per stare dietro, anzi davanti, ai ragazzini ricchi che con i loro veloci Ancillotti e Mazzilli aspettavano ai semafori le loro vittime.



Caballero 125 (1979)

Nata nel 1968 e con sede a Barzago (CO), la Fantic Motor si distingueva per la costruzione di ciclomotori e minibike economici e robusti, ma la sua storia è tutta nel modello Caballero «50» con motore Minarelli che ha fatto da scuola guida a un'intera generazione di motociclisti. Nel 1973 c'è stato il salto di qualità con un modello di 125 cm<sup>3</sup> i cui segni particolari erano, ancora una volta, la buona qua-

lità di costruzione e il prezzo accessibile. A partire dal 1975, la Fantic Motor si interessò sempre di più al campo agonistico: nacque così il «Fantic Motor Racing Team» che partecipò attivamente alle gare di regolarità con una propria squadra corse ottenendo un notevole successo. Oggi, la Fantic prosegue ancora l'attività, seppure a singhiozzo per via di una serie di problemi interni.

## GORI

Il fiorentino Giancarlo Gori realizzò la sua prima motocicletta nel 1968 per contrastare l'amichevole rivalità sorta da tempo con i concittadini fratelli Ancillotti. Nacque così la Gori «Bimm» di 60 cm<sup>3</sup> per le gare di motocross. Intuendo la crescente popolarità che di lì a poco avrebbe avuto il fuoristrada, Gori pensò bene di uscire dal ristretto ambito in cui era conosciuto e si presentò al Motosalone di Milano del 1969 dove poté ammirare i nascenti fuoristrada tedeschi equipaggiati dal potente motore Sachs di 125 cm<sup>3</sup>. Ottenuti alcuni esemplari di questo motore dall'importatore delle Hercules, Gori allestì alcuni esemplari destinati al motocross. Opportunamente elaborati, questi motori fornivano prestazioni eccezionali e permisero la conquista di diversi campionati regionali di motocross. Il colpo vincente sui rivali di sempre Gori lo sfoderò nel campionato di cross del 1970 dove ai motori Minarelli contrappose uno sconosciuto ma potente motore Sachs di 50 cm<sup>3</sup>: un altro titolo andò così ad arricchire il palmarès di questa marca. Vennero quindi prese in considerazione altre discipline sportive diverse dal motocross, come



50 regolarità competizione (1978)

la regolarità, anche se sono da ricordare alcune prove del campionato di velocità in salita nel 1974 e 1975. Per la regolarità vennero scelte le due categorie minori (50 e 75 cm<sup>3</sup>) perché erano monopolizzate dai tedeschi e dai cecoslovacchi. Inoltre, in Italia queste categorie erano pressoché sconosciute da tutti i costruttori di moto che preferivano confrontarsi nella categoria 125, considerata la regina delle specialità. La conferma della bontà della scelta av-

venne nel 1976 con la conquista del titolo italiano juniores di regolarità a opera di Benedetti nella classe 50 e di Oldrati in quella 75. Successivamente vennero allestite motociclette di 125 e 250 cm<sup>3</sup> con il motore Sachs a sei e a sette marce. Anche se le richieste avrebbero giustificato una produzione di serie, Gori preferì curare artigianalmente, una per una, tutte le moto che uscivano dalla fabbrica. L'attività ebbe termine nel 1983.

K 125 GS (1971)



## HERCULES

La prima Hercules fu prodotta nel 1904. Nel 1908 venne costruita un'auto elettrica e fino alla metà degli anni Venti vennero realizzati veicoli commerciali a tre ruote e autocarri. Sul finire degli anni Venti venne prodotta una motocicletta che utilizzava i motori costruiti da altre Case e, per meglio pubblicizzarne le caratteristiche sportive, venne anche istituito un reparto corse indirizzato alle nascenti gare di fuoristrada. Negli anni Cinquanta, vennero approntati modelli con motore Sachs a due tempi e venne di nuovo allestito un reparto corse per le gare di regolarità. L'elevata domanda di queste moto indusse la Hercules a rilevare gli impianti di produzione di quelle marche che non avevano saputo aggiornarsi. Entrarono così a far parte del gruppo la DKW, la Victoria, l'Express, permettendo alla Hercules di concentrarsi esclusivamente alla produzione di motociclette specifiche per il fuoristrada. Entrata a sua volta nell'impero Sachs, la Casa sviluppò un interessante motore Wankel che fu anche impiegato in alcune gare di regolarità. La Hercules continuò a cimentarsi nella costruzione di motociclette per il cross e la regolarità (caratterizzate dalla sospensione anteriore Earles), contribuendo ad alimentare quella superiorità che le moto tedesche avevano guadagnato sui campi di gara. Verso la fine degli anni Settanta il marchio Hercules scomparve dalla scena sostituito da quello DKW e successivamente da quello Sachs.

GS 400 (1974)



## KTM

L'austriaca KTM realizzò le prime moto da corsa all'inizio degli anni Cinquanta e dovette avviare una produzione di biciclette e ciclomotori a sostegno dell'impegno agonistico, mantenuto nonostante gli scarsi successi iniziali. Dal 1965 fu impegnata semiufficialmente nelle gare di regolarità.

Accoppiando i motori Sachs a un telaio in acciaio al cromo-molibdeno, vennero costruite delle moto interessanti e, grazie all'importatore americano Penton e a quello italiano Farioli, arrivò l'enorme successo commerciale, abbinato ai trionfi sui campi di gara. All'inizio degli anni Settanta, in pieno boom del fuoristrada, la KTM si convinse che era il momento di equipaggiare i suoi telai sofisticati con motori altrettanto evoluti: nacque così il motore KTM «175», tecnologicamente avanzato ed estremamente potente, che consentì, mantenendo inalterato il basamento, di portare la cilindrata a 250 cm<sup>3</sup>. Vennero sviluppati anche un «125», segnando così la fine dell'utilizzo dei motori Sachs, e un «350», che diede vita al «400 GS» da 43 CV. Le vittorie si susseguirono a ritmo incalzante fino alla conquista del nel Campionato Mondiale di Cross classe 250 nel 1977. La KTM diventò il mezzo per arrivare al successo agonistico per molti piloti privati, ma diventò anche il sogno di tanti neo-patentati che vedevano nel «Kappa» un simbolo di distinzione e di appartenenza. Oggi, la KTM produce fuoristrada da competizione.

### COME ERAVAMO

## Quelle estati degli anni '70

L'appuntamento era davanti alle gelateria Lola, a Marchirolo, località di villeggiatura sulle colline del lago di Lugano. Ogni estate ci si ritrovava lì dopo la scuola per passare le vacanze e ogni estate molti si presentavano con la moto nuova, regalata per la promozione. Era la metà degli anni Settanta, le ragazze avevano i pantaloni di Besozzi, il golfino bordeaux, le scarpe College. I maschi avevano i Ray-Ban, gli stivaletti, i jeans a zampa d'elefante. Le moto più alla moda erano il KTM e l'SWM, quella un po' più cara delle altre il Puch (costava oltre un milione e mezzo nel 1977, quando una Citroën «Dyane» si poteva comperare con un milione in più), ma non mancavano l'Ancillotti, il Mazzilli, il Gori, il «Guazzo», soprannome del Guazzoni. Tra gli amici della compagnia c'era chi scompariva per i boschi della Valganna dopo aver indossato gli stivali R.G., il casco jet Nava «Vip», la giacca Belstaff e gli occhiali Baruffaldi



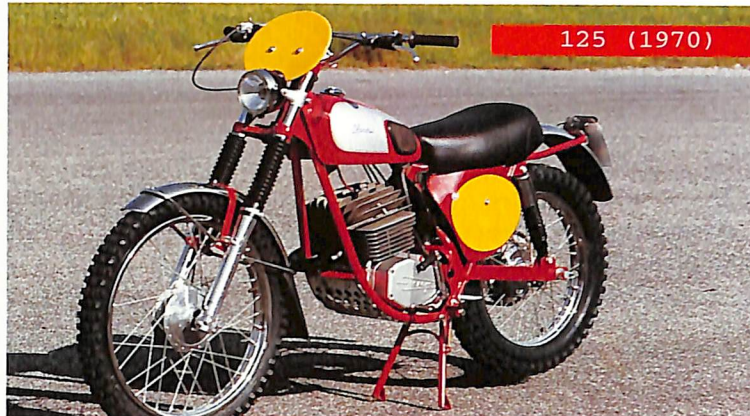
e chi se ne stava davanti al bar in attesa di portare qualche ragazza a fare un giro. E, naturalmente, chi aveva la moto più in voga riusciva a «caricare» più facilmente. La fanciulla di turno si appollaiava così sul sellino e si avvinghiava alla vita del motociclista, un po' per non scivolare all'indietro nelle accelerazioni più spinte, un po' perché subiva il fascino del giovane motociclista neopromosso. Alla sera, c'era chi tornava con la moto sporca di fango e di terra e chi l'aveva sempre pulita e splendente. E noi, che avevamo la «Vespa Primavera», il «Ciao» o il «Garellino», stavamo a guardare... (A.A.)



250 GS (1976)

## MAICO

La Maico è una Casa che ha trovato nel motocross la vera ragione della sua esistenza. Nata nel 1934, si è dedicata alla costruzione di pregevoli e robuste moto da strada per passare, durante il secondo conflitto mondiale, alla costruzione di componenti aeronautiche. Tornata la pace, La Maico iniziò la produzione di scooter e di moto da turismo, impegnandosi anche in una fallimentare attività automobilistica. La svolta nel mondo del fuoristrada avvenne nel 1957, quando, nel Campionato europeo di motocross, venne istituita la classe 250 nella quale la Maico schierò un modello che colse al volo il suo primo titolo. Da allora le competizioni di questa specialità non diventarono solo un buon mezzo di pubblicità, ma soprattutto un banco di prova per soluzioni tecniche che sarebbero state poi applicate alla produzione di serie. Al riguardo vanno ricordate le forcelle ad aria con perno avanzato per aumentarne l'escursione. Con il loro aspetto di solidità teutonica, queste moto (lo stabilimento della Maico Fahrzeugfabrik GmbH era a Pfäffingen-Tübingen, nell'allora Germania occidentale) sono sempre state sinonimo di robustezza, affidabilità e professionismo: erano davvero quanto di meglio un pilota privato potesse trovare sul mercato, ma non solo: anche nelle prestazioni, le Maico non richiedevano alcun intervento meccanico per schierarsi al cancelletto di partenza. Erano insomma «pronte gara» e la possibilità di piazzare una di queste moto in vetta alla classifica dipendeva soprattutto dal pilota.



125 (1970)

## MAZZILLI

Giorgio Mazzilli, un nome che per i quarantenni d'oggi rievoca un sogno da ragazzi: il Mazzilli «125». Possederne uno significava essere riconosciuti come esperti delle mulattiere e degli sterrati e il suo acquisto era un avvenimento da vivere dal giorno dell'ordine al momento del ritiro. Due momenti intervallati da frequenti visite per vedere come nasceva la moto. Giorgio Mazzilli iniziò l'attività di costruttore nel 1970 costruendo un muletto con motore Jawa. Passò poi ai motori Sachs a 2 tempi e a 5, 6 e poi 7 marce, che equipaggeranno nelle cilindrate da 50 a 250 cm<sup>3</sup> tutta la produzione, che si manterrà sempre ad altissimi livelli di finitura ed accessoristica. Tra le novità tecniche introdotte da Giorgio Mazzilli ricordiamo il posizionamento del filtro dell'aria sul serbatoio. Mazzilli realizzò anche una linea di raccordo senza soluzione di continuità tra la sella e il serbatoio per permettere una migliore guidabilità. Questi serbatoi furono dapprima realizzati in lamiera poi in alluminio e infine in fibra di vetro. Le mutate condizioni di mercato sul finire degli anni Settanta spinsero tuttavia Giorgio Mazzilli a una decisione sofferta, quella di interrompere la produzione per dedicarsi a un'altra delle sue grandi passioni, il volo. Tra il 1970 e il 1976 comunque, Giorgio Mazzilli costruì complessivamente circa 400 moto, delle quali si presume che una sessantina sia ancora in attività grazie alla passione che è riuscito a trasmettere a un folto gruppo di collezionisti di moto da fuoristrada.

### I REGISTRI DI MARCA

## Fuoristrada amore mio

Asseguito del rinnovato interesse degli appassionati per le moto da regolarità e da cross degli anni Settanta, sono stati costituiti alcuni registri di marca, punti di riferimento fondamentali per il restauro, la manutenzione e la compravendita. Tra i promotori più attivi Alfredo Gramitto Ricci, che ha anche collaborato alla stesura di questo servizio e che possiede una eccezionale collezione di moto da fuoristrada, soprattutto Ancillotti. Ecco comunque l'elenco, speriamo completo, dei registri di marca che si riferiscono alle Case da noi prese in esame in queste pagine.

#### Registro storico Ancillotti-Scarab,

c/o Alfredo Gramitto Ricci, via San Vittore 36/1, 20133 Milano, telefono 02/48010735



#### Registro storico Hercules,

c/o Roberto Biza, località Arriga Alta, 25017 Lonato (BS), telefono 039/9913718

#### Registro KTM,

c/o Piero Villani, Via Bellini 11, 10091 Alpignano (TO), telefono 011/9679702

#### Registro storico Maico,

c/o Luigi De Gobbi, via Giuseppe Verdi 12, 13060 Sandigliano (BI), telefono 015/2493023

#### Registro storico SWM,

c/o Mauro Sironi, via Sant'Ambrogio 11, 20030 Palazzolo Milanese (MI), telefono 02/9103788

## PUCH

La Steyr-Daimler-Puch nacque nel 1934 dalla fusione di tre aziende che avevano operato nel settore della meccanica e in quello degli armamenti. La linea della produzione delle motociclette venne trasferita a Graz, in Austria, dove fu avviata la produzione di una moto di 500 cm<sup>3</sup>, con motore bicilindrico a due tempi. Il dopoguerra ha visto la Puch di nuovo concentrata sulle moto, ma anche sui ciclomotori e sugli scooter. Tra questi ultimi occorre ricordare l'«RL 125» con motore a due tempi raffreddato ad aria forzata e con cambio a tre marce: era talmente robusto che fu impiegato nelle prime gare di regolarità. La novità che fece scalpore fu quella presentata al Salone di Colonia del 1966. La nuova moto, la «M 125», era un modello dall'aspetto sportivo che già prefigurava la telaistica specifica della regolarità: la Puch ne iscrisse un esemplare alla Sei Giorni del 1966 dove risultò secondo assoluto. Il telaio della «M 125» diventò una caratteristica di tutte le Puch: era un grosso monotrave superiore a sezione rettangolare con fori di alleggerimento, culla anteriore imbullonata al canotto di sterzo e un traversino a sua volta imbullonato tra il monotrave e il doppio tubo della culla. Subito impegnata nell'agonismo ad alto



livello, la Puch collezionò vittorie a raffica nella regolarità e nel motocross con piloti come Alessandro Gritti, che vinse il Campionato italiano di motocross e la Valli Bergamasche nel 1972, e come Harry Everts, con cui vinse il Campionato del mondo di motocross nel 1975 nella classe 250. Per il mercato italiano, comunque, il modello di punta rimase il «125», equipaggiato con il motore monocilindrico a due tempi di 123,5 cm<sup>3</sup> che sviluppava una potenza di 19 CV a 9000 giri/minuto e con un rapporto di compressione di 13,8:1. Era in grado di raggiungere una velocità massima di 105 km/h ed aveva un'accelerazione tra le

più brillanti della sua categoria. Sempre pronta ad aggiornare, stagione dopo stagione, i suoi modelli, la Puch si presentò nel 1976 con i nuovi motori Rotax a disco rotante, ma la vera novità era rappresentata, purtroppo, dalla momentanea sospensione della produzione di moto da fuoristrada. Tale produzione venne quindi portata avanti, su licenza, da Luigi Frigerio, l'attivissimo importatore italiano della marca austriaca. Tornata così alle gare, alla Puch non mancarono i risultati: i più soddisfacenti sono stati i Campionati europei di regolarità, nella classe 75 con Osvaldo Scaburri nel 1977 e 1978.

### I MOTORI SACHS

## Monocilindrici vincenti

La Fichtel & Sachs è nata in Germania nel 1895 come fabbrica di componenti per biciclette ed è stata premiata subito da un grande successo commerciale dovuto alla perfezione con cui venivano costruiti questi particolari. Il mercato dei trasporti era in continuo fermento e alla Sachs, all'inizio degli anni Trenta, si pensò che fosse giunto il momento di motorizzare quelle biciclette che già adottavano i suoi mozzi e i suoi cuscinetti a rulli in gabbia. Nacquero così i primi motori di 74 e 98 cm<sup>3</sup> e fu approntata nel 1937 la «Saxonette», una bicicletta con motore collocato sulla ruota posteriore. Questi propulsori furono poi adottati da numerose fabbriche tedesche e portarono la Sachs a essere la principale costruttrice di motori (senza però trascurare l'originaria produzione di componenti per l'industria motoristica). Nel dopoguerra, l'industria visse un florido periodo e sorsero molte Case costruttrici di varie dimensioni: chi poteva si costruiva i motori mentre gli altri trovavano alla Sachs una vasta gamma di modelli da 100 a 175 cm<sup>3</sup>, robusti e potenti. Nel frattempo, la Sachs era diventata un vero colosso industriale:

di pari passo ferveva anche l'attività finanziaria che portò sotto il suo controllo la Hercules e la Rabeneick, entrambe costruttrici di ciclomotori e motociclette alle quali si affiancò nel 1966 la Zweirad Union che comprendeva marchi come la DKW, la Victoria e la Express. L'anno successivo la Sachs presentò un nuovo motore a due tempi di 125 cm<sup>3</sup> che fu subito utilizzato da tutti quei costruttori che, senza impegnare capitali nello sviluppo e nella produzione di propri motori, trovarono in esso un propulsore potente sia su strada sia nel fuoristrada. E fu soprattutto nel motocross e nella regolarità che il «125» a sei marce della Sachs monopolizzò tutti i campi di gara diventando quasi leggendario. Nel 1975 vennero presentati i nuovi motori a sette marce: questa volta non solo di 125 cm<sup>3</sup>, ma anche di 175 e 250 cm<sup>3</sup>. Anche questi, ben presto, si imposero nelle competizioni.



## SWM

**S**WM, ovvero Speedy Working Motor, ma i ragazzi dell'epoca chiamarono subito queste moto «Svumm», dal tipico rumore dell'espansione. Più tardi, di successo in successo, si tornò a scandire le tre lettere come a suggellare la propria identità di addetti ai lavori non più impegnati in accelerazioni e impennate al semaforo. La SWM fu la risposta italiana all'imperante dominio tedesco nel fuoristrada. All'ormai supercollaudato Sachs a due tempi di 50 e 125 cm<sup>3</sup> abbinato un telaio prodotto industrialmente ma con finiture tipiche dei migliori artigiani. Il tutto legato a un'estetica sobria ed elegante che faceva della SWM una moto anche bella da vedere.

Nata nel 1971 in Lombardia su iniziativa di Pietro Sironi, industriale con il pallino delle moto, e di Fausto Vergani, pluridecorato seigiornista, già nel 1972 la SWM vinse il neonato campionato italiano di motocross con Rustignoli, mentre in quello regolaristico si piazzò al terzo posto con Rottigni nella classe 125. Il culmine del successo ar-



K 50 «Regolarità» (1973)

rivò nel 1975, quando la SWM fu incaricata di rappresentare l'Italia alla «Sei giorni» sull'isola di Man. Pietro Gagni, Attilio Petrogalli, Pierluigi Rottigni e Gualtiero Brissoni non ebbero vita facile contro le forti squadre tedesche, ma alla fine riuscirono a portare in patria il famoso Vaso

d'Argento. Con i modelli «Silver Vase» fu consolidato quel successo commerciale che portò la SWM a diventare una realtà industriale: non solo moto da competizione ma anche ciclomotori per la città e minimoto da cross per bambini. Tra il 1987 e il 1988 la SWM ha cessato l'attività.

## ZÜNDAPP

**L**a Zündapp è stata fondata nel 1917 in Germania come fabbrica di munizioni. L'ingresso nel settore motociclistico avvenne quando la direzione della fabbrica si rese conto che il mercato offriva motocicli di grossa cilindrata dalla meccanica sofisticata, mentre la richiesta riguardava mezzi di piccola cilindrata semplici nell'uso e nella manutenzione. Il successo commerciale di queste nuove moto fu immediato e, visto che l'utenza comprendeva tutte le classi sociali, furono istituiti i «Club Zündapp», autentici supporti tecnico-commerciali per i ricambi, le riparazioni e le vendite dei nuovi modelli. Allo scoppio della seconda guerra mondiale, la Zündapp affiancò ai suoi modelli il sidecar «KS 750», che fu utilizzato dall'esercito tedesco. Terminata la guerra, la produzione di moto risultava ancora impensabile e per accelerare la rinascita la Zündapp produsse macchinari agricoli e attrezzi. Negli anni Cinquanta vennero allestiti nuovi impianti e approntati nuovi modelli di piccola cilindrata pensati, come alle origini, per un'utenza che non aveva altre pretese se non quella di avere un mezzo economico e sicuro per i suoi



125 GS (1970)

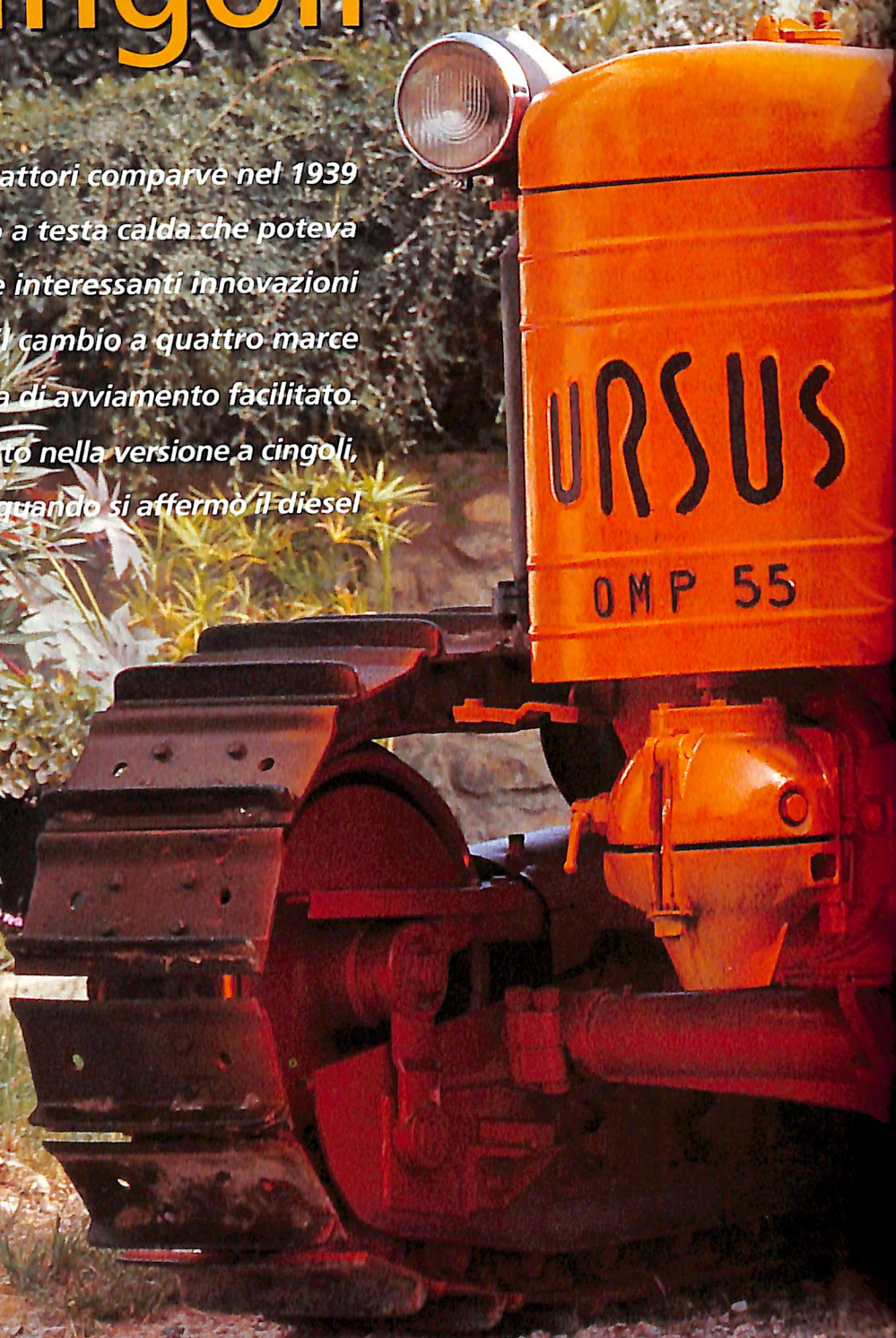
spostamenti. Questi ciclomotori portarono nel 1959 alla presentazione della serie «KS» con cilindrata da 50, 75 e 100 cm<sup>3</sup> che fu prodotta fino agli anni Settanta e proposta per il turismo e le prime gare di fuoristrada. Per queste ultime fu approntato nel 1970 un motore di 125 cm<sup>3</sup> con cambio a 5 marce che, per semplicità costruttiva e robustezza, si dimostrò particolarmente adatto all'impiego gravoso di queste specialità. Nacquero così le moto

della serie «GS» per la regolarità e «MC» per il motocross che vinsero nel 1974 il Campionato mondiale di motocross e nel 1974 e nel 1975 la Sei giorni di regolarità. Pur essendo moto competitive, la loro produzione si interruppe nel 1977 e nel listino della Zündapp rimase solo il modello «KS 175» da strada. All'inizio degli anni Ottanta la Zündapp chiuse i battenti, trasferendo gli impianti di produzione nei più promettenti Paesi asiatici.

# Quel bestione tutto cingoli

*Nel mercato dei trattori comparve nel 1939 un nuovo modello a testa calda che poteva vantare alcune interessanti innovazioni tecniche, come il cambio a quattro marce e un inedito sistema di avviamento facilitato. Venduto soprattutto nella versione a cingoli, uscì di produzione quando si affermò il diesel*

*di William Dozza*





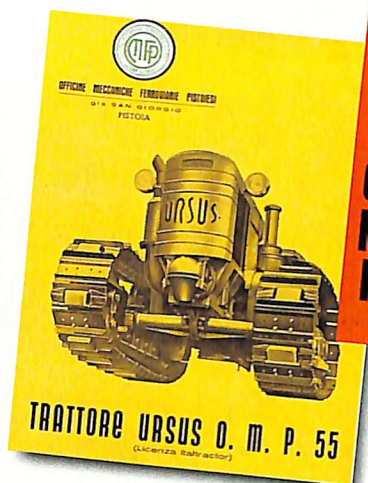


**N**el 1936 l'ingegner Ulisse Bubba, il progettista di tutti i motori e i trattori della Società Anonima Bubba, lascia l'azienda per contrattare tecnici sorti con l'amministratore delegato ingegner Luigi Lodigiani. Non si conoscono i motivi che spingono un progettista di successo a sbattere orgogliosamente la porta in faccia al ricco amministratore, anche se si presume che si tratti delle solite interferenze dei finanziari nel campo dei tecnici.

Sia come sia, l'ingegner Bubba, in quello stesso anno, sale su un piroscalo con destinazione Africa Orientale Italiana dove il cinque maggio Badoglio è entrato «alla testa di truppe vittoriose» in Addis Abeba dando così l'occasione a Mussolini, qualche giorno dopo, di annunciare la nascita dell'Impero. Ciò che porta Ulisse Bubba in Somalia sono i rapporti che intrattiene con alcune aziende italiane che usano i trattori Bubba e, in particolare, le sperimentazioni che la SAIS (Società Agricola Italo Somala) e la Società Saccarifera Somala,

entrambe nella sfera di influenza del Duca degli Abruzzi, stanno conducendo su svariati tipi di combustibili per alimentare i trattori a testa calda. Ulisse, che sovrintende da lontano a questi esperimenti (si tratta di miscele che impiegano petrolio, nafta nera, ricino, benzina e altro) ne resta così favorevolmente impressionato da decidere di andare a seguirli più da vicino, tanto più che è nota la presenza del concorrente Lanz. Poco meno di un anno dopo, Ulisse Bub-

ba torna in Italia e dà il via alla costruzione di un prototipo di trattore che raccoglie e riassume le esperienze raccolte in Africa. Ufficialmente, il quattro maggio del 1939, alla «Ditta ingegner Ulisse Bubba Officina Meccanica in Rottofreno» viene concessa dal Ministero delle Corporazioni l'autorizzazione alla costruzione di trattori «limitatamente a dieci esemplari all'anno». L'esiguità del numero oggi può far sorridere, se non si considera che nel 1938 vengono costruiti



*Cataloghi dell'epoca che illustrano le caratteristiche del trattore cingolato «Ursus» nella versione della O.M.P.*



in Italia poco più di mille trattori. 256 esemplari vengono importati da quattro Paesi (uno dalla Francia, 39 dalla Germania, 44 dall'Ungheria e 172 dagli Stati Uniti) e il parco trattoristico nazionale consta di 36.964 esemplari, dei quali più del 73% è di origine estera (censimento UMA al 31 dicembre 1937).

Che cosa possiede in più questo nuovo trattore di Ulisse Bubba rispetto agli altri testa calda che vanno per la maggiore in questo periodo e che rispondono ai nomi di Landini, Lanz, HSCS, Orsi e della stessa Bubba S.A.?

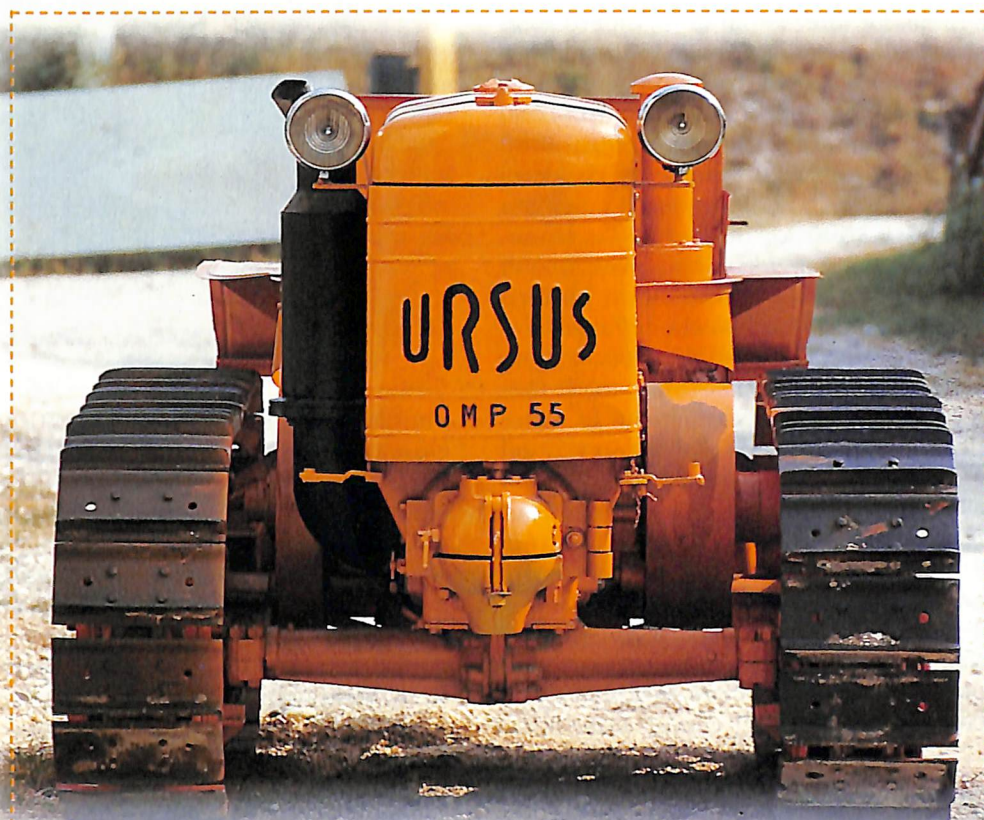
In primo luogo il motore, che presenta un'architettura nuova che consiste in un alesaggio e una corsa mai sperimentate in precedenza. Un cilindro di 230 mm (in una sua relazione l'ingegnere prospetta la possibilità di raggiungere anche i 235 mm dopo eventuali rettifiche d'uso) non è infatti mai stato adottato da nessun costruttore (e non lo sarà neppure dopo), mentre la corsa di 250 mm viene in seguito impiegata dalla Landini nel 1950 nel modello «L 45».

Alcune innovazioni sono coperte da brevetto, come il cambio di velocità a quattro marce (e sono rari i concorrenti che possono offrire altrettanto); il lavaggio del motore a incrocio di correnti (si tratta di un due tempi) per un migliore rendimento volumetrico, ma soprattutto per migliorare la combustione; un dispositivo che permette il controllo della calotta e dell'iniettore a motore caldo; il fissaggio delle ruote anteriori dall'interno per eliminare qualsiasi sporgenza dai mozzi; l'avviamento del motore facilitato mediante un riduttore in modo che anche una persona sola possa provvedere alla messa in moto.

Vi sono poi un radiatore di grandi dimensioni per una capienza totale di 55 litri di liquido di raffreddamento, un grande spazio libero sotto la macchina (circa 10 cm in più rispetto ai concorrenti) che consente nella versione a ruote di lavorare in terreni accidentati; mozzi flangiati per montare ruote con spuntoni di aderenza oppure con pneumatici.

L'ingegner Bubba presenta contemporaneamente la versione sia a ruote sia a cingoli, e nessuno può offrire altrettanto con quella potenza (Lanz è ancora a livello di prototipo mentre la società Bubba e la HSCS propongono modelli più piccoli).

I due modelli hanno la medesima cilindrata (10381 cm<sup>3</sup>) ma con 60 giri al minuto in più, il cingolato denuncia 50 CV di potenza contro i 45 CV della versione



*L'«Ursus» ha un motore monocilindrico due tempi a testa calda con cilindrata di 11.200 cm<sup>3</sup>. La potenza è di 55 CV a 720 giri e il peso complessivo del trattore di 52 quintali.*



a ruote. Le dimensioni di ingombro sono abbastanza simili: altezza 1580 mm per il cingolato contro 1680 mm del tipo a ruote; larghezza 1760 mm contro 1630 mm; lunghezza 2750 mm contro 3080 mm. Una grande differenza si riscontra invece nel peso: 5200 kg per il cingolato contro i 3000 kg dell'altra versione. L'attività si allarga con la costituzione di una società, la Italtractor, che si trasferisce a Voghera, in provincia di Pavia.

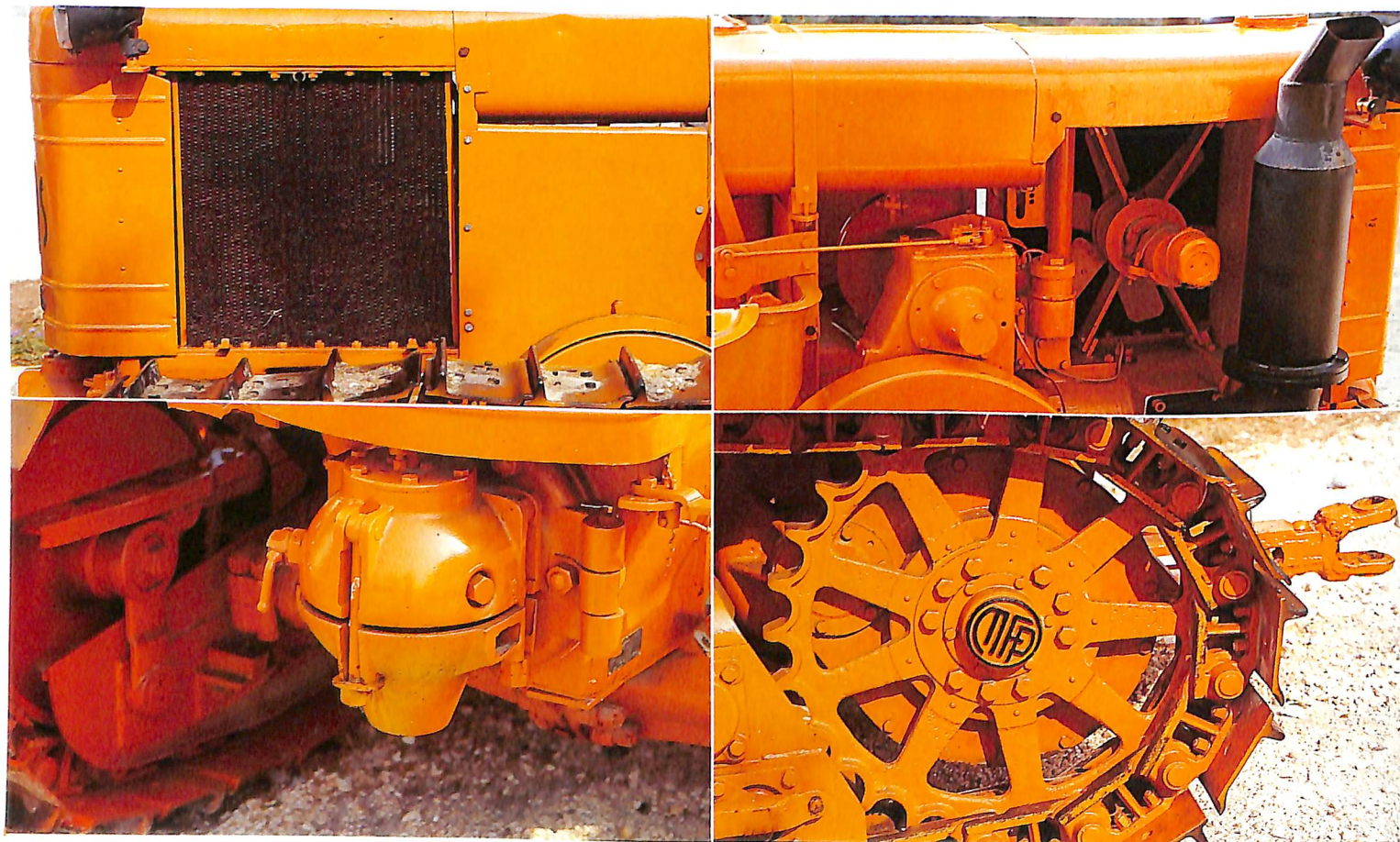
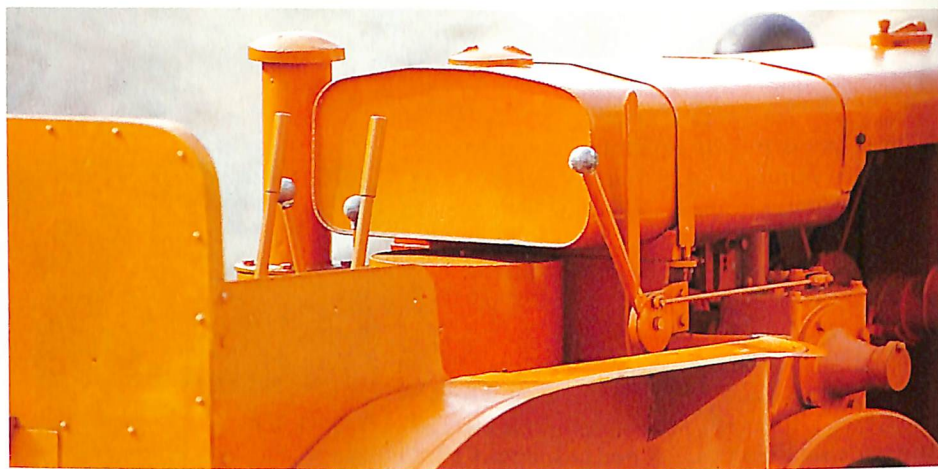
Le macchine sono belle, si presentano bene e forse anche piacciono, ma il momento è difficile: scarseggiano le materie prime, lievitano i costi e tuttavia, dal 1939 al 1942, vengono venduti 24 esemplari. Le cose potrebbero anche andare meglio se non ci fosse di mezzo la guerra che impegna la fabbrica nella produzione di proiettili.

Terminato il conflitto, si ricomincia potenziando la versione cingolata con cinque CV in più, ottenuti aumentando la corsa a 270 mm e di conseguenza la ci-

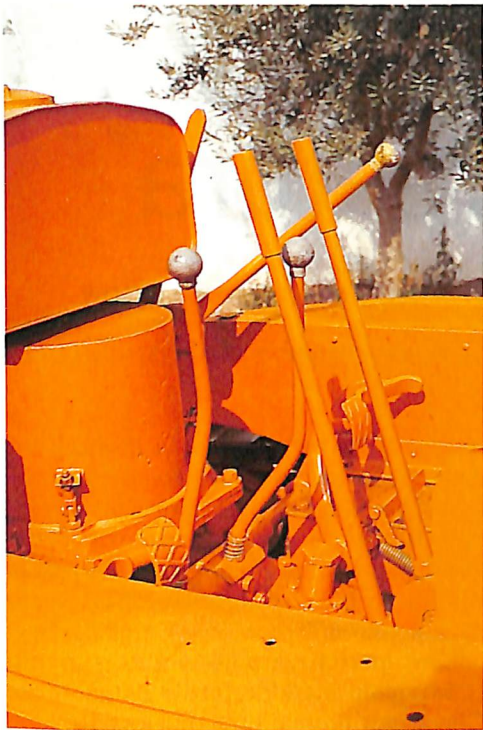
lindrata, che raggiunge gli 11.200 cm<sup>3</sup>. Questo è l'esemplare che attira l'attenzione di quelle industrie che devono riconvertire la propria produzione bellica: molte di queste imprese pensano infatti che l'agricoltura sia un settore che offre interessanti prospettive. In realtà non sbagliano di molto: nonostante le parole d'ordine di Mussolini, la meccanizzazione agricola italiana si trova in una situazione di arretratezza da terzo mondo. Il

75 % dell'aratura viene svolta ancora con animali mentre appena il rimanente 25% con trattori, alcuni dei quali obsoleti come i Mogul e i Titan, provenienti dalla aratura di Stato del 1917.

Nel 1949 vengono prodotti in Italia complessivamente 7800 trattori e, per quanto riguarda il tipo di motore, su 47 modelli 21 sono azionati da motore a scoppio (benzina-petrolio) mentre i rimanenti sono con motore diesel veloce e



*In alto, il posto di guida con le leve del cambio, del freno e dell'acceleratore. Qui sopra, in senso orario, il radiatore di grande capacità (il circuito è di 55 litri), l'innesto del volante di demoltiplicazione, un particolare della ruota e del cingolo, la testa calda.*



*Come si vede dalla foto, a questo trattore manca il volante: per girare, infatti, occorre manovrare le due leve di sterzo che comandano il freno dei cingoli.*

a testa calda. Circa il metodo di propulsione, il 60% è a ruote e il 40% a cingoli; fra questi le potenze più richieste vanno dai 41 ai 65 CV e il più grande costruttore è Fiat con un paio di modelli, mentre Breda e Ansaldo prevalgono nel comparto diesel veloce. Vi sono poi due produttori nel settore a testa calda: la società Bubba col modello «Ariete» e la Italtractor con l'«Ursus». Entrambi i modelli sono opera dello stesso progettista: Ulisse Bubba. L'«Ursus» è più moderno e su questo modello si concentra l'attenzione della OMP-Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi, già San Giorgio, alla ricerca di nuovi prodotti. Un accordo viene rapidamente concluso e la produzione col marchio OMP inizia verso la metà del 1953. Gli accordi prevedono che l'ingegner Ulisse Bubba presti la propria consulenza tecnica con una visita settimanale allo stabilimento di produzione e sia contemporaneamente testimone e animatore commerciale nelle

occasioni di vendita, come le riunioni dei concessionari e le fiere specializzate.

Il destino di questo trattore è legato al destino del motore a testa calda, con la limitazione per l'«Ursus» di non avere neppure alle spalle quella storia che consente a Landini e a Orsi di sopravvivere ancora qualche anno. La marca scompare per consunzione; chi ha posseduto e usato l'«Ursus» ne parla bene ma non con eccessivo entusiasmo: in effetti la messa in moto è molto faticosa, nonostante il demoltiplicatore, le vibrazioni sono eccessive e le regolazioni complicate.

La produzione OMP è abbastanza curata, sia da un punto di vista delle finiture sia per i materiali impiegati. Rispetto all'Italtractor molto è cambiato, anche se a prima vista è difficile rendersene conto. Sono comunque entrambe macchine molto solide e indistruttibili: dopo anni e anni trascorsi all'adiaccio non presentano quei problemi che affliggono invece altre macchine più blasonate. □



# L'ingegnere e la sua creatura

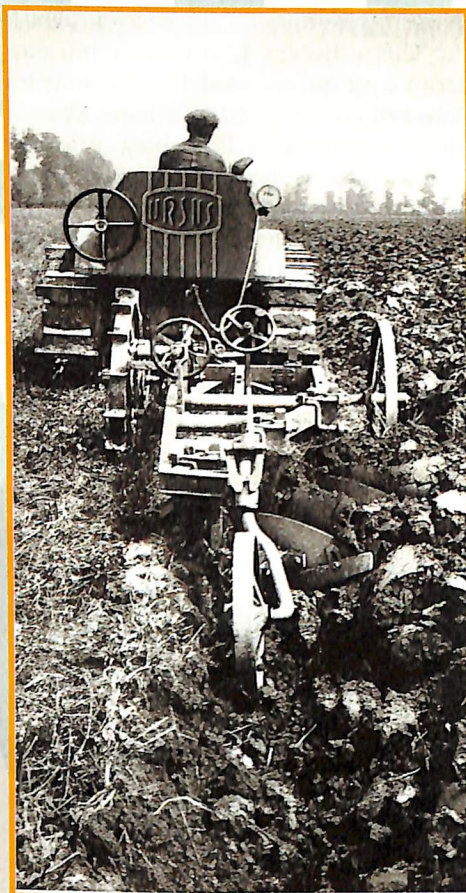
*I trattori di Ulisse Bubba nacquero a Piacenza alla fine degli anni Trenta. Poi la produzione si trasferì a Voghera e quindi a Pistoia, seguendo le alterne fortune economiche del fondatore*

**T**ornando dall'Africa con un notevole bagaglio di esperienze condotte sul campo, l'ingegner Ulisse Bubba si mette al lavoro per progettare un trattore che rappresenti quanto di meglio un testacalda può dare: siamo nel 1938 e, nonostante le «inique» sanzioni contro il nostro Paese siano state ritirate da un paio d'anni, vuoi per orgoglio nazionale, vuoi perché manca la valuta per comperare all'estero, la situazione economica è particolarmente pesante.

Nella sua officina di Santimento, non lontano da Piacenza, Ulisse Bubba realizza alcuni prototipi prima a ruote e poi a cingoli di un nuovo trattore al quale impone prima la sigla UBI (probabilmente significa Ulisse Bubba Uno oppure Italia, oppure ancora Italtractor) quindi il nome «Ursus», che farà fortuna nel dopoguerra in Polonia, Urss e Germania e che allora è originale e rende bene l'idea della potenza.

Nel 1939 inizia la produzione in serie in misura estremamente limitata anche per quel periodo: alla Orsi appena 20 esemplari; alla Landini 50.

Ulisse Bubba trova dei finanziatori: nel 1941 fonda una società, la Italtractor,



insieme ad Abele e Angelo Parenti, industriali di origine piacentina che possiedono una grande e importante fonderia a Bologna e che, oltre a fornitori diventano anche agenti generali per la vendita in Italia e nelle Colonie. Socio diventa anche il professor Luigi Perdisa, editore specializzato nel settore agricolo (Edagricole e Calderini) e il marchese Clavarino, nota figura di agricoltore e imprenditore del pavese.

Ed è proprio nel pavese, e più precisamente a Voghera, che nel 1942 la Italtractor si trasferisce presso la Visa, una fabbrica che produce macchine da cucire, una moto chiamata «Evans», oltre a forniture belliche come proiettili per mitragliatrice e altri componenti per artiglieria. La nuova società non riesce però a fornire all'Esercito i trattori, come invece riesce alla OM, alla società Bubba, alla Motomeccanica e ad altre aziende ancora.

Terminato il conflitto, tutti gli sforzi produttivi vengono rivolti alla produzione dei trattori, che godono di qualche miglioramento anche significativo come il 10% di potenza in più per la versione a cingoli. Le macchine sono



Collaudi di lavoro della versione cingolata da 50 CV nel 1939-40.



Un esemplare a ruote da 45 CV costruito con il nome Italtractor.

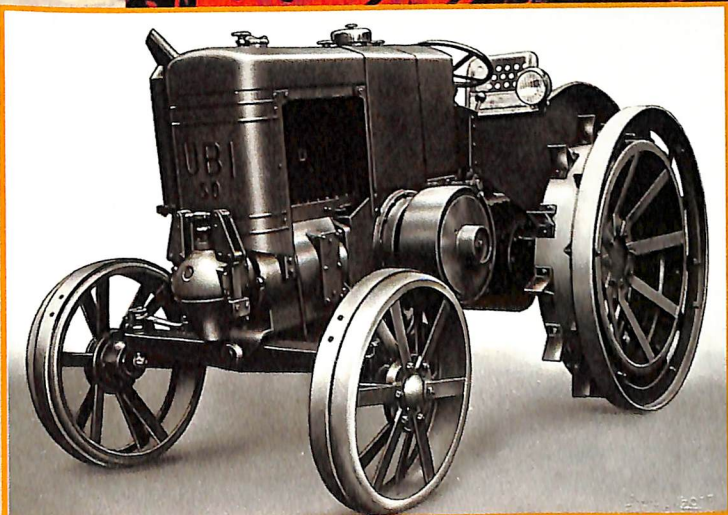
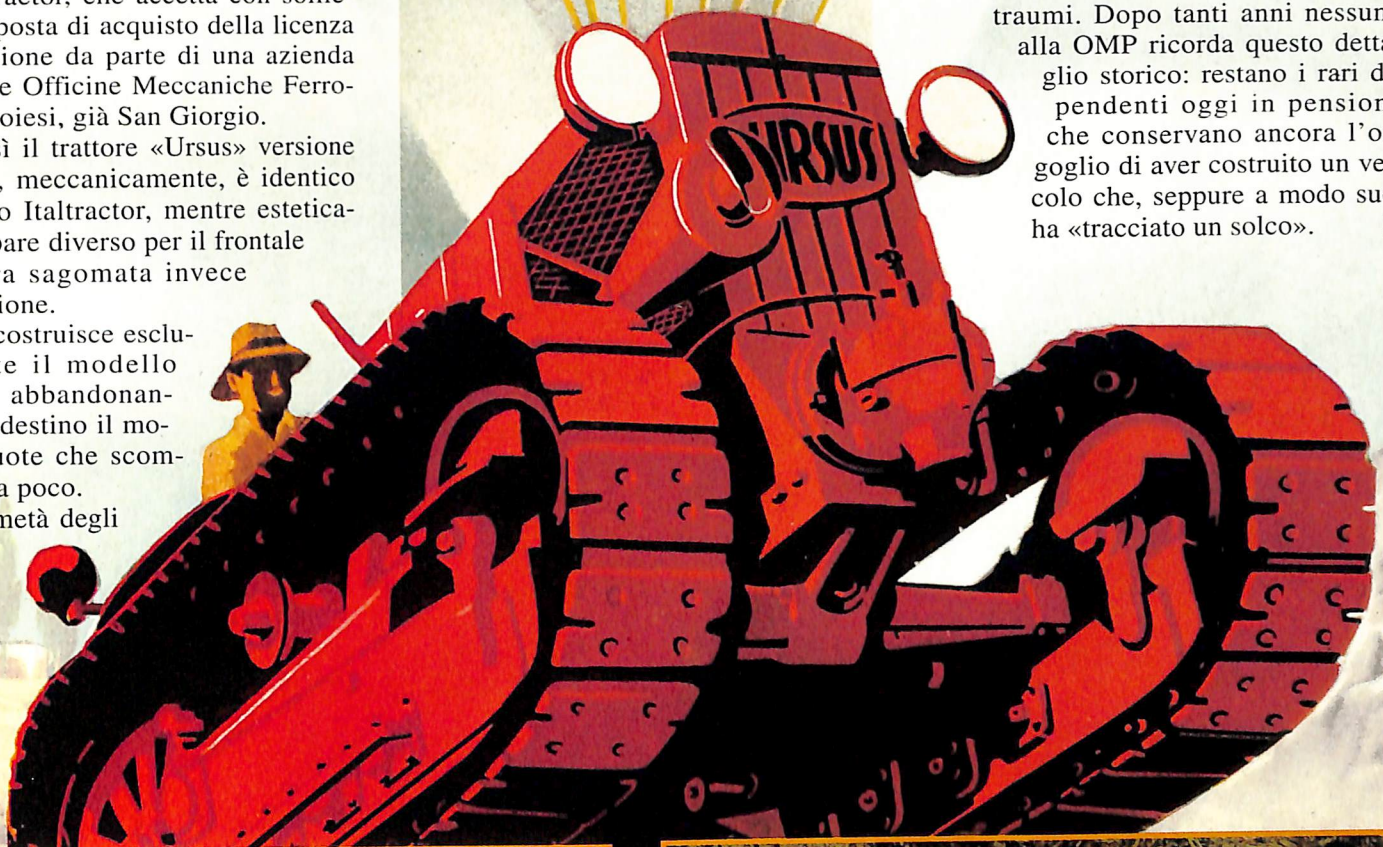
*Una bella pubblicità della Italttractor in pieno stile anni Quaranta. È la copertina di un catalogo dell'epoca ormai introvabile anche nei mercati specializzati o fra i collezionisti.*

belle, piacciono, vengono anche vendute ma non nella misura tale da poter investire in un incremento di unità necessario per sopravvivere. La situazione finanziaria diventa sempre più difficile per l'Italttractor, che accetta con sollievo la proposta di acquisto della licenza di costruzione da parte di una azienda di Stato, le Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi, già San Giorgio. Nasce così il trattore «Ursus» versione OMP che, meccanicamente, è identico al modello Italttractor, mentre esteticamente appare diverso per il frontale in lamiera sagomata invece che in fusione.

La OMP costruisce esclusivamente il modello cingolato abbandonando al suo destino il modello a ruote che scompare di lì a poco.

Verso la metà degli

anni Cinquanta il battito del testa calda si fa affannoso, stretto dall'assalto del motore Diesel. La OMP trova quindi altri sbocchi per la sua produzione ed esce in sordina da un settore che non è mai stato il suo, senza rimpianti e senza traumi. Dopo tanti anni nessuno alla OMP ricorda questo dettaglio storico: restano i rari dipendenti oggi in pensione che conservano ancora l'orgoglio di aver costruito un veicolo che, seppure a modo suo, ha «tracciato un solco». □



*Un prototipo dell'«Ursus» realizzato nel 1938 con il marchio UBI.*



*La versione definitiva dell'Italttractor «Ursus» uscita nell'anno 1940.*

# Ci vediamo in corriera

*Presentata nel 1939, la piccola corriera della Casa torinese ha decretato la fine dell'era della guida arretrata e il passaggio definitivo ai motori a gasolio. Ma non solo. Nonostante il travagliato periodo dell'intera produzione, ha conosciuto un tale successo da essere ancora associata, nei ricordi di molti, a un ruolo di protagonista sulle strade di ieri*

di Massimo Condolo



**C**i sono alcuni oggetti che segnano un'epoca tanto da poterla rappresentare anche al di là della loro pura funzione: se la «Topolino» e la «600» riscuotono consensi fra i collezionisti, parte di questi è dovuta al periodo che richiamano, indubbiamente più povero e spartano di quello attuale, ma più ricco di ottimismo e vitalità. Se chiedessimo ad un «topolinista» di disegnare un autobus (o «corriera», per usare il termine che ne richiama l'impiego di linea) accanto all'amata utilitaria, sicuramente ci

presenterebbe un piccolo bus azzurro in due toni, dalla linea che sposa una filante fiancata a sigaro ad un frontale quasi piatto. In quel bozzetto gli esperti non tarderebbero a riconoscere un Fiat «626RNL». Il «626» non è soltanto il veicolo più tipico della sua epoca. La sua introduzione segna tanto l'adozione della guida avanzata nella grande produzione, quanto l'abbandono del motore a benzina per i veicoli industriali in favore di quello a gasolio. Entrambe le soluzioni non sono prerogative del «626» in assoluto: la prima era già

stata timidamente sperimentata sui «640» e «656» (urbani rimasti poco più che allo stadio di prototipo), la seconda era già stata collaudata da molti «621» e «635». Ma con il «626» queste due scelte diventano definitive, tanto che entro un anno (con la presentazione del più grande «666») non rimangono tracce di modelli a guida arretrata. Quelle che invece sono previste ancora sul «626RB», con motore a benzina strutturalmente derivato dal diesel. La sua presenza è dovuta a specifiche esigenze dell'esercito, che vi allestisce uffici da





campo e altri veicoli d'appoggio. La denominazione di questo modello sottolinea un cambiamento di filosofia: prima l'alimentazione a benzina era considerata normale, e quindi non evidenziata nella sigla (vedi, per esempio, il «635R» contrapposto al «635RN» a nafta); ora che l'alimentazione a gasolio è definitiva, il ciclo Otto diventa l'eccezione da segnalare.

Come la parte numerica della sigla suggerisce, il nuovo autobus a guida avanzata è stretto parente del camion omonimo, che l'anno prima aveva convertito al muso

piatto gli autocarri Fiat. La meccanica è sostanzialmente inalterata rispetto alla versione a passo lungo («626NL») del camion da cui deriva che, a sua volta, differisce dalla normale («626N») soltanto per l'albero di trasmissione diviso in due tronconi. L'unica modifica apprezzabile, suggerita dalla «R» della sigla, è il telaio ribassato; il motore è lo stesso sei cilindri, il cambio è il cinque marce senza riduttore (la prima è in realtà cortissima per gli spunti in salita, per cui le marce normalmente utilizzate sono quattro). Anche il

posto guida sembra preso di peso dal camion, con volante, cruscotto e sedile di guida identici. L'offerta è articolata su due modelli, il normale e quello per le linee di montagna battezzato «626RNL/1», con rapporto al ponte accorciato.

Negli anni in cui il «626» è in produzione inizia per la Fiat una nuova era, destinata a durare nel tempo e a distinguere la Casa torinese dagli altri produttori nazionali di autobus: quella delle carrozzerie realizzate in proprio. Dai cancelli di tutte le altre fabbriche (e, fino ai tardi anni Trenta, an-



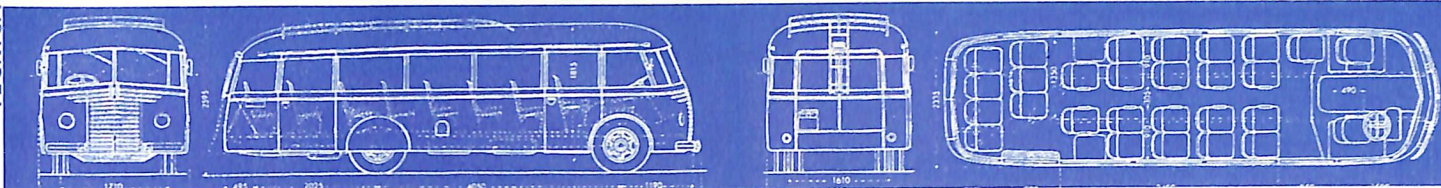
che da quelli della Fiat) uscivano infatti i telai marcianti, che venivano trasportati (fino agli anni '60 anche per strada, previa costruzione di cabine posticce in legno) sino agli atelier dei più svariati carrozzieri, piccoli e grandi. Il «626» e il «666», invece, possono contare su corpi vettura originali Fiat. Non che al Lingotto o a Mirafiori si siano messi a produrre carrozzerie: dalla linea di montaggio della meccanica continuano a uscire telai marcianti, ma d'ora in avanti, uno stabilimento del Gruppo si occupa specificamente dell'allestimento dei telai. Dapprima è la Materfer di piazza Marmolada a Torino, normalmente dedita alla costruzione di materiale ferroviario. Negli anni successivi al conflitto è invece l'Aeronautica d'Italia di Collegno, temporaneamente riconvertita, come tante altre aziende quali Caproni o SIAI Marchetti, all'allestimento di autobus. In seguito (ma l'era dei «626» è ter-

minata) è la Cansa di Cameri, nei pressi di Novara, a produrre le carrozzerie Fiat. Il «626RNL», il «666RN» ed il più grande «656RN» sono i primi modelli a beneficiare del nuovo corso. È certo che alcuni «656» sono usciti nel 1942 dalla Materfer e che i «626» e i «666» postbellici sono opera dell'Aeronautica. Rimane da stabilire la paternità dei «626» e dei pochissimi «666» prodotti negli anni del conflitto, ma poco importa ai fini dell'evoluzione stilistica del modello: le carrozzerie prebelliche e postbelliche, così come le tante realizzate durante la guerra su disegno Fiat da aziende esterne (fra cui Boneschi e Orlandi), sono identiche. Il frontale mostra un certo family-feeling tra il modello piccolo e quello grande, con il «626» che adatta a un frontale quasi piatto il disegno che sul «666» si adagia sulle bombature; la fiancata è lievemente inclinata, per rendere leggermente scampanata la sezione, e mostra un disegno lineare di fi-

nestrini e porte. La parte posteriore del «626» ha ampie vetrate, realizzate affiancando elementi quasi quadrati, sempre piani anche in corrispondenza degli angoli, e divisi da montanti sottili. Qualche esemplare allestito in tempi di guerra da carrozzieri esterni termina a goccia, quasi a ricordare in grande la Lancia «Aprilia», con lo stesso disegno che si ritrova sulle carrozzerie Aeronautica per il «666». Le porte sono manuali a battente unico, prive di predellini di cortesia e di servomeccanismi di apertura; l'unico lusso è il cristallo discendente, a manovella come quelli delle fiancate.

L'interno del «626» Aeronautica è piuttosto spartano: le poltroncine, senza poggiatesta, sono costituite da un'imbottitura rivestita in pelle su una struttura tubolare; l'altezza ridotta (nella parte posteriore una persona di altezza normale urta contro il soffitto) non consente l'installazione di bagagliere.

Sostituito nel 1948 dall'erede «640RN», il



## Fiat «626RN» Aeronautica d'Italia

### MOTORE

Tipo ..... Fiat 326  
 Ciclo ..... Diesel  
 Alimentazione ..... iniezione diretta con pompa lineare  
 Numero cilindri ..... 6 in linea, monoblocco  
 Alesaggio e corsa ..... 100 x 122 mm  
 Cilindrata totale ..... 5750 cm<sup>3</sup>  
 Potenza ..... 70 CV a 2200 giri/min

**RUOTE** ..... 20x6, anteriori semplici e posteriore gemellate, con pneumatici 8,25 x 20 montati su cerchione trillex

**FRENI** ..... freno di servizio idraulico servoassistito pneumaticamente, con tamburi sulle quattro ruote; freno meccanico di stazionamento sulla trasmissione.

### TELAIO, TRASMISSIONE E CARROZZERIA

Posizione guida ..... a destra  
 Trasmissione ..... cambio a cinque velocità più retromarcia, frizione monodisco a secco; ponte posteriore ad alberi non portanti  
 Riduz. finale alla coppia conica ..... 7/36 (1)

Passo ..... 4050 mm  
 Altezza massima ..... 2595 mm  
 Larghezza massima ..... 2330 mm  
 Lunghezza massima ..... 7900 mm  
 Carreggiata anteriore ..... 1742 mm  
 Carreggiata posteriore ..... 1610 mm  
 Diametro minimo di sterzata ..... 13600 mm  
 Peso totale a terra ..... a vuoto 4840 kg a pieno carico 6800 kg  
 Capienza ..... 28 posti seduti (2)  
 Capacità del serbatoio ..... 75 l (più 5 l di riserva)

### PRESTAZIONI

Velocità massima ..... 74 km/h (3)  
 Pendenza massima superabile ..... 24% (4)  
 Consumo di combustibile ..... 16,9 l/100 km

### PERIODO DI PRODUZIONE

Inizio produzione ..... 1939  
 Termine produzione ..... 1948

### NOTE:

- (1) 7/41 per il 626RNL/1
- (2) In versione interurbana;  
20 in versione gran turismo
- (3) 64 per il 626RNL/1
- (4) 27,2% per il 626RNL/1



*Nella pagina a lato, un'immagine di un «626 RNL» ripresa da un catalogo originale dell'epoca. Qui sopra, il posto di guida. Accanto una vista dell'interno: le poltrone, prive di poggiatesta, vantano una lieve imbottitura di pelle su un telaio tubolare.*



## ACQUISTO E RESTAURO

### L'investimento vale per i modelli dei primi anni Quaranta

**C**onviene restaurare un «626» Aeronautica? Tralasciando le questioni affettive, l'operazione è tutt'altro che semplice. Il «626» in edizione originale vive una situazione contraddittoria. Semplificando il concetto, potremmo dire che questo modello sta agli autobus d'epoca come la «500 C» giardinetta metallica sta alle auto. L'importanza storica è fuori discussione, tanto per ragioni tecniche quanto per motivi di costume. Certamente non è il caso di ripristinare un esemplare in cattivo stato, specie se si dispone di un altro autobus, anche più recente, su cui dirottare le proprie risorse. Un «306» delle prime due serie, magari con allestimento lusso di qualche carrozziere scomparso, per esempio, è un veicolo più raro e meritevole, anche se più moderno e appartenente a una famiglia ancora reperibile sulle strade.

È certamente d'obbligo salvare, indipendentemente dalle condizioni, un «626» Aeronautica immatricolato prima del 1946, non costruito nel 1939 e messo in strada nel 1947 come spesso capita. Ammesso che si trovi ancora, potrebbe rivelarsi interessante il recupero di quello che potremmo definire un «elaborato», ovvero un veicolo dotato di carrozzeria realizzata all'esterno su capitolato Fiat e abbellito con fregi.

A questo punto, se si è deciso

per il restauro del proprio «626», rimane un solo dilemma: come procedere? Il cruccio principale riguarda il colore, e qui la risposta è obbligata: rigorosamente vernice alla nitrocellulosa blu in due toni. Le uniche decorazioni ammesse sono i fregi metallici dell'azienda esercente (dove necessario con la matricola aziendale); i «626» Aeronautica erano destinati quasi esclusivamente all'impiego in linea. Filetti e altri guizzi creativi nella verniciatura sono quasi certamente successivi alla costruzione, essendo diventati d'uso a partire dagli ultimi «640». È anche plausibile una verniciatura rossa in due toni, utilizzata all'epoca per le linee interurbane a grande raggio. La cura dei particolari dell'esemplare restaurato è facilitata dalla semplicità degli allestimenti: maniglie, modanature e fregi sono cromati e spesso richiedono soltanto la pulitura; per le ruote è consigliabile il classico abbinamento rosso (mozzo), grigio alluminio (cerchio). L'unico problema, economico, può nascere dal rivestimen-

to dei sedili: non sono ammessi skai e finta pelle elastica; la pegamoide può andare bene. Ma il rivestimento più corretto rimane la pelle (rossa o marrone). Inutile dire, a tal proposito, che un rivestimento con tracce d'uso, pulito ed ingrassato, è più bello di uno rifatto ex novo. È infine di rigore la bagagliera sul tetto: se manca va sollecitamente ripristinata.



## Attrice nel cinema e nelle collezioni

La piccola corriera di Casa Fiat non è protagonista soltanto dei ricordi di molti, che magari hanno avuto occasione di notarla sulle strade una ventina d'anni fa. Sono molte le pellicole che la ritraggono nel ruolo di normale mezzo di trasporto (negli anni Cinquanta e Sessanta), quanto in quello dello sgangherato autobus rurale (nei decenni successivi). Tra i tanti film che la vedono recitare come comparsa, ci sembra doveroso citare quello in cui interpreta una parte da prima attrice: «Ragazzo di Calabria», con Gian Maria Volonté, girato negli anni Ottanta. Le scene iniziali mostrano il ragazzo aspirante podista lanciarsi scalzo dalla collina, inseguendo e incontrando ad ogni tornante lo sgangherato «626», che collega il suo paese alla cittadina in cui studia, su cui deposita sempre al capolinea di partenza scarpe e cartella.

In quel caso il «626» è una macchina a fine carriera, con evidenti tracce di ruggine sulla carrozzeria, recuperato probabilmente nel garage di qualche autoscuola locale. Altri «626» stanno certamente nelle rimesse dei grandi noleggiatori cinematografici, a giudicare dalla frequenza con cui si vedono fare capolino in pellicole anche recenti. Per le ragioni citate poc'anzi – e in considerazione di quanto possa oggi essere diffuso un autobus d'epoca – i superstiti sono davvero molti. Oltre all'esemplare del nostro servizio (conservato dalla Satti di Torino) ce ne sono almeno tre (di cui uno incredibilmente abbinato ad un rimorchio passeggeri Viberti da sette metri!) nelle collezioni di due appassionati emiliani, e almeno un'altra coppia in provincia di Cuneo. Questo soltanto per citare, con una statistica approssimativa, quelli in ordine di marcia (per la cronaca, di carrozzati se ne conoscono tre: uno nel museo storico dell'Iveco, uno vicino a Verona ed uno a Bologna). Il parco stimato è di circa cinquanta macchine sopravvissute, contando ovviamente anche alcuni rottami.

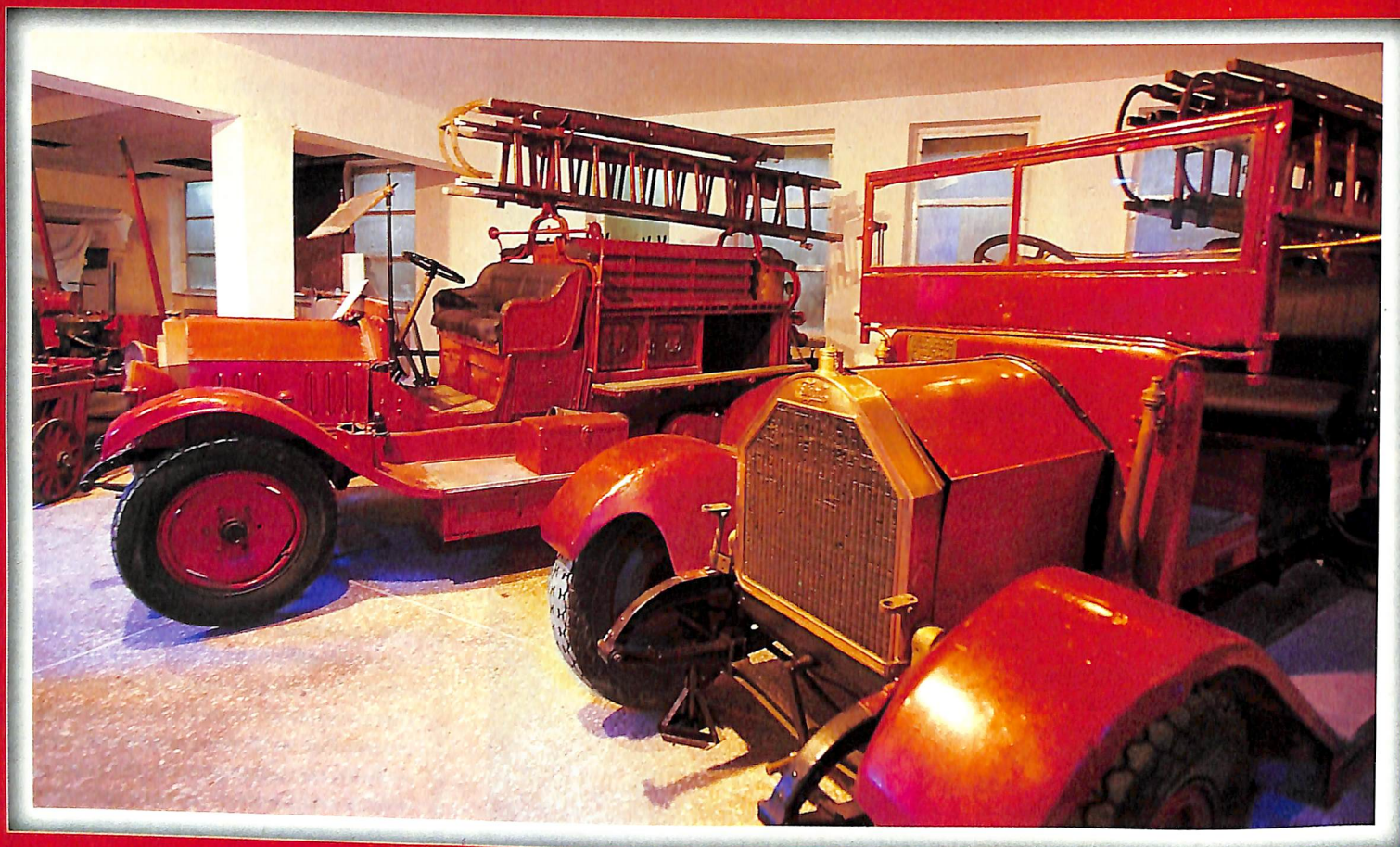


In alto, un «626 RNL» del '47 restaurato dalla Satti. Sopra, un esemplare in livrea arancione.

«626» Aeronautica tarda a scomparire dalla scena. Una singolare combinazione di coincidenze ne farà uno degli autobus medio-piccoli più diffusi sulle nostre strade nei due decenni successivi. Il grande numero di esemplari prodotti, la notevole affidabilità, la semplicità di manutenzione, nonché la disponibilità a partire dagli anni '60 di un discreto numero di veicoli dismessi dall'Esercito sono elementi particolarmente importanti. Che insieme al forte gradimento del «626» da parte delle scuole guida, che lo

preferivano a modelli più recenti con riduttore, e alla grande percentuale di veicoli con carrozzeria originale (circa il 90%) sul totale - situazione che non si ripeterà per i modelli successivi - fanno sì che ancora oggi sia abbastanza facile reperire un «640RN» o un «642RN» carrozzato. Mentre gli originali Cansa sono rari quanto un «626RNL». Alcuni esemplari di quest'ultimo, tuttavia, sono ancora regolarmente iscritti al PRA, e almeno uno di questi è tuttora utilizzabile per le lezioni di guida. □

# Un passato di fuoco



*Oggi i Vigili del Fuoco di Milano sono attrezzati per ogni evenienza, ma un tempo i loro mezzi erano ben più limitati. In via Messina, una raccolta di veicoli e di oggetti ne illustrerà la storia*

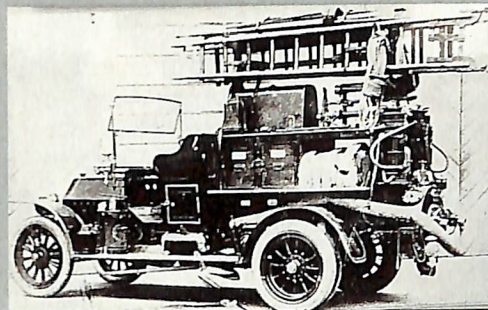
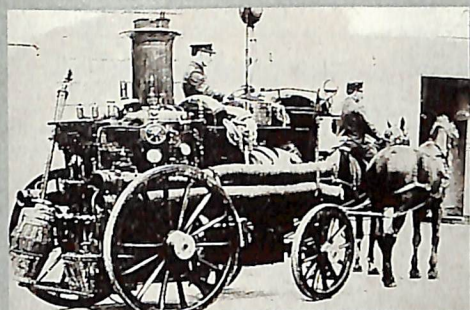
di Alfredo Albertini

**L**e prime notizie documentate di incendi di vaste proporzioni a Milano risalgono addirittura all'anno Mille. A quel tempo la città venne ripetutamente danneggiata dalle fiamme e in modo così violento che le cronache dell'epoca parlarono della quasi completa distruzione di una buona parte dell'area urbana. Soltanto nel 1500 venne istituito un servizio di vigilanza, tramite facchini

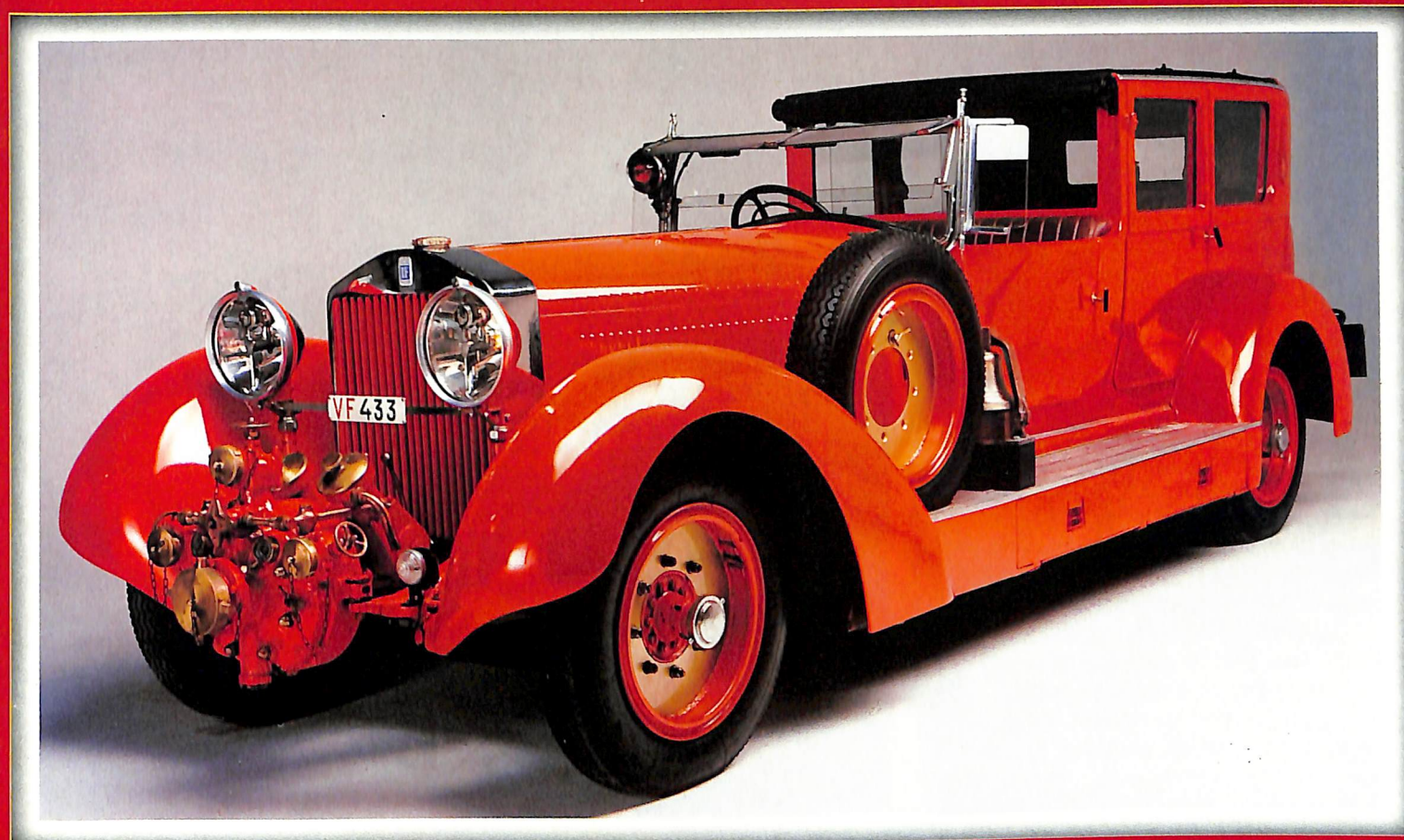
che portavano acqua dai posti di attesa al luogo dell'incendio. L'allarme veniva dato per mezzo di una campana collocata nel cuore della città. Dopo il 1800 Eugenio Napoleone di Beauharnais istituì la «Compagnia dei Zappatori Pompieri di Milano», che disponeva di un capitano, un tenente, una guardia, quattro sergenti, 14 caporali e 62 pompieri. Il Corpo venne via via adeguato alle mutate esigenze della cittadinanza

e vennero anche coinvolti gli artigiani, che dovevano prestare servizio soprattutto alla domenica.

Ai primi del Novecento Milano venne divisa in sei zone, una centrale e cinque periferiche, in modo tale da far giungere i soccorsi nel minor tempo possibile. Ogni caserma disponeva di un carro autopompa, una scala aerea girevole, una pompa a vapore, una lettiga a cavalli. Naturalmente, con l'avvento del-

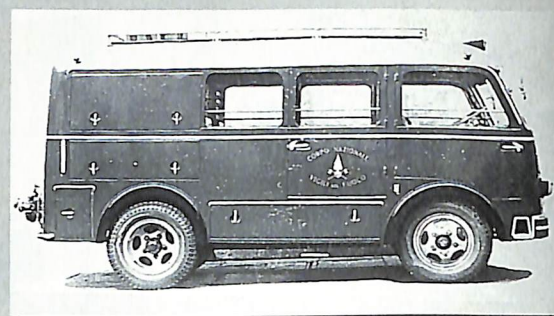
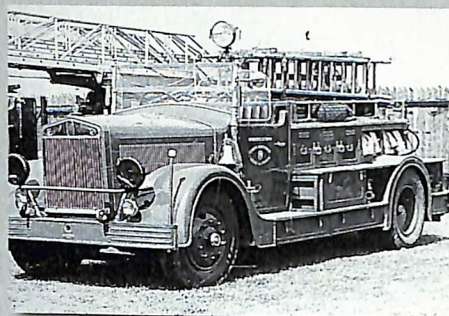
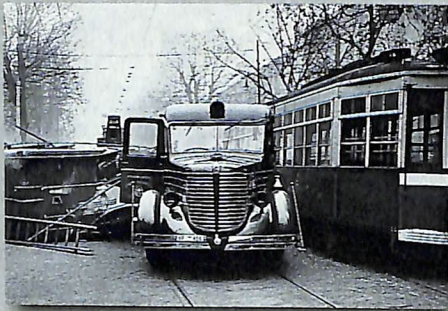


*Un carro per spegnere gli incendi con caldaia a vapore ippotrainata, un'autopompa della fine degli anni Dieci e una corriera dotata di scala.*



*Sopra, l'Isotta Fraschini «8A»: Entrò in servizio all'inizio degli anni Trenta. A fianco, la Guzzi «Falcone». Nella pagina a sinistra, un'autopompa Fiat accanto a un'Isotta.*

l'automobile, anche il servizio dei pompieri si rese più efficiente e, proprio il Corpo dei Vigili del Fuoco di Milano fu uno dei primi a sperimentare e ad adottare i veicoli equipaggiati con il motore a scoppio, preferiti a quelli a vapore sia per la loro maggiore velocità sia per la rapidità di avviamento. I cavalli vennero via via ridotti di numero fino alla loro completa sostituzione con i nuovi mezzi meccanici. Intorno al



Da sinistra, un'incidente stradale in città, un'autopompa Fiat degli anni Trenta e un OM «Leoncino» adibito al trasporto di persone e materiale.

*Un angolo del museo di via Messina, in fase di allestimento: in primo piano un veicolo su meccanica Isotta Fraschini, che rimase in servizio tra il 1909 e il 1943.*

1910 la città venne dotata di una rete di 170 avvisatori elettrici stradali, tramite i quali poteva essere dato l'allarme che arrivava direttamente alla caserma principale di via Ansperto. In questo modo l'organizzazione divenne sempre più efficiente e gli abitanti di Milano potevano beneficiare di una certa tranquillità, almeno sotto questo punto di vista.

Con l'evoluzione tecnologica dell'automobile, anche i mezzi dei pompieri si aggiornarono, seppure lentamente. Il costo di un camion attrezzato con scale e pompe era infatti talmente elevato anche i mezzi rimanevano in servizio anche per venti o trent'anni. Le marche più diffuse tra i pompieri di Milano per quanto riguarda le autopompe erano l'Isotta Fraschini, la Spa e, naturalmente, la Fiat. I mezzi erano completamente aperti, a volte senza nemmeno il parabrezza, e le scale erano di diversi tipi, quelle cosiddette italiane composte da più pezzi e che potevano raggiungere i dieci metri, quelle a ganci che si appoggiavano ai balconi e quelle collocate direttamente sull'autopompa che poteva salire anche fino a 20-25 metri.

Negli anni Trenta il parco mezzi divenne sempre più adeguato alle esigenze: il pezzo forte era rappresentato dall'elegante Isotta Fraschini «8A», conservata ancora oggi nella caserma milanese di via Messina. L'Isotta non aveva scale, ma serviva al trasporto degli ufficiali o del comandante e a fornire pressione agli idranti mediante una pompa



collegata al motore. Tra le altre vetture di servizio ricordiamo la Bianchi «S9» del 1935 e l'Alfa Romeo «6C 2500» berlina quattro porte, nata nel 1949 e disegnata da Pinin Farina. Vennero poi la Fiat «Campagnola», e quindi, in tempi recenti, le grosse autopompe dotate di scala girevole che può arrivare sino a cinquanta metri di altezza.

Anche le due ruote hanno rivestito la loro importanza nella storia dei pompieri milanesi: la parte del leone l'ha fatta la Moto Guzzi «Falcone 500» che aveva la funzione di portaordini e di staffetta veloce per gli spostamenti da un punto all'altro della città.

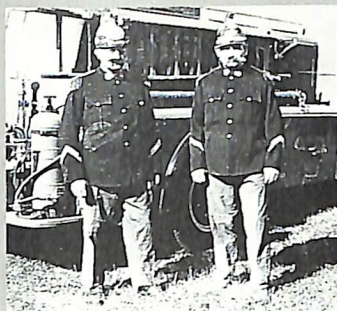
Da segnalare infine che i pompieri hanno sempre preferito usare veicoli di

produzione nazionale, salvo i casi di mezzi ad alta specializzazione come gli anfibi, che erano e sono di produzione americana. Recentemente, però, con l'uscita di scena della «Campagnola», è entrato a far parte del Corpo dei Vigili di Fuoco anche un veicolo di produzione inglese, la Land Rover.

Alcuni mezzi storici dei pompieri milanesi, unitamente a numerosi reperti, verranno esposti in un interessante museo che avrà sede presso la Caserma di via Messina e che è in fase di allestimento. Sarà pronto nel corso dell'anno, come ci ha assicurato il Comandante, l'ingegner Dario D'Ambrosio, nell'intervista qui a fianco.

*(consulenza storica di Claudio Binnella)*





Sopra, vigili del fuoco in divisa d'epoca, l'Alfa Romeo «2500» del comandante e una Bianchi «S9». Sotto, una Fiat «Campagnola» nel museo.

## L'INTERVISTA

La parola al Comandante dei Vigili del Fuoco di Milano

# «Si fanno anche 30.000 interventi all'anno»



**D**a un anno il Comandante dei Vigili del Fuoco di Milano è l'ingegner Dario D'Ambrosio, al quale abbiamo chiesto di parlarci del suo Comando e della collezione di veicoli d'epoca conservata nel corso degli anni.

Ingegnere D'Ambrosio, quanti mezzi storici possiede il Comando di Milano?

«Il nostro pezzo forte è l'Isotta Fraschini, che utilizziamo per rappresentanza e che funziona perfettamente. Poi ci sono altri mezzi a Carate Brianza, in una delle altre sedi del Comando provinciale, e un'altra decina ancora qui, nella nostra sede di via Messina».

Pensa di costituire un museo, con questi veicoli?

«Sì, è in fase di allestimento e sarà pronto nel corso di quest'anno. L'ingresso sarà naturalmente gratuito e ci sarà la possibilità di effettuare delle visite guidate».

Ci saranno anche oggetti appartenuti ai pompieri di Milano?

«Certamente, dagli estintori alle divise, dalle vecchie radio alle barelle per il trasporto dei feriti, insomma tutte quelle reliquie che hanno contribuito alla storia della città. Ricordo a questo proposito che fino al dicembre del 1941 i Vigili del Fuoco erano comunali, poi con una legge nazionale sono diventati statali e fanno parte del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, che è suddiviso poi in Comandi provinciali».

Quando i vostri mezzi vengono collocati fuori servizio, cosa succede?

«Vengono messi all'asta dall'UTE, l'Ufficio Tecnico Erariale, e possono essere acqui-

stati anche dai privati. Ovviamente vengono tolte le targhe, gli stemmi, la radio e quant'altro: restano però i colori originali. Ogni quanto tempo viene rinnovato il parco degli automezzi?

«Annualmente arriva un certo numero di veicoli nuovi, grandi e piccoli. Tenga presente che i nostri mezzi vengono particolarmente sfruttati e quindi si usano rapidamente. Per questa ragione occorre un certo avvicendamento per garantire la massima efficienza. I veicoli vengono acquistati dal Ministero che bandisce delle gare a seconda delle necessità. Recentemente abbiamo acquisito delle autopompe

e dei Land Rover "Defender" in sostituzione delle Fiat "Campagnola" che, come lei sa, non sono più in produzione. Ne abbiamo però ancora qualcuna in servizio, e questa è la migliore dimostrazione del fatto che erano dei fuoristrada robusti».

Come è suddiviso il Comando di Milano?

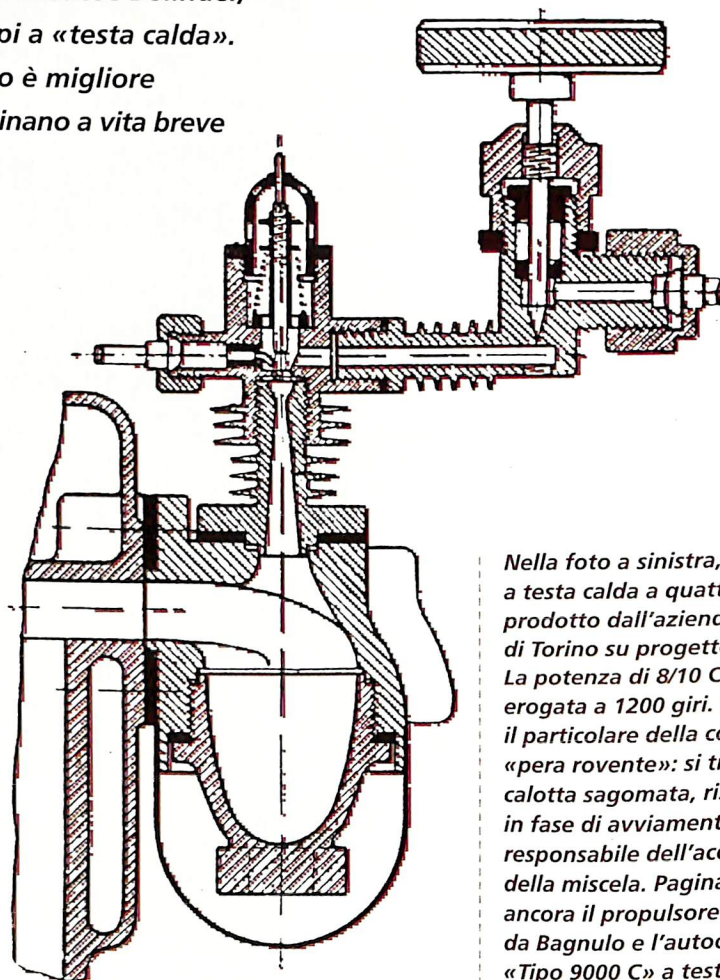
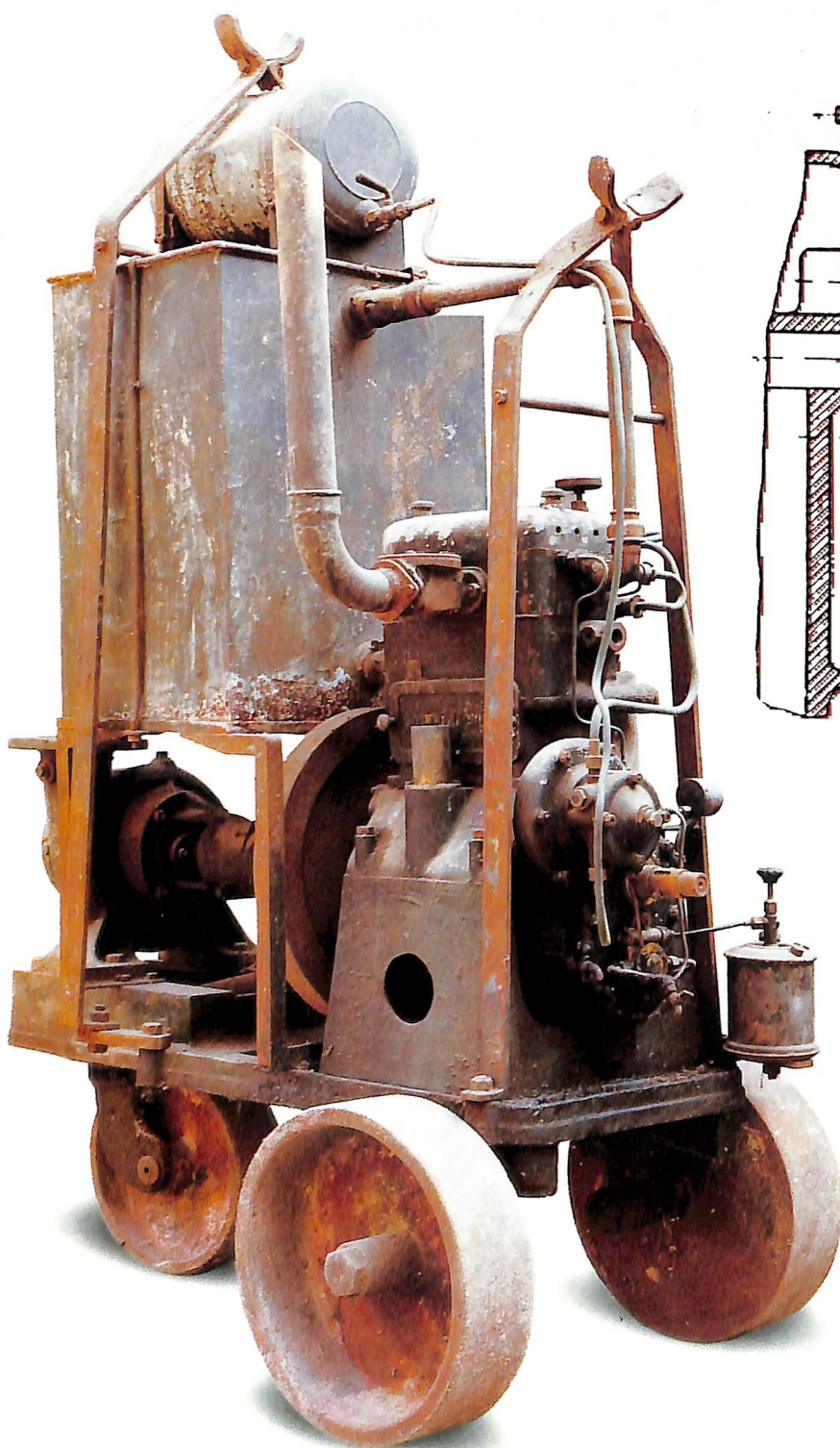
«La sede centrale è qui in via Messina, poi ci sono altri 16 distaccamenti tra città e provincia. Ogni anno facciamo dai 25.000 ai 30.000 interventi, comprendendo incendi, inondazioni, incidenti. Per il cittadino il servizio è del tutto gratuito, basta telefonare al 115 per avere tempestivamente i nostri uomini sul posto».



# Testa calda, ma a quattro tempi

*Inizia nel 1921, prendendo spunto dai motori della svedese Bolinder, la produzione in serie di propulsori a quattro tempi a «testa calda». Il progetto è della Bagnulo di Torino. Il rendimento è migliore ma i costi di realizzazione e la scarsa potenza lo destinano a vita breve*

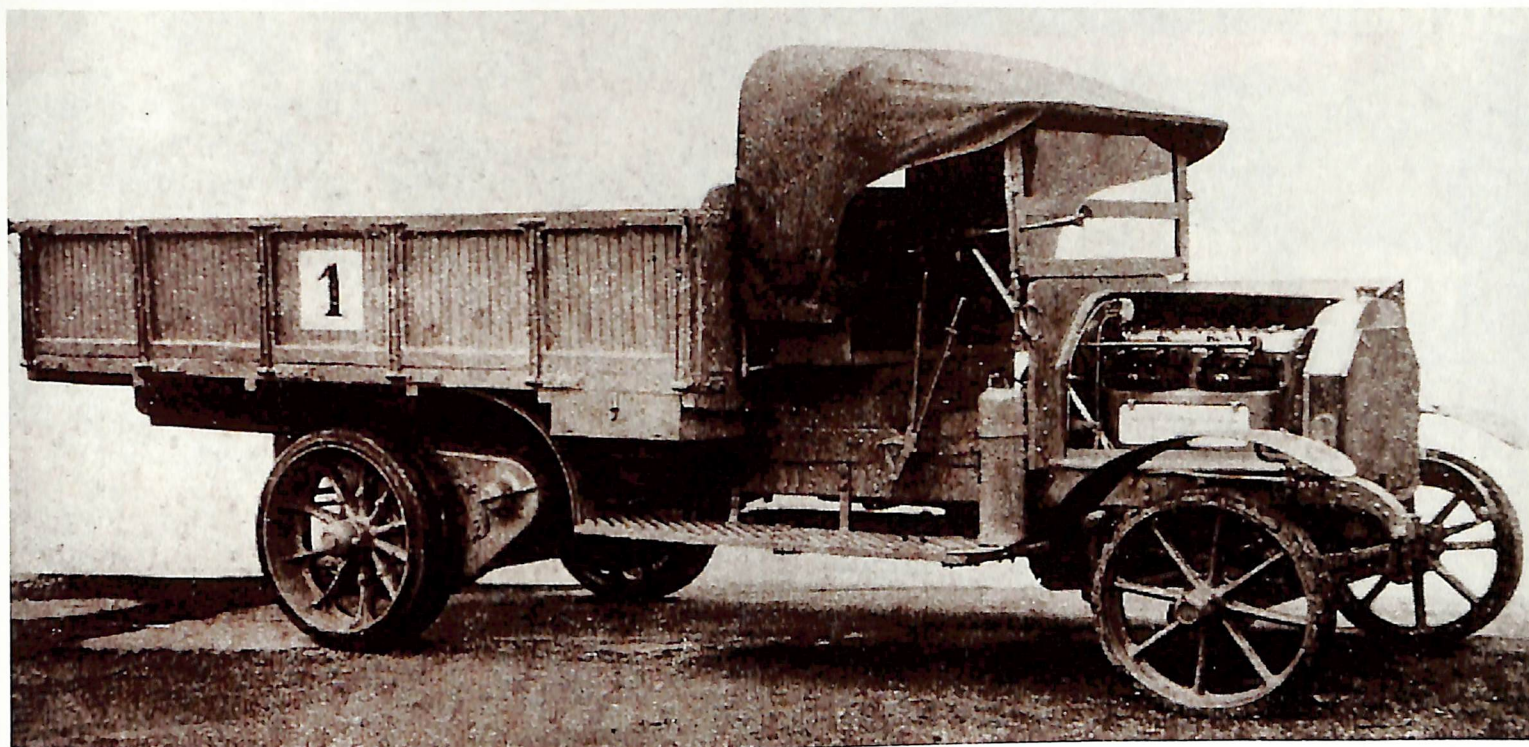
di Andrea Oliviero



*Nella foto a sinistra, un motore a testa calda a quattro tempi, prodotto dall'azienda Ferrotaie di Torino su progetto Bagnulo. La potenza di 8/10 CV veniva erogata a 1200 giri. Qui a lato, il particolare della cosiddetta «pera rovente»: si tratta di una calotta sagomata, riscaldata in fase di avviamento, diretta responsabile dell'accensione della miscela. Pagina a fronte, ancora il propulsore ideato da Bagnulo e l'autocarro SPA «Tipo 9000 C» a testa calda.*

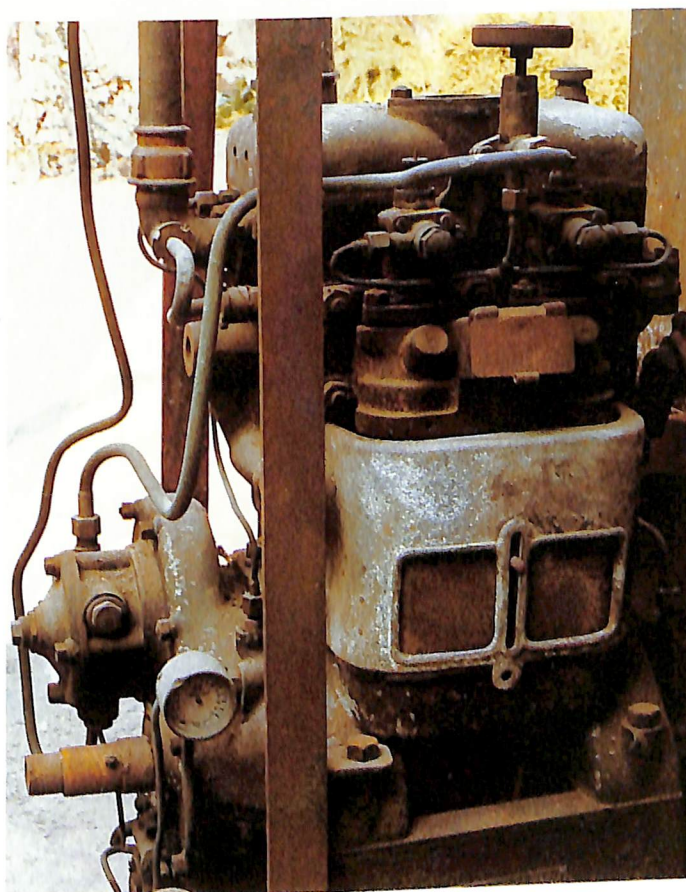
**N**el 1893, l'ingegner Rundlöf della Casa svedese Bolinder inventò il motore a «testa calda». La particolarità era costituita dall'assenza dell'apparato di accensione, come nei propulsori diesel, dai quali tuttavia differiva (il rapporto di compressione di questo propulsore non era tale da provocare l'autoaccensione della miscela aria-combustibile) nell'iniezione del carburante su un «punto caldo». In particolare, questa avveniva su una calotta sagomata, nella maggior parte dei casi a forma di imbuto, isolata, priva di raffreddamento e preventivamente riscaldata all'avviamento attraverso una sorgente di calore esterna, battezzata «lampada svedese». Uno strumento in grado di raggiungere temperature variabili tra i

400 e i 700 gradi, mantenute costanti tramite gli scoppi del motore. Il combustibile vaporizzato, al contatto con la superficie riscaldata, si incendiava per l'aumento della compressione. I vantaggi erano rilevanti nell'economia di utilizzo. Infatti era possibile adottare carburanti di svariati tipi: dal petrolio per l'illuminazione agli oli minerali non raffinati sino a quelli vegetali. Il particolare sistema di accensione, inoltre, non richiedeva alti rapporti di compressione perciò le sollecitazioni agli organi meccanici in movimento erano limitate. Venne costruito fino al 1955 come applicazione per i trattori agricoli, salvo rarissime eccezioni, con ciclo a due tempi. Si trattava di quanto di più semplice si potesse immaginare, infatti durante la



compressione avveniva la fase di lavaggio nel carter a opera di una facciata del pistone, mentre quella opposta riceveva la spinta dell'esplosione. Non erano presenti valvole di alcun tipo, l'unico svantaggio era costituito dell'impossibilità del recupero dell'olio al termine della sua normale funzione.

Per ovviare a questo inconveniente, e diminuire ulteriormente il consumo, in seguito a studi intrapresi a partire dal 1911, dieci anni più tardi l'ingegner Bagnulo fondò a Torino l'azienda che prese il suo nome, con lo scopo di costruire motori con le medesime caratteristiche, ma progettati per il funzionamento a quattro tempi. La distribuzione avveniva tramite valvole in testa comandate da aste e bilancieri. Caratteristico il sistema di alimentazione a caduta di combustibile senza pompa dell'iniezione. Dall'inizio della fase di aspirazione e per una parte della sua durata, circa 50 gradi di manovella, la valvola rimaneva chiusa generando un vuoto nel cilindro, tale da produrre il violento richiamo di una piccola quantità di aria attraverso un polverizzatore nel quale, miscelandosi con il carburante, la miscela nebulizzata veniva trascinata in una camera di combustione comunicante. Ciò avveniva al termine della compressione, nel momento in cui lo stantuffo aveva introdotto aria compressa in quantità sufficiente per lo scopo.



La produzione ebbe subito inizio anche presso la Ferrotaie di Torino, fondata nel 1920 per la costruzione di un'automobile battezzata «Aurea», e si concluse appena 4 anni più tardi presso la Omat (Officine Meccaniche Alasia Torino). Costruiti in un primo tempo con un solo cilindro, potenza di 4 CV e

raffreddamento ad aria, ben presto questi motori furono rimpiazzati con monoblocchi bicilindrici raffreddati ad acqua che, raggruppati, costituivano unità plurifrazionate. Dal novembre 1923, sino al gennaio seguente, presso le officine Pietro Collo di Torino fu sperimentata l'adozione di uno di que-

sti motori modificati da Cesare Augusto Lenti, con un sistema di preriscaldamento elettrico, per agevolare le partenze a freddo, su un autotelaio automobilistico SPA «Tipo 8000». Un esperimento che non ebbe tuttavia seguito. Un certo successo ebbe invece l'applicazione sul telaio di un autocarro SPA «Tipo 9000 C», tanto che fu costituita una società di autotrasporti che contava una cinquantina di questi veicoli. Un caso unico comunque, probabilmente a causa dell'esigua potenza sviluppata dal propulsore, a confronto con l'imponente massa da spostare.

L'ingegner Bagnulo si trasferì successivamente a Parigi, dove perfezionò i suoi studi realizzando motori a due, quattro e sei cilindri (100 mm di alesaggio e 140 di corsa) con albero a camme in testa, dinamo, motorino di avviamento e preriscaldamento elettrico, ottenuto per mezzo di una rete di acciaio al cromo-nichel nella camera, che consentiva rapide partenze a freddo. Vantavano anche un largo impiego di leghe leggere in previsione di un utilizzo in campo aeronautico nel settore dei dirigibili.

Dato l'alto costo di produzione e l'evoluzione dei motori diesel, i propulsori a testa calda a quattro tempi, nonostante il maggiore rendimento di quelli a due, non riuscirono ad avere la meglio. Tutti i progetti furono abbandonati a metà degli anni Trenta. □



# Cantando... sotto la pioggia

*Il grande tenore emiliano parla, per la prima volta e in esclusiva per i lettori di Ruoteclassiche, della sua passione per le automobili, delle sue due Maserati finite... «a mollo» e dei vezzi automobilistici di suoi colleghi come Mario Del Monaco e Giuseppe Di Stefano*

di Lucio Berzioli



*A sinistra, Carlo Bergonzi negli anni Sessanta posa con la sua Maserati «Quattroporte». Qui sopra, in un'immagine di qualche anno fa, con la moto Yamaha di proprietà del figlio.*

«**D**evo confessare che in tanti anni di carriera ho rilasciato diverse interviste, ma nessuna di queste riguardava il mio rapporto con le automobili. Un argomento del quale parlo con piacere, perché ho sempre avuto un ottimo feeling con i motori». Chi parla è Carlo Bergonzi, il grande tenore bussetano di 73 anni, ancora sulla breccia come un leone dal ruggito possente. Ovviamente

non se la sente più di reggere un'opera di circa quattro ore, ma oggi il suo punto di forza sono i concerti in tutto il mondo, oltre all'attività di direttore della scuola di Busseto per le grandi voci verdiane. Ma tralasciamo per il momento la lirica, per tornare alle automobili che, come sostiene lui stesso, sono da sempre insieme alla musica una grande passione.

«Da ragazzo, quando ancora non pensavo di diventare un tenore, i miei primi "amori" sono state le motociclette. A quei tempi nella "bassa" di auto se ne vedevano poche. Ricordo che ne possedeva una il Principe di Soragna, oltre a qualche grande proprietario terriero. La passione per le moto l'avevo ereditata da mio padre: in casa abbiamo avuto una Harley Davidson, il classico "Guzzino" e la favolosa Frera, la mia preferita, una moto di razza». Prese subito la patente, appena compiuta la maggiore età. Ma i soldi per comperare la macchina ai tempi erano difficili da

mettere insieme. Faceva il garzone in un caseificio e quel poco che guadagnava lo utilizzava per proseguire negli studi e per dare una mano alla famiglia. Soltanto una piccola parte dei risparmi poteva essere accantonata per il futuro acquisto della macchina. Nel 1951, all'età di 27 anni, ecco arrivare la prima automobile. «La pagai 50 mila lire, una cifra ingente all'epoca. Era una Fiat "508" nera di seconda mano. Alla sua guida mi sentivo importante, quasi il padrone della "bassa". Ben presto mi accorsi però che le auto sono come le donne. Sarà un luogo comune, ma è una sacrosanta verità: ti innamori sempre della più bella e faresti carte false per riuscire a conquistarla». Così Bergonzi si impegnò al massimo anche allo scopo di arrivare a possedere quella che all'epoca considerava l'auto più affascinante. Fu la volta di un'Alfa Romeo «1900» color verde bottiglia. «Grande macchina, nervosa, scattante come una puledra di razza e gran consumatrice di

**Qui a fianco, un'altra immagine del maestro Bergonzi con la sua Maserati. Nella pagina accanto, in basso, il tenore con la sua Jaguar di oggi davanti alla casa di Verdi a Busseto.**

dalla mareggiata. Ricordo che Cornacchia mandò un carro attrezzi per ritirarla, ma non ci fu niente da fare. L'acqua salata aveva distrutto tutto».

Ma la passione per le auto del Tridente era ancora viva. Acquistò quindi una «Merak» color argento metallizzato. «Bella, scattante con il suo potente motore tremila. Ma anche comoda per i lunghi viaggi». Quell'anno insieme alla moglie Adele e con i figli, Maurizio e Marco, andò in vacanza a Jesolo. Albergo sul mare, bella spiaggia... ma dopo una settimana ecco ripresentarsi una devastante alluvione. Stessa fine anche per la seconda Maserati, anch'essa sepolta dai flutti. «A distanza di tempo ci rido sopra, ma allora...».

Per quel minimo di scaramanzia che contraddistingue gli artisti, Bergonzi abbandona così la Casa modenese dirottando le sue preferenze per un marchio che da quel giorno lo accompagna fedelmente. È la volta della Jaguar. Niente più guai, né mareggiate. Oggi possiede una «Sovereign 4.0», la quarta vettura della Casa di Coventry della sua vita.

Bergonzi passa poi a raccontare alcune curiosità automobilistiche riguardanti qualche suo «illustre» collega. «Si sa che le macchine il più delle volte rispecchiano un po' la personalità di chi le possiede» inizia il tenore. «La Tebaldi, per esempio, voce sublime, carattere mite, tranquilla, sempre accondiscendente - una vera Aida, tanto per intenderci - non ha mai fatto follie per le automobili. Possiede una Fiat «Brava» che guida sempre con estrema prudenza. Prima ha avuto diverse Lancia. La sua eterna rivale, la Callas, l'ho conosciuta già con Meneghini. Aveva una Rolls-Royce per le grandi occasioni, che guidava l'autista maggiordomo, e una grossa Mercedes sulla quale viaggiava con il suo compagno. Lei non sapeva guidare e non prese mai la patente. Soprattutto perché era molto miope. Ricordo che anche in scena era necessario metterle dei segni per terra perché non cadesse nel «golfo mistico», addosso all'orchestra. Nel '68 a Parigi interpretammo insieme la Tosca di Puccini. La terza voce era quella del baritono Tito Gobbi. Per tre giorni, terminate le prove, ci obbligarono a guidarla in scena nei vari spostamenti per evitare di inciampare. Forse è stato un bene che non abbia preso la patente...», ci rivela con

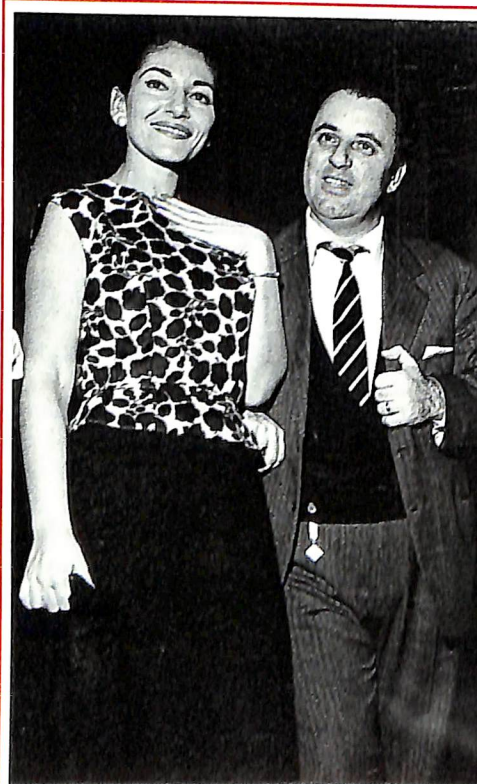
olio. Guidando questa vettura ho vissuto momenti indimenticabili».

Una volta diventato «tenorino» comperò poi un'elegante Lancia «Flaminia» di colore nero. Ne ha avute tre, con l'ultima ebbe però un «piccolo» incidente. Nel '61 mentre cantava all'Opera di Vienna, l'auto era come ogni sera posteggiata vicino al teatro. Durante la sua esibizione saltò per aria. Grande panico tra i passanti, ma fortunatamente nessun ferito. Un'azione degli «irredentisti» altoatesini, che in quei tempi non vedevano di buon occhio qualsiasi prodotto italiano. «L'avevano fatta esplodere in mille pezzi con una bomba. Mi venne da piangere dalla rabbia» ricorda Bergonzi.

Nel frattempo per il tenore si aprivano le porte del successo. Decise così di realizzare un sogno. «Andai alla concessionaria Rolls-Royce e Maserati in via Fontana a Milano, da Cornacchia, e comperai una fiammante «Quattroporte» della Casa del Tridente, color argento metallizzato».

Un rapporto non del tutto felice, tuttavia, quello dell'artista con le Maserati. Non per ragioni tecniche, ma per avversità della sorte. Forse ci sarebbe voluto un ferro di cavallo, come portafortuna, nel bagagliaio. Ma vediamo perché. «Mi trovavo a Trieste per una serie di recite, alloggiato al Grand Hotel, sul lungomare vicino a piazza dell'Unità. Era inverno, il tempo in quei giorni era davvero inclemente: vento di bora, freddo glaciale e tanta pioggia. Sembrava che i paesi dell'est volessero regalarci un assaggio del loro peggior clima. La mia «Quattroporte» era posteggiata davanti all'albergo, stavo riposando dopo la re-

cita. Verso le tre del mattino squilla il telefono. Mi svegliai di sobbalzo e sento dall'altra parte del filo la voce di un caro amico, Anselmo Colzani, un eccezionale baritono che cantava con me. Mi dice: «Carlo, sai che la tua macchina è sott'acqua». «Certo - risposi prontamente - sta piovendo a dirotto». «No, no - replica Colzani - è stata sommersa dal mare». Mi precipitai alla finestra, e dal balcone riconobbi la mia Maserati dal tettuccio, tutto il resto era sepolto



**Bergonzi e Maria Callas. La cantante greca non guidava, ma aveva una Rolls con autista.**

un pizzico di nostalgia. Maria Callas è stata per Bergonzi una cara amica oltre che un'apprezzata collega. «L'unica che si fermava ad ascoltarmi mentre cantavo, la ricordo con grande affetto».

Il racconto si sposta successivamente sui grandi tenori di ieri. «Mario Del Monaco era un fanatico di automobili. Non tanto perché fosse un patito di motori, quanto perché, ed è risaputo, amava esibirsi. Tra Milano e Lancenigo, vicino a Treviso, dove possedeva una bellissima villa, aveva ben undici macchine. Tutte di grossa cilindrata. Il personale doveva curarle come fossero l'argenteria di casa. Le passava in rassegna, di tanto in tanto, come un ufficiale che controlla i soldati in riga. E se non le trovava perfettamente a posto erano dolori». I ricordi si susseguono e dopo Del Monaco, il maestro Bergonzi ci racconta qualche aneddoto di un altro collega. «Anche Giuseppe Di Stefano, ora trasferitosi in Sud Africa, ha sempre avuto una grande passione per le belle auto e le belle donne. Tralasciando i pettegolezzi sentimentali, quando si sentì arrivato comprò una Rolls-Royce. La voleva a tutti i costi. All'epoca, tuttavia, per entrare in possesso di una delle prestigiose vetture inglesi era necessario avere requisiti particolari: es-



**In alto, Mario Del Monaco con la sua Bentley «Continental» nel '65. Qui sopra, Giuseppe Di Stefano osserva una Cadillac-Pininfarina.**

sere nobili, capitani di industria o personaggi politici. Pippo scalpitava, aggirò l'ostacolo in maniera scaltra: convinse un amico conte inglese a comprarla e dopo appena un mese se la fece vendere. In più fece un affronto alla Casa, che all'epoca quasi imponeva ai clienti delle colorazioni molto sobrie. Una volta in Italia la fece riverniciare in azzurro metallizzato. Si era tolto la soddisfazione di possedere una Rolls diversa da tutte le altre».

Per concludere chiediamo a Bergonzi se non ha mai fatto un pensiero per una Ferrari. «No, - risponde deciso - l'ho sempre ammirata, ma non era l'auto per me. Tutti noi dobbiamo conservare dei sogni irrealizzati: chi tra i miei coetanei non ha desiderato almeno una volta di avere un flirt con Marilyn Monroe? Ma alcuni sogni devono rimanere tali. Inoltre ho sempre amato le vetture sportive e grintose ma dovevano essere anche comode per viaggiare con la famiglia. Non ho mai fatto follie con le mie auto e i loro motori hanno cantato anche meglio di me», conclude il maestro con un pizzico di ironia. Nessun rimpianto dunque per i bolidi di un tempo sostiene, ma poi aggiunge: «Beh, in verità un po' di nostalgia c'è. Per le mie Maserati diventate sottomarini». □



a cura di Vittorio Venino

## C'era una volta il G.P. di Bari

*È vero che nell'immediato dopoguerra, precisamente dal 1947 al 1951, si è svolto a Bari su un circuito cittadino un Gran Premio di Formula 1? Inoltre è possibile che la prima edizione sia stata vinta addirittura da Achille Varzi? Su quali vie si snodava il circuito?*

Pio Piscitelli  
Canosa di Puglia (BA)

Dal 1947 al 1956 (escluso il 1953) Bari ospitò effettivamente una gara internazionale su un percorso di 5,340 km (5,550 a partire dal 1951) che si snodava prevalentemente sul lungomare. Ma la corsa è ricordata per essere stato il primo Gran Premio organizzato in Italia nel dopoguerra e uno dei primi validi tentativi per rilanciare nel nostro Paese le gare automobilistiche a livello internazionale. Di fronte a una folla entusiasta e numerosissima (le cronache dell'epoca parlano di 300.000 persone e forse anche più), come d'altra parte si è verificato in tutte le nove edizioni della corsa, al Gran Premio di Bari del 1947, svoltosi il 13 luglio e riservato alle monoposto di Formula 1 con motori aspirati di 4,5 litri e di 1,5 con compressore, parteciparono soltanto tre piloti italiani: Varzi e Sanesi con l'Alfa Romeo «158» con compressore e Balestrero alla guida di una vecchia Alfa «2300 M». Grazie alla sua classe e a un mezzo assolutamente perfetto, Achille Varzi si aggiudicò così la prima edizione della manifestazione che vide l'esordio europeo del pilota brasiliano Chico Landi. L'anno dopo sul tracciato del lungomare si cimentarono le Formula 2 ma la vera attrazione fu costituita da Tazio Nuvola



lari su Ferrari «166» (foto in alto). Purtroppo per le sue precarie condizioni di salute e per il gran caldo l'asso mantovano si fece sostituire dopo pochi giri da Franco Cortese. La lotta fu comunque avvincente già dai primi giri tra Landi su Ferrari, Bonetto e Taruffi su Cisitalia. Costretto al ritiro Taruffi per un incidente, il pubblico si entusiasmò nel vedere l'azione di Bonetto che, pur disponendo di una vettura inferiore, riuscì a seguire molto da vicino Landi ottenendo alla fine la seconda posizione. Dopo il successo di Alberto Ascari nel 1949 con la Ferrari di Formula 2, le monoposto della massima formula tornarono a Bari nel 1950 e il pubblico assistette a un monologo Alfa Romeo con le «158» di Farina e Fangio

giunte nell'ordine. In questa occasione si fece notare un poco più che ventenne Strirling Moss classificatosi terzo con l'inglese HWM.

Nel 1951 (qui sopra la partenza) fu ancora la Casa milanese a iscrivere il proprio nome nell'albo d'oro della corsa questa volta grazie a Manuel Fangio che nell'ultima parte della gara fu costretto a guidare solo con la quarta marcia. L'anno successivo gli organizzatori baresi fecero disputare tre corse riservate alle vetture Sport, suddivise per cilindrata, chiamando la manifestazione Gran Criterium Sport. Nella gara riservata alle vetture Sport oltre 2 litri s'impose Chico Landi alla guida di una Ferrari «2300» davanti all'americano Tom Cole e a Eugenio Castellotti entrambi al vo-

lante delle nuovissime Ferrari «2700». Dopo l'interruzione del 1953, la corsa riprese nel 1954, con la vecchia denominazione di Gran Premio di Bari, ammettendo al via ancora le Formula 1. Questa volta autentica protagonista fu la Ferrari «2500» di Froilan Gonzalez. Al Gran Premio seguì una gara in notturna, molto apprezzata dal pubblico, suddivisa in due prove di tre ore ciascuna, nella quale si cimentarono piloti di ottimo livello come Clemente Biondetti.

Nel 1955 il Gran Premio si svolse di sera con le vetture Sport fino a 3 litri e con partenza tipo Le Mans. Jean Behra e Luigi Musso con le Maserati «3000» furono nell'ordine i dominatori. Ancora le Sport fino a 3 litri gareggiarono nell'ultima edizione del Gran Premio di Bari, in programma il 22 luglio del 1956. Assente la Ferrari, a dominare fu la Maserati che piazzò tre vetture nei primi tre posti della classifica: per l'esattezza la «3000» di Moss prevalse sulle «2000» di Behra e di Perdisa. Da questo momento motivi di sicurezza, poichè si gareggiava su un circuito cittadino, costrinsero gli organizzatori a rinunciare al Gran Premio di Bari.

La redazione risponde, nei limiti del possibile, ai quesiti relativi ad auto e moto del passato. Gli argomenti di interesse generale sono trattati in questa rubrica, per gli altri si risponde in via privata. Ogni lettera deve recare nome, cognome e indirizzo del mittente.

Per i quesiti più semplici e per ogni altra informazione, tutti i martedì, dalle ore 9 alle 12,30, è disponibile il «telefono amico» di **Ruoteclassiche: (02) 82.47.25.14**. Potete spedire le vostre lettere anche via E-mail all'indirizzo: **Ruoteclassiche@didomus.it**

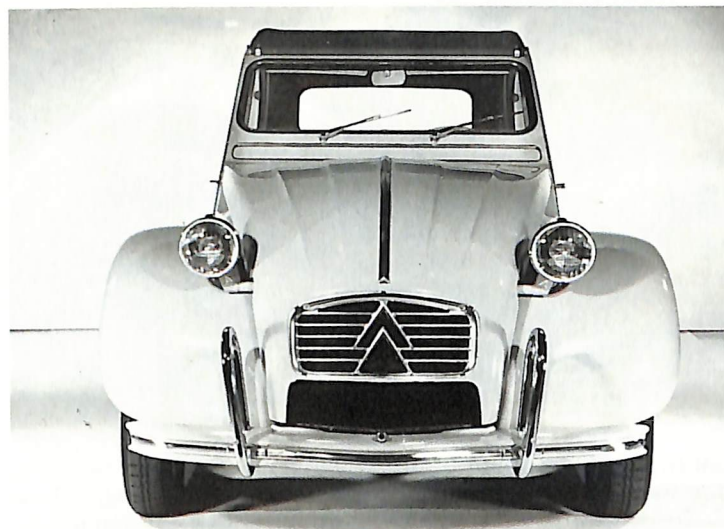
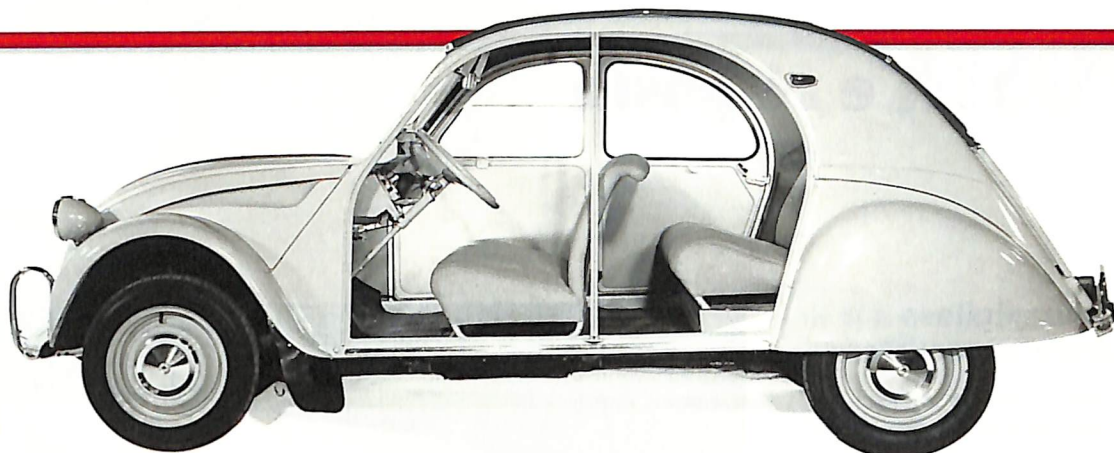


## «AZAM»: una «2CV» quasi lussuosa

Possiedo una Citroën «2CV Charleston» del 1981 e recentemente le ho affiancato una versione più vecchia, una «AZAM» del 1963, completamente da restaurare. Vorrei vederne una fotografia e sapere le sue differenze rispetto al modello base. Esiste poi un club per appassionati della «2CV»?

Stefano Mecchia  
S. Michele (VE)

Nel 1963, e più esattamente nel mese di marzo, la Citroën introduce una nuova versione della «2CV», la «AZAM», che si affianca alla «AZA», ovvero al modello di base. La nuova «AZAM» ha un motore a due cilindri orizzontali raffreddati ad aria di 425 cm<sup>3</sup> che sviluppa 18 CV a 5000 giri/min. e si differenzia dalla più economica «AZA» per le finiture e per l'equipaggiamento, ispirati a quelli della versione costruita in Belgio. In particolare, la «AZAM» monta calotte coprimozzi, tubi verticali in metallo cromato per proteggere i paraurti dai danni di parcheggio, profilo sul cofano anteriore, cornici dei vetri lucide, anelli cromati per le cornici dei fari, portaspazzole dei tergicristalli



cromate. Internamente, i sedili sono più confortevoli, simili a quelli della «Ami 6», e il volante è di nuovo tipo: si tratta del modello «Quillery» con razze a V e rivestimento in materiale plastico. Il modello 1964 della «AZAM» disporrà anche di attacchi per le cinture di sicurezza e di pneumatici tubeless, mentre il modello 1965 avrà, come del resto le altre versioni, le porte incernierate anteriormente.

Per il 1966 la carrozzeria beneficia del terzo finestrino laterale per migliorare la visibilità, la mascherina diventa del tipo a tre barre orizzontali, sempre in alluminio, ma con gli chevrons applicati sul cofano. Il 1967, infine, è l'ultimo anno di produzione della «AZAM»: in quell'anno, infatti, viene presentata la «Dyane», che, nelle intenzioni della marca francese, avrebbe dovuto soppiantare la «2CV» (invece, sappiamo

bene che non sarà così, perché la «Dyane» sparirà nel 1984 mentre la «2CV» andrà avanti fino al 1990).

In Italia, la «AZAM» è stata ufficialmente importata e, nel 1963, costava 820.000 lire quando una Fiat «600 D» aveva un prezzo di 640.000 lire e un'Alfa Romeo «Dauphine» di 775.000 lire. Per questa e altre ragioni (la linea della «2CV» in Italia veniva considerata obsoleta già negli anni Sessanta), le vendite furono piuttosto limitate: nel 1963 ne vennero immatricolate appena 297, che scesero a 224 nel 1964 per risalire a 268 nel 1965. L'esemplare in suo possesso è quindi piuttosto raro ed è meritevole di un restauro, anche se, probabilmente, il costo del ripristino sarà superiore al valore della vettura finita. Ad ogni modo, per ricambi, suggerimenti, e scambi di opinione con altri appassionati le suggeriamo di mettersi in contatto con il Club «2CV» e derivate, in via Vecchia di Cuneo 12, 12081 Beinette (CN), telefono 0171/384145.

## «Delta cabriolet»: la costruì Baronti

Un amico possiede una Lancia «Delta cabriolet». Si tratta di un'auto fine anni Ottanta, di colore grigio metallizzato, con un tettuccio in tela tipo Citroën «2CV». Egli sostiene che di tale vettura ne siano stati costruiti solo tre esemplari, di cui il suo è l'unico omologato attualmente rimasto. Gradirei avere notizie su questo modello, sul numero degli esemplari effettivamente prodotti, la quotazione attuale e il valore collezionistico futuro

anche nell'ipotesi di un eventuale acquisto da parte mia.

Piero Mariano  
Borgaretto di Beinasco (TO)

La vettura in questione si chiama «Selene» ed è stata costruita nel 1982 dalla carrozzeria torinese Baronti della quale, pare, si siano perse le tracce. Questa «Delta cabriolet» non ebbe seguito commerciale e fu allestita, con ogni probabilità, solo in un paio di esemplari, dei quali quella del suo amico potrebbe essere l'unica immatricolata. Adottava la meccanica della «1600», la versione di



punta della gamma dell'epoca, e di questa riprendeva anche i cerchi in lega. È stato eliminato il lunotto per consentire alla capote di abbassarsi completamente e per irrigidire la scocca fu applicato

un rollbar centrale. Secondo il nostro parere, questa vettura, se in perfetto stato, può valere fino 6-7 milioni di lire e per il momento non è ipotizzabile un futuro collezionistico, se non a livello di curiosità.

## La meravigliosa Auburn «Speedster»

Vi chiedo dati tecnici e numeri di produzione della splendida Auburn «Speedster» nonchè vedere pubblicata una sua foto. Al giorno d'oggi un esemplare in ottime condizioni quanto è quotato?

Antonio Coviello  
Castelforte (LT)

La Auburn è stata una delle Case americane più prestigiose. Eppure nella sua storia, iniziata nel 1900, la Auburn (nome di una località agricola dell'Indiana) conobbe un momento davvero duro come quello successivo alla prima guerra mondiale quando fu dapprima costretta a sospendere la produzione e poi a passare sotto il controllo di una finanziaria di Chicago che però non riuscì a risollevarne le sorti. La Casa avrebbe sicuramente chiuso i battenti se non fosse intervenuto Errett Cord, futuro fondatore dell'omonima Casa, che dimostrò di essere uno straordinario venditore riuscendo a individuare il preciso modello richiesto



dal mercato. Le vendite raddoppiarono e grande successo fu ottenuto dal modello con carrozzeria speedster, ovvero una roadster di linea aggressiva, con coda appuntita e parabrezza fortemente inclinato. L'ultima speedster prodotta dalla Auburn è stata la «Tipo 851» del 1935, una vettura che fece molto parlare di sé e che manteneva alta l'immagine della Casa: era equipaggiata con un otto cilindri in linea Lyco-

ming di 4,5 litri che sviluppava 115 CV con alimentazione atmosferica e 150 con il compressore inserito. Provata sul miglio la vettura fermò i cronometri su un tempo equivalente alla velocità di 104,17 miglia orarie, pari a 167 km/h. Sull'autenticità dei collaudi più tardi fu sollevato qualche dubbio sebbene la vettura avesse tutte le prerogative per raggiungere queste prestazioni. Della «851», che aveva come ca-

ratteristica i tubi di scarico esterni sistemati ai lati del cofano, pare ne siano stati costruiti 500 esemplari, dei quali non sappiamo quanti ne siano sopravvissuti. Stimare oggi il valore di una vettura come questa non è semplice mancando assolutamente trattative, almeno per quanto riguarda l'Italia. Si può comunque ipotizzare che un'Auburn «851» valga certamente più di mezzo miliardo di lire.

## Hanno scritto anche

**Giuseppe Sassi di Novara:** intende costituire il Registro Italiano Panhard. Lo si può contattare al numero di telefono (0321)624284. **Francesco Federico Paganin di Rovigo:** cerca informazioni dettagliate e documentazione relativa alla Fiat Abarth «OT 1300 Scorpione SS» Francis Lombardi, vettura mai trattata da *Ruoteclassiche*. Chi fosse in grado di aiutarlo può scrivere in Corso del Popolo 367 o telefonare ai numeri (0336)498564- (0425)28529. **Massimo Addis di Brindisi:** complessivamente la Fiat «130» berlina è stata costruita dal 1969 al 1976 in 15.093

esemplari. I club ad essa dedicati sono due: il 130 Coupé Club, presso Geri Casini, via G.Gazzeri 11, 50141 Firenze, tel.(055)451224-(0368)644270 e il 130 Owner's Club Italia, presso Mario Calloni, via Grandi 4, 20010 Buscate (MI), tel.(0331)800234- fax 801315. **Ettore Mustica di Molochio (RC):** contesta il nuovo modo di calcolare il bollo auto e auspica che l'ACI o *Quattro ruote* promuovano un referendum contro di esso. **Paolo Pazzi di Forlì:** è disposto a mettere a disposizione della nostra rivista la sua Lancia «Beta Montecarlo» prima serie del 1976. Ricorda che la vettura è apparsa su *Gare-Classiche* del dicembre 1997 a pagina 27. **Michele Bellotti**

**di Bergamo:** in una lunga lettera concorda pienamente con la proposta presentata da *Ruoteclassiche* circa le revisioni e l'esenzione automatica dal bollo per tutte le auto con più di trent'anni di anzianità. **Club Officina Ferrarese di Ferrara:** comunica che per il biennio 1998-1999 sono stati eletti Giulio Felloni come presidente, suo vice Giuseppe Gronda, commissario tecnico ASI Stefano Bendant. **Alfa Challenge Team di Verona:** assieme all'Alfa 6 Registro Internazionale-Progetto 119 di Milano e all'Alfa 90 Registro Internazionale-Progetto 162 di Pordenone desidera ringraziare i funzionari Alfa Romeo che li hanno guidati nella visita al Museo di

Arese. **Topolino Autoclub Italia di Bologna:** il nuovo consiglio direttivo risulta composto da Fabio Alberani come presidente, da Walter Anceschi come vice; Roberto Righi svolge le funzioni di segretario e di commissario tecnico ASI. **Fabrizio Catalani di Genazzano (Roma):** spera di vedere quanto prima su *Ruoteclassiche* servizi su due Maserati tanto belle quanto poco conosciute: la «Sebring» e la «Mexico». **Remo Trinco di Mori (TN):** l'ASI e non *Ruoteclassiche* è in grado di dare le risposte ai numerosi quesiti che lei pone relativi alle vetture inserite nella Lista Chiusa. Le suggeriamo pertanto di contattare l'Automotoclub Storico Italiano, Corso Orbas-



## Rottamazione? No, grazie

*Il consumismo ormai non ha più confini. Siamo ben lontani dai tempi in cui le automobili imboccavano i viali dei demolitori perchè giunte allo stremo delle forze. Ora le auto si rottamano solo perchè hanno compiuto dieci anni e non importa se hanno percorso pochi chilometri o sono immacolate: ci vuole a tutti i costi l'auto nuova e così i campi di demolizione sono letteralmente pieni di povere vetture giunte al capolinea prematuramente. Io, dal canto mio, essendo un estimatore di vecchie auto, soprattutto Citroën, non posso fare altro che inorridire di fronte a ciò. Vi prego, non venitemi a dire che girare con una bella berlina di venti e più anni offra lo stesso gusto e la stessa poesia di un'auto d'oggi. Non ci credo. Personalmente ho salvato da questo triste destino due*

*Citroën «CX» di venti anni, di cui una familiare a setti posti, vettura molto rara ma colpevole solo di essere a gasolio e quindi soggetta all'assurdo balzello del superbollo. Non venitemi a dire che è più inquinante di una moderna ecodiesel perchè tanto non ci credo. In definitiva, se dovete comprare un'auto nuova guardatevi intorno: ci sono tante belle vecchie berline in ottime condizioni da salvare capaci di assolvere il loro compito quotidiano. Altro che auto moderne, nuove, terribilmente anonime e prive di personalità! La storia dell'auto ve ne sarà riconoscente.*

**Renzo Di Pietro**  
Roma

Non ci sono commenti da fare alla sua lettera perchè la pensiamo come lei e come, riteniamo, la stragrande maggioranza di chi ama il mondo dell'auto d'epoca.

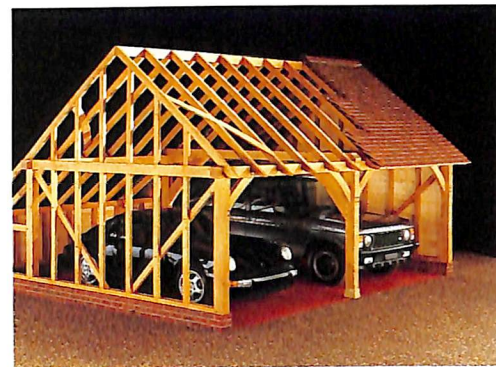
## Dall'Inghilterra i box per la campagna

*Per la mia casa di campagna vorrei allestire un garage la cui estetica però sia in linea con lo stile di essa. Dal momento che i garage prefabbricati non sono di mio gusto vorrei sapere se il mercato offre qualcosa d'interessante.*

**Sandro Ballarini**  
Stresa (VB)

La soluzione al suo problema arriva dall'Inghilterra, patria del collezionismo automobilistico. La English Heritage Buildings di Dallington, nell'East Sussex, produce un'ampia gamma di costruzioni in legno di quercia componibili, aperte, chiuse, abbinabili tra loro, con tetto in tegole o con coperture, che richiamano le tipiche dimore inglesi. Si tratta di legni appositamente trattati per l'esterno e che quindi garantiscono durata pressochè infinita con un minimo di manutenzione. L'offerta è molto ampia e tiene conto delle più svariate esigenze: dal garage singolo (2,8 metri di larghezza x 5 metri di profondità) si passa a quello a due posti (5,57 me-

tri di larghezza x 5 metri di profondità) a quello largo 8,3 metri e profondo sempre 5 metri che accoglie tre mezzi. Il box a quattro posti misura 11 metri di larghezza e sempre 5 di profondità. Ovviamente il cliente può scegliere le disposizioni lineari, ad angolo, ecc. in base alle proprie necessità. Poichè le combinazioni sono numerosissime, per conoscere i prezzi è opportuno chiedere un preventivo direttamente al costruttore. Pertanto chi è interessato può inviare un fax allo 00441/424838606 oppure telefonare al numero 00441/424838643. Nella foto, un esempio che mette in evidenza la struttura di un garage a due posti.



sano 336, 10137 Torino, tel.(011)306739-fax 306273. In questo contesto possiamo dirle che la Lista Chiusa vale solo per l'Italia e che una Lancia «Flavia» regolarmente omologata in Italia è considerata storica anche in Germania, in quanto Paese aderente alla FIVA. È stata la FIVA (Federation Internationale des Voitures Anciennes) a stabilire che siano omologabili tutte le vetture che abbiano compiuto trent'anni. **Massimiliano Roberto Uanini di Milano:** possiede un'Opel «Admiral B 2800» del 1969 ed è alla ricerca di una «Diplomat». È rintracciabile in via G. Keplero 10. E' possibile che *Ruoteclassiche* dedichi in futuro qualche servizio al-

le ammiraglie della Casa tedesca. **Luigi Cangiano di Carinaro (CE):** come scritto sul fascicolo di dicembre 1997 a pag 12, per le vetture con più di trent'anni *Ruoteclassiche* auspica l'esenzione automatica dal pagamento della tassa di possesso che finora si ottiene previa domanda all'ASI. Per omologare un'auto, prima bisogna diventare soci come persona fisica di un club federato; la vettura iscritta all'ASI può essere utilizzata come qualunque altra macchina (quindi non solo per i raduni) beneficiando anche di quelle particolari polizze assicurative che molte compagnie applicano. **Paolo Balordi di Piacenza:** l'Alfa Romeo

«Dauphine» è stata ampiamente trattata sul fascicolo di gennaio 1998. **Francesco Basile di Bari:** le Alfa Romeo «SZ» e «RZ» non appaiono nelle pagine del nostro mercato perchè sono modelli entrati in produzione dopo il 1989, anno limite delle quotazioni di *Ruoteclassiche*. **Anna Petrucci di Roma:** per sapere come era suddivisa la produzione dell'Alfa Romeo «Montreal» rispetto ai colori e per tutte le altre informazioni, le consigliamo di contattare la signora Elvira Ruocco presso il Centro Documentazione Alfa Romeo di Arese (MI), al numero (02)9392811. **Martin Knoll di Erlangen (Germania):** effettivamente la Siata (Società

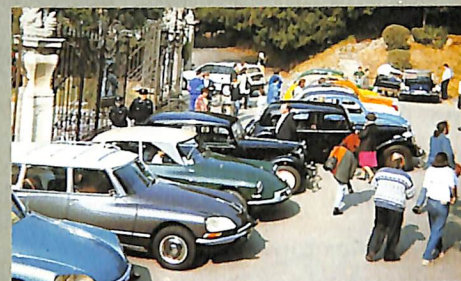
Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) di Torino ha chiuso i battenti nel 1970 e non è stata rilevata da nessuno. **Giuseppe Bertocchi di Ferrara:** riproduce in scala ridotta modelli costruiti in esemplare unico utilizzando ottone e altri metalli. Ha mandato una tavola a colori della vettura che sta realizzando: la «Bowes Seal Fast Special» che prese parte alla 500 Miglia di Indianapolis del 1963. **Antonio Petrelli di Bibbiena (AR):** la Talbot Matra «Murena 1600/2200» non è stata trattata da *Ruoteclassiche*; non è tuttavia escluso che venga presa in considerazione quando diventerà storicamente interessante.



Nella cartolina inviata da Guido Bevegni di Genova appare la locomotiva Carminati & Toselli del 1929 munita di spartineve.



Mirko Bocci di Perugia vuole ricordare il papà Giuseppe (a destra nella foto) durante la presentazione della Fiat «124».



Al raduno Citroën di Varese dedicato a Flaminio Bertoni, Massimo Mottino di Candia (TO) ha fatto questa istantanea.



Più di trenta equipaggi hanno partecipato al Raduno «Lancia Fulvia coupé HF-Sport Zagato» svoltosi in provincia di Pesaro.



Alla manifestazione del Club 131 Racing/ Abarth/Volumetrico organizzato a Lugano (Svizzera) hanno aderito molte vetture.



Da Messina, Giacomo Gregorio Orlando ha mandato questa immagine: «Tre vetture d'epoca per tre generazioni».



Domenico Pepé di Milano comunica che a un anno dalla costituzione il Giulia Club ha organizzato il 4° raduno a Panzano (MO).



Per poter trasportare cani di grossa taglia, il signor Pellegrini di Rapallo (GE) ha così trasformato la sua Citroën «Dyane 6».



Il lettore Procovio di Milano ha visto a Mestre (VE) questo garage la cui vetusta insegna è su fondo oro mosaico.



In una città del Sudafrica Giorgio Sarti di Milano ha notato questa scocca di «Mini Pick Up» montata su un 4x4.



Carlo Ceresoli di Villa d'Ogna (BG) cerca informazioni sulla DKW «F7» del 1938 con motore a due tempi a miscela.



Trasferitosi a Vibo Valentia dal Canada, Robert Catania ha portato con sé la sua Fiat «124 Sport Coupé 1600».

il

# MERCATO

prezzi, consigli, appuntamenti, occasioni di Ruoteclassiche

a cura di Donatella Guerrini

## OSSERVATORIO ECONOMICO

### La stabilità è una virtù delle Alfa Romeo

Il 17 novembre 1997 è stata una data importante per tutti gli appassionati delle automobili dell'Alfa Romeo: la casa d'aste parigina Poulain ha dedicato l'intero catalogo della giornata di vendite all'incanto alle vetture del Portello. Data l'eccezionalità dell'evento forse qualcuno poteva aspettarsi di più dagli esiti del nutrito lotto di modelli degli anni Sessanta e Settanta amorosamente conservati da Fernand Masoero, uno dei più grandi appassionati transalpini delle auto del Biscione. Non sono infatti sembrati molti 11 milioni di lire per un'impeccabile «Giulia Super» del 1965, 13, 5 milioni per una «Giulia

Sprint GT Veloce» del 1967 e 37 milioni per una «Giulia 1600 SS» del 1964. Però a ben guardare le cifre non sono propriamente modeste e non si discostano troppo dalle quotazioni correnti. È meglio così perché se l'improvviso momento di notorietà avesse portato un consistente e ingiustificato rialzo dei prezzi, il mercato delle Alfa Romeo prima o poi ne avrebbe pagato le conseguenze in maniera analoga a quanto toccò ad alcune vetture di prestigio quando sbollì l'effetto dei folli rialzi della fine degli anni Ottanta.

Anche le Alfa Romeo più datate hanno fatto bella figura all'asta parigina senza però cedere

agli eccessi: una «1750 Gran Sport» del 1932 ha totalizzato 690 milioni di lire, cioè circa il 15% in più della valutazione corrente e una «1900 Super Sprint Zagato» ha totalizzato 210 milioni di lire: molti, ma pienamente giustificati dalla eccezionalità del modello. Tirando le conclusioni dell'evento, più delle cifre nella loro aridità, sono da sottolineare due fatti importanti: primo che il grande interesse internazionale per le auto del Portello abbia istigato e giustificato una vendita interamente dedicata a loro, onore che prima era stato concesso solo ai modelli di poche e blasonatissime Case come Ferrari, Rolls Royce, Bugatti e

Cadillac. La seconda e più importante indicazione emersa dalla vendita parigina è che le Alfa Romeo hanno un valore concreto, stabile nel tempo, nei vari mercati internazionali e soprattutto poco sensibile alle influenze perturbanti. Ciò sicuramente non farà piacere agli speculatori che per loro natura traggono vantaggio dagli alti e bassi del mercato, ma altrettanto certamente farà piacere ai collezionisti seri. Cosa potrebbe desiderare di più il vero appassionato della certezza che l'investimento affrontato per un restauro sia ricompensato da un bene che è apprezzato da molti e che conserva stabile il suo valore nel tempo? (E.D.)

## CONSIGLI PER GLI ACQUISTI

### La stagione giusta per acquistare un «Duetto»

Chi investe in titoli azionari sa che solitamente per concludere buoni affari bisogna acquistare quando tutti vendono e vendere quando tutti comprano. Con opportuni adattamenti la regola vale anche per le auto scoperte che subiscono fluttuazioni di prezzo col mutare delle stagioni. Sul finire dell'inverno toccano il minimo. Perché non approfittarne? Fra le vetture aperte da acquistare pensando alla bella stagione ventura la scelta non manca, quella di una «Duetto» o di una sua derivata è fra le più azzeccate. Prima di tutto sono spider nella migliore tradizione italiana e poi sono vere Alfa Romeo. E non è poco. All'interno del modello la scelta è ampia: nel complesso l'affascinante sportiva del Portello è stata prodotta in 18 versioni riferibili a quattro cilindrata: 1300 cm<sup>3</sup>, 1600 cm<sup>3</sup>, 1750 cm<sup>3</sup>, 2000 cm<sup>3</sup> e a quattro tipi fondamentali di carrozzeria (tutte di Pininfarina): «osso di seppia», «coda



tronca», «aerodinamica» e «serie '90». Il bello è che nessuna ha quotazioni troppo elevate: il massimo sono i 22 milioni di lire necessari per una delle rare «1750 Spider Veloce» a coda tonda prodotte nel 1967. Si passa poi ai 20 milioni della capostipite «Duetto» prodotta dal 1966 al 1968 in 6325 esemplari e giù fino agli 11 milioni di lire neces-

sari per una «1600 aerodinamica», il modello meno ambito dagli appassionati.

Ma, indipendentemente dai tipi di carrozzeria e dei motori le spider Alfa Romeo godono tutte di un'affidabilità proverbiale che a suo tempo consentì alla Casa di estendere a 100.000 chilometri la garanzia. A proposito di chilometri conviene scegliere un

esemplare che ne abbia percorsi pochi e che non abbia subito maltrattamenti. Non solo e non tanto perché eventuali riparazioni possono essere costose, ma perché le occasioni in questa stagione sono relativamente tante e a parità di prezzo è giusto e possibile scegliere il meglio. Ai collezionisti e a coloro che desiderano partecipare alle manifestazioni raccomandiamo le prime «Duetto» e più in generale i modelli a coda tonda che godono a pieno diritto dello status di «auto storica». Agli altri raccomandiamo le ultime «2000» fra le quali sono da preferire le «Quadrifoglio Oro» perché più accessoriate e dotate di un appeal che in futuro potrebbe fare lievitare il loro prezzo. A chi interessa invece spendere meno possibile per sentire fra i capelli il vento di un'estate da leoni consigliamo una «1600 aerodinamica»: la maggior parte delle ragazze ne subirà il fascino, ma non saprà mai riconoscerla dalle altre. (E.D.)

## I nostri prezzi: come leggere il listino di Ruoteclassiche

**Q**uanto vale un'automobile o una motocicletta del passato? Le pagine seguenti offrono la risposta più esauriente e credibile a questa domanda. Il quesito sul valore delle vecchie auto e delle vecchie moto è rimasto troppe volte insoluto, per mancanza di specifica cultura o ha trovato soluzioni di comodo che si sono affermate in forza della confusione e dell'emotività del settore. Sedicenti esperti, conoscitori improvvisati, hanno imposto la propria legge di mercato nei confronti di appassionati in buona fede privi di un solido elemento di consultazione a cui fare riferimento. **RUOTECLASSICHE** pubblica da anni un listino che si è rivelato la miglior tutela per chi intende acquistare o vendere un'auto storica. Le nostre quotazioni sono state ora ampliate e aggiornate e coprono un arco di sto-

ria che va dal 1918 al 1989. Le oltre tremila voci riportate consentono di individuare praticamente tutte le automobili e le principali motociclette da collezione, italiane e straniere, oggetto di collezionismo, contrattazione, interesse storico o semplice curiosità. **RUOTECLASSICHE** adotta lo stesso metodo che **QUATTRO RUOTE** segue per l'usato. La valutazione è singola. Essa nasce da un'indagine professionale di mercato, elaborata su basi computerizzate. **RUOTECLASSICHE** respinge le doppie o triple valutazioni riferite a troppo generiche condizioni del veicolo. Sono criteri che si prestano a interpretazioni individuali e che portano inevitabilmente a risultati contraddittori. **RUOTECLASSICHE** offre un solo prezzo, riferito a quelle che, secondo il metro di giudizio dei collezionisti seri e dei com-

missari tecnici dell'ASI, sono le «buone condizioni» di un veicolo storico. Quanto vale allora un'auto o una moto in condizioni non buone o in condizioni eccellenti? Ecco, qui sotto, la tabella per «misurare» lo stato di salute e per giungere all'esatta valutazione. Il sistema è facile. Abbiamo stabilito dieci categorie di prezzo a seconda dello stato. La categoria delle «buone condizioni» a cui si riferisce il nostro prezzo è la n. 8. Quelle superiori o quelle inferiori comportano un aumento o una diminuzione del prezzo in percentuale. Cercate nel listino il veicolo che vi interessa, annotate il prezzo di **RUOTECLASSICHE**, individuate la categoria di appartenenza a seconda delle sue condizioni, quindi aumentate o sottraete dal prezzo la percentuale indicata. Fidatevi, non potete sbagliare.

### Valutazioni in dollari per le auto USA

Dal numero 70, le valutazioni delle vetture americane sono espresse in dollari USA. Le fluttuazioni di mercato della divisa americana rispetto alla lira determinano di mese in mese allineamenti che non consentono di dare quotazioni precise. Tanto più che la situazione economica degli Stati Uniti è, in questo momento, estremamente diversa da quella italiana. Mentre da noi la crisi economica attanaglia il mercato, negli States la ripresa è un fatto concreto. Ciò spiega le poche contrattazioni riguardanti le vetture americane in Italia. Queste automobili sono fiscalmente penalizzate nel nostro Paese e, tra l'altro, poco diffuse. Al punto che chi desidera acquistarne una, deve quasi necessariamente rivolgersi al mercato americano. Per questi motivi, **RUOTECLASSICHE** esprime le valutazioni di quel mercato, che non comprendono le spese di trasporto, di sdoganamento e di immatricolazione.

10	+ 20% e oltre	Vetture conservate, originali in ogni parte, immacolate nell'aspetto e perfette nella meccanica. Candidate alla vittoria nei concorsi.
9	+ 10%	Vetture restaurate a regola d'arte e riportate a nuovo nella meccanica e nella carrozzeria nel pieno rispetto dell'originalità.
8	Prezzo Ruoteclassiche	Vetture di buon livello, originali, ben conservate, oppure restaurate professionalmente. Vetture omologate ASI o di sicura omologazione.
7	- 10%	Vetture originali con restauri eseguiti in modo discreto e in epoca non recentissima. Al limite minimo di omologazione ASI.
6	- 20%	Vetture originali con restauri di vecchia data da rivedere in più punti e con meccanica funzionante ma da riportare a normale efficienza.
5	- 30%	Vetture originali ma con importanti restauri da eseguire e sostanziosi interventi meccanici.
4	- 50%	Vetture visibilmente raffazzonate nella carrozzeria e nell'interno, con meccanica marciante ma da ripassare completamente.
3	- 60%	Vetture incomplete da restaurare a fondo con aggiunta di parti, con meccanica precaria e malamente marciante.
2	- 80%	Vetture di restauro difficile e oneroso, con meccanica non marciante ma recuperabile in diversi elementi.
1	- 90%	Vetture allo stato di relitto, non restaurabili, con modeste possibilità di recupero di parti meccaniche e di carrozzeria.















MONTECARLO .....3923 1953-54 .....8.000

**FORD (GB)**

ANGLIA E94A-E494A .....993 1939-53 .....4.000  
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E .....1172 1953-62 .....3.000  
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E .....997 1959-67 .....3.500  
ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E .....1198 1962-65 .....4.000  
CONSUL MK1/MK2 BERLINA .....1508-1703 1950-62 .....3.000  
CONSUL CONV. MK1-MK2 .....1508-1703 1959-62 .....5.000  
CONSUL/CAPRI 315 .....1498 1961-64 .....3.000  
CORTINA MK1 (TUTTE) .....1198-1500 1962-66 .....1.500  
CORTINA MK2 (TUTTE) .....1298-1599 1967-70 .....1.500  
CORTINA LOTUS MK1 .....1558 1964-66 .....40.000  
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS) .....1558 1967-69 .....35.000  
PREFECT E93A-E493A .....1172 1938-53 .....3.000  
POPULAR 103 E .....1172 1953-59 .....2.500  
PREFECT 107 E .....997 1959-61 .....2.500  
ZEPHYR/ZODIAC .....1996-2553 1950-72 .....3.000  
ZEPHYR/ZODIAC CONVERTIBILE .....2553 1953-62 .....8.000

**FORD (USA)**

**S**

T TORPEDO .....2880 1908-27 .....17.000  
A TORPEDO .....3280 1927-32 .....15.000  
BERLINE (TUTTI I MODELLI) .....3706-3919 1946-51 .....8.000  
COUPÉ (TUTTI I MODELLI) .....3706-3919 1946-51 .....9.000  
CONVERTIBILE (TUTTI I MODELLI) .....3706-3919 1946-51 .....22.000  
S.W. (TUTTI I MODELLI) .....3706-3919 1946-51 .....25.000  
SPORTSMAN CONV. ....3709-3919 1946-48 .....70.000  
CRESTLINE 2 P .....3709-3919 1950-51 .....10.000  
BERLINE (TUTTI I MODELLI) .....3526-5116 1952-57 .....4.000  
CRESTLINE/FAIRLANE 2 P H.T. ....3526-5116 1952-57 .....9.000  
CRESTLINE/FAIRLANE CONV. ....3526-5116 1952-57 .....20.000  
SKYLINER 2 P GLASS TOP .....3919 1954 .....12.000  
CROWN VICTORIA 2 P HARD TOP .....4788-5116 1955-56 .....11.000  
CROWN VICTORIA 2 P GLASS TOP .....4788-5116 1955-56 .....15.000  
COUNTRY SQUIRE S.W. ....4788-5116 1955-57 .....10.000  
SKYLINER CONV./BERLINA .....4788-5116 1957 .....25.000  
SKYLINER CONV./BERLINA .....4788-5772 1958 .....22.000  
SKYLINER CONV./BERLINA .....4788-5772 1959 .....20.000  
CUSTOM/FAIRLANE/FAIRLANE 500 .....2361-7019 1958-70 .....4.000  
CUSTOM/FAIRLANE/500 S.W. ....2361-7019 1958-70 .....4.000  
CUSTOM/FAIRLANE/500 2 P H.T. ....2361-7019 1958-70 .....5.000  
GALAXIE/GAL 500/FALCON BERL. ....2361-7019 1958-70 .....4.000  
GAL/GAL 500/FALCON 4 P H.T. ....2361-7019 1958-70 .....4.000  
GALAXIE/GALAXIE 500/FALCON S.W. ....2361-7019 1958-70 .....4.000  
LTD/TORINO .....2361-7019 1958-70 .....4.000  
LTD/TORINO 4 P .....2361-7019 1958-70 .....4.000  
LTD/TORINO S.W. ....2361-7019 1958-70 .....4.000  
LTD/TORINO 2 P HARD TOP .....2361-7019 1958-70 .....5.000  
FAIRLANE 500/GALAXIE CONV. ....3657-5772 1958-59 .....18.000  
GALAXIE 500/XL CONV. ....3657-5772 1960-64 .....15.000  
GALAXIE 500/XL CONV. ....3657-7019 1965-70 .....14.000  
FAIRLANE/500/XL/TORINO CONV. ....2788-5756 1965-69 .....13.000  
GALAXIE 500 XL 2 P H.T. (MOT. 390) ....6396 1962-63 .....8.000  
GALAXIE 500 XL CONV. (MOT. 390) ....6396 1962-63 .....15.000  
GALAXIE 7 LITRI 2 P HARD TOP .....7002 1965-67 .....10.000  
GALAXIE 7 LITRI CONV. ....7002 1965-67 .....15.000  
FAIRLANE 500 2 P HARD TOP .....4739 1965 .....5.000  
FAIRLANE GT/GTA 2 P HARD TOP .....6396 1966-67 .....7.000  
FAIRLANE GT/GTA CONV. ....6396 1966-67 .....12.000  
FAIRLANE GT/GTA 2 P HARD TOP .....7002 1966-67 .....35.000  
FAIRLANE/TORINO GT 2 P H.T. ....6396 1968-69 .....5.000  
FAIRLANE/TORINO GT CONV. ....6396 1968-69 .....11.000  
FAIRLANE/TORINO GT (427/428) ....7002-7019 1968-69 .....12.000  
FAIRLANE/TOR. TALLADEGA 428 .....7019 1968-69 .....25.000  
TORINO GT 351 2 P HARD TOP .....5756 1970 .....6.000  
FALCON SPRINT 2 P HARD TOP .....4264-4739 1963-65 .....5.000  
FALCON SPRINT CONV. ....4264-4739 1963-65 .....6.000  
THUNDERBIRD CONV. ....4788-5116 1955-56 .....25.000  
THUNDERBIRD CONV. ....5772-7052 1957 .....28.000  
THUNDERBIRD COUPÉ .....5772-7052 1958-60 .....10.000  
THUNDERBIRD CONV. ....5772-7052 1958-60 .....15.000  
THUNDERBIRD COUPÉ .....6396 1961-63 .....9.000  
THUNDERBIRD CONV. ....6396 1961-63 .....14.000  
THUNDERBIRD COUPÉ .....6396-7019 1964-66 .....8.000  
THUNDERBIRD CONV. ....6396-7019 1964-66 .....13.000  
THUNDERBIRD COUPÉ .....6396-7035 1967-70 .....6.000  
THUNDERBIRD 4 P HARD TOP .....6396-7035 1967-70 .....4.000  
MUSTANG COUPÉ .....2788-4739 1964-66 .....8.000  
MUSTANG CONV. ....2788-4739 1964-66 .....15.000  
MUSTANG FASTBACK .....2788-4739 1964-66 .....10.000  
MUSTANG COUPÉ (MOT. 289-271 CV) ....4739 1964-66 .....12.000  
MUSTANG COUPÉ .....2788-6396 1967-68 .....8.000  
MUSTANG CONV. ....2380-6396 1967-68 .....13.000  
MUSTANG COUPÉ .....3280-6396 1969-70 .....8.000  
MUSTANG CONV. ....3280-6396 1969-70 .....14.000

MUSTANG COUPÉ (428 COBRA JET) .....7019 1968-70 .....15.000  
MUSTANG COUPÉ BOSS 302 .....4739 1969-70 .....20.000  
MUSTANG COUPÉ BOSS 429 .....7019 1969-70 .....40.000

**FRAZER (USA)**

**S**

MANHATTAN 4 PORTE SDN .....3706 1947-51 .....9.000  
MANHATTAN CONVERTIBLE .....3706 1947-51 .....20.000  
MANHATTAN 4 PORTE HARD TOP .....3706 1951 .....13.000

**GLAS (D)**

GOGGOMOBIL T250/T300 .....247-296 1955-67 .....5.000  
GOGGOMOBIL TS250/TS300 .....247-296 1957-62 .....5.500  
GOGGOMOBIL T400 .....395 1955-67 .....5.000  
GOGGOMOBIL TS 400 .....395 1957-62 .....5.500  
ISAR T600/T700 .....584-688 1958-65 .....4.000  
1004/1204/1304 .....992-1290 1962-67 .....3.000  
1300/1600/1700 GT (BMW) .....1290-1682 1964-67 .....7.000  
2600 V8/3000 V8 .....2580-2982 1966-68 .....15.000  
BMW 3000 COUPÉ .....2982 1967-68 .....14.000

**HEALEY (GB)**

SILVERSTONE .....2443 1949-54 .....80.000

**HENRY J/ALLSTATE (USA)**

**S**

TUTTI I MODELLI .....2144-2689 1947-53 .....5.000

**HILLMAN (GB)**

MINX .....1265-1390 1949-58 .....5.000  
MINX .....1498-1592 1956-67 .....4.000  
MINX CONVERTIBILE .....1265-1390 1949-58 .....11.000  
MINX CONVERTIBILE .....1498 1956-61 .....10.000  
IMP BERLINA/CALIFORNIA/RALLY .....875-998 1964-71 .....3.500  
HUNTER .....1725 1967-74 .....2.000

**HISPANO SUIZA (E)**

H6/H6B COUPÉ DE VILLE .....6597 1919-32 .....300.000  
J12 COUPÉ DE VILLE .....9424 1931-38 .....600.000  
K6 LIMOUSINE .....5184 1933-38 .....250.000

**HONDA (J)**

S 600 .....606 1965-66 .....10.000  
S 800 .....791 1966-70 .....10.000  
N360/N400/N600 .....354-599 1969-74 .....3.500  
CIVIC (TUTTI I MODELLI) .....1343-1590 1988-89 .....5.000  
CIVIC CRX .....1590 1989 .....6.000  
CIVIC SHUTTLE 4WD .....1590 1988-89 .....6.500  
PRELUDE 2.0i 4WS .....1958 1987-88 .....7.500  
ACCORD 2.0i 12 V AERODECK EX .....1955 1988 .....6.000  
LEGEND 2.7i V6 24V COUPÉ .....2675 1988 .....13.000

**HUMBER (GB)**

SUPER SNIPE .....4086 1946-52 .....10.000  
SUPER SNIPE .....1651-1965 1958-67 .....5.000  
HAWK .....1944 1947-51 .....5.000  
HAWK .....2267 1957-67 .....4.000  
IMPERIAL .....2965 1964-67 .....7.500  
SCEPTRE .....1952 1963-65 .....4.000  
SCEPTRE .....1725 1965-76 .....3.000

**IMPERIAL (USA)**

**S**

LIMOUSINE .....5297-5805 1946-56 .....7.000  
CONVERTIBILE .....5428 1951 .....30.000  
HARD TOP 2 P .....5428-5805 1951-56 .....6.000  
HARD TOP 4 P .....5428-6773 1956-59 .....5.000  
HARD TOP 2 P .....6428-6773 1957-59 .....8.000  
CONVERTIBILE .....6428-6773 1957-62 .....25.000  
HARD TOP 4 P .....6773 1960-62 .....5.000  
HARD TOP 2 P .....6773 1960-62 .....7.000  
HARD TOP 2 P-4 P .....6773-7216 1963-70 .....4.000  
CONVERTIBILE .....6773-7216 1963-68 .....15.000  
GHIA LIMOUSINE .....6773 1957-61 .....12.000  
CROWN GHIA 4 P .....6773 1963-65 .....8.000

**INNOCENTI (I)**

A 40 BERLINA .....998 1960-65 .....2.500  
A 40 GIARDINETTA .....998 1961-65 .....2.500  
950 SPIDER .....948 1960-63 .....10.000  
1100 SPIDER .....1098 1963-68 .....10.000  
1100 C COUPÉ .....1098 1967-69 .....8.000  
IM3/IM3S .....1098 1963-70 .....2.500  
J4/J4S/15 .....1098/1098 1964-73 .....2.000  
MINI MINOR 33,10 CV DIN .....848 1965-67 .....3.000  
MINI MINOR 37 CV DIN .....848 1967-68 .....3.000  
MINI MINOR MK2 .....848 1968-70 .....2.000  
MINI MINOR MK3 .....848 1970-72 .....1.500  
MINI COOPER .....998 1966-68 .....9.000

MINI COOPER MK2 .....998 1968-70 .....8.000  
MINI COOPER MK3 .....998 1970-72 .....6.000  
MINI T MK1 LEGNO .....848 1966-68 .....4.000  
MINI T MK2 LEGNO .....848 1968-70 .....3.500  
MINI T MK2 METALLICA .....848 1968-70 .....2.500  
MINI T MK3 LEGNO .....848 1970-72 .....3.000  
MINI T MK3 METALLICA .....848 1970-72 .....2.500  
MINI 1000/EXPORT .....998 1972-75 .....1.500  
MINI 1001/EXPORT .....998 1972-75 .....2.000  
MINI COOPER 1300/EXPORT .....1275 1972-76 .....7.000  
MINI MATIC 1000 .....998 1972-74 .....3.000  
MINI T 1000 .....998 1972-74 .....2.500  
MINI 90/120 (TUTTI I MODELLI) .....998-1275 1974-82 .....1.000  
MINI 500/650 .....548-617 1984-89 .....1.500  
MINI TRE CILINDRI .....993 1982-86 .....1.500  
MINI DE TOMASO .....1275 1976-83 .....2.500  
MINI DE TOMASO TURBO .....993 1983-88 .....2.500  
990 (TUTTI I MODELLI) .....993 1986-89 .....1.500

**ISOTTA FRASCHINI (I)**

TIPO 8 .....5898 1919-24 .....700.000  
TIPO 8A .....7370 1924-30 .....700.000  
TIPO 8B .....7370 1930-32 .....850.000  
TIPO 8AS .....7370 1924-30 .....800.000  
TIPO 8A SS .....7370 1928-32 .....900.000

**ISO (I)**

ISETTA .....198 1953-56 .....12.000

**ISO RIVOLTA (I)**

GT 300/IR 300 .....5359 1962-70 .....45.000  
GT 340/IR 340 .....5359 1962-70 .....45.000  
4S (4 SPORTELLI)/FIDIA .....5359 1967-72 .....40.000  
LELE (300-355 CV) .....5359 1969-72 .....45.000  
LELE IR6/LELE SPORT «MARLBORO» .....5762 1972-74 .....45.000  
FIDIA IR10 .....5762 1972-74 .....40.000  
GRIFO GL (300-365 CV)/IR .....5359 1965-70 .....90.000  
GRIFO 7 LITRI .....6998 1968-70 .....120.000  
GRIFO IR8 .....5762 1971-74 .....110.000  
GRIFO IR9 CAN AM .....6998 1971-74 .....150.000

**ITALA (I)**

TIPO 50 - 25/35 HP .....2813 1919-26 .....70.000  
TIPO 56 BERLINA .....1954 1923-28 .....65.000  
TIPO 61 BERLINA .....1995 1925-32 .....90.000

**JAGUAR (GB)**

SS1 COUPÉ/CABRIOLET .....2054-2663 1932-36 .....150.000  
SS2 COUPÉ/CABRIOLET .....1052-1343 1932-36 .....150.000  
SS90 ROADSTER .....2663 1935 .....200.000  
SS100 ROADSTER .....2663-3485 1936-41 .....350.000  
1 1/2 LITRE BERLINA .....1776 1935-40 .....80.000  
1 1/2 LITRE CABRIOLET .....1776 1935-40 .....110.000  
2 1/2 LITRE BERLINA .....2663 1935-40 .....80.000  
2 1/2 LITRE CABRIOLET .....2663 1935-40 .....110.000  
3 1/2 LITRE BERLINA .....3485 1938-40 .....80.000  
3 1/2 LITRE CABRIOLET .....3485 1938-40 .....110.000  
1 1/2 LITRE BERLINA .....1776 1945-49 .....75.000  
2 1/2 LITRE BERLINA .....2663 1945-49 .....75.000  
3 1/2 LITRE BERLINA .....3485 1945-49 .....75.000  
3 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ .....3485 1945-49 .....100.000  
XK 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO) .....3442 1948-49 .....130.000  
XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO) .....3442 1949-54 .....90.000  
XK 120 FIXED HEAD COUPÉ .....3442 1951-54 .....60.000  
XK 120 DROP HEAD COUPÉ .....3442 1953-54 .....75.000  
XK 140 OPEN TWO SEATER .....3442 1954-57 .....80.000  
XK 140 FIXED HEAD COUPÉ .....3442 1954-57 .....55.000  
XK 140 DROP HEAD COUPÉ .....3442 1954-57 .....70.000  
XK 150 OPEN TWO SEATER .....3442-3781 1957-60 .....75.000  
XK 150 S OPEN TWO SEATER .....3442-3781 1957-60 .....80.000  
XK 150 FIXED HEAD COUPÉ .....3442-3781 1957-60 .....55.000  
XK 150 S FIXED HEAD COUPÉ .....3442-3781 1957-60 .....55.000  
XK 150 DROP HEAD COUPÉ .....3442-3781 1957-60 .....75.000  
C TYPE .....3442 1951-53 .....1.000.000  
D TYPE .....3442-3781 1954-57 .....1.500.000  
XK SS .....3781 1956-57 .....1.000.000  
MK V BERLINA .....2663-3485 1948-50 .....50.000  
MK V DROP HEAD COUPÉ .....2663-3485 1948-50 .....100.000  
MK VII .....3442 1950-54 .....32.000  
MK VII M .....3442 1955-56 .....35.000  
MK VIII .....3442 1956-58 .....32.000  
MK IX .....3781 1959-61 .....32.000  
MK X .....3781-4235 1961-66 .....18.000  
2,4 LITRE .....2483 1955-59 .....25.000  
3,4 LITRE .....3442 1957-59 .....25.000  
MK2 2,4 LITRE .....2483 1959-67 .....25.000

AUTOMOBILI

FJ

PREZZI



SEVEN III SERIE 1558 1965-67 32.000
SEVEN 1599 1971-75 30.000
ELITE 1216 1957-64 60.000
ELAN COUPÉ 1558 1962-75 40.000
ELAN SPIDER 1558 1962-75 45.000
ELAN +2 130S COUPÉ 1558 1971-74 30.000
EUROPA 1563 1971-75 25.000
ESPRIT 1973-2174 1975-85 23.000
ESPRIT TURBO 2174 1978-89 38.000
ECLAT/EXCEL 1973-2174 1976-83 17.000
ELITE 1973-2174 1976-82 17.000

KAISER (USA) S

SPECIAL/CUSTOM/TRAVELLER 2-4 P 3706 1947-55 7.000
DE LUXE E SIMILI 2-4 P 3706 1947-55 7.000
DE LUXE CONVERTIBLE 3706 1950 20.000
VIRGINIAN 4 PORTE HARD TOP 3706 1950 12.000
DRAGON 4 PORTE SEDAN 3706 1953 8.000
DARRIN CONVERTIBLE 3706 1954 25.000

MASERATI (I)

A6 1500 1488 1946-50 300.000
A6 G 2000 PININ FARINA 1954 1951-53 250.000
A6 G/54 2000 ZAGATO 1985 1954-57 400.000
A6 G/54 2000 ALLEMANO 1985 1954-57 200.000
A6 G/54 2000 FRUA SPIDER 1985 1954-57 250.000
3500 GT COUPÉ TOURING CARB. 3485 1957-64 80.000
3500 GT SPIDER VIGNALE CARB. 3485 1958-64 130.000
3500 GTI COUPÉ TOURING INIEZIONE 3485 1962-65 75.000
3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE 3485 1962-64 120.000
5000 GT 4937-4941 1959-64 200.000
MISTRAL 3,7/4,0 3692-4014 1963-69 80.000
MISTRAL SPIDER 3,7/4,0 3692-4014 1964-69 150.000
SEBRING 3,5/3,7/4,0 GTIS VIGN. 3485-4014 1964-69 70.000
GHIBLI 4,7 4719 1966-73 100.000
GHIBLI 4,7 SPIDER 4719 1969-73 150.000
GHIBLI SS 4930 1970-73 110.000
GHIBLI SS SPIDER 4930 1970-73 150.000
INDY 4,2/4,7/4,9 4136-4930 1969-74 60.000
MEXICO 4,2/4,7 4136-4719 1966-71 45.000
QUATTROPORTE 4,2/4,7 4136-4719 1963-70 30.000
MERA 2965 1972-74 50.000
MERA SS 2965 1975-83 60.000
MERA GT 2000 1999 1976-83 45.000
BORA 4,7/4,9 4719-4930 1971-80 100.000
KHAMISIN 4930 1973-83 60.000
KYLAMI 4,2/4,9 4136-4930 1976-83 35.000
QUATTROPORTE 4,2/4,9 4136-4930 1978-81 17.000
QUATTROPORTE 4,2/4,9 4136-4930 1982-87 19.000
QUATTROPORTE ROYALE 4930 1987-88 22.000
BITURBO 1996 1982-83 4.000
BITURBO 1996 1984-87 5.000
BITURBO i 1996 1986-88 6.000
222 1996 1988 9.000
2.24V 1996 1988-89 12.000
BITURBO S 1996 1984-87 6.000
BITURBO Si 1996 1987-88 8.000
BITURBO 420 1996 1985-86 5.000
BITURBO 420i 1996 1986-87 6.000
BITURBO 420i 1996 1988-89 8.000
422 1996 1988-89 10.000
BITURBO 420 S 1996 1985-87 7.000
BITURBO 420 Si 1996 1987 9.900
BITURBO 420 Si 1996 1988-89 11.000
BITURBO 425 2494 1984-87 6.000
BITURBO 430 2790 1988-89 12.000
BITURBO SPIDER 1996 1985-87 14.000
BITURBO SPIDER i 1996 1987-89 16.000
228i 2790 1986-87 11.000
228i 2790 1988-89 12.000
KARIF 2790 1988-89 15.000

MATRA (F)

D JET 5 1108 1965-69 12.000
D JET 6 1255 1966-68 15.000
M 530 1699 1967-73 7.000
BAGHEERA 1294 1973-80 5.000
BAGHEERA S 1294-1442 1975-80 6.000
BAGHEERA X 1442 1978-80 6.500
RANCH (TUTTI I MODELLI) 1442 1977-83 1.500
MURENA 1600 1592 1980-83 4.000
MURENA 2200 2155 1980-83 6.000

MAZDA (J)

RX2 WANKEL 573x2 1971-73 5.000
RX7 COUPÉ 573x2 1977-82 12.000

121 1100 L 1138 1989 3.000
121 1300 CABRIO TOP LX 1324 1989 4.000
323 1.6 TURBO 16 V 4WD 1597 1988 7.000
626 2.0 i 16V GT 5 PORTE 1998 1989 5.000

MERCEDES (D)

S TORPEDO 6789 1926-30 1.000.000
SS TORPEDO 7065 1928-34 1.300.000
SSK TORPEDO 7065 1929-33 2.000.000
SSKL TORPEDO 7065 1930-34 2.000.000
STUTTGART TORPEDO 1988-2581 1929-36 50.000
MANNHEIM BERLINA 3663 1929-34 60.000
NÜRBURG BERLINA 4622-4918 1928-39 80.000
770 LIMOUSINE 7665 1930-43 500.000
170/200 BERLINA 1692-1949 1931-36 60.000
170/200 CABRIOLET 1692-1949 1931-36 100.000
170V BERLINA 1697 1936-44 45.000
290 LIMOUSINE 2867 1933-37 70.000
230 BERLINA 2229 1937-41 40.000
500K CABRIOLET 5019 1934-36 2.000.000
540K CABRIOLET 5401 1936-39 2.500.000
540K SPEZIAL ROADSTER 5401 1936-39 4.000.000
170 V 1697 1947-53 27.000
170 D DIESEL 1767 1949-53 18.000
170 S/SV 1767 1949-55 28.000
170 DS DIESEL 1767 1949-53 17.000
180 1767-1897 1953-62 14.000
180 D/190 D 1767-1897 1953-61 11.000
190 1897 1955-61 12.000
190 C 1897 1961-65 7.000
190 D/200 D 1998 1961-68 6.000
200 1998 1965-68 7.000
220 2195 1951-55 17.000
219 2195 1956-59 15.000
220 S 2195 1956-59 22.000
220 2195 1959-65 8.000
220 S 2195 1959-65 9.000
220 SE 2195 1959-65 10.000
220 SE 2195 1959-65 15.000
300 a/b/c 2996 1951-57 35.000
300 d 2996 1957-62 40.000
300 a/b/c/d CABRIOLET 2996 1951-62 100.000
300 S/SC COUPÉ 2996 1952-57 120.000
300 S/SC CABRIOLET 2996 1952-57 140.000
300 SL «ALA DI GABBIANO» 2996 1954-57 300.000
300 SL ROADSTER 2996 1957-63 180.000
600 LIMOUSINE 6330 1963-81 50.000
600 PULLMAN 4/6 PORTE 6330 1963-81 60.000
600 LANDAULET 6330 1963-81 120.000
230 2292 1965-68 5.500
230 S 2292 1965-68 7.000
300 SE 2996 1961-65 11.000
300 SEL 2996 1962-65 12.000
250 S/250 SE BERLINA 2496 1965-69 7.000
280 S/280 SE BERLINA 2778 1968-72 8.000
280 SEL 2778 1968-72 9.000
280 SE/SEL 3,5/300 SEL 3,5 3499 1970-72 10.000
300 SEL 2,8 BERLINA 2778 1968-69 8.500
300 SE/SEL 2996 1965-67 8.500
300 SEL 6,3 BERLINA 6330 1968-72 20.000
300 SEL 4,5 AMERICA 4510 1969-71 15.000
220 SE/250 SE COUPÉ 2195-2496 1961-67 25.000
220 SE/250 SE CABRIOLET 2195-2496 1961-67 60.000
300 SE COUPÉ 2996 1962-65 28.000
300 SE CABRIOLET 2996 1962-65 65.000
280 SE 3,5 COUPÉ 3499 1969-71 28.000
280 SE 3,5 CABRIOLET 3499 1969-71 70.000
190 SL 1897 1958-63 60.000
230 SL/250 SL 2292-2496 1963-67 45.000
280 SL 2778 1968-71 42.000
200/220 1998-2197 1968-73 1.500
230-6/250 2292-2496 1968-73 2.500
250 C/250 CE 2496 1968-73 9.000
190 1997 1982-84 5.000
190 1997 1985-87 7.000
190 1997 1988-89 11.000
190 E 1997 1982-84 7.000
190 E 1997 1985-87 9.000
190 E 1997 1988-89 13.000
190 E 2.6 2599 1986-87 9.000
190 E 2.6 2599 1988-89 12.000
190 E 2.3 16 2299 1983-85 13.000
190 E 2.3 16 2299 1986-87 14.000
190 E 2.3 16 2299 1988-89 18.000
200/220/230/250 1988-2496 1973-76 2.000
280/280 E 2746 1972-76 2.500

280 C 2746 1972-77 9.000
280 CE 2746 1972-77 10.000
200/230/230 E/250 (W123) 1997-2525 1976-79 4.000
200/230 E/250 (W123) 1997-2525 1980-82 6.000
200/230 E/250 (W123) 1997-2525 1983-84 8.000
280/280 E (W123) 2746 1976-79 5.000
280 E (W123) 2746 1980-82 7.000
280/280 E (W123) 2746 1983-84 8.000
230 C/230 CE (W123) 2299 1977-82 10.000
230 CE (W123) 2299 1983-84 11.000
280 C/280 CE (W123) 2746 1977-82 12.000
280 CE (W123) 2746 1983-84 14.000
200 T/230 T/250 T (W123) 1997-2525 1977-82 8.000
200 T/230 T/250 T (W123) 1997-2525 1983-85 9.000
280 TE (W123) 2746 1977-82 9.500
280 TE (W123) 2746 1983-84 11.000
200 (W124) 1997 1984-86 9.000
200 (W124) 1997 1987-88 12.000
200 E/230 E (W124) 1997-2299 1984-86 11.000
200 E/230 E (W124) 1997-2299 1987-89 14.500
260 E (W124) 2599 1984-86 13.000
260 E (W124) 2599 1987-89 16.500
300 E (W124) 2962 1984-86 15.000
300 E (W124) 2962 1987-89 17.500
300 E 4 MATIC (W124) 2962 1987-89 19.000
200 T (W124) 1997 1986-87 13.000
200 T (W124) 1997 1988-89 16.000
230 TE (W124) 2299 1986-87 16.000
200 TE/230 TE (W124) 1997-2299 1988-89 19.000
300 TE (W124) 2962 1986-87 17.000
300 TE (W124) 2962 1988-89 21.000
300 TE 4 MATIC (W124) 2962 1987 20.000
300 TE 4 MATIC (W124) 2962 1988-89 23.000
230 CE 2299 1987 16.500
230 CE 2299 1988-89 21.000
300 CE 2962 1987 18.000
300 CE 2962 1988-89 23.000
280 S/SE/SEL (W116) 2746 1972-79 4.000
350 SE/450 SE (W116) 3499-4520 1972-79 5.000
350 SEL/450 SEL (W116) 3499-4520 1973-79 7.000
450 SEL 6.9 (W116) 6834 1975-80 18.000
280 S/SE/SEL (W126) 2746 1979-82 8.000
380 SE/SEL (W126) 3839 1979-82 9.000
500 SE/SEL (W126) 4973 1979-82 11.000
280 S/SE/SEL (W126) 2746 1983-86 10.000
300 SE/SEL (W126) 2962 1986-87 12.500
300 SE/SEL (W126) 2962 1988-89 15.500
380 SE/SEL (W126) 3839 1983-86 12.000
420 SE/SEL (W126) 4196 1986-87 15.000
500 SE/SEL (W126) 4973 1983-86 12.500
500 SE/SEL (W126) 4973 1987 15.000
500 SE/SEL (W126) 4973 1988-89 18.000
560 SE (W126) 5547 1988-89 23.000
560 SEL (W126) 5547 1986-87 19.000
560 SEL (W126) 5547 1988-89 24.000
380 SEC 3839 1981-86 15.000
420 SEC 4196 1986-87 19.000
500 SEC 4973 1981-85 15.000
500 SEC 4973 1986-87 19.000
500 SEC 4973 1988 24.000
560 SEC 5547 1986-87 21.000
560 SEC 5547 1988 26.000
280 SL 2746 1974-75 32.000
280 SL 2746 1976-81 29.000
280 SL 2746 1982-86 34.000
280 SL 2746 1974-81 22.000
280 SLC 2962 1987-88 37.000
300 SL 3499 1971-75 32.000
350 SL 3499 1976-79 29.000
350 SLC 3499 1972-79 23.000
380 SL 3839 1979-84 33.000
380 SL 3839 1985-86 38.000
380 SL 3839 1979-81 22.000
420 SL 4196 1987-88 38.000
450 SL 4520 1972-75 32.000
450 SL 4520 1976-79 29.000
450 SLC 4520 1972-79 22.000
450 SLC 5.0/500 SLC 4973 1978-81 27.000
500 SL 4973 1979-83 35.000
500 SL 4973 1984-86 38.000
500 SL 4973 1987 42.000
500 SL 4973 1988-89 45.000
300 SL 2960 1989 55.000
300 SL 24 2960 1989 60.000
500 SL 4973 1989 70.000

AUTOMOBILI K-M PREZZI











# Prezzi FUORISTRADA

▲ VALUTAZIONI IN CRESCITA  
▼ VALUTAZIONI IN DISCESA

MODELLO cm³ ANNI L x 1000

## ALFA ROMEO (I)

AR 51 «MATT» .....1884 .....1951-53.....14.000

## AMPHICAR (D)

770 .....1147 .....1951-53.....20.000

## ARO (R)

M 461 C .....2512 .....1971-76.....3.000  
SERIE 240 .....2495-2498 .....1972-86.....2.000  
10 .....1289-1397 .....1980-87.....2.500  
SUPER ISCHIA .....1588 .....1986-89.....3.000

## AUSTIN (GB)

CHAMP .....2838 .....1952-57.....11.000  
GIPSY .....2199 .....1958-67.....8.000

## AUTO UNION/DKW (D)

F 91/4 .....896-980 .....1954-62.....5.000  
MUNGA 4-6-8 .....980 .....1963-68.....5.000

## BANTAM (USA)

40 BRC .....1835 .....1940-41.....30.000

## BERTONE (I)

FREECLIMBER 4x4 .....2443 .....1989.....9.000

## CHEVROLET/GMC (USA)

BLAZER/JIMMY .....4093-5733 .....1969-73.....8.000  
BLAZER/JIMMY .....4093-6217 .....1974-87.....12.000  
BLAZER S-10/JIMMY S-10 .....1991-2837 .....1982-88.....10.000

## CITROËN (F)

2 CV SAHARA .....425x2 .....1958-67.....20.000  
MEHARI 4x4 .....602 .....1979-86.....6.000

## DAIHATSU (J)

TAFT F10 .....958 .....1975-78.....5.000  
TAFT F20 .....1587 .....1976-83.....4.000  
ROCKY .....1998-2765 .....1984-89.....4.000  
FEROZA 1.6 .....1589 .....1989.....8.500

## DELTA (RP)

MINI CRUISER .....1587-1951 .....1974-85.....3.000

## DODGE (USA)

RAMCHARGER .....3680-5898 .....1974-86.....10.000

## FERVES (I)

RANGER 4x4 .....499 .....1966-71.....6.000

## FIAT (I)

AR 51 .....1901 .....1951-55.....7.000  
AR 55 .....1901 .....1955-59.....6.000  
AR 59 .....1901 .....1959-73.....5.500  
CAMPAGNOLA .....1901 .....1951-55.....10.000  
CAMPAGNOLA DIESEL .....1901 .....1953-55.....6.000  
CAMPAGNOLA A .....1901 .....1955-73.....8.000  
CAMPAGNOLA A DIESEL .....1901 .....1955-60.....6.000  
CAMPAGNOLA B DIESEL .....1901 .....1960-68.....6.000  
CAMPAGNOLA C DIESEL .....1895 .....1968-73.....6.000  
NUOVA CAMP. BENZ. CORTA .....1995 .....1974-87.....3.500  
N. CAMP. BENZ LUNGA .....1995 .....1974-87.....3.000  
N. CAMP. DIESEL CORTA .....2445 .....1978-87.....2.500  
N. CAMP. DIESEL LUNGA .....2445 .....1978-87.....2.000

## FORD (USA)

GPW .....2194 .....1941-45.....14.000  
MUTT M 151 .....2319 .....1959-68.....10.000  
BRONCO .....2781-4946 .....1966-75.....7.000

BRONCO .....4918-5766 .....1976-82.....10.000  
BRONCO .....5766 .....1983-87.....12.000  
BRONCO II .....2792 .....1983-88.....10.000

## GAZ (CSI)

69 M .....2430 .....1953-73.....5.000  
69 AM .....2430 .....1953-73.....5.000

## GREPPI (I)

SAVANA .....1297-2360 .....1979-81.....2.000

## INTERNATIONAL HARVESTER (USA)

SCOUT .....2491-4375 .....1961-68.....7.000  
SCOUT .....3203-4976 .....1969-75.....8.000  
SCOUT .....3203-5653 .....1976-82.....10.000

## ISUZU (J)

TROOPER D .....2228 .....1981-89.....4.000

## LADA (CSI)

NIVA .....1568 .....1976-81.....2.500  
NIVA .....1568 .....1982-86.....3.000  
NIVA D .....1905 .....1987-89.....4.000  
NIVA .....1568 .....1982-86.....3.000  
NIVA D .....1905 .....1987-89.....4.000

## LAND ROVER (GB)

80 (SERIE 1) .....1595-1997 .....1948-54.....25.000  
86 (SERIE 1) .....1997 .....1954-56.....20.000  
88 (SERIE 1) .....1997 .....1957-58.....15.000  
88 D (SERIE 1) .....2052 .....1957-58.....13.000  
107 (SERIE 1) .....1997 .....1955-58.....15.000  
109 (SERIE 1) .....1997 .....1957-58.....13.000  
109 D (SERIE 1) .....2052 .....1957-58.....10.000  
88 (SERIE 2) .....2286 .....1958-61.....11.000  
88 D (SERIE 2) .....2052 .....1958-61.....8.000  
109 (SERIE 2) .....2286 .....1958-61.....10.000  
109 D (SERIE 2) .....2052 .....1958-61.....7.000  
88 (SERIE 2A) .....2286 .....1962-71.....8.000  
88 D (SERIE 2A) .....2052-2286 .....1962-71.....7.000  
109 (SERIE 2A) .....2286-2625 .....1962-71.....7.000  
109 D (SERIE 2A) .....2052-2286 .....1962-71.....6.500  
88 HALF TON .....2286 .....1968-78.....12.000  
88 HALF TON .....2286 .....1979-84.....11.000  
101 1 TON FWC .....3528 .....1975-78.....13.000  
109 FWC .....2286 .....1963-66.....14.000  
110 FWC .....2286-2625 .....1967-72.....13.000  
88 (SERIE 3) .....2286-2625 .....1972-84.....8.000  
88 D (SERIE 3) .....2286 .....1972-84.....7.000  
109 (SERIE 3) .....2286-2625 .....1972-85.....7.000  
109 D (SERIE 3) .....2286 .....1972-85.....6.500  
109 V8 .....3528 .....1979-85.....8.000  
90 .....2286-3528 .....1984-89.....10.000  
90 D .....2494 .....1984-87.....12.000  
90 TD .....2495 .....1986-89.....13.000  
110 .....2286-3528 .....1983-88.....9.000  
110 D .....2286-2494 .....1983-87.....10.000  
110 TD .....2495 .....1986-89.....12.000  
DISCOVERY 2.5 TDI .....2495 .....1989.....17.000  
RANGE ROVER .....3528 .....1970-74.....4.000  
RANGE ROVER .....3528 .....1975-78.....5.000  
RANGE ROVER .....3528 .....1979-81.....6.000  
RANGE ROVER .....3528 .....1982-87.....7.000  
RANGE ROVER 4P .....3528 .....1982-88.....8.000  
RANGE ROVER TD .....2393 .....1986-87.....8.000  
RANGE ROVER 4P .....3528 .....1989.....11.000  
RANGE ROVER TD .....2393 .....1988-89.....10.000

## MERCEDES (D)

200 GE CORTO TELON .....1997 .....1986-89.....12.000  
200 GE CORTO SW .....1997 .....1986-89.....14.000  
200 GE LUNGO SW .....1997 .....1986-89.....13.000  
230 G CORTO TELON .....2299 .....1979-82.....8.000  
230 G CORTO SW .....2299 .....1979-82.....9.000  
230 G LUNGO SW .....2299 .....1979-82.....7.000  
230 GE CORTO TELON .....2299 .....1982-89.....9.000  
230 GE CORTO SW .....2299 .....1982-89.....10.000  
230 GE LUNGO SW .....2299 .....1982-89.....8.000  
280 GE CORTO TELON .....2746 .....1979-89.....10.000  
280 GE CORTO SW .....2746 .....1979-89.....12.000  
280 GE LUNGO SW .....2746 .....1979-89.....11.000  
240 GD CORTO TELON .....2399 .....1979-89.....8.000  
240 GD CORTO SW .....2399 .....1979-89.....9.000  
240 GD LUNGO SW .....2399 .....1979-89.....7.000  
300 GD CORTO TELON .....2998 .....1979-89.....7.000  
300 GD CORTO SW .....2998 .....1979-89.....8.000  
300 GD LUNGO SW .....2998 .....1979-89.....6.000

## MITSUBISHI (J)

PAJERO TD .....2346-2499 .....1981-88.....10.000  
PAJERO TD .....2477 .....1989.....12.000  
PAJERO 3.0 V6 .....2972 .....1989.....14.000

## NISSAN (J)

TERRANO .....2389-2663 .....1989.....9.000  
PATROL TD .....3246 .....1980-88.....7.500  
PATROL SAFARI GR 2.8 TD .....2826 .....1989.....11.000

## PEUGEOT-DANGEL (F)

504 BREAK .....1971-2304 .....1972-82.....5.000  
504 PICK UP .....1971-2304 .....1972-82.....4.500

## RAYTON FISSORE (I)

MAGNUM VX .....1995 .....1984-88.....7.000  
MAGNUM VIP V6 .....2494 .....1986-89.....10.000  
MAGNUM TD .....2393-2445 .....1984-89.....7.000

## RENAULT-SIMPAR (F)

R4 4x4 .....845 .....1964-77.....5.000  
R6 4x4 .....1108 .....1972-77.....3.500  
R12 4x4 .....1269 .....1972-77.....4.000

## SAMAS (I)

YETI .....843-903 .....1968-73.....4.500

## STEYR PUCH (A)

HAFLINGER .....643 .....1958-75.....12.000  
PINZGAUER .....2499 .....1972-75.....18.000

## SUZUKI (J)

LJ10 JMNI .....359 .....1970-73.....6.500  
LJ50 .....539 .....1970-80.....5.000  
LJ80 .....797 .....1975-80.....6.000  
SJ 410/413 .....970-1324 .....1981-89.....5.000

## TOYOTA (J)

FJ 40 .....3878 .....1960-70.....10.000  
FJ 40 .....2977-3878 .....1971-79.....8.000  
FJ 55 SW .....3878 .....1967-70.....10.000  
FJ 55 SW .....2977-3878 .....1971-79.....9.000  
LAND CRUISER .....2446-3431 .....1985-89.....11.000  
4 RUNNER 3.0 V6 .....2959 .....1989.....16.000

## UAZ (CSI)

469 B .....2445 .....1964-78.....3.000  
469 B .....2445 .....1979-86.....4.000  
469 B .....2445 .....1987-89.....5.000

## UMM (P)

4x4 .....2304-2498 .....1976-87.....4.000

## VOLKSWAGEN (D)

TYP 82 KÜBELWAGEN .....985-1131 .....1940-45.....33.000  
TYP 87 KOMMANDEURWAGEN .....1131 .....1941-44.....50.000  
TYP 166 SCHWIMMWAGEN .....1131 .....1942-44.....50.000  
TYP 183 ILTIS .....1714 .....1979-82.....11.000

## VOLIN (CSI)

969 .....1171 .....1987-89.....2.000

## VOLVO (S)

TP 21 .....3650 .....1956-59.....15.000  
LAPLANDER .....1778-1990 .....1959-76.....13.000

## WILLYS (OVERLAND/KAISER/JEEP/AMC) (USA)

MB/GPW .....2199 .....1941-45.....15.000  
GPA .....2199 .....1942-43.....20.000  
M 38 .....2199 .....1950-52.....13.000  
M 38 A1 .....2199 .....1952-68.....13.000  
STATION WAGON .....2199-3703 .....1946-62.....15.000  
M 422 MIGHTY MITE .....1775 .....1959-72.....15.000  
CJ-2A/3A/3B .....2199 .....1945-67.....8.000  
CJ-5 .....2199 .....1955-65.....10.000  
CJ-5 .....2199-3801 .....1966-70.....12.000  
CJ-5 .....2199-4981 .....1971-79.....13.000  
CJ-5 .....2475-4981 .....1980-85.....15.000  
CJ-5 RENEGADE .....4981 .....1970-79 .....18.000  
CJ-5 RENEGADE .....4981 .....1980-85 .....19.000  
CJ-6 .....2199 .....1955-65.....8.000  
CJ-6 .....2199-3801 .....1966-70.....9.000  
CJ-6 .....2199-4981 .....1971-79.....12.000  
CJ-6 .....2475-4981 .....1980-85.....12.000  
CJ-7 .....2199-4981 .....1976-79.....12.000  
CJ-7 .....2475-4981 .....1980-85.....14.000  
CJ-7 GOLDEN EAGLE .....4981 .....1977-80 .....18.000  
CJ-7 LAREDO .....4981 .....1981-85 .....18.000  
WRANGLER 2.5 LAREDO .....2466 .....1989 .....16.000  
JEEPSTER .....2199-2638 .....1947-51 .....15.000  
JEEPSTER COMMANDO .....2199-3687 .....1967-74 .....12.000  
WAGONEER .....3777-5359 .....1962-73 .....7.000  
WAGONEER .....4235-5900 .....1974-79 .....8.000  
WAGONEER .....4235-5900 .....1980-83 .....10.000  
GRAND WAGONEER .....4235-5904 .....1984-87 .....10.000  
CHEROKEE .....4235-5900 .....1974-83 .....6.000  
CHEROKEE .....2068-2837 .....1984-89 .....7.000  
WAGONEER .....2466-2837 .....1984-89 .....7.000

## ZAZ (CSI)

969M .....1171 .....1977-81.....2.000













# vendo & compro

Per vendere o acquistare un'auto d'epoca servitevi di questa rubrica. La scheda per gli annunci è a pagina 178. Le inserzioni dei commercianti (a pagamento) sono precedute da un quadratino (■)

## Vendo

### AUTO

#### ABARTH

595 replica, bianca, sedili anatomici, rossa, carburatore doppio corpo, pedaliera, restaurata. L.8.000.000, tel.0533/381320

■ 750 coupé Allemano, 1960, rossa e nera, rarissima perché prima serie, conservata, funzionante perfettamente, da rivedere in generale per renderla perfetta, documenti in regola, L.38.000.000 trattabili, tel.02/45100013 (ore ufficio)



■ 850 Record Monza, 1960, rossa, iscritta Registro Storico Argentino, da rivedere, L.35.000.000, Motor Dream, tel.0142/452573

850 TC, 1961, bianca, originale, perfetta, omologata ASI, prezzo interessantissimo, tel.0338/2103833



■ 1000 TC, 1964, modello corsa, motore originale, cinque marce, assetto Koni, come nuova, interni nuovi, restaurata, collaudo stradale, L.25.000.000, tel.0376/83393

#### AC



Cobra Mk IV, 1987, conservata, condizioni da concorso, motore Ford cinque litri 270 CV, cammes centralina Crane, azzurra metallizzata, interni in pelle blu, hard e soft top, prezzo elevato su richiesta, tel.06/3337317-33221959

#### ALFA ROMEO

1900 berlina Super, 1955, grigia, restaurata, omologata ASI, ottimo stato, L.20.000.000, tel.0862/28160

AR 51 matta, 1951, completa e funzionante, da restaurare, visibile a Bologna, L.7.500.000, tel.010/3760734

Giulietta berlina TI, 1960, pronta per gare, fiche, gabbia, assetto Koni, motore nuovo ex Conrero, conservata, prezzo da concordare, tel.0368/685375

Giulietta berlina TI, 1961, completa, rimessata, da restaurare, grigio topo, bollo pagato, L.5.500.000, tel.0438/410328



■ Giulietta berlina TI, 1962, buone condizioni di meccanica e carrozzeria, revisionata novembre 1997, no perditempo, L.13.000.000 non trattabili, tel.0873/58904

Giulietta berlina TI, 1956, grigia notte, interni grigi, motore 51707, telaio nr. 01694, preserie, impianto elettrico e tappezzeria originali, fiche CSAI, omologata ASI, restaurata, L.20.000.000 trattabili, tel.0438/412079

Giulietta berlina TI, 1963, grigia scura, targhe originali, cambio a cloche, restaurata, vendo o permuto, L.9.000.000, tel.080/5344544

■ Giulietta Sprint, 1956, completa, da restaurare, L.9.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104

■ Giulietta Sprint, 1957, completa, da restaurare, L.9.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104

■ Giulietta Sprint, 1959, bianca, ottimamente funzionante, da rivedere carrozzeria e interni, L.14.000.000 trattabili, tel.02/3084046 (ore ufficio, Davide)

■ Giulietta Sprint, 1962, senza motore, da restaurare, L.6.500.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104

Giulietta Sprint Veloce, 1956, blu Francia, restaurata, omologata ASI, prima serie, vetri scorrevoli, da concorso, tel.0335/8081700

Giulietta Sprint Veloce, 1959, rossa, pronta gare, fiche FIA, ex scuderia del Portello, bellissima, targhe e libretto originali, tel.0444/696386 (ore pasti) - 0338/2305113

Giulietta Sprint Veloce, 1961, restaurata, preparata gare storiche, vincitrice Trofeo Csa della Montagna 1990, inoltre Fiat 2300 S Coupé e Lancia Fulvia HF 1200 perfette, tel.0575/560067-561446



■ Giulietta Spider, Giulia Spider, vari modelli disponibili, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540



■ Giulietta Spider, Giulia 1600 Junior Zagato, Duetto coda tronca e lunga, Montreal, 2600 Spider Boneschi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

Giulietta Spider, 1956, in fase di maniacale restauro, documentabile, azzurra, telaio nr. 00040, da reimmatricolare, documenti americani, prezzo impegnativo, tel.0372/437122-0335/6095697

Giulietta Spider, 1957, hard top, targhe originali, passo corto, telaio nr. 1836, restaurata, ma con qualche dettaglio da rivedere, marciante, ottimo stato, L.22.000.000 trattabili, tel.02/6101052-0360/456506

Giulietta Spider, 1959, conservata, bianca, interni neri, ottime condizioni, motore a posto, completa di hard top, visibile a Mestre, L.27.000.000 trattabili, tel.041/5202994-0337/587885

Giulietta Spider, 1960, quasi completa, carrozzeria sana, di provenienza estera, sdoganata, documenti in regola, meccanica completa, da restaurare, L.12.000.000, tel.0835/562686

■ Giulietta Spider, 1960, due esemplari, 1300 cc, da restaurare, molto ben conservate e complete, L.10.000.000 cadauna, Ravani/Soresina, tel.0374/343104

Giulietta Spider, 1962, restaurata con molte parti nuove, hard top, pronta all'uso, L.25.000.000, tel.075/32181

■ Giulietta Spider Veloce, 1958, da restaurare, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)

Giulietta SVZ, documenti in regola, restaurata, L.90.000.000, esame permute anche con moto d'epoca, tel.0335/266325

■ Giulia 1600 SS, 1965, funzionante, targhe originali, necessita di leggero restauro, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)

■ Giulia 1600 Spider, 1962, grigia topo, conservata, in buone condizioni, perfettamente funzionante, soft e hard top, L.23.000.000 trattabili, tel.02/3084046 (ore ufficio, Davide)

■ Giulia 1600 Spider, 1963, rossa, interni in pelle beige, ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, perfetta, L.33.000.000, tel.0521/805251

■ Giulia 1600 Spider, 1963, da restaurare, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)



■ Giulia 1600 Spider Veloce, 1962, rossa, interni neri, da restaurare, completa, prezzo interessante, Motor Dream, tel.0142/452573



■ Giulia 1600 Spider Veloce, 1965, targhe originali, discrete condizioni, prezzo adeguato, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)

Giulia 1600 Spider, 1962, bianca, ruote, freni, interni tutto nuovo, perfetto stato, 2.300.000 pesetas, Spagna, tel.0034/07296030

2000 Sprint, 1961, Montreal del 1971, entrambe in ottime condizioni, pochi chilometri, targhe originali, conservate, eventuale permute, quotazione Ruoteclassiche, tel.0331/985881

2600 Sprint, 1966, grigia Alfa, interni in pelle rossa, alzacristalli elettrico, carrozzeria Bertone, restaurata, occasione, tel.0522/454802

2600 Touring Spider, 1965, molto bella, ottima meccanica, usata poco, tutta originale, esente bollo, omologata ASI, scocca, cromature, coperture e interni bellissimi, volante Nardi, eventuale hard top, L.34.000.000, tel.011/9112285



2600 Touring Spider, 1966, completamente originale, conservata, tel.011/6470241-0335/6007178

Giulia berlina 1300 TI, 1968, conservata, auto di famiglia sempre stata in garage, 100.000 km originali, L.3.500.000, tel.0338/9536399

Giulia berlina Super 1,3, 1972, amaranto, interno nocciola, conservata, 96.000 km originali, uniproprietario, impeccabile, L.6.000.000, tel.051/237587 (ore ufficio)

Giulia berlina 1600 TI, 1964, verde acqua, meccanica perfetta, unico proprietario, omologata per sei posti, targhe e libretto originali, da restaurare, prezzo adeguato alle condizioni.

tel.0360/402851

**Giulia berlina 1600 TI Super**, 1964, bianca, km 45.000 originali, motore nuovo, gomme nuove, cerchi in magnesio, molto bella, restaurata, L.50.000.000 trattabili, tel.0733/262243 (ore ufficio)

**Giulia berlina Super 1.6**, 1966, restaurata, perfetta di meccanica e carrozzeria, ottima per gare di regolarità, fiche CSAI, omologata ASI, esente bollo, treno di ruote chiodate e ricambi, L.10.000.000 trattabili, tel.019/821184

**Giulia berlina Super 1.6**, 1970, Biscione, pedaliera bassa, argento metallizzata, radio d'epoca, targhe originali (TO), omologabile ASI, molto bella, L.6.500.000 trattabili, tel.011/9365993

**GT Junior 1600**, 1972, rossa, interni neri, ottimo stato, gomme nuove, radio d'epoca, revisionata nel 1996, no perditempo, L.8.000.000 non trattabili, tel.06/2030772

**GT Junior**, 1971, documenti in regola, targata (RM), da restaurare, tel.0761/748741-0347/6163583



■ **GT Junior 1300**, tre modelli scalino e unificato, tutti in perfette condizioni e restaurati, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**GT Junior 1300**, 1967, scalino, rossa, ottima, targhe originali, inoltre Giulia 1300 TI del 1966 e 1969, ottime, Giulia 1300 Super del 1971, GT Junior 1600 Veloce del 1966, ottima omologata ASI, targhe originali, tel. 0347/2787261 (ore 15.00-20.00)

■ **GT Junior 1300**, 1968, scalino, gialla oca, perfettamente conservata, solo rinfrescata nella verniciatura, L.13.000.000, tel.0521/805251

**GT Junior 1300**, 1968, scalino, bianca, interni, carrozzeria, motore, cromature, tutto rifatto, come nuova, targhe originali, ottima in tutto, L.10.000.000, tel.0422/779854-0337/529767

**GT Junior 1300**, 1968, scalino, conservata, originale, buone condizioni, cedo causa inutilizzo, L.9.000.000 trattabili, tel.02/6197744

**GT Junior 1300**, 1969, scalino, omologata ASI targa oro, faggio, interni in texalfa, restaurata, L.11.500.000, tel.095/931005 (ore pasti)

**GT Junior 1300**, 1969, conservata, colore unico, revisionata fino al 2002, uso quotidiano, perfetta, da amatore, tel.039/380866

**GT Junior 1300**, 1970, scalino, perfette condizioni, grigia metallizzata, L.8.500.000, tel.0984/851014

**GT Junior 1300**, 1970, perfettamente restaurata, grigia indaco, scalino, interni in sky nuovi, originale in tutto, motore revisionato, L.13.000.000 trattabili, tel.0432/733514

**GT Junior 1300**, 1970, scalino, fiche TS velocità, motore 1997, cinque gare, pronta corse, un treno di gomme Dunlop Racing, più materiale originale, L.15.000.000 trattabili, tel.0360/341779

**GT Junior 1300**, 1971, rossa, interni neri, restaurata, L.9.500.000, tel.0587/730489 (ore pasti)

**GT Junior 1300**, 1972, rossa, targhe e documenti originali, omologabile ASI, restaurata, L.15.000.000 trattabili, tel.0923/871527-0330/832371

**GT Junior 1300**, 1974, unificato, totalmente restaurata, assolutamente perfetta, permutato con Lancia Beta Montecarlo spider in ottime condizioni, più conguaglio, tel.071-9188581

**GT Junior 1600**, 1972, rossa, interni neri, ottimo stato, gomme nuove, autoradio d'epoca, revisionata nel 1996, conservata, no perditempo, L.8.000.000 non trattabili, tel.06/2030772

■ **GT Junior Zagato 1600**, 1972, azzurra, discrete condizioni, da restaurare parzialmente, completa, funzionante, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)

**GT Junior Zagato 1600**, 1972, bianca, interni neri, restaurata, pneumatici nuovi, perfetta, L.18.000.000, tel.081/8507222

**1750 berlina**, 1970, grigia metallizzata, buone condizioni, unico proprietario, conservata, prezzo da concordare, tel.0131/441553

**1750 GTV**, 1968, prima serie, argento metallizzata, perfette condizioni, revisionata fino al 2002, vendo o permutato con BMW M3 del 1987/90, L.12.500.000, tel.0861/211167

**1750 GTV**, 1969, restaurata, targhe originali (RM), motore e carburatori revisionati, bellissima, collaudata fino al 2000, anche per uso quotidiano, L.14.625.000, tel.080/5542633-0338/8705540

■ **1750 GTV**, 1970, seconda serie, motore GTA 1750 montato all'epoca, cerchi in lega GTA, contagiri a corda, motore km 3.000, perfetta d'interni e carrozzeria, prezzo da concordare, possibilità piccola permuta pari auto, tel.02/45100013 (ore ufficio)

■ **2000 berlina**, 1972, beige, perfetta, come nuova, condizioni spettacolari, autobloccante, cerchi in lega, revisionata, L.10.000.000, tel.02/3084046 (ore ufficio, Davide)

**2000 GTV**, 1972, rossa, interno beige, restaurata, perfetta di meccanica e carrozzeria, L.15.000.000, tel.035/896733

■ **2000 GTV**, 1972, rossa, restauro totale costato L.35.000.000, prezzo da stabilire, tel.0521/805251

■ **2000 GTV**, 1972, targhe originali, pronta da usare, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)

**2000 GTV**, 1972, unico proprietario, targhe e documenti originali, tutti i tagliandi eseguiti, revisionata nel 1997, conservata sempre in box, prezzo da definire, tel.071/7450557

**2000 GTV**, 1972, molto bella, meccanica ottima, unico proprietario, cinque cerchi Campagnolo, usata poco, restaurata, adatta uso stradale o gare periodo G, L.11.500.000, tel.011/9112285

**2000 GTV**, 1974, in perfette condizioni generali, omologata RIAR, targhe e documenti originali, collaudata fino al 2002, restaurata, L.15.000.000, tel.0575/898526

**Duetto**, 1967, osso di seppia, rossa, bellissima, motore, meccanica, carrozzeria e interni perfetti, al miglior offerente, tel.02/2154074

■ **Duetto 1600**, 1966, osso di seppia, rossa, ottimo stato, prezzo trattabile, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)

**Duetto 1750**, 1969, America, rossa, omologata RIAR, da concorso, targata, restaurata, L.45.000.000, tel.0422/910545

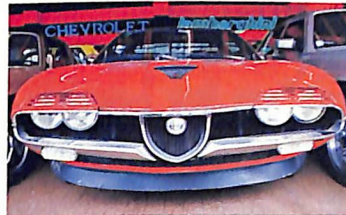
**Spider 1300**, 1977, rossa, interni neri originali, motore rifatto, km 6.000, revisionata fino al 1999, per inutilizzo, L.13.000.000 trattabili, tel.0541/943734

**Spider 2000**, 1977, nera, immatricolata maggio 1997, restaurata, L.11.500.000, tel.035/673759 (dopo le 20.00)

**Spider 2000**, 1980, condizioni eccellenti, conservata, L.18.000.000, tel.0832/394993

**Spider 2000 i**, 1980, America, bianca, interni in pelle bordeaux, cerchi in lega, capote nera, marmitta nuove, stereo Blaupunkt 180+180 W, tetto rigido, antifurto, portapacchi, conservata, prezzo da collezione, tel.080/5540224-0360/828820

**Montreal**, 1972, omologata RIAR, conservata, tel.0385/43796



■ **Montreal**, 1972, completamente restaurata, motore V8 2800 cc iniezione, rara da collezione, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

**Alfetta berlina 2000 L**, 1982, bianca, aria condizionata, cerchi in lega, pari al nuovo, conservata, prezzo trattabile, tel.051/6166235

**Alfetta GT 1600**, 1980, conservata, causa inutilizzo, al miglior offerente, tel.080/4957399

**Alfetta GTV**, perfetta per recupero pezzi di ricambio, radiata, L.1.500.000, tel.071/7573444-0338/8128571

**Alfetta GTV**, 1976, bianca, buone condizioni, km 98.000, omologabile CSAI, conservata, L.200.000 annue di assicurazione, uso quotidiano, L.4.000.000, tel.0347/6142437

**Alfetta GTV**, 1977, modello America, rossa, interno in pelle, condizionatore, iniezione meccanica Spica, senza targhe, con estratto cronologico, da restaurare, prezzo da concordare, tel.0131/855844

**Alfetta GTV**, 1978, conservata, prugna, unico proprietario, perfetta, revisionata, km 83.000, L.11.000.000, tel.0435/489213-06/65742385

**Alfetta GTV**, 1978, gialla, splendida, meccanica a posto, interni da rivedere, assetto, motore di scorta, conservata, prezzo speciale, tel.0437/989015 (ore pasti)

**Alfetta GTV**, 1978, blu olandese, interni in

texalfa beige, aria condizionata, cerchi Milleri, frizione e gomme nuove, revisionata, splendida, L.3.900.000, tel.02/92101388 (ore serali)

**Alfetta GTV**, 1979, rossa, uso quotidiano, conservata, originale, 300.000 pesetas, Spagna, tel.0034/07296030

**Alfetta GTV**, 1981, splendide condizioni, metallizzata, aria condizionata, vetri elettrici, interni in pelle, cerchi in lega, restaurata, L.6.500.000, tel.030/2722017

**Alfetta GTV**, 1982, grigio scuro metallizzato, conservata, tetto apribile, interni nuovi, cerchi in lega originali da 15", gomme nuove, da vetrina, L.8.500.000, tel.02/9958895



**Alfetta GTV**, 1982, conservata, km 80.000, grigia, cerchi in lega, GPL, vari accessori, bollo pagato per tutto il 1998, L.4.500.000, tel.0532/750818

**Alfetta GTV 6**, 1983, canna di fucile, km 63.000, da vetrina, sempre in box, conservata, L.12.000.000, tel.06/8862638-0330/753549

■ **Alfetta GTV 6**, 1981, rossa, perfetta, inoltre GT Junior 1600 unificato, tipo America, tetto apribile, da restaurare, in blocco a L.14.000.000 trattabili, visibili a Bolzano, possibilità parziale permuta, tel.02/45100013 (ore ufficio)

Nel Quartiere Fieristico di Sora  
la rassegna della Provincia di Frosinone

# Mostra Scambio



## Auto, Moto, Ricambi ed Accessori d'Epoca

### 6-7-8 MARZO 1998

#### FIERA di SORA

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA : SORA via Barca S.Domenico tel 0776/813179 fax 813799



■ **Giulietta Turbodelta**, 1983, come nuova, km 440, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**Alfasud berlina TI 1500 Quadrifoglio Verde**, 1982, originale, conservata, rossa, revisionata, al miglior offerente, tel.0835/312977

**Alfasud Sprint 1300**, 1977, restaurata, unico proprietario, incidentata, completamente restaurata, km 65.000, L.6.000.000 trattabili, tel.0733/960639-0347/2419020

**Alfasud Sprint 1700 Quadrifoglio Verde**, 1988, rossa, carrozzeria e motore ottimi, restaurata, pochi esemplari, L.5.000.000 trattabili, tel.06/5690055

■ **75 Evoluzione**, 1988, rossa, perfetta, da amatore, prezzo trattabile, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)

**75 Turbo Evoluzione**, 1988, autoradio, antifurto con telecomando, conservata, L.25.000.000, tel.0330/239916

**Alfa 6 2000**, 1984, marciante, ottimamente conservata, senza targhe, radiata dal PRA nel 1994, conservata, prezzo da concordare, tel.06/8108292

## ALPINE RENAULT



**A 310**, 1974, restaurata, motore nuovo da montare, L.10.000.000, tel.0545/49771

## ASTON MARTIN

**DB 2/4**, 1954, blu, interni Connolly originali, restaurata, da concorso, partecipato alla Mille Miglia, omologata ASI, tel.0336/508833

**DB 2/4 spider**, 1954, blu, interni Connolly originali, guida a sinistra, da concorso, omologata ASI, tel.0337/568661

## AUDI

**Quattro coupé Turbo 2200**, 1987, bianca, conservata, ottime condizioni, interni in pelle, ABS, tetto apribile, 200 CV, 73.000 km, prezzo interessante, tel.0331/322771

■ **Quattro Turbo**, 1982, quattro ruote motrici, aria condizionata, in ottime condizioni, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

## AUSTIN

**Mini Cooper S 1275**, 1964, conservata, L.20.000.000, tel.0338/8662736

■ **Mini Clubman**, 1965, originale e perfetta, L.4.500.000, Ravani, Soresina, tel.0374/343104

**Mini GT 1275**, 1969, primo tipo, rossa e nera, tutta originale, funzionante, documenti in regola, ottima anche per gare storiche.

L.3.500.000, tel.0338/7189182-0432/657079 (ore serali)

**Seven**, 1936, assolutamente conservata, originale, L.15.000.000, tel.030/2522842



■ **Taxi diesel**, completamente restaurata, immatricolata, perfettamente marciante, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

## AUSTIN HEALEY



■ **100/6**, 1957, rossa, quattro posti, da restaurare, marciante, L.16.000.000, Motor Dream, tel.0142/452573



■ **3000 Mk I, Mk II e Mk III**, vari esemplari disponibili, specialisti in restauri, ricambi, omologazioni, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

■ **3000 Mk II BJ7**, 1962, appena riverniciata, bianca, interni in pelle rossa, originali, nuovi, meccanica revisionata e conservata, molto bella, L.42.500.000, tel.06/30895602-30893141

**Sprite Frogeye**, 1959, speedwell blu, motore Coventry Climax FWE 1216, due carburatori Weber 40DCE, freni anteriori a disco, omologata ASI terzo grado, rarissima, tel.041/453831

**Sprite Frogeye**, 1960, in ottime condizioni generali, gialla originale, restaurata, L.20.000.000, tel.06/30895602-30893141

**Sprite Frogeye**, 1960, conservata, L.12.000.000, tel.0338/8662736



**Sprite Frogeye Mk I**, 1960, restauro completo, lavori documentabili, omologata ASI, L.25.000.000, tel.030/2713474 (ore 21.00)

## AUTOBIANCHI

**Bianchina**, 1963, discrete condizioni, senza documenti, da restaurare, L.500.000 trattabili,

tel.0933/56498 (ore serali)

**Bianchina 110 DBA**, 1964, restaurata di carrozzeria, motore e interni, gomme nuove, bordeaux e beige, L.4.500.000, tel.0165/364312-44084-0368/364312

**Bianchina 110 FB**, 1967, rossa, perfette condizioni, targhe originali, conservata, tel.0332/400274 (ore pasti, Luca)

**Bianchina cabriolet**, 1963, perfettamente funzionante, documenti in regola, rossa, carrozzeria e interni da rivedere, L.8.000.000, tel.0587/608461

■ **Bianchina cabriolet**, 1963, grigia metallizzata, personalizzata, meccanica in ordine, ottime condizioni, L.12.000.000, City Motors, Torino, tel.011/504339-599878

**Primula coupé**, 1966, conservata, unico proprietario, molto bella, prezzo da concordare, tel.0330/706939 (ore serali)

**Primula coupé**, 1967, azzurra, da restaurare, prezzo da concordare, tel.0439/391150

**A 112 Abarth 58HP**, 1975, appena revisionata, nera e rossa, motore con km 8.000, cerchi in lega, più due treni di gomme invernali e chiodate, moltissimi ricambi, L.4.000.000 trattabili, tel.011/3270014

## BENTLEY

**R Type**, 1952, grigia e nera, in discrete condizioni, omologata ASI targa argento, collaudata, ideale per cerimonie, L.45.000.000 trattabili, tel.0347/6142437

■ **S 1**, ottima, L.35.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104



■ **S1, S2, S3**, vari modelli sempre disponibili, specialisti in restauri, assistenza, ricambi, noleggio per cerimonie, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

## BMW

■ **327 cabriolet**, in fase di restauro, L.40.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104



■ **2002 cabriolet Baur**, 1974, ottime condizioni, originale, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**2002 cabriolet Baur**, 1973, aragosta, interni in tessuto, unico proprietario, perfetta, conservata, L.12.000.000, tel.06/36301044

■ **2002 cabriolet Baur**, 1973, bianca, buone condizioni, L.9.900.000, City Motors, Torino, tel.011/504339-599878

**2002 cabriolet Baur**, 1972, condizioni eccellenti, motore nuovo, carrozzeria nuova, esame permute, L.12.000.000, tel.030/391068

**2002 Tii**, 1971, preparata velocità autostoriche, fiche CSAI, competitiva, tel.059/660948 (ore pasti)

**2002 Tii**, 1971, pronta gare, ex Giuliani, con ri-

cambi, inoltre altra 2002 Tii, tel.0577/48284

**2002 Tii**, 1971, bellissima, fiche CSAI, competitiva, documenti in regola, conservata, qualsiasi prova, solo se veramente interessati, prezzo da concordare, tel.0330/266860

**2002 Tii**, 1973, bianca, conservata, come nuova, prezzo da concordare, tel.045/7120055 (dopo le 20.00)

**3.0 CSI**, 1971, radiata, full optional, completa, L.3.000.000, tel.0336/863948

**3.0 CSI**, 1972, km 75.000 originali, blu, autoradio, restaurata, L.15.000.000, tel.049/9125716 (ore pasti)

**320 i cabriolet**, 1987, quattro vetri elettrici, km 76.000, conservata, esame piccola permuta, L.14.500.000, tel.0586/799436

**325i cabriolet**, 1987, bianca, capote nera, modello sportivo carenato, full optional, prestazioni da auto da corsa, L.14.000.000, tel.081/402153

■ **735 i automatica**, 1982, grigia metallizzata, interni in velluto grigio, aria condizionata, vetri elettrici, cerchi in lega, inoltre 635 dell'80, full optional, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

**745 i**, 1983, azzurra metallizzata, interni in pelle e radica, climatizzatore automatico, ABS, vetri elettrici, chiusura centralizzata, computer di viaggio, antifurto, cambio automatico, gomme 90%, perfetta, sempre in box, L.7.000.000 trattabili, tel.080/831787 (ore serali) - 0338/2673868

## CADILLAC



■ **Berlina De Ville**, 1957, quattro porte, completa, funzionante, buone condizioni, meccanica originale, pronta da usare, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)



■ **Cabriolet**, Corvette Sting Ray, rossa, anni '70, completamente restaurate, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

■ **Cabriolet De Ville**, 1967, ottima, originale, L.24.000.000, Ravani, Soresina, tel.0374/343104

■ **Convertibile**, 1962, bianca, ottimo stato, completa, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)

■ **Coupé**, 1960, bianca, perfetta di carrozzeria e meccanica, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)

■ **Coupé convertibile**, 1967, ottime condizioni, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)



■ **Coupé De Ville**, 1957, completa, funzionante, buone condizioni, prezzo interessante, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)

**Eldorado cabriolet**, 1976, acquamarina, interni rossi, ottima per fotoservizi matrimoniali, restaurata e conservata, L.28.000.000, tel.0421/209641

## CHEVROLET



■ **Bel Air Convertibile**, 1950, rossa, completa, da restaurare, funzionante, prezzo trattabile, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)



■ **Bel Air coupé**, 1951, nera, completa, da restaurare, funzionante, prezzo trattabile, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)



■ **El Camino pick up**, 1960, funzionante, da restaurare, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)

## CHRYSLER



**Torpedo 2800**, 1924/28, perfettamente funzionante, blu, interni in pelle originali, motore perfetto con pochi chilometri e garanzia, omologata ASI, conservata e restaurata, L.45.000.000, tel.0543/476086 (ore pasti)

## CISITALIA

**202**, 1947, senza motore, L.68.000.000, tel.0338/8662736

## CITROËN

**Rosalie**, 1936, meccanica nuova, carrozzeria da rivedere, immatricolata, L.22.000.000, tel.0124/48862-0368/3509510

**Traction Avant 11 BL**, 1953, in perfette condizioni di meccanica e carrozzeria, nera, conservata e restaurata, usata per matrimoni, L.23.000.000 trattabili, tel.080/8787227-0330/783300

**2 CV**, 1978, restaurata, grigia chiara, molto bella, eventuale parziale permuta con Piaggio Vespa ET3 o Primavera, L.6.000.000, tel.0545/31387, Davide

**2 CV 6 Spécial**, 1984, in perfetto stato di meccanica e carrozzeria, azzurra, revisionata, solo per contanti, L.3.500.000, tel.0338/5494526

**2 CV Sahara 4x4**, 1960, rarissima, in buone condizioni, marciante, originale, 694 esemplari costruiti, conservata, L.25.000.000, tel.0338/2758915

**DS 19 Pallas**, 1968, L.7.000.000 trattabili, tel.095/325578

**DS 20**, 1969, bollata, ottime condizioni, km 123.000, azzurra e grigio perla, tutta originale, autoradio, L.9.000.000, tel.06/8074329 (ore pasti)

**DS 20 Pallas**, 1969, semiautomatica, perfette condizioni di meccanica e carrozzeria, interni originali, conservata, L.14.000.000, tel.041/5402892

**DS 20 Pallas**, 1974, semiautomatica, perfetta di carrozzeria, interni, meccanica, idraulica, pneumatici Michelin nuovi, autoradio e targhe originali, revisionata, conservata, L.16.000.000 trattabili, tel.010/6973662 (ore serali)

**DS 21**, 1974, semiautomatica, gialla, carrozzeria buona, marciante, radiata, da restaurare, L.3.000.000, tel.0521/627293 (ore 20.00-21.00)

■ **DS**, 1973, nera e bianca, interni in panno beige, cambio manuale, carrozzeria da sistemare, L.4.500.000, City Motors, Torino, tel.011/504339-599878

**DS 20 Pallas**, 1970, semiautomatica, km 51.000 originali, conservata, mai riverniciata, esemplare unico, come nuova, tel.0360/592196

**DS 21 Pallas**, 1971, semiautomatica, blu, condizionatore, gommata, revisionata, conservata, vendo causa trasferimento, L.12.000.000 trattabili, tel.0464/516243

**DS 23 ie Pallas**, 1973, semiautomatica, restaurata, accessori dell'epoca anche rari, L.19.800.000, tel.0423/976189 (ore ufficio)

**DS 23 ie Pallas**, 1974, blu delta metallizzata, semiautomatica, aria condizionata, targhe originali, conservata, L.13.000.000, tel.0331/407080

**SM**, 1973, due esemplari Maserati con numerosi ricambi, da restaurare, al miglior offerente, tel.049/8710306 (ore pasti, Fabrizio)

**SM**, 1972, carburatori, interni in pelle, aria condizionata, marmitta inox, perfetta, L.25.000.000, tel.0575/901269

**SM**, 1972, conservata, blu metallizzata, come nuova, km 99.000, tutta originale, prezzo da concordare, tel.0971/442018



**SM**, 1971, full optional, ottime condizioni generali, restaurata, vendo ad amatore, L.15.900.000, tel.0831/845283-0337/674372

# AFRA

SETTIMO MILANESE - MI -  
VIA CARDUCCI 36/38  
TEL. 02/3286111 - FAX 02/32861150

Ricambi originali e repliche per le Alfa Romeo di interesse storico. Un assortimento di 40.000 articoli pronti a magazzino.



CENTRO ASSISTENZA CITROËN  
RESTAURO CITROËN D'EPOCA  
di SPAGGIARI ORESTE & C. s.n.c.



VENDITA RICAMBI  
NUOVI E D'OCCASIONE



ORESTE

Via Galvani, 12  
42027 Montecchio Emilia (RE)  
Tel. (0522) 866012 Fax (0522) 864592

## ASS. CAR

Consulente:  
Franco Lattaruolo



Avete problemi di immatricolazione di auto e moto d'epoca e non, di qualsiasi marca, provenienti dall'estero? Rivolgetevi al consulente automobilistico Franco Lattaruolo presso AG. ASS. CAR. che ve li risolverà, dallo sdoganamento all'immatricolazione, dall'Om. ASI alla pratica per l'esenzione della tassa di proprietà.

c.so Casale 123/a - 10132 Torino  
Tel. 011/8196330 Tel/Fax 8192289 Cell. 0337-221197

AMMIN. COM. CITTÀ di LONIGO PRO LONIGO (VI)  
- Organizzazione -

7-8 MARZO 1998  
LONIGO IPPODROMO COMUNALE

8ª MOSTRA SCAMBIO  
AUTO - MOTO - CICLI  
E RICAMBI D'EPOCA



Orario Visitatori:  
Sabato: 09.00-19.00  
Domenica: 08.00-19.00

Agli espositori sarà data la possibilità di depositare il proprio materiale dalle ore 15.00 di venerdì 6.03.1998 e di parcheggiare i propri mezzi all'interno dell'Ippodromo Comunale stesso (recintato e custodito).

Funzionerà il servizio Bar-Ristorante. - Mq a disposizione 35.000 (coperti mq 6.000)  
Le prenotazioni sono consentite solo per gli spazi coperti mediante vaglia postale di £. 50.000 cad. da inviare a: RENATO VALLE - Via S. Marina, 16 - 36045 LONIGO - VICENZA

Per informazioni telefonare al Sig. Renato Valle - Tel. 0444/831655 - 0347/2635081  
SEDE PRO LONIGO - Tel. e Telefax. 0444/830948

L'ORGANIZZAZIONE DECLINA OGNI RESPONSABILITÀ PER FURTI O DANNI DI QUALSIASI GENERE

**ZX Volcan 2000**, 1993, argento, full optional, ma senza climatizzatore, cambio con auto d'epoca utilizzabile o altra auto o autocaravan, L.13.500.000, tel.0783/67715

## DE SANCTIS

**Formula 850**, 1968, fiche CSAI, pronta corse, restaurata, ricambi, tel.06/39735961

## DE TOMASO

**Pantera**, 1972, Gr. 4, telaio nr. 2858, unica in Italia, integra, originale, due cambi, sedici cerchi, L.90.000.000, tel.06/3219101

**Pantera GTS**, 1973, rossa, cofani e codolini neri, terzo proprietario, pochi chilometri, tagliandi De Tomaso Modena, documenti in regola, telone, vari ricambi, scarico race, conservata, L.53.000.000, tel.0330/412419

## EXCALIBUR

■ **Phaeton terza serie**, 1977, quattro posti, crema, interni in pelle biscotto, hard top, motore Chevrolet 454 Big Block, cambio automatico, C.B., targhe italiane, ottime condizioni, L.65.000.000, City Motors, Torino, tel.011/504339-599878

## FACEL VEGA



■ **Facellia**, ottime condizioni, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

## FERRARI

■ **250 GTL**, in fase di restauro, trattativa privata, Ravani/Soresina, tel.0374/343104

■ **365 BB**, 1973, unico proprietario, trattativa privata, Ravani/Soresina, tel.0374/343104



**365 GT 2+2**, 1970, omologata ASI terzo grado, rossa, interni in pelle nera, inoltre Daytona rossa, interni in pelle nera, 250 GTE grigia, interni in pelle bordeaux, collezioneista vende, L.115.000.000, tel.035/4161011 (ore ufficio)



**365 GT4 2+2**, 1973, unico proprietario, completamente originale, conservata, stupenda, tel.011/6470241-0335/6007178

**Dino 246 GT**, 1971, arancio, targhe originali, motore e meccanica km 2.000, interni in pelle nera, condizioni impeccabili, quotazione Ruoteclassiche, tel.035/711388

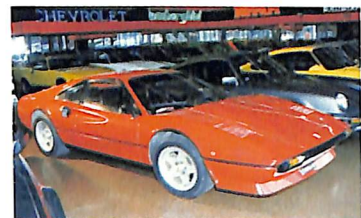
■ **Dino 246 GT**, 1972, rossa, interni neri, ruote cinque bulloni, buone condizioni, L.80.000.000, City Motors, Torino, tel.011/504339-599878

**Dino 246 GTS**, 1973, gialla, da concorso, restaurata, km 0, privato vende, prezzo da concordare, tel.0335/240340 (ore ufficio)

**Dino 208 GT4**, 1975, rossa, restaurata, L.37.000.000, tel.0335/331204

**208 GTB carburatori**, 1980, interni in pelle nera, conservata, antifurto, autoradio, gomme nuove, assetto Koni, tel.0368/201411

■ **208 GTB Turbo**, 1983, rossa, interni in pelle nera, km 33.000, gomme nuove, revisionata, in perfette condizioni, L.51.000.000, tel.0338/5677027



■ **308 GTB i**, 1982, rossa, interni in pelle beige, aria condizionata, vetri elettrici, tenuta in perfette condizioni, con garanzia scritta, Puntauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

**308 GTS carburatori**, 1979, rossa, interni in pelle biscotto, km 32.000, gomme nuove, tagliando completo, perfette condizioni, conservata, L.53.000.000, tel.0338/5859144



■ **308 GTS carburatori**, 1979, rossa, interni in pelle beige, km 55.000 originali, condizionatore, perfetta, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

■ **308 GTS carburatori**, 1980, rossa, interni neri, full optional, ruote da 16", revisionata nel 1994, svendo L.59.000.000, Felice Di Florio, via Wenner 13, z. i. Salerno, tel.089/301736-0348/2640401

**Mondial Quattro valvole**, 1983, rossa, interni in pelle chiara, perfetta, km 60.000, conservata, vendo per inutilizzo anche permutando, tel.0935/33740 (ore 21.00)

**Mondial quattro valvole**, 1983, rossa, interni in pelle beige, specchi elettrici, aria condizionata, stereo, gomme nuove, molto bella, conservata, L.43.000.000, tel.06/9588391

**Testarossa**, 1989, rossa, interni in pelle Connolly crema, unico proprietario, km 25.000, cambio gomme km 20.000, come nuova, conservata, quotazione Ruoteclassiche, no perditempo, tel.06/5899687-0564/592151

## FIAT

**505**, 1920, camioncino, targhe e libretto originali, da restaurare, L.18.000.000, tel.0445/362417

**508 Balilla**, 1934, tre marce, conservata, meccanica perfetta, funzionante, L.18.000.000, tel.049/5792706

**508 Balilla**, 1934, omologata ASI targa oro, perfetta, documenti e targhe originali, doppia ruota di scorta, esente bollo, amaranto,

L.25.000.000, tel.0532/751844

**508 Balilla**, 1937, omologata ASI, esente bollo, restaurata, targhe originali, bellissima, L.20.000.000, tel.0331/306722

**508 Balilla tre marce**, 1934, beige, originale in tutto, omologata ASI, esente bollo, documenti in regola, restaurata, L.30.000.000, tel.091/6827471 (ore ufficio)

**508 Balilla Balbo**, 1936, conservata, documenti in regola, targhe originali, meccanica in ottime condizioni, interni originali, pochissimo esemplari, da restaurare, L.30.000.000 trattabili, tel.0742/23277 (ore pasti)

**1100 A**, 1948, omologata ASI, blu, restaurata totalmente, ottime condizioni, pochi chilometri, L.14.000.000, tel.095/930643 (ore pasti)



**1100 BLR**, 1949, totalmente restaurata, cassone in legno nuovo, gomme nuove, amaranto, ideale per esposizioni e pubblicità, L.15.000.000 trattabili, tel.081/8994176-0360/946038

**1100 E**, 1950, carrozzeria sanissima, completa di ogni particolare anche meccanico, verde, targhe ed estratto cronologico, da restaurare, L.5.000.000, tel.0835/562686

**1100 R**, da restaurare o per ricambi, tel.045/8007242 (dopo le 20.00)

■ **1100 Sport Barchetta**, 1948, da corsa, omologata ASI targa oro, partecipato varie Mille Miglia, Rievocazione Storica del 1949, importante, tel.0337/441419-030/307254 (ore pasti)

**500 C**, 1949, da restaurare, completa di tutto, documenti in ordine, alcuni ricambi, bollo pagato, L.4.000.000, tel.0881/663280

**500 C**, 1952, completa, da restaurare, con motore e cambio di scorta, L.2.500.000, tel.0368/3185772

**500 C**, 1954, grigia, buone condizioni, meccanica perfetta, vari pezzi di ricambio, da restaurare, L.6.500.000, tel.06/3296330

**500 C Belvedere**, 1954, verde, restaurata, omologata ASI, targhe e libretto originali, sempre in garage, revisionata nel 1994, L.7.000.000, tel.0335/287103-02/2665536

**500 C Furgone**, 1954, verde, ex militare, funzionante, completa, conservata, da immatricolare, L.6.000.000, tel.0338/5920519

**500 C Giardinetta**, 1949, ben conservata ma da restaurare, legni sani, documenti in regola, inoltre vendo Fiat 508 C del 1937, conservata, prezzo da concordare, tel.0584/880226

**500 C Trasformabile**, 1951, prima serie, esente bollo, omologata ASI, conservata, pubblicata, da concorso, tel.0360/402557 (ore 21.00)

■ **1400 B**, 1957, originale, perfetta, conservata, inoltre 1400 A del 1955, originale, conservata, come nuova, 500 C del 1953, come nuova, da concorso, 1100 E del 1952, originale, conservata, 130 coupé del 1973, ottime e perfetta, 500 C del 1965; originale, molto bella, 124 coupé del 1973, originale e perfetta, 509 Torpedo del 1928, da restaurare, 500 C Belvedere del 1954, ottima conservata, tel.0338/8339966

**1100 103 TV**, 1955, nera e verde metallizzata, restauro maniacale su documentazione archivio storico, targhe originali, autoradio, L.16.000.000, tel.080/5542633-0338/8705540

**1100 Special**, 1961, completa, funzionante, ma radiata, ottima per ricambi, L.700.000, tel.02/48007927

**1100/103**, 1953, da restaurare, con targhe ma senza libretto, ottima per ricambi, L.250.000, tel.0131/855844

**1100/103 Siata**, 1955, omologata ASI targa oro, molto bella, perfetta in tutto, esemplare rarissimo, amaranto, tappezzeria beige, L.35.000.000, tel.0532/751844

■ **1100/103 TV coupé Pininfarina**, 1954, prima serie, rossa, interni in pelle nera, totalmente restaurata nel 1992, km 14.000, omologata ASI targa oro, vedi per Mille Miglia, tel.0337/441419-030/307254 (ore pasti)

**1200 cabriolet**, 1960, bianca, conservata, libretto e targhe originali, L.15.000.000, tel.0172/694195 (ore ufficio)

**1200 cabriolet**, 1962, restaurata, praticamente nuova, prezzo da concordare, tel.0431/71683

**1200 coupé Pininfarina**, 1958, bianca, ottime condizioni, unico proprietario, conservata, esente bollo, omologata ASI, L.10.000.000 trattabili, tel.06/6868223

**600**, prima serie, completa, unico proprietario, ruote con fasce bianche nuove, da restaurare, L.4.000.000, tel.011/9236116

**600**, 1956, vetri scorrevoli, esente bollo, colore originale, restaurata, L.7.500.000, tel.0824/64217 (ore pasti)

**600**, 1959, motore rifatto, da restaurare, più ricambi, L.2.000.000 trattabili, tel.0434/590547

**600 coupé Granluce Viotti**, 1957, bianco-azzurro metallizzato, conservata, originale, revisionata, L.6.000.000 trattabili, tel.0121/77740

**600 D**, 1963, verde Acquamarina, perfettamente conservata, solo 35.000 km, omologata ASI targa oro, L.9.000.000, tel.0721/50782-0368/3481116

**600 D**, 1963, carrozzeria e interni restaurati, meccanica revisionata con molte parti nuove, perfetta, L.6.000.000, tel.0422/967033

**600 D**, 1966, blu pavone, porte a vento, fanalione, cerchi in lega, volante di legno, cruscotto, conservata, L.3.000.000, tel.06/99849223

**600 D Multipla**, 1965, bicolore grigia e ghiaccio, ottimo stato generale, restaurata, visibile a Latina, L.14.000.000, tel.0347/3495605-0773/517965 (ore serali)

**600 prima serie**, 1959, restauro di meccanica, eccellente conservazione, ruote a fascia bianca nuove, interni nuovi, affare, tel.0330/899793-0924/912229

**600 Trasformabile**, conservata, ottime condizioni, motore revisionato, capote nuova, crema, L.6.000.000, tel.080/5344544

**500**, 1957, grigio chiaro, interni e capote verdi, restauro recente al 90%, bellissima, vendo al miglior offerente, base L.10.000.000, fax 0362/544641

**500**, 1971, completamente restaurata, bianca, cerchi in lega, motore 650 leggermente elaborato, revisionata ottobre 1997, L.4.500.000, tel.0372/437122-0335/6095697

**500 Abarth**, 1993, una delle sei della squadra corse ufficiali Fiat, ha corso il rally di Montecarlo del 1994, km 3.500, L.25.000.000, tel.011/9210269-9282781

**500 D**, 1961, completamente restaurata con ricambi originali, targa originale, bolli pagati, sempre in box, L.8.000.000, tel.0360/666422

**500 D**, 1961, bianca, restaurata, targhe originali, perfetta di meccanica, carrozzeria e gomme, revisionata, pluripremiata a molti raduni di marca, L.10.000.000, tel.0573/367000 (ore ufficio)

**500 D**, 1962, bianca, perfetta, interni nuovi, conservata, L.5.000.000, tel.0338/8662736 tel.0583/394115

**500 D trasformabile**, 1964, beige, porte a vento, km 63.000 originali, interni perfetti e originali, sempre in box, revisionata, uso quotidiano, da vetrina, molto bella, perfetta, conservata, L.8.000.000, tel.06/8810996-

0347/6561266

**500 F**, 1966, due esemplari, grigie, funzionanti, una con targhe e motore Abarth, da restaurare, prezzo da trattare, tel.049/8722430

**500 L**, perfetta, come nuova, blu azzurrite, restaurata e conservata, permuto anche con Opel Kadett due porte 993 cmc, 1962-65, bianca, L.9.000.000, tel.02/5275540

**500 L**, 1970, nera, conservata, collaudata, uniproprietario, tutta originale, perfetta, L.3.800.000, tel.019/693488 (pomeriggio)

**500 L**, 1971, motore 750 cc elaborazione Cevenini, più motore normale, documenti e targhe d'epoca, collaudata fino al 2000, km 10.000, restaurata, L.5.000.000, tel.0337/577406



**500 L**, 1971, unico proprietario, vernice e interni conservati come nuovi, usata poco, sempre in box, L.3.500.000, tel.030/723433

**500 L**, 1972, restauro totale della carrozzeria in ultimazione, possibilità di scegliere il colore, interni e motore in buone condizioni, revisionata, vendo per mancanza di spazio a L.2.500.000 trattabili, tel.041/928338

**500 L**, 1972, restaurata, targhe originali (CO), carrozzeria e interni buoni, revisionata nel 1995, sempre in box, L.4.300.000, tel.039/6093693

**500 R**, 1975, blu, restauro totale, motore preparato, radiatore dell'olio, assetto, fregi Abarth, percorsi solo 8000 km dal restauro, impeccabile, L.5.200.000 trattabili, tel.041/928338

**1300 berlina**, 1963, ben conservata, unico proprietario, 31.000 km, originale in ogni particolare, tel.0365/22279 (ore serali)

**1500 berlina**, 1967, avorio, conservata, da restaurare, in regalo, 095/325578



**1500 coupé 6 cilindri**, 1948, carrozzeria Ghia, in perfetto stato originale, targhe originali, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**1500 GT Ghia**, 1965, rossa, ottime condizioni, tel.051/904139 (ore ufficio)

**850 coupé**, 1966, motore ottimo, da restaurare, più ricambi, L.1.000.000 trattabili, tel.0434/590547

**850 Sport coupé**, 1969, motore rifatto nel 1994 con fatture, collaudata nel 1997, interni e cromature in ordine, bianca, vendo causa età avanzata, L.3.000.000, tel.019/675718

**850 Sport Spider**, 1972, rossa, perfetta di motore, carrozzeria e interni, conservata, cerchi Campagnolo con pneumatici nuovi, cerchi originali completi, revisionata, targhe originali, L.12.000.000, tel.0573/367000

**124 Abarth Rally**, 1973, bianca e nera, ottime condizioni, assetto, sedili Carrera, roll-bar, velocissima, prezzo da concordare, tel.0575/657139 (ore pasti)

**124 Abarth Rally**, 1975, rossa e nera, due proprietari, libretto e targhe originali, preparazione De Stefanis, autobloccante, L.35.000.000, tel.0172/694195 (ore ufficio)



**124 Abarth Rally**, 1975, rossa e nera, originale, ottime condizioni, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**124 coupé Sport**, 1966, rossa, perfetta, restaurata nel marzo 1997, L.7.500.000, tel.0773/310205 (ore ufficio)-0337/924069



**124 Rally**, 1973, restaurata totalmente, rossa e nera, documenti e targhe originali (VA), stradale, autobloccante, bellissima, ricambi, L.34.000.000 trattabili, tel.041/440010-0337/497944

**124 Special T 1400**, 1971, perfetta, sempre in box, km 36.000 percorsi, gomme nuove, L.2.000.000, tel.02/82472345 (ore ufficio) - 48004937 (ore serali)

**124 spider**, versione America, metallizzata, interni rossi, capote nuova, portapacchi posteriore cromato in omaggio, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335



**124 spider**, vari esemplari, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**124 spider**, 1967, rossa, cerchi in lega, targhe originali, restaurata, molte parti nuove più motore e cambio di scorta, L.12.000.000, tel.0336/322616

**124 spider 1400 prima serie**, 1968, rossa, buone condizioni, L.12.000.000, City Motors, Torino, tel.011/504339-599878

**124 spider 1600**, 1970, rossa, interni beige, tutta restaurata, motore nuovo, hard top, vari ricambi, L.16.000.000, tel.0337/601905-0360/705010

**124 Spider 1600**, 1972, restaurata, motore nuovo, verniciatura totale, hard top, cerchi in lega originali, numerosi ricambi, L.13.000.000 trattabili, tel.0184/251902

**124 spider 1600**, 1972, bordeaux, interni neri, completa e sana, documenti in regola, da restaurare, L.6.300.000, tel.0761/748741-0347/6163583

**124 spider 1600**, 1973 rossa, omologata ASI massimo livello, volante Nardi, cerchi in lega, perfetta, eventuale permuta conguagliando con 131 Abarth, pari requisiti, L.23.000.000, tel.0461/233314 (ore ufficio) - fax 233315 - 0337/452083

**124 spider America 1800**, 1975, rossa, interni e capote crema, originale, ottime condizioni, restaurata, vendesi o permutasi con auto moderna, L.14.000.000, tel.0746/200358 (ore ufficio)

**124 Sport coupé**, 1969, eccellenti condizioni, anche per uso quotidiano, tutta regolare, conservata, L.2.200.000, tel.0536/843514

*British Racing Green* TRY USE BEFORE!!  
CALL NOW!!  
WE CAN HELP YOU



Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 8000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.

DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL

CATALOGHI GRATUITI INTERNI OMOLOGABILI ASI

moSS Triumph MG Austin Healey  
Jaguar JH MG PENRITE OIL Mercedes

Viale Mazzini, 3 - Chiari (BS) - Tel.030/7000428-7000525 Fax.030/7000448

**P** per le gomme d'epoca

DISTRIBUTORE

**PIRELLI MICHELIN**

VINTAGE TYRE TecnoMagnesio (ex Campagnolo)

f.lli **rossi** s.n.c.  
via c. gnudi, 1/b - 40128 bologna  
tel. - fax (051) 35.99.09

la sicurezza di una scelta!

Mario Pisani & C. s.n.s.

**AUTORICAMBI D'EPOCA**

meccanica, fanaleria, parti o ricambi elettrici, accessori...




INNOCENTI

Tel. Fax 0776/832001 - 825066 Sora (FR)

moSS

Borghetti Automobili

AUTO GLYM

AUTOGLYM DISTRIBUTORE ESCLUSIVO

MG MG

LA PIÙ GRANDE DISPONIBILITÀ DI RICAMBI PER AUTO INGLESI

PRONTA CONSEGNA

CONSULENZA TELEFONICA

SPEDIZIONI GIORNALIERE

CATALOGHI GRATUITI

LISTINO PREZZI BLOCCATO

TRIUMPH

3000 AUSTIN-HEALEY

Milano, via Trezzo d'Adda, 14 - via Stendhal, 59 tel. (02) 474051 - 427827  
ATTENZIONE: nuovo numero fax (02) 4222996

**GERMANIA RICAMBI**

Ricambi per auto Tedesche Preventivi Gratuiti

Tel. 0049-8245-4540 Fax: 0049-8245-4628

Alemannenstr.3 D-86842 Türkheim

Parliamo Italiano

PORSCHE - VW - OPEL NSU - BMW - AUDI MERCEDES BENZ ecc..



**EPOCA CAR** s.n.c.

VENDITA • RESTAURI • RICAMBI

S. Stino di Livenza - (VE)  
Tel. e Fax 0421-311659

VASTO ASSORTIMENTO RICAMBI PER AUTOSTORICHE

**Spidereuropa**, 1983, grigia metallizzata, capote beige, cerchi in lega originali, conservata, L.16.000.000, tel.0187/620640



**Spidereuropa 2000**, 1979, completamente originale, come nuova, conservata, L.19.500.000, tel.0335/6007178-011/6470241

**Spidereuropa Pininfarina**, 1983, azzurra metallizzata, km 35.000 originali, gomme nuove, antifurto, stereo, condizioni eccellenti, prezzo da concordare, tel.0931/756685-0330/852389

**125 S**, 1971, preparata rally storici, cinque gare nel 1997, cerchi, sedili, roll-bar, L.6.000.000, tel.0348/4107877-055/2638365

**Dino coupé 2000**, 1967, rossa, restaurata, L.12.000.000 trattabili, tel.0321/829136



**Dino coupé 2400**, 1972, interni in pelle biscotto nuovi, originale, gomme e marmitta nuove, parziale permuta con 124 spider, L.24.000.000, tel.055/405227-443316

**130 coupé**, automatica, sempre in box, discrete condizioni, grigia scura metallizzata, omologata ASI, L.7.000.000 trattabili, tel.02/82472345 (ore ufficio) - 48004937 (ore serali)

**130 coupé**, 1972, azzurra, conservata in ottime condizioni, omologata ASI 3° grado, vendo o permuta con vettura aperta, prezzo da concordare, tel.0444/689407 (dopo le ore 21)



**130 coupé 3200**, completa di tutto, ottima base di restauro, radiata, L.2.500.000, tel.071/7573444-0338/8128571

**128 coupé prima serie**, 1975, revisionata nel 1997, conservata, perfetta, 1100 cc, prezzo interessante, tel.0583/394115, Federico

**X 1/9**, 1975, azzurra, restaurata di carrozzeria e interni, motore km 4.000, inoltre Lotus Elan 2S 130/5, prezzo da concordare tel.011/2487607 (ore serali)

**X 1/9 1300 prima serie**, 1973, gialla, collaudata, restaurata, L.6.000.000, tel.0338/8716266

**X 1/9 prima serie**, 1973, conservata blu Francia, come nuova, privato vende o scambia, prezzo da concordare, tel.0174/44845

**131 Abarth Rally**, 1976, rossa, condizioni superlative, restaurata, prezzo trattabile, tel.0438/552849 (ore cena)

**50 NC - C bisarca**, 1974, due piani con ascensore e verricello idraulici, sei gomme due battenti, tachigrafo, interni in sky, impianto stereo e telefonico nuovi, usata poco dai due proprietari, solo per uso privato, ottime condizioni

generali, revisione annuale sempre effettuata, ultima sostenuta maggio 1997, può circolare anche nei giorni festivi, ideale per collezionista, L.16.000.000 o parziale permuta con auto da collezione, tel.02/45100013 (ore ufficio)

**Ritmo 130 TC Abarth**, 1983, conservata, motore e meccanica buoni, assetto sportivo, quattro cerchi originali, sempre in box, L.4.500.000, tel.0532/206948



**Coupé 16 V Plus**, 1995, verde metallizzata, airbag, vetri elettrici, ABS, aria condizionata, interni in pelle neri e altri accessori, unico proprietario, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

## FORD

**Consul Mk II berlina 1703**, 1960, carrozzeria in buono stato, meccanica da revisionare, radiata dal PRA, da restaurare, L.1.500.000, tel.0332/237433 (sempre segreteria)

**Consul 315**, 1961, conservata, completamente originale, sempre in garage, vernice e tappezzeria originali, motore mai aperto, 95.000 km, uniproprietario, L.9.000.000, tel.06/86213735-0360/952246



**Cortina Lotus**, 1965, ex Lecce-Gargan, preparazione Terzi, motore nuovo, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)

**Cortina Lotus**, 1965, perfetta, motore nuovo, fiche FIA, pronta gare '98, terzo raggruppamento TC 2000, restaurata, prezzo interessantissimo, tel.0575/66505

**Escort RS 1600**, 1971, Gr. 2, parafangone, carburatori, cerchi 8", perfetta, omologabile ASI, quarto raggruppamento, tel.0575/66505

**Escort RS 2000**, 1976, restaurata, preparazione Repetto, molti ricambi, vendo o scambio, quotazione Ruoteclassiche, tel.0881/880284

**Fiesta SX**, 1972, verde scura metallizzata, autoradio, unico proprietario, inincidentata, gomme nuove, km 90.000 originali, L.8.500.000, tel.049/8932201



**GT 40 KWA 4200**, rossa, motore 8V, targhe italiane, restaurata, prezzo da trattare, tel.02/324292

**Sierra Cosworth 4x4**, 1990, conservata, perfetta, 260 CV, L.25.000.000, tel.0383/92698

**Sierra Cosworth 4x4**, 1990, grigia scura metallizzata, km 50000 circa, interni in pelle, gomme P 7000 nuove, scarichi, freni, frizione nuovi, perfetta, come nuova, L.20.000.000 non trattabili, tel.0338/9340814

## GIANNINI

**500**, ex works, gialla e azzurra, preparata gare in pista, perfetta, restaurata, velocissima, palmares sportivo importante, L.20.000.000 trattabili o piccola permuta, tel.0521/805251

**500 GT**, 1964, conservata, motore, targhe e libretto originali, non radiata, prezzo da concordare, tel.0981/76979-0338/2340826

## GILCO

**1100 MM Barchetta**, 1947, documenti in regola, omologata ASI, telaio tubolare Colombo, ruote esterne, restaurata, tel.0532/202636-61314

## HILLMAN

**Imp Rally 998**, 1965, conservata, documenti italiani, collaudata, lungo passato sportivo documentabile, pronta corse, prezzo da convenire, tel.051/6153591 (ore ufficio)

## HONDA

**Legend coupé 2700**, 1988, conservata, L.19.000.000, tel.011/8395475

## HUDSON



**Commodore 4300**, 1948, conservata, appartenuta al principe di Monaco, affidabile e sicura, 121 HP, tre metri, sei posti, molti particolari ricromati, autoradio, restaurata, omologata ASI, L.45.000.000 trattabili, tel.02/6425484-0335/240700

## HUMBER

**3000 Super Snipe**, 1961, ex maestro Gianandrea Gavazzoni, blu, tetto azzurro, ottima, restaurata, prezzo dopo visione, tel.0337/483745

## INNOCENTI

**950 spider**, 1962, rossa, interni neri, autoradio, portapacchi, tutta originale, bellissima, restaurata, L.14.000.000, tel.049/5817031 (ore ufficio)

**Mini Cooper 1000**, 1960, scocca, completamente risanata, ideale per preparazione gare storiche, roll-bar, ricambi vari, radiata, L.4.000.000, tel.030/2713474 (ore 21.00)

**Mini Cooper 1300**, 1973, perfetta, collaudata nel 1997, conservata, L.1.300.000, tel.0434/76430

**Mini Cooper 1300**, 1973, verde, ottima, prezzo dopo visione, tel.0337/483745

**Mini Cooper 1300**, 1975, blu, tetto crema, restaurata, buone condizioni, due treni di gomme, numerosi ricambi compreso un motore, sedili anatomici, fendinebbia, L.10.000.000 non trattabili, tel.0338/6872670

**Mini Cooper Export 1300**, 1974, tutta originale, km 110.000, buone condizioni, rossa, tetto nero, tel.0773/622620

**Mini Cooper Export 1300**, 1975, rossa e nera, completamente originale, revisionata, con-

dizioni pari al nuovo, restaurata, prezzo di mercato, tel.040/566407

**Mini Cooper Mk III**, 1970, verde, tetto nero, restaurata, collaudata, come nuova, L.7.000.000, tel.0583/512223

**Mini Cooper Mk III**, 1970, conservata, revisionata nel 1995, L.5.500.000, tel.041/971385

**Mini Cooper Mk III**, 1971, conservata, molto bella, qualsiasi prova, prezzo da concordare, tel.045/7120056

**Mini Minor 850**, 1967, leva lunga, rossa, restaurata, fiche CSAI, omologabile ASI, tel.0422/231910

**Mini Minor 850 Mk I**, 1968, verde, revisionata, unico proprietario, originale, km 57.000, omologabile ASI, conservata, permuta con Gr. 2 anni '70/80, L.5.000.000, tel.091/6717847

**Mini Minor Mk I**, 1966, rossa, restaurata, omologata ASI, fiche CSAI, esente bollo, motore nuovo, autoradio d'epoca, L.8.500.000, tel.040/827833 (ore ufficio)

**Mini Minor Mk I**, 1967, leva lunga, completa, da restaurare, radiata, con estratto cronologico, L.900.000, tel.0545/63192

**Mini Minor Mk I**, 1967, omologata ASI, motore e impianto elettrico nuovi, interni rifatti, targhe originali, gomme nuove, tel.0338/6426018

**Mini Minor Mk I 850**, leva lunga, targhe originali, omologabile ASI, funzionante, L.3.500.000, tel.0338/7189182-0432/657079 (ore serali)

**Mini T Mk II legno 850**, 1968, in fase di restauro, carrozzeria risanata e appena verniciata, solo da rimontare vetri e interni, inoltre regalo altra Mini T legno 850 per ricambi, tutto L.3.500.000, tel.0338/7189182-0432/657079 (ore serali)

## INTERMECCANICA



**Indra Spider**, 1971, unico esemplare, stupendo, tel.011/6470241-0335/6007178

## ISO RIVOLTA

**IR 300**, originale, ottima, L.18.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104



**Fidia F**, 1974, blu metallizzata, interni in pelle marrone e radica, km 12.000, cinque marce, servosterzo, condizionatore, vetri elettrici, ultima costruita, poco usata, conservata, tel.06/3332650





■ IR 300, due esemplari disponibili, restauro da concorso, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

### ISOTTA FRASCHINI

Landauette 8A, 1930, convertibile, completa, senza ruggine, da restaurare, proprietario sergio Franchi, il famoso cantautore, si trova negli USA, prezzo L.210.000.000, Danimarca, tel.0045/38794470

### JAGUAR



■ XK 120 OTS roadster, 1954, originale, italiana, non importata dagli USA, guida a sinistra, condizioni impeccabili, affidabilissima, quotazione Ruoteclassiche, specialisti in restauri, assistenza, ricambi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540



■ XK 140 coupé, 1958, omologata ASI, restaurata recentemente, altri esemplari disponibili, specialisti in restauri, assistenza, ricambi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540



■ XK 140 OTS roadster, 1956, nera, interni in pelle rossa, perfettamente restaurata, specialisti in restauri, assistenza, ricambi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540



■ XK 150 coupé, 1958, condizioni impeccabili, altri modelli disponibili, specialisti in restauri,

assistenza, ricambi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540



■ XK 150 DHC, 1959, in fase di restauro, carmen red, varie opportunità, prezzo da convenire, Motor Dream, tel.0142/452573

■ XK 150 DHC cabriolet, 1959, old english white, interni in pelle blu, ruote a raggi cromate, omologata ASI, esente bollo, targhe italiane, ottima condizioni, L.85.000.000, City Motors, Torino, tel.011/504339-599878



■ XK 150 OTS, 1959, da restaurare, sana, ottima base di partenza, anche altri modelli, L.25.000.000, Motor Dream, tel.0142/452573

Mk I 3.4, 1956, conservata, omologata ASI, vendo o permuta con auto moderna fatturabile, L.28.000.000, tel.0335/317083-06/36300360

Mk I 3.4, 1957, esente bollo, pronta cose, con tutti gli accessori per ripristino, perfetto stato, numerosi ricambi, restaurata, tel.049/662963-663779



■ Mk II 2.4, 3.4, 3.8, vari modelli, restaurati o da restaurare, ricambi originali, restauri, preventivi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

Mk II 3.4, 1963, ripristinata di lamierati, motore e meccanica buoni, targhe originali (Roma), da riverniciare, rimontare e rifare gli interni, L.13.000.000, tel.06/30895602-30893141

Mk II 3.4 S, 1964, restaurata, grigia, interni in radica e pelle beige, cerchi a raggi, overdrive, ideale per cerimonie, vendo per inutilizzo, L.29.000.000, tel.0523/956551 (dopo le 20.00)

Mk II 3.8, 1963, omologata ASI, esente bollo, targhe originali, bellissima, restaurata, al miglior offerente, tel.0331/306722

Mk X, 1965, come nuova, conservata, interni in pelle rossa originali, cambio automatico, italiana, omologata ASI, tel.089/334048-301736 (ore ufficio)



■ E Type 3.8 spider, 1964, prima serie, da restaurare, completa di tutto al 100%, L.28.000.000, Motor Dream, tel.0142/452573

## Tutti i Ricambi per Tutte le Auto Inglesi.

• Preventivi immediati • Servizio ricerca ricambi introvabili • Servizio espresso con consegna anche in 24/48 ore • Consulenze gratuite • Restauri professionali

**Dal 1989**  
il servizio migliore ai prezzi migliori d'Italia!

Speedy Classic Car Parts srl

00136 Roma • Via Alberto Cadlolo, 22  
Tel.06/35498169 - 35452857  
Fax 35341687 (24 ore su 24)



Cataloghi gratuiti



## ENNA cobra

Via Pusterla, 45 - 25128 Brescia  
tel. 030/3716611 - fax 030/3716623

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER	1961
ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT	1956
FIAT ABARTH 1000 TC	1963
FIAT ABARTH 850 TC	1963
FERRARI 330 GT	1967
LANCIA AURELIA B 20	1953
FIAT 1100 ES	1949
PORSCHE 356 COUPÉ	1962
MG TD	1952
FIAT 508 BALILLA GM	1936

## F.lli DEMINICI

Via Vicenza, 16  
35100 Padova  
ore uff. tel. e fax  
049/8713943  
oppure tel.mobile  
0336/669363  
Magazzino 049/5290513



**Fiat 500 Topolino**  
dal 1936 al 1955

• SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO  
• DISPONIAMO DI UNA VASTA GAMMA DI NOSTRA PRODUZIONE DI LAMIERATI RICAMBISTICA TAPPEZZERIA  
• CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO



**STUDIO ALFA 3**  
DI GEOM. CAVALLI RENZO

## IMMATRICOLAZIONI - COLLAUDI

AUTO D'EPOCA E DI PRESTIGIO  
ASSISTENZA ED ALLESTIMENTI PER OMOLOGAZIONI A.S.I.  
SDOGANAMENTI - REVISIONI



QUESTA AGENZIA LAVORA UFFICIALMENTE  
PER LA NUMERO UNO HARLEY-DAVIDSON®

Ufficio ed autorimessa: via Monte Grappa, 62  
20020 ARESE (MI)

Tel.: (02) 9380517  
Fax: (02) 9380862

## EPOCARS

Spinadesco (CR) Via Marconi, 46  
0372-492131 0335-6459101

DA 10 ANNI AL SERVIZIO DEGLI  
APPASSIONATI DI AUTO STORICHE  
NEL RESTAURO DI:

- CARROZZERIA  
- MECCANICA  
- IMPIANTI ELETTRICI  
- PALLINATURA NON ABRASIVA  
- CROMATURE

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA  
E GARANZIA SCRITTA  
DEI LAVORI ESEGUITI.

di Bertamini Renzo & C. snc  
Viale Rovereto, 77/B  
38062 ARCO (TN) - Italia  
Tel. 0464/519721  
Fax 0464/516651



RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE  
OLD TIMER SERVICE

Specializzati in Fiat 124 Spider,  
Abarth e Pininfarina Ricambi per  
Fiat 500, 600 e Topolino,  
Lancia, Alfa Romeo  
Fornitura ricambi per altre auto  
Tappeti, stemmi,  
tappezzeria interna vettura

Ampio assortimento di magazzino

Spedizioni in tutta Italia e all'estero

**E Type 4.2**, 1969, seconda serie, giallo primrose, interni in pelle nera, restauro accurato, vendo o permutato, L.85.000.000, tel.0336/467462

**E Type 4.2 cabriolet**, 1965, prima serie, restaurata, da concorso, omologata ASI, tel.0734/900156 (ore pasti)

**E Type coupé**, 1963, esente bollo, meccanica ottima, carrozzeria da sistemare, cromature bellissime, affare, sempre in Italia, L.31.500.000, tel.0376/532339

**E Type Spider**, 1969, grigia metallizzata, interni neri, restauro professionale, molto bella e veloce, quotazione Ruoteclassiche, tel.031/807098-0338/7258514 (dopo ore 18)



■ **E Type spider e coupé**, restaurare o da restaurare, restauri e preventivi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**XJ 6**, 1977, bordeaux, interni in pelle chiara, passo lungo, collaudata, carrozzeria buona, interni e meccanica ottimi, gomme nuove, climatizzatore, cambio automatico, quotazione Ruoteclassiche, tel.010/3770735-0335/6174213

**XJ-6 4.2**, 1979, grigia, motore rifatto, conservata, prezzo da concordare, tel.035/515938 (ore ufficio)



■ **XJ-S 3.6, 5.3 coupé e cabriolet**, vari esemplari, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**Sovereign 4.2**, 1983, full optional, cambio manuale, interni in radica e pelle nera, tagliandi Jaguar, meccanica e carrozzeria eccellenti, km 87.000, sempre in box, L.25.000.000, tel.051/382578

## KAUNSEN

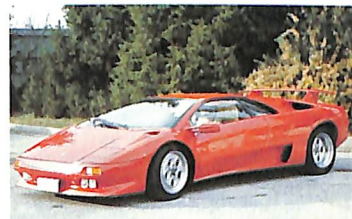


**Formula Uno WK 01** 1978, esemplare unico, totalmente revisionata, mancante solo di motore visibile a Bassano del Grappa, L.120.000.000 tel.039/570285-0330/686350

## LAMBORGHINI



■ **400 GT**, 1966, omologata ASI, rossa, interni in pelle nera, restauro da concorso, km 100, rodaggio da effettuare, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540



■ **Diablo**, immatricolata nel 1995, rossa, interni in pelle beige, km 22.000, come nuova, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

## LANCIA



**Lambda settima serie Torpedo**, 1927, restaurata, da concorso, rossa, documenti in regola, tel.0330/764009-0337/930151

■ **Dilambda 232 limousine**, 1936, Stabilimenti Farina, blu ministeriale, completamente originale, conservata, omologata ASI e Registro Lancia, pubblicata su Ruoteclassiche di ottobre 1993, trattativa sul posto, possibilità di piccola permuta, tel.02/45100013 (ore ufficio)



**Artena tre luci**, 1934, in perfetto stato, restaurata, omologata ASI, prezzo da concordare, tel.010/394227-3776379

**Aprilia 1500**, 1947, restaurata di carrozzeria, meccanica e impianto elettrico, molto bella, prezzo interessante, tel.011/7390059 (dalle 17.00 alle 19.00)

**Ardea**, 1951, restaurata in modo maniacale, esente bollo, documenti e targhe originali, da completare con numerosi ricambi, L.12.900.000, tel.050/879112

**Ardea**, 1951, completamente e maniacalmente restaurata, blu Lancia, interni in panno grigio, targata (BO), per intenditori, L.18.000.000, tel.0372/437122-0335/6095697

**Ardea cinque marce**, completa, da restaurare, L.4.500.000, tel.0541/344507-0338/8625589

**Ardea cinque marce**, 1952, targhe originali, nera, interni grigi, ottime condizioni, esente bollo, restaurata, omologata ASI,

L.15.000.000, tel.0372/429329

■ **Aurelia B 20 quinta serie**, 1955, verde scura da ultra concorso, totalmente restaurata KCA, omologata ASI targa oro, privato vende, tel.0337/441419-030/307254 (ore pasti)

**Aurelia B 20 sesta serie**, 1957, in ottimo stato, omologata ASI, restaurata, prezzo da trattare, tel.02/324292 (ore serali)

■ **Aurelia B 24 America**, 1955, grigia metallizzata, interni in pelle nera, conservata e revisionata totalmente nel 1987, guida a destra, (prodotti soltanto 59 esemplari), omologata ASI, accetto parziale permuta con Aprilia berlina o Aurelia B 20 a quotazione Ruoteclassiche, trattativa sul posto, tel.02/45100013 (ore ufficio)

**Aurelia B 24 e B 20**, 1957-1955, due auto con documenti in regola, la B 24 in fase finale di restauro totale, molto bella, la B 20 è totalmente da restaurare, senza motore, ma è una vera occasione, prezzo da convenire, tel.0931/921787-0330/832130

**Appia coupé Pininfarina seconda serie**, 1957, restaurata, omologata ASI, interni originali, revisionata nel 1997, prezzo a richiesta, tel.0544/406274

**Appia coupé Vignale**, 1965, completa, di facile restauro, documenti in regola, L.5.500.000, tel.0338/8955698

**Appia GTE Zagato**, 1960, restauro documentato, rossa, interni neri, bolli pagati, tel.0372/496080 (dopo le 20.00)

**Appia prima serie**, 1953, Flaminia coupé del 1961, in perfetto stato di conservazione, vendo causa partenza all'estero, prezzo da concordare, tel.0125/57672

**Appia seconda serie**, 1956, nera, interni originali, condizioni da concorso, restaurata, carburatore Nardi d'epoca, omologata ASI, perfetta, L.10.000.000, tel.091/6177276

**Appia seconda serie**, 1957, tel.0831/671938 (dopo le 20.00)

**Appia terza serie**, 1961, in buone condizioni, documentazione in regola, interni e gomme nuovi, targhe originali, conservata, L.7.500.000, tel.0925/62813 (ore serali)

**Appia seconda serie**, senza documenti, in pessime condizioni, completa, L.3.000.000, tel.081/479433

**Appia terza serie**, 1963, condizioni eccellenti, totalmente restaurata, interni perfetti, omologazione CSAI in corso, prezzo da concordare, tel.0931/756685-0330/852389

**Flaminia coupé**, 1959, nera, interni in pelle beige, omologata ASI, restaurata, revisionata, esente bollo, molto elegante, L.22.000.000, tel.0337/658516-0721/440210

**Flaminia coupé**, 1963, blu Lancia, interni in pelle, uniproprietario, restaurata e conservata, bellissima, L.25.000.000, tel.02/39265224

**Flaminia coupé 2500**, 1962, nera, interni in pelle beige originali, km 89.000, splendide condizioni, omologata ASI terzo grado, esente bollo, L.20.000.000, tel.06/86209050-0360/346940

**Flaminia coupé 2500 Pininfarina**, da restaurare, L.5.000.000, tel.0445/661596 (ore ufficio) - 0444/660582 (ore serali)

**Flaminia GT Touring 2500**, 1961, argento metallizzata, ottimo stato, omologata ASI, esente bollo, no perditempo, prezzo da concordare, tel.0335/8046213

**Flaminia GT Touring 2500**, completa, da restaurare, senza documenti, L.10.000.000, tel.0541/344507-0338/8625589

**Flavia coupé 1800**, 1964, blu scura, interni in pelle color cuoio, revisionata, bollata, restaurata, L.10.000.000, tel.0336/807539

**Flavia coupé 1800**, 1963, grigia, interni marroni, restaurata, motore rifatto, freni nuovi, 800.000 pesetas, Spagna, tel.0034/07296030

**Flavia coupé 1800 ie**, 1967, ottime condizio-

ni, grigia, 2150 esemplari costruiti, interni marroni, da collezione, restaurata, L.11.500.000, tel.0744/427317 (ore pasti)

**Flavia coupé 1800**, 1964, blu scura, appena verniciata, interni in pelle color cuoio da rivedere, meccanica revisionata, bollata, L.10.500.000, tel.0336/807539

**Flavia 1800 ie**, 1967, blu, cambio al volante, da restaurare, L.2.000.000, tel.041/5237677



**Fulvia coupé 1300S seconda serie**, 1973, amaro scuro, ottimo stato di conservazione, moquette nuova, completamente revisionata, L.4.000.000, tel.045/7100502

**Fulvia coupé**, più Fulvia Montecarlo, portiere in alluminio, radiata, da restaurare, cerchi BWA e numerosi ricambi, L.3.000.000, tel.081/8083388-0347/6863131

**Fulvia coupé 1300S seconda serie**, 1973, originale, restaurata, carrozzeria e motore rifatti, cerchi in lega, qualsiasi prova, no perditempo, L.5.000.000, tel.0432/992061

**Fulvia coupé 1300S seconda serie**, 1973, amaro, originale, motore rifatto, cerchi in lega, cofano in alluminio, restaurata, vari ricambi, L.5.000.000, tel.0432/992061

**Fulvia coupé 1300S seconda serie**, 1973, ottimo stato, conservata, km 100.000 effettivi, marrone, gommata nuova, L.5.000.000, tel.02/94940147-0347/4231072

**Fulvia coupé 1300S seconda serie**, 1973, restauro totale costato L.15.000.000, gomme nuove, revisionata, pezzi di ricambio o motore, L.8.500.000, tel.0438/451391

**Fulvia coupé 1300S seconda serie**, 1973, bianca, restaurata, perfetta, targhe originali, L.6.500.000, tel.0429/879004 (ore pasti)

**Fulvia coupé Montecarlo**, 1974, rossa, cofani neri, conservata, L.6.800.000, tel.010/7453535

**Fulvia HF 1300**, 1968, perfette condizioni generali, meccanica km 3800, assetto, fiche CSAI, due cambi, valutati offerte o permuta, L.30.000.000, tel.090/41826

**Fulvia HF 1600 fanalone**, 1969, stradale, omologata Lancia, perfetta, restaurata, L.33.000.000, tel.0183/498288 (ore ufficio)

**Fulvia HF 1600 fanalone**, 1970, rossa, stradale, meccanica km 6.000, omologata registro Lancia, revisionata nel 1996, ottima, occasione, L.25.000.000, tel.051/430152 (ore pasti)

**Fulvia HF 1600 fanalone**, 1970, omologata registro storico Lancia terzo grado, conservata, quotazione Ruoteclassiche, tel.011/3199816 (ore serali)

**Fulvia HF 1600 seconda serie**, 1970, perfettamente restaurata di meccanica e di carrozzeria, mai incidentata, permuta con utilitaria, prezzo trattabile, tel.0737/881470

**Fulvia HF 1600 seconda serie**, 1971, originale, sana, restaurata, mai corso, da vedere, prezzo da concordare, tel.0974/4157

**Fulvia HF 1600 seconda serie**, 1971, completa, con estratto cronologico, L.4.500.000, tel.0337/432222-0376/664098 (ore pasti)

■ **Fulvia HF 1600 seconda serie**, 1971, rossa, ottima, inoltre Beta Montecarlo del 1975, mediocre, Gamma coupé del 1979, grigia metallizzata, ottima, Beta spider, vendo in blocco o separatamente, si accettano permuta commerciali, Felice Di Florio, via Wenner 13. z. i. Salerno, tel.089/301736-0348/2640401

■ **Fulvia HF 1600 seconda serie**, 1972, ros-

sa, appena collaudata, motore km 1.500, ottime condizioni, ex Lancia SPA, L.15.000.000 trattabili, parziale permuta con utilitaria moderna anche automatica, tel.02/45100013 (ore ufficio)

**Fulvia HF 1600 seconda serie**, 1972, leggera, rossa, in fase di restauro, completa, cambio da salita, autobloccante, ottima, Gr. G, L.7.500.000 trattabili, tel.0330/567572-0775/287086



■ **Fulvia Sport**, 1966, 1300 cc, un'altra del 1970 1300 cc, entrambe in ottime condizioni, perfettamente funzionanti, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**Fulvia Sport 1300 S**, 1968, argento metallizzato, collaudata nel 1996, da vetrina, documenti in regola, vendesi al miglior offerente, tel.0347/4806495



**Fulvia Sport 1300 S**, 1972, da restaurare, L.3.500.000, tel.011/6470241-0335/6007178

**Fulvia Sport 1600**, 1972, giallina, restauro da concorso, omologata ASI targa oro, esame permuta, tel.0574/6322520 (ore pasti) - 632384 (ore ufficio)

**Superjolly Caravan**, 1966, conservata, L.5.000.000 trattabili, per 2000 HF coupé iniezione elettronica, per Fulvia coupé 1300S terza serie, motori revisionati, L.1.600.000 cadauno, ricambi vari, per Flavia coupé 1800 due carburatori Solex, tel.045/500749

**2000**, 1971, bianca, buone condizioni, tutta originale comprese le targhe, sempre in box, conservata, L.4.000.000, tel.02/27209890

**2000 ie**, 1972, blu, interni in velluto grigio, unico proprietario, revisionata, conservata, L.5.500.000, tel.0161/54190

■ **2000**, 1974, originale, buona, inoltre Beta Volumex coupé del 1984, ottima, BMW 502 del 1973, originale, ottima, conservata e Alfa Romeo Alfetta GTV del 1978, originale, cerchi in lega, tel.0338/8339966

**2000 Coupé HF**, 1971, rossa, interni in pelle, conservata, ex Lancia, telaio numero 005, esemplare esposto al Salone di Ginevra del 1972, ottima, revisionata, L.10.000.000, tel.011/7717593-0337/217032 (ore pasti)

**2000 HF coupé**, 1972, blu Lancia, interni e meccanica ottimi, documenti in regola, omologata ASI, esente bollo, no perditempo, prezzo da concordare, tel.0335/8046213

**2000 HF coupé**, 1972, marrone metallizzata, autoradio d'epoca, antenna elettrica, revisionata nel 1996, restaurata, L.11.000.000, tel.0439/44026-448104

**2000 HF coupé**, 1972, verde ascot, interni in pelle, eccellenti condizioni, L.12.000.000, inoltre Fiat Ritmo 125 TC Abarth, unico proprietario, km 120.000, prezzo da concordare, tel.0330/280369

**2000 HF coupé**, 1973, costruita nel 1972, grigia metallizzata, interni in panno blu, autoradio d'epoca, targhe originali, sana, bellissima, omologata ASI targa oro, restaurata, L.13.000.000 poco trattabili, tel.075/9413584-

9412398

**Beta berlina 1600**, 1976, eccellenti condizioni, originale, perfetta in tutto, targhe originali, conservata, per amatori, al miglior offerente, tel.075/5763271 (mattina) - 5006889 (sera)

**Beta coupé 1300**, 1982, impianto GPL, antifurto, vetri e chiusure centralizzate elettrici, numerosi ricambi, conservata, L.4.000.000, tel.0882/334789

**Beta coupé Volumex 2000**, 1985, perfetta, tutta originale, sempre in box, da vetrina, conservata, L.8.000.000, tel.055/631182 (ore pasti)

■ **Beta HPE Volumex**, 1983, canna di fucile, ottime condizioni, L.5.500.000 o scambio con utilitaria anche automatica, pari valore, tel.02/45100013 (ore ufficio)

**Beta HPE Volumex**, 1984, conservata, unico proprietario, meccanica e interni perfetti, gommata, canna di fucile, revisionata nel 1996, L.3.000.000, tel.0573/526150

**Beta Montecarlo**, 1976, conservata, ottimo stato, gomme, frizione e impianto frenante nuovi, qualsiasi prova, L.17.500.000 trattabili, tel.0773/606304 (fine settimana e festivi, Giorgio)

**Beta Montecarlo**, 1976, rossa, interni in tessuto originale, conservata, L.15.000.000, tel.06/36301044

**Beta Montecarlo**, 1976, in ottimo stato, conservata, L.15.000.000, tel.039/6014471

**Beta Montecarlo**, 1978, verde metallizzata, originale, inurtata, conservata, unico proprietario, L.20.000.000, tel.02/9690990

**Beta Montecarlo seconda serie**, 1981, bianca, revisionata, conservata, si esaminano permuta, L.15.000.000 trattabili, tel.0746/484318-205511 (ore ufficio)

**Beta Montecarlo spider**, 1976, ricondizionata, vendo o permuta causa inutilizzo, L.13.000.000, tel.044/671340

**Beta Montecarlo spider**, 1982, argento metallizzata, km 50.000 originali, conservata, come nuova, inurtata, tel.0372/33790 (ore serali)

**Beta spider 2000**, 1977, restaurata, targhe originali, L.9.000.000, tel.0338/6938064

**Stratos**, conservata, stradale, ottimo stato, originale, unico proprietario, gialla, km 17.000, tel.011/4557702 (ore ufficio)

**Gamma coupé 2000**, 1977, champagne metallizzato, interni aragosta e beige, aria condizionata, conservata, meccanica revisionata, L.3.000.000, tel.0368/203647

**Gamma coupé 2000**, 1983, azzurra metallizzata, interni in panno blu, condizionatore, autoradio, antifurto, revisionata nel 1994, km 63.000, motore di scorta, trattativa riservata, tel.0330/798001

**Gamma coupé 2500 ie**, 1981, conservata, azzurra metallizzata, carrozzeria buona, 4 gomme nuove, impianto stereo, sempre in box, lavori di meccanica documentabili, sempre in box, L.6.000.000, tel.0564/968068 (ore cena)

**Thema 8.32 catalitica**, 1990, conservata, vettura in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, manutenzione accurata, full optional, grigia quarzo, prezzo da concordare, tel.0368/3010850-0332/647268

**Delta GT ie**, 1987, come nuova, molti accessori, batteria e gomme nuove, appena revisionata, conservata, L.4.900.000, tel.0461/238107

■ **Delta Integrale**, 1989, rossa, tetto apribile, vetri elettrici, interni in alcantara grigia, revisionata, perfette condizioni, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

## LINCOLN



■ **Limousine**, 1989, bianca, in ottime condizioni, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

## LOTUS

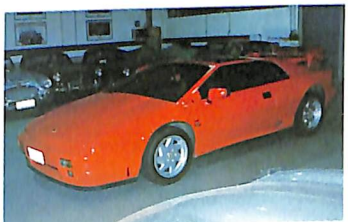
**Elan**, 1992, rossa, interni in pelle, climatizzatore, km 50.000, tagliandata, stereo, catalitica, perfetta, qualsiasi prova, L.39.000.000, tel.0335/8110404

**Elan S2 coupé**, 1965, restaurata, L.28.000.000, tel.0338/8662736



■ **Eleven Sport**, 1956, verde, completamente restaurata, da concorso, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**Esprit S4 2200**, 1995, L.80.000.000, tel.0335/331204



■ **Esprit Turbo 2000**, 1993, rossa, interni in pelle grigia, km 36.000, climatizzatore, cruscotto in radica, tetto apribile, antifurto, stereo, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

## LUCCHINI

**Sport 3000 Le Mans**, 1993, prototipo, unica al mondo, telaio nr. 084, partecipato alla 24 Ore seconda classificata, pronta gare, restaurata, ricambi a parte, tel.049/662963-663779

## MASERATI



■ **Mistral 3700**, 1967, completamente restaurata, affidabilissima, più altro esemplare argenteo in fase di restauro, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540



**Mistral spider 3700**, 1964, omologata ASI terzo grado, una delle 15 con hard top originale, carrozzeria gialla, interni in pelle nera, collezionista vende, L.140.000.000, tel.035/4161011 (ore ufficio)



■ **Ghibli 4700**, 1970, argento, interni in pelle nera, completamente originale, in perfetto stato di conservazione, stupenda, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**Ghibli SS**, 1970, totalmente restaurata professionalmente ad altissimo livello, motore rifatto in officina Maserati, prezzo da concordare, tel.0372/492131



■ **Ghibli**, 1995, rossa, interni in pelle chiara, altra del 1995 blu metallizzata, entrambe full optional, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

**Ghibli SS**, 1970, restaurata ai massimi livelli, con documentazione fotografica dei lavori, motore nuovo con garanzia, prezzo da concordare, tel.0372/492131



■ **Indy 4200**, 1971, blu metallizzata, interni in pelle beige chiari, aria condizionata, completamente restaurata sia di meccanica che di carrozzeria, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

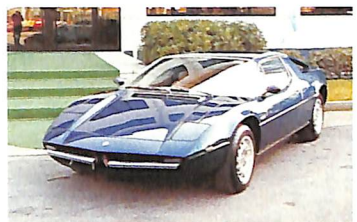
**Indy 4700**, 1972, rossa, perfette condizioni, lavori su meccanica e carrozzeria di prim'ordine, bellissima, revisionata, L.40.000.000 trattabili, tel.0335/8217714



■ **Mexico 4200**, 1971, due esemplari disponibili, in ottimo stato, entrambe con targhe nere,

Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**Merak 2000**, 1984, km 13.800, conservata, vetri elettrici, stereo originale, oro metallizzata, perfetta, uso quotidiano, quotazione Ruoteclassiche, tel.079/272737



■ **Merak 3000**, 1975, blu petrolio metallizzata, interni in pelle biscotto, parzialmente restaurata, molto bella, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**Kyalami 4200**, 1979, conservata, grigia, interni in pelle nera, gommata, telaio nr. 0186, ottima, esame permuta con cabriolet anni '65-68 omologata ASI, prezzo interessante, tel.0372/26679

**Biturbo**, 1982-84, radiate, per pezzi di ricambio, anche singoli ricambi di meccanica e carrozzeria, tel.090/9701260

**Biturbo**, 1985, ottimo stato, usata con cura, sempre in box, manutenzione documentata, blu metallizzata, conservata, L.4.000.000, tel.0445/650259 (ore serali)

**Biturbo 420**, 1986, ottime condizioni, pochi chilometri, gommata nuova, revisionata, grigia metallizzata, L.9.000.000 trattabili, tel.0172/55353

■ **Biturbo S**, 1985, rossa, interni in cuoio, aria condizionata, vetri elettrici, chiusure centralizzate, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335



■ **Biturbo spider**, 1989, rossa, interni in pelle nera, km 60.000, climatizzatore, stereo, antifurto, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**222**, 1988, autoradio, interni in pelle, conservata, L.9.000.000, tel.0564/21577

## MATRA

**Murena 2.2**, 1982, perfetto in tutto, alettone e minigomme originali, sedile Sparco, assetto Koni, restaurata, piu altra per ricambi, motore e cambio di scorta, forse la piu bella in Italia, L.12.000.000, tel.06/52355829 (ore serali)

## MATRA BONNET

**Super Sport**, 1966, motore Gordini, 120 CV, kg 670, motore centrale, quattro rapporti, probabilmente una delle poche in Italia, conservata, permuta con cabriolet, L.25.000.000, tel.019/850547 (ore ufficio)

## MERCEDES

■ **190 SL**, completa, da restaurare, L.19.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104



■ **190 SL**, vari esemplari, ottimi, da concorso, tutti i ricambi originali, tappezzerie, restauri, preventivi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**190 SL**, 1956, conservata, hard top, rossa, bella, L.40.000.000, tel.0362/75367

**190 SL**, 1958, argento metallizzato, interni in pelle nera, capote originale nuova, hard top nero, autoradio, motore perfetto, immatricolata e collaudata nel 1997, omologata ASI, L.40.000.000, tel.0338/5910828

**190 SL**, 1959, rossa, interni in pelle nuovi, nazionale, necessita di piccolo ripristino di meccanica, conservata, pneumatici con fascia bianca, vendo per inutilizzo, L.30.000.000 trattabili, tel.0444/924316 (ore serali)

**190 SL**, 1959, conservata, rossa, interni in pelle, targhe italiane, piccolo ripristino di meccanica, vendo per inutilizzo, L.29.500.000, tel. e fax 0444/924316 (ore serali)



■ **190 SL**, 1960, bianca, da restaurare, completa, hard top, originale al 100%, L.26.000.000, Motor Dream, tel.0142/452573



■ **190 SL**, 1961, argento, interni rossi, perfettamente funzionante, L.53.000.000, Motor Dream, tel.0142/452573

**200**, 1976, blu metallizzata, ottime condizioni, motore nuovo, interni blu, conservata, L.2.000.000, tel.055/217618

■ **200 CE 16 V Brabus**, 1990, 300 CE del 1989, nere, aria condizionata, vetri elettrici, assestate, entrambe full optional, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

**230 SL Pagoda**, 1964, targa nera italiana, ben conservata, posti 2+1, privato vende a prezzo da convenire, tel.0330/383823

**230 SL Pagoda**, 1964, perfetta, nera pastello, interni tabacco, hard top, km 15.000 effettivi, restaurata, valuto permuta con Ferrari 208 GTS Turbo, quotazione Ruoteclassiche, tel.0335/206537

■ **250 SL**, 1967, ottima, da restaurare, marciante, L.17.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104

**250 SL spider**, 1967, grigia metallizzata, cambio automatico quattromarce, soft e hard top, interni in pelle originale, visibile a Biella, restaurata, omologata ASI, L.48.000.000, tel.0338/9179551

**250 TD SW**, 1990, diesel, full optional, grigia chiara metallizzata, gomme nuove, inincidentata, km 250.000, L.25.000.000, tel.049/8932201



■ **280 SE**, 1977, 350 SE, oro metallizzata, completamente restaurate, automatiche, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335



■ **280 SL**, 1969, bianca, interni neri, da concorso, aria condizionata, originale, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540



■ **280 SL, 380 SL, 450 SL**, vari esemplari, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**280 TE W 123**, 1984, grigia metallizzata, automatica, tetto apribile, climatizzatore automatico, autolivellante, vetri elettrici, ottima, L.11.000.000, tel.02/748191 (ore ufficio)



■ **300 Adenauer**, 1952, nera, interni beige, in perfetto stato di conservazione, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**300 Adenauer**, 1953, testa di moro, targhe e documenti originali, conservata, webasto roof, L.26.000.000, tel.051/300974



**300 SEL 3500**, 1970, cambio automatico, chiusura centralizzata, vetri elettrici, sospensioni regolabili, revisionata fino al 2001, conservata, prezzo da concordare, tel.0332/960223

**300 SL**, 1986, nera metallizzata, ABS, cinque marce, autoradio, climatizzatore, poco usata, sempre in box, tel.091/454220 (ore pasti o serali)

**350 SE**, 1976, servosterzo, chiusura centralizzata, climatizzatore, impianto GPL, predisposizione autoradio, da immatricolare, conservata, L.8.000.000, tel.0332/770222 (ore ufficio)

■ **350 SE automatica**, 1984, visone metalliz-

zata, interni in pelle scura, tetto apribile, vetri elettrici, aria condizionata, servosterzo, quattro poggiatesta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

**350 SL**, 1971, argento, hard top, revisionata fino al 1999, da amatore, L.27.000.000, tel.0336/499451-0360/792829

**350 SL Pagoda**, 1972, azzurra metallizzata, aria condizionata, cambio manuale, completa di hard top e vari ricambi, L.36.500.000, tel.0368/3869069



■ **380 SE**, cambio automatico, vetri elettrici, chiusure centralizzate, servo sterzo, cerchi in lega e altri optional, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335



■ **380 SE cabriolet**, 1965, bianca, interni in pelle rossa, restauro totale, meravigliosa, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540



■ **500 SEC**, 1987, nera metallizzata, interni in pelle nera, aria condizionata, vetri e sedili elettrici, full optional, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

## MERLIN



■ **MK IV A 1598**, 1964, motore Ford bialbero, cambio Hewland Mk V, fiche CSAI e FIA, grande quantità di ricambi e accessori da competizione, plurivittoriosa, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

MG



■ **YB Saloon**, 1951, ottimo stato di conservazione, ideale per cerimonie, prezzo interessante, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**TA**, 1938, sana, completa e marciante, targhe nere, da restaurare, con tutti i ricambi necessari disponibili, L.30.000.000, tel.06/30895602-30893141

**TC**, 1947, rossa, ottime condizioni generali, conservata, inclusi nel prezzo: capote, finestrini laterali e tutta la selleria completa, nuovi imballati, L.42.000.000, tel.06/30895602-30893141



■ **TC, TD, TF**, vari esemplari, vendiamo e acquistiamo, restaurate o da restaurare, ricambi, tappezzerie, preventivi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540



■ **TC, TD, TF**, vari modelli, restaurati o da restaurare, vendiamo e acquistiamo, ricambi, restauri, preventivi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**TD**, 1951, rossa, capote beige, in ottimo stato, conservata, pronta all'uso, L.35.000.000, tel.075/5052843-0348/2652454

**TD**, 1952, sanissima, completa di ogni sua parte, ideale per essere ricondizionata, motore funzionante, L.18.500.000, tel.0422/779854-0337/529767

**TD 2**, 1953, molto bella, nera, interni rossi, con aeroscreen e tonneau cover, esente bollo, omologata ASI, L.50.000.000, tel.0532/64277

■ **TF**, 1955, ottima, L.35.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104

■ **TF 1500**, da restaurare, completa di tutti i particolari, funzionante e marciante, L.21.000.000, tel.06/30895602-30893141

■ **Magnetite Mk III Farina**, 1959, ottimamente funzionante e marciante, targata (BG) originale, bolli pagati, L.7.500.000, tel.06/30895602-30893141

**A**, 1957, nera, interni rossi, restauro professionale ad alto livello, cerchi a raggi, portapacchi cromato, documentazione fotografica, fatture delle spese sostenute, iscrivibile alla Mille Miglia, L.34.000.000, tel.031/807098-0338/7258514 (dopo le ore 18)

■ **A 1500**, completa, da restaurare, L.9.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104

**A 1500**, 1959, nera, interni rossi, restauro totale di carrozzeria e meccanica, omologata ASI terzo grado, tel.041/410614 (ore serali)



■ **A 1500, 1600 Twin Cam**, spider e coupé, vendiamo e acquistiamo, restaurate o da restaurare, ricambi, tappezzerie, restauri e preventivi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**A 1500 e 1600**, 1957-1960, due auto sanissime, già sabbiate dal telaio, complete di tutto, restauro facilissimo, documenti in regola, ruote a raggi, prezzo da convenire, tel.0931/921787-0330/832130

■ **A 1600**, 1960, ottima, funzionante, da verniciare, L.18.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104



**A 1600**, 1962, restaurata tre anni fa, da usare così come è, buona meccanica, ottimi interni, bella, L.25.000.000, tel.0422/779854-0337/529767



■ **A 1600 coupé**, 1959, Dove grey, interni in pelle rossa, restauro professionale, da concorso, in fase di omologazione ASI, km 0, trattative riservate, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**A 1600 roadster**, 1960, restaurata dalla carrozzeria al motore, interni in pelle rossa, capote nuova, L.39.500.000, tel.06/335726

**A De Luxe 1600**, 1961, ottimo stato generale, completa, marciante, targhe italiane, avorio, interni in pelle rossa, L.33.000.000, tel.011/842165-0338/7423975

**A spider**, 1959, bianca, interni in pelle, meccanica e carrozzeria perfette, targhe originali, conservata, privato vende, L.33.000.000 trattabili, tel.030/307254 (ore pasti)

**A spider 1600**, 1959, rossa, portapacchi cromato, cerchi a raggi, ottima, restaurata, L.29.000.000, tel.0362/542146 (dopo le 20.00)

**B**, 1974, originale inglese, restaurata in Inghilterra, rossa, motore e carrozzeria perfetti, sempre in box, L.20.000.000, tel.059/302559

**B roadster**, 1971, verde, interni neri, cromature, sellerie, gomme ecc. tutto nuovo, bella, L.17.000.000, tel.0422/779854-0337/529767



■ **B roadster e coupé**, restaurate e da restaurare, ricambi, tappezzerie, restauri, preventivi,

## EPOCAMANIA

di Canducci Alberto & Figlio s.n.c.

### RICAMBI AUTO D'EPOCA BERLINE E SPORTIVE

ALFA ROMEO - FIAT - LANCIA - FERRARI - MASERATI

Tel. 0541/62.51.95 Fax 0541/62.21.80 Cell. 0335/34.41.04  
Via Ronchi 891 - 47038 - Santarcangelo di R. (RN)

METTI  
UNA FRIZIONE  
DEL FUTURO  
NELLA TUA MOTO  
DEL PASSATO.



G. RIMOLDI & C. S.R.L.  
Via Montesanto, 46  
21049 Tradate (VA)  
Tel. (0331) 811.795 r.a.  
Fax (0331) 811.065

DAL 1945

**M. A. R. A.**<sup>®</sup>

di POLEDRO PIERMARIO

RICAMBI  
MOTORE  
E CARROZZERIA  
PER TUTTE  
LE VETTURE  
LANCIA D'EPOCA

20154 MILANO  
CORSO SEMPIONE, 82  
TELEFONO  
(02) 331.17.47 r. a.  
Fax (02) 331.93.13

## GD GENNARO DURACCIO

TAPPEZZERIA AUTO D'EPOCA E MODERNE - TESSUTI D'EPOCA ORIGINALI  
INTERNI IN PELLE E FINTA PELLE ORIGINALE PER: JAGUAR, MERCEDES, PORSCHE ECC.  
CAPOTES - SU RICHIESTA: GUARNIZIONI E PROFILATI IN GOMMA

VIA G. FERRARIS, 140 B - 80146 NAPOLI - TEL. 081/7349387 - FAX 7349449

FRANCO



LUPERINI

per AUTO e MOTO:

- \* libri d'uso e manutenzione
- \* cataloghi delle parti di ricambio
- \* manuali per officina
- \* riviste, foto, depliant
- \* consulenze

C.P. 10 - 56010 - Uliveto Terme - PI  
tel. 0337/719500  
solo fax 050/710017  
www.infomark.it/luperini

PORSCHE  
OLDTIMER SERVICE 356-911-914  
di MANTOVANI GRAZIANO



PORSCHE  
356C - CARRERA 2  
(Anno 1963)

PORSCHE OLDTIMER SERVICE è specializzato da anni nella vendita di materiale originale per restauro carrozzeria, meccanica, parti elettriche dei modelli 356 - 911 - 914. PORSCHE OLDTIMER SERVICE dispone di più di 10.000 particolari su 400 mq. di magazzino e garantisce spedizioni rapide in tutta Italia. PORSCHE OLDTIMER SERVICE è professionalità, serietà e competenza al servizio di tutti gli amatori d'auto d'epoca.

MODENA - Via Monaco, 3 - Tel. 059/310879 - Fax 059/310879

Cicognani

SPECIALISTI PRIMI IN EUROPA IN:

guarnizioni e tappeti in gomma  
per auto d'epoca  
ricostruzione anche  
su campione



48011 ALFONSINE (RA) ITALY - VIA STROPPATA, 78/B  
Tel. (0544) 83311 - Fax (0544) 84606

Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**B GT**, 1972, verde inglese, interni marroni nuovi, perfettamente funzionante, documenti in regola, carrozzeria buona, L.15.000.000, tel.02/90110713-0368/3018607

**B spider**, 1968, originale inglese, restaurata novembre 1997, targhe italiane, blu, interni neri e radica, volonte Motolita, overdrive, radio d'epoca, portapacchi, cerchi a raggi, meravigliosa, tel.0347/2236144



**B spider**, 1979, modello Rubber Bumper, in ordine, da usare giornalmente, portapacchi e tonneau cover nuovi, restaurata, eventuale permuta con Triumph TR 4 IRS, perfetta, conguagliando, L.13.000.000, tel.010/217047-0564878037



**C 3000 6 cilindri**, 1968, originale inglese, perfetta, usata da Ruoteclassiche per prova su strada, specialisti in restauri, assistenza, ricambi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**Midget 1500**, 1975, paraurti cromati, guida a destra, originale inglese, targata Italia, bellissima, gialla, cromature perfette, conservata, affare, tel.0338/9980925



**Midget corsa**, 1935, versione speciale 1296 per gare, ricostruita nel 1968, motore ottimo e rinnovato, da usare tutti i giorni, L.23.000.000, tel.081/929434



**Midget Mk I**, 1964, rossa, interni neri, perfetto stato, ruote a raggi cromate, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**Midget Mk I roadster 948**, 1962, rossa, ruote a raggi, targhe italiane, interni bianchi, ottime condizioni, L.12.500.000, City Motors, Torino, tel.011/504339-599878

## MITSUBISHI



**GT Biturbo VR4 3.0**, 1993, rossa, vetri elettrici, aria condizionata, inoltre Dodge GTO Stealth 3.0 del 1992, nera, quattro ruote motrici, Biturbo 380HP, interni in pelle nera, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

## MORGAN



**2/4 posti**, vari modelli, superaccessoriati, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**4/4 1600**, 1969, in ottime condizioni, rossa, secondo proprietario, L.35.000.000, tel.011/730544

**4/4 1600 quattro posti**, 1989, bianca, carrozzeria in alluminio, ultra accessoriata, perfetta, cambio con Morgan due posti o Porsche 356 convertibile, L.55.000.000, tel.0185/289029 (ore negozio)

**4x4**, 1971, omologata ASI targa oro, L.45.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104

**Plus 2000 ie**, cinque marce, interni in pelle e radica, cintura cofano, portapacchi, aeroscreen, fendinebbia, volante Motolita, coprirotte, ruote a raggi, tel.091/454220 (ore pasti o serali)

## MORRIS

**Mini Minor 850**, 1964, prima serie, avviamento a pulsante sul pavimento, omologata ASI, targa quadrata, sempre in box, L.9.000.000 trattabili, tel.02/82472345 (ore ufficio) - 48004937 (ore serali)



**Mini Minor 850**, 1965, funzionante, L.3.500.000, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)

**Mini Traveller 850**, 1963, verde chiara, tutto bianco, completa, documenti in regola, da restaurare, L.3.200.000, tel.0571/710373 - 0347/4315536 (ore serali)

## MP



**Lafer**, 1979, in perfetto stato di meccanica e carrozzeria, gommata nuova, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

## NISSAN

**Prima 16 V 2000**, 1992, climatizzatore, vetri elettrici, chiusure centralizzate, ottime condizioni, km 100.000, tel. e fax 049/8642755

## NSU

**Prinz 4L**, 1967, buone condizioni di meccanica e carrozzeria, unico proprietario, no perditempo, L.2.500.000 non trattabili, tel.0338/6302328

**RO 80**, 1960-65, completa, radiata, da restaurare, L.3.800.000, tel.0438/550961-919094

**RO 80**, 1969, verde chiara, perfetta, prezzo dopo visione, tel.0337/483745

## OLDSMOBILE

**Delta 88 convertibile**, 1972, omologata ASI, bianca, interni bianchi, gomme a fascia bianca, meccanica ottima, conservata, L.25.000.000, tel.089/334048-301736 (ore ufficio)

## OM

**469 S**, restaurata di meccanica, da restaurare la carrozzeria, vendo o permuto, tel.0330/401356

## OPEL

**1900 GT**, 1969, restaurata, oro metallizzata, quotazione Ruoteclassiche, tel.0461/698446

**Commodore GSE coupé 2800**, 1973, ottime condizioni, rossa, tetto in vinile nero, originale, meccanica buona, radiata, reimmatricolabile, conservata, L.3.200.000, tel.041/440010-0337/497944

## PEUGEOT

**301 D Limousine**, 1935, da restaurare, documenti francesi, eventuale permuta con moto d'epoca, L.12.000.000, tel.0124/428962

**404 De Luxe iniezione**, 1967, unico proprietario, azzurra, tetto apribile, km 37.000 originali, omologabile ASI, targhe originali, conservata, L.6.000.000, tel.040/51185

## PONTIAC



**Trans AM Formula 8V**, cinque litri, azzurra metallizzata, interni chiari, full optional, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

## PORSCHE



**356 A**, fiche velocità, plurivittoriosa, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)



**356 A**, fiche velocità, vincitrice campionato 1996, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)

**356 A cabriolet**, 1959, avorio, capote nera, interni in pelle nera, esente bollo, restaurata, perfetta, omologata ASI, L.70.000.000, tel.075/5052843-0348/2652454



**356 A/B/C/SC cabriolet e roadster**, restaurata e da restaurare, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540



**356 B**, 1961, fiche velocità, plurivittoriosa, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)



**356 B**, 1961, fiche velocità, plurivittoriosa, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)

**356 B cabriolet**, 1961, nera, capote nuova originale nera, interni in pelle rossa, completamente restaurata, omologata ASI, tel.0336/675744



■ **356 B cabriolet**, 1962, sanissima, da restaurare, completa al 100%, hard top, autoradio ecc., L.24.000.000, Motor Dream, tel.0142/452573

**356 B Super 90**, 1962, avorio, ottime condizioni generali, autoradio originale, uso quotidiano, restaurata, omologata ASI, L.30.000.000, tel.0348/3330836-075/5735760

**356 B Super 90**, 1962, grigia metallizzata, interni in pelle nera, restaurata, perfetta, L.29.000.000, tel.0575/733631, Valerio

**356 B Super 90**, 1963, interni in pelle nuovi, molto bella, vendo o permutato, L.30.000.000, tel.0575/733631 (ore serali)

**356 B Super T 6**, 1963, rossa rubino, interni in pelle e similpelle, cerchi cromati, meccanica nuova, esente bollo, veramente in ordine, restaurata, L.33.000.000, tel.0347/3208468

■ **356 B T5**, senza motore, da restaurare, L.6.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104

**356 B T5 roadster**, 1959, argento, interni neri, capote nuova, perfettamente restaurata, motore km 600, da amatore, L.60.000.000, tel.0335/6548403-0771/700606

■ **356 C**, ottimo stato, funzionante, da verniciare, L.19.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104



■ **356 C coupé**, 1964, light ivory, restaurata di carrozzeria e meccanica, L.22.000.000, Motor Dream, tel.0142/452573



■ **356 SC**, fiche velocità e regolarità, targhe italiane, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)

**356 SC cabriolet**, 1964, ottime condizioni generali, restaurata, quotazione Ruoteclassiche, tel.091/6824661 (ore ufficio)

■ **356 SC cabriolet**, 1965, rossa porpora, capote e interni neri, restauro totale, condizioni da concorso, L.60.000.000, City Motors, Torino, tel.011/504339-599878

**356 Speedster**, 1957, hard top, completa e marcante, da restaurare, L.45.000.000, più cabriolet S 90 da restaurare, L.30.000.000, tel.0360/780420



■ **356 Super**, 1962, argento, interni neri, autoradio, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)

**356 TB spider**, 1963, rossa, interni neri, totalmente restaurata nel 1994, km 45.000, molto bella, omologata ASI, perfetta, privato vende, L.55.000.000 trattabili, tel. e fax 030/307254



■ **550 RS replica**, 1994, argento, interni rossi, meccanica Porsche 911 2.4 S, L.36.000.000, Motor Dream, tel.0142/452573



■ **911**, varie cilindrate, aggiornate a 993, vari colori anche su richiesta, da L.40.000.000, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335



■ **911**, varie cilindrate e colori, aggiornate di carrozzeria a Carrera 2/4 o Turbo Look, eseguiamo aggiornamenti di carrozzeria a 993, vari ricambi di carrozzeria, fanaleria e cerchi per modelli 911 2.0, 2.2, 2.4, 2.7, 3.0, 3.2, disponiamo di cerchi e kit per Carrera 2/993, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335



■ **911 2.0**, ex Gr. 4, passato sportivo gare Gr. G, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)



**911 2.2 T coupé**, 1971, blu pastello, perfetta,

cinque marce, conservata, bollo fino al 1998, qualsiasi prova, vendo causa mancanza spazio, L.19.000.000, tel.0444/924316



**911 2.4 S coupé**, 1973, gialla canarino, sedili Recaro, perfetta di meccanica, carrozzeria e interni, revisionata nel 1996, restaurata, L.35.000.000, tel.0445/524957

**911 2.4 S Targa**, 1973, argento metallizzata, km 87.000, revisionata, interni in pelle Recaro, conservata, vendo o permutato con fuoristrada, quotazione Ruoteclassiche, tel.0823/327114 (ore pasti)



■ **911 2.4 T**, 1972, km 46.000, tabacco, perfetta, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)



**911 2.4 T coupé**, 1972, bianca, interni neri, cerchi fucinati Fuchs, assolutamente originale in ogni particolare, ottime condizioni, perfetta di carrozzeria, omologabile ASI, revisionata, L.18.000.000, tel.02/82472293 (ore ufficio)

**911 2.7 Carrera**, 1974, bianca, interni blu, 210 CV, gomme Pirelli nuove 7/8", no gare, km 8.000, restaurata, come nuova, vera occasione, L.35.000.000 trattabili, tel.02/90091612

**911 2.7 i**, 1977, bellissima, da vedere, assicurazione ridotta, documenti in regola, gomme nuove, interni originali, prezzo da concordare, tel.0925/62813 (ore serali)

■ **911 2.7 S**, 1974, rossa, interni beige, ottime condizioni, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335



**911 2.7 S Targa**, 1977, grigia metallizzata, riverniciata nel 1995, fendinebbia, unificata a 3.2, cerchi 993, autoradio, antifurto, terzo proprietario, otto gomme e otto cerchi originali, km 144.000, qualsiasi prova, vendo o permutato, L.28.000.000, tel.0444/924316

**911 3.0 SC cabriolet**, 1983, bianca, conservata, L.35.000.000 trattabili, tel.010/780330-0038/7352121



■ **911 3.2 cabriolet**, 1987, due esemplari disponibili, in perfetto stato, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**911 3.2 Carrera Targa**, 1986, grigia media metallizzata, interni in pelle e stoffa nera, italiana, unico proprietario, km 85.000 dimostrabili, libretto tagliandi Porsche, pari al nuovo, da vendere, L.29.800.000, tel.0363/340542 (ore pasti)

**911 3.6 Carrera RS**, 1993, argento, italiana, km 1.900 da nuova, condizioni di meccanica e carrozzeria pari al nuovo, unico proprietario, prezzo adeguato, tel.091/454220 (ore pasti o serali)



■ **911 Carrera 2**, 1991, nera, tetto apribile, aria condizionata, interni in pelle e altri accessori, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

**911 E serie B**, 1969, conservata, L.30.000.000, inoltre per Fiat 600 coppia maniglie esterne, paraurti posteriore, fregio cofano, alzacristalli anche per 125, 124 e 1300,

CASA DEL CONTACHILOMETRI  
di Giuseppe Pedota Via Parmeggiani, 2/P  
Tel./Fax (051) 521140 40131 BOLOGNA

"Riparazione - vendita - restauro  
strumenti per AUTO MOTO D'EPOCA -  
Cruscotti per FIAT 500  
GIANNINI  
ED ABARTH"

PNEUMATICI D'EPOCA  
**Musso M.**

Rivenditore autorizzato:  
Michelin, Pirelli, Firestone, Dunlop,  
BFGoodrich  
C.so Giulio Cesare 119 - 10155 Torino  
Telefono/Fax 011/852019

by RINO LOINO

- ASSISTENZA MECCANICA anche MINI ROVER  
- PREPARAZIONI SPORTIVE e COMPETITION  
- TESTATE E MOTORI PRONTI  
- RICAMBI ORIGINALI BMC E INNOCENTI  
- ACCESSORI D'EPOCA  
- RESTAURI INTEGRALI  
- ACQUISTASI AUTO PER RICAMBI  
VIA PAULLO, 3/A - MILANO - ☎ 02/54.69.047

**SABBIATURA FERRARA G.**

Via Edison, 51 - 20090 Trezzano s/N (MI)  
Tel. & Fax 02 - 4453729

specializzata in  
SABBIATURA COMPLETA AUTO D'EPOCA  
(interno ed esterno)  
MOTO - BICI - ED ACCESSORI IN GENERE

tel.080/9306352

**911 S**, scocca sana, senza documenti, lamierati, vetri e interni, prezzo adeguato, tel.0577/624758 (dopo le 20.00)

**911 S Targa**, 1969, perfetta, km 75.000 originali, conservata, con garanzia, privato vende, L.35.000.000, tel.035/251328-239361

**911 S Targa**, 1973, restaurata, revisionata nel 1997, L.32.000.000, tel.0571/652284

**911 SC**, 1981, aria condizionata, gomme nuove, cerchi 16", manutenzione documentabile con fatture Porsche, tutta originale, permutato l'usato, L.27.000.000 trattabili, tel.0338/7060020-0586/804970

**911 SC Sportmatic**, 1979, verde pisello, tetto elettrico, pari al nuovo, conservata, qualsiasi prova, da vedere, tel.0775/294528

**911 Speedster**, 1990, accessoriata, km 8.400, vendo o permutato con Lancia 037 o S4 di pari condizioni, tel.0761/517918-0337/777430

**911 T**, 1967, blu, restauro professionale, L.25.000.000, tel.0575/49011

**912**, 1966, conservata, interni bordeaux, grigia metallizzata, targhe originali, tel.0335/6397019

**912**, 1966, conservata, più motore per 911 2.4 T, L.25.000.000, tel.0583/47933

**912**, 1968, conservata, rossa scura, interni neri, in buone condizioni generali, L.15.000.000, tel.0372/492131

**912**, 1969, perfetta, interamente originale, ottima per uso quotidiano, rossa, cinque marce, cinque cerchi Fuchs, omologabile ASI, conservata, L.24.000.000, tel.0773/603209-0360/557225

**924 Martini**, 1977, bianca, ottime condizioni, per amatore, conservata, prezzo da concordare, tel.0375/89352 (dalle 9.00 alle 19.00)

**924 Turbo**, 1979, 170 CV, grigia scura metallizzata, aria condizionata, revisionata nel 1997, gomme, frizione, ammortizzatori, marmitta e freni nuovi, L.12.000.000, tel.080/3344678-0338/6308902



**924 Turbo**, 1983, cerchi in lega, doppi specchietti, spoiler posteriore, volante, pomello cambio e pedaliera tipo da corsa, interni bianchi e neri a quadretti, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335



**928**, argento metallizzata, interni in pelle nera, aria condizionata, vetri elettrici, L.17.000.000, 928 S del 1986, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

**928**, 1980, conservata, tutto funzionante, perfette condizioni, rossa, qualsiasi prova, L.16.000.000, tel.06/99849223

**928 GT**, 1991, nera metallizzata, interni in pelle nera km 80.000, italiana, ABS, autoradio con CD, sedili elettrici, pari al nuovo, qualsiasi prova, L.38.800.000, tel.0363/340542 (ore pasti)

**928 S**, 1981, nera, full optional, modificata a modello S4, conservata, tel.0335/8116258



**944 Targa**, grigia metallizzata, doppi specchietti, tetto apribile grande, altri accessori, con garanzia scritta, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335



**Apal**, 1961, in fibra di vetro, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)



**Apal 356 Speedster**, 1991, antifurto, stereo, impianto elettrico, marmitta e interni nuovi, realmente perfetta, L.37.000.000 trattabili, tel.051/6751387

## RENAULT

**5 Maxi Turbo I**, 1981, blu scura e chiara, unico proprietario, km 28.000, stradale, mai corso, nr. 835, conservata, L.40.000.000, tel.0544/460778 (ore ufficio)

**5 Maxi Turbo 2**, 1985, rossa, km 26.000 originali, bellissima, tutta originale, conservata, valuto permuta, L.23.500.000, tel.0175/86885

**R 10**, 1968, bianca, discrete condizioni, buona per ricambi, al miglior offerente, tel.0481/62081-482446

## REYNARD

**F 3 monoposto 903**, 1990, rossa, motore Alfa Romeo nuovo, moltissimi ricambi, perfetta, vendo o permuta, L.30.000.000, tel.0331/845406

## RIMOR

**Camper Koala 100**, perfetto, qualsiasi prova, eventuale scambio con auto d'epoca, tel.0143/75372 (ore ufficio) - 418107 (casa)

## ROLLS ROYCE



**Corniche cabriolet**, vari esemplari, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540



**Corniche coupé e cabriolet, Silver Shadow, Silver Spur, Silver Cloud**, di vari anni e colori, sempre disponibili, specialisti in restauri, assistenza, ricambi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**Silver Shadow**, 1967, grigia quarzo metallizzata, interni in pelle crema, targhe italiane, ottime condizioni, L.39.000.000, City Motors, Torino, tel.011/504339-599878

**Silver Shadow I**, 1971, rossa, tetto in vinile beige, cromature nuove, verniciata a nuovo, meccanica ottima, bella, L.29.000.000, tel.0422/779854-0337/529767

**Silver Shadow II**, 1981, unico proprietario, nera, interni beige, km 26.000 reali, conservata, usata solo da autista professionista, prezzo da definire, tel.0323/404403 (ore pasti)

## ROVER

**P 5 B coupé 3500**, 1967, conservata, verde inglese, interni in pelle crema, aria condizionata, omologata ASI, esente bollo, bellissima, qualsiasi prova, L.28.000.000, tel.0338/6099515-06/6620922

**P 5 Mk II C tre litri**, 1965, conservatissima, km 48.000 originali, interni in pelle immacolati, servosterzo, gomme e freni nuovi, radio d'epoca, omologata ASI, L.18.000.000 trattabili, tel.071/918307-0347/6207985

**P 6 3500**, 1969, altre due 2500 cc, senza targhe, ottime per ricambi, visibili a Todi, L.2.000.000 totale, tel.075/8942149 (ore serali)

**P 6 3500**, 1975, conservata, attendo offerta ragionevole, tel.0473/22379

**Vanden Plas 3500**, 1982, modello raro, bianca, interni perfetti in pelle e radica, condizionatore, tetto elettrico, computer di bordo, quattro vetri elettrici, sospensione autolivellante, gomme nuove, collaudata, veramente perfetta, iscritta registro inglese, telo coprivettura e vari manuali d'officina, al miglior offerente, tel.0338/7189182-0432/657079 (ore serali)

## SIATA

**Amica**, completamente restaurata, tel.0337/240113

## SIMCA



**Ariane**, 1961, conservata, ottime condizioni, L.15.000.000, tel.0532/725352 (ore pasti)

**Six Decouvrable**, 1949, da restaurare, completa, targhe italiane, L.4.000.000, City Motors, Torino, tel.011/504339-599878

## SPARTAN



**1966**, motore Ford 1600 cc, carrozzeria in alluminio, ruote indipendenti, L.20.000.000, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)

## STANGUellini

**Formula Junior**, 1959, pronta gare, perfetta, conservata, al miglior offerente, tel.0331/306722

## STEYR PUCH

**Haflinger**, 1970, capote nuova, documenti in regola, collaudata, visibile a Cuneo, assicurata come auto d'epoca, restaurata, eventuale permuta, L.8.900.000, tel.010/751981 (ore ufficio)-0347/5350919

## TALBOT

**Lotus GRB iniezione 2200**, 1981, carter secco ravvicinato, autobloccante, 248HP, tel.0423/487126 (ore pasti)

## TECNO

**K 250**, 1965, monoposto, pronta corse, perfettamente restaurata, documentazione fotografica, motore Ducati carter stretto preparato, prezzo da concordare, tel.0335/8267034

## TRIUMPH

**TR 3A**, 1959, conservata, L.25.000.000, tel.091/6252234

**Italia 2000**, 1960, eccezionalmente conservata, bellissima, ruote a raggi, omologata ASI, targa oro, esente bollo, documenti e targhe originali, autoradio, perfetta, prezzo da convenire, tel.0931/921787-0330/832130

**TR 3**, funzionante, solo da verniciare, L.19.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104

**TR 3**, da restaurare, in ottimo stato, L.12.000.000, Ravani/Soresina, tel.0374/343104



**TR 3, 4, 5, 6**, vari esemplari, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540





**TR 3 A**, 1960, restaurata completamente di lamierato, pronta da verniciare, completa di tutte le sue parti, ottima da restauro. L.17.000.000, tel.0422/779854-0337/529767

**TR 3 A**, 1960, verde inglese, affidabile, portapacchi, tonneau cover, buona, restaurata e conservata. L.25.000.000, tel.010/541127

■ **TR 3 A**, 1961, completa di tutte le parti, da restaurare completamente, documenti in ordine. L.9.900.000, tel.06/30895602-30893141

**TR 3 A**, 1961, rossa, interni neri, totalmente restaurata di carrozzeria e di meccanica nel 1997, km 3.000, guida a sinistra, collaudata, molto bella, privato vende, L.35.000.000, tel. e fax 030/307254

**TR 4**, 1962, rossa, interni in pelle nera, meccanica nuova, documenti tedeschi, numerosi ricambi, importata dagli USA, restaurata. L.25.000.000, tel.0588/37242



**TR 4 IRS**, 1966, ottime condizioni, collaudo recentissimo, eventuale permuta con cabriolet di piccole dimensioni, L.26.000.000 trattabili, tel.0532/208551

**TR 6**, 1974, perfetta, elaborata, fiche CSAI, restaurata, più altra completa, ma radiata, vendo in blocco. L.25.000.000, tel.02/8690021



■ **TR 6 P.I. 2500**, vari esemplari disponibili, tutti ottimi e perfetti, specialisti in restauri, assistenza, ricambi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**TR 6 P.I. 2500**, 1972, verde inglese, restaurata, completamente originale, in ottime condizioni, pneumatici e capote nuovi, omologazione ASI in corso, fiche CSAI. L.20.000.000, tel.0566/43224-0336/261097

**1300 TC**, 1969, bianca, conservata e restaurata, con documenti, bollo e assicurazione in regola, perfettamente funzionante, L.3.000.000, tel.091/345191



■ **Spitfire**, 1972, L.8.500.000, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)

**Spitfire 1500**, 1976, verde inglese, interni beige, restaurata, tel.0173/617482 (ore pasti, Valerio)



**Spitfire 1500**, 1978, marrone, carrozzeria perfetta, interni nuovi, meccanica ottima, soft e hard top, conservata, qualsiasi prova, L.12.000.000 trattabili, tel.02/8139635 (ore pasti)

**Spitfire 1500**, 1984, bianca, originale, conservata, L.18.000.000, tel.030/49247 (ore pasti)-030/46228 (dalle 18 alle 19.30)



■ **Spitfire Mk I, Mk II, Mk III, 1500**, vari esemplari, restaurati e da restaurare, ricambi, restauri, preventivi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**Spitfire Mk I**, verde, omologata ASI, esente bollo, revisionata nel 1997, targhe, documenti e interni originali, hard top, scarico inox, portapacchi, L.16.500.000, tel.0743/40614

**Spitfire Mk IV 1300**, 1973, english green, conservata in buono stato, meccanica ottima, qualsiasi prova, tutta originale, omologabile ASI, revisionata fino al 2000, L.15.900.000, tel.0541/953957

**GT6 Mk I**, da restaurare completamente, smontata, motore parzialmente revisionato, senza documenti, L.2.000.000, tel.075/8987494 (ore ufficio)

**Dolomite Sprint 16 V**, 1978, molto bella, tutta originale, restaurata, assicurazione agevolata, vendo causa spazio, L.5.500.000 trattabili, tel.051/6751236

■ **TR 7 coupé**, 1977, bordeaux metallizzata, tetto apribile, buone condizioni, L.7.500.000, City Motors, Torino, tel.011/504339-599878

**TR 7 spider**, 1981, argento metallizzata, conservata, cerchi in lega, portapacchi, autoradio, quattro gomme nuove, capote nuova, L.10.000.000, tel.06/9449383 (ore serali)

## VELOREX



■ **Microvettura**, motore Jawa 300 cc, L.3.000.000, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)



■ **Microvettura a tre ruote**, motore Jawa 300

cc, esemplare perfetto, L.8.000.000, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)

## VOLKSWAGEN



**1500 S berlina**, 1963, nocciola, carrozzeria e cromature perfette, sempre in box, conservata, per amatori, vendo causa inutilizzo, L.4.000.000 trattabili, tel.071/7927280 (ore pasti)



**18 AG Pescaccia**, 1972, restauro meticoloso, 1584 cc, gancio di traino, collaudata fino al 2002, L.15.000.000, tel.0123/27549

**Golf GTI 16V**, 1992, da competizione, pronta gare, due esemplari al mondo, tel.031/490415-0337/383016

**Karmann Ghia coupé**, 1961, rossa, interni grigi e bianchi, restaurata, 6 Volt, buonissimo stato, L.12.000.000, tel.02/9052489

**Maggiolino**, 1963, tipo America, bolli e documenti in regola, inoltre Fiat 131 Abarth Racing, senza documenti, buona per ricambi, motore preparato, L.2.000.000, tel.0365/32507-030/603809-0368/3410204

**Maggiolino**, 1964, ottimo stato, documenti originali, manutenzione regolare, uso quotidiano, freni e pneumatici nuovi, ricambi e accessori d'epoca, conservata, quotazione Ruote-classiche, tel.0330/614970

**Maggiolino**, 1985, Mexico, in buone condizioni, uso quotidiano, restaurato, L.2.000.000, tel.010/906061

**Maggiolino 1200**, 1963, conservato e in parte restaurato, L.7.000.000, tel.06/5053359

**Maggiolino 1200**, 1965, grigio, ottimo stato, totalmente originale, sempre in box, conservata, L.8.000.000, Austria, tel.0043/14056971

**Maggiolino 1200**, 1967, meccanica originale, carrozzeria da restaurare, prezzo da concordare, tel.055/960109

**Maggiolino 1200**, 1976, gomme nuove, vetro piatto, motore revisionato, vendo per inutilizzo, da restaurare, L.1.000.000, tel.031/644889 (ore ufficio)

**Maggiolino 1200 6 V**, 1964, acquamarina, restaurato e revisionato, perfettamente funzionante, in ottime condizioni, L.8.000.000 trattabili, tel.02/435588

**Maggiolino**, 1972, meccanica buona, carrozzeria da rivedere, conservata, L.2.500.000, tel.0583/587409 (ore ufficio)



■ **Maggiolone 1300 e 1600 cabriolet**, diversi colori, tutti come nuovi, Luzzago, primi in Italia, Brescia, tel.030/2411531 - fax 2411540

**Maggiolone cabriolet**, 1977, arancio, conservato, da restaurare, completa, originale, ottima di meccanica e interni, piccoli interventi estetici necessari, L.7.500.000, tel.0432/541190

**Maggiolone cabriolet**, 1979, completamente restaurato come da documentazione a richiesta, bianca, tel.051/342861

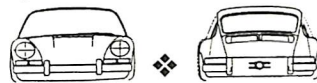
**Maggiolone cabriolet 1200**, 1976, gomme, cruscotto, interni e capote nuovi, nera, conservato, L.12.000.000 compreso passaggio, tel.0775/284084

**Maggiolone cabriolet 1300**, 1972, conservato, bianco, capote nera, nuova, gomme e cerchi originali, motore nuovo, appena revisionato, buone condizioni, L.13.000.000, tel.0338/2987859-0543/923424 (ore serali)

**Maggiolone cabriolet 1600**, 1970, vetro piatto, bianco, restauro professionale, freni a disco anteriori, tutto originale e perfettamente funzionante, L.16.000.000 trattabili, tel.02/435588

**Transporte Typ 23**, 1967, vetro diviso, Kombi, funzionante, originale, da restaurare, L.1.500.000, tel.0432/956901 (ore serali)

## Retromobile



- Restauri totali e parziali su Porsche con preventivi.
- Moquette e capottes originali pronte al montaggio
- Immatricolazioni e collaudi difficili e omolog. ASI e assicurazioni storiche
- Consigli e consulenze per l'acquisto della tua Porsche
- Garanzia sui lavori 3 anni carrozzeria 1 anno meccanica

**Retromobile** - Via Rimembranze 18 LANDRIANO (PV) - (0382) 65270

"Solo PORSCHE"

## AUTOPALLADIO

- Gamma completa ROVER - LAND ROVER - MINI - MG
- Assistenza meccanica e carrozzeria
- Accessori e ricambi originali Gruppo Rover
- Fregi, ricambi e accessori per MINI 850, 1000 COOPER 1000, 1100, 1300 carb. iniezione

Via Palladio n° 4 (p.ta Romana) 20135 Milano  
Tel. 02/58300901 Fax 02/58320048



## COMMERCIO AUTO

(02) 45100013 - Fax (02) 45100206

ELABORAZIONI E RESTAURI

TALOSPORT

## VOLKSWAGEN PORSCHE

914/4, 1975, rossa, interni neri, cerchi Fuchs, manutenzione accurata, come nuova, pronta ASI, restaurata, L.18.000.000, tel.02/90091612

## VOLVO

125 S, 1964, smontata, completa, anche per ricambi o da restaurare, L.2.000.000, tel.0331/407080-594565

740 GLE, 1987, dicembre, canna di fucile, km 74.000 originali, tetto apribile, autoradio, ottimi pneumatici, sempre in box, revisionata fino al 2001, L.6.500.000 trattabili, tel.02/6425182 (ore serali)

P 1800 S, 1965, originale, in ottime condizioni generali, perfetta, molte parti nuove, conservata, assicurata fino ad agosto 1998, al miglior offerente, tel.02/3232995



■ PV 544 Sport, 1965, perfetta, velocissima, preparata regolarità, Riccardi, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)

## Vendo

### MOTO

## APRILIA

ETX Enduro, 1984, rossa e bianca, perfetta, km 20.000, tutta originale, da vetrina, conservata, L.1.200.000 trattabili, tel.099/5669101

## ARIEL

350, 1939, conservata, funzionante, non modificata, con estratto cronologico, eventuale permuta con moto d'epoca, L.4.500.000, tel.0124/428962

## BENELLI

Leoncino, in discrete condizioni, funzionante, con numero di targa, tel.0338/8687214

## BMW

K 100 RS, 1984, borse e carenatura originali, blu metallizzata, gomme nuove, eventuale permuta con Opel Kadett 1900/2000 GTE, L.8.000.000, tel.0461/233314 (ore ufficio) - fax 233315 - 0337/452083

R 100 RS, 1976/77, immatricolata nell'81, sella monoposto, motovalige, conservata, solo se veramente interessati, L.10.000.000, tel.0338/6808169

## CECCATO

125 Sport, da restaurare, con targa, senza documenti, tel.0338/8687214

## GILERA

150 Sport, completa, con targa, senza documenti, da restaurare, per mancanza di spazio, tel.0338/8687214

TG 1, senza manubrio, ideale per ricambi, regalo due motori dello stesso modello, L.200.000, tel.0338/5303831

## HARLEY DAVIDSON

883 Sportster, 1987, viola Corvette, modificata Arlen Ness, ufficiale Numero Uno, pochi esemplari, unica, da vedere, ottimo stato, modifiche per molti milioni, restaurata nel 1997, L.22.000.000 trattabili, tel.0338/8174800

WLA, WL, 1942/43, da restaurare, inoltre restaurata, Flathead 1200 cc del 1948, Electra Gilde del 1971, Indian Chief Sidecar 1200 cc del 1947, omologata ASI, Indian 741 militare, omologata ASI, disponiamo di ricambi originali Harley Davidson dal 1930 al '55, tel.0338/6122505-030/348486-0336/399329

## HENDERSON

1200 quattro cilindri, 1924, restaurata, vendo o permuta con Moto Guzzi e Gilera d'epoca, L.50.000.000, tel.0131/355620 (ore serali)

## HONDA

400 Four, 1974, rossa, ottimo stato di conservazione, originale, documenti e bolli in regola, L.3.000.000 non trattabili, tel.030/2713474 (ore 21.00)

CBX 1000 SS, 1981, carenata, sei cilindri, perfetta, Prolink, conservata, L.6.000.000 trattabili, tel.0445/386172

PC 800, 1997, L.18.000.000, tel.045/558103

## ISO



Isoscooter 125, 1951, targa e libretto originali, iscritta registro Motoclub storico italiano, esente bollo, rara, restaurata, L.5.000.000, trattabili, tel.049/6794012

## KTM

250 GS 80, 1979, catena, corona, pignone e ammortizzatori nuovi, documenti in regola, conservata, tutta originale, L.3.500.000 trattabili, tel.02/6425182 (ore serali)

## MOTO GUZZI

250 Airone, 1948, restaurata, completa, con serbatoio cromato a goccia, documenti e bolli regolari, restaurata, vendo o scambio con Fiat 500 stesse condizioni, L.7.500.000, tel.039/389965

4 V, 1925, proprietario ex pilota Guzzi, con documenti, bellissima, restaurata, L.85.000.000, tel.0368/216582

Airone 250, 1945, perfetta di motore e carrozzeria, documenti originali, rossa, prezzo da definire, tel.0532/751844

California 1100 carburatori, 1996, bordeaux

e rossa, km 2.800, come nuova, borse, parabrezza, coprimoto e altri accessori, vendo per inutilizzo, L.15.000.000, tel.081/5969043

Dingo M 49, 1972, buone condizioni, rossa, conservata, L.600.000, tel.0933/56498 (ore serali)

Ercole, 1967, due esemplari, da restaurare, con documenti originali, L.1.500.000 trattabili, tel.010/906061

Galletto 192 A.P., 1957, restauro completo di meccanica e carrozzeria, gomme nuove, L.4.200.000, tel.0573/775173-0338/7150075

Guzzino 65 A, 1948, originale, rossa, cambio sul serbatoio, targa originale, motore buono, venduta da Omobono Tenni nel 1948, L.1.300.000, tel.041/440010-0337/497944

Sport 14-15, 1929, restaurata, con documenti, L.26.000.000, tel.0335/266325-0131/355620 (ore serali)

Sport 15 Sidecar, Sport 14, Astore, tutte restaurate, tel.0131/355620 (ore serali)-0335/266325

V 50 P, 1980, ex vigili urbani, documenti e bolli in regola, conservata, L.900.000 trattabili, tel.0185/350768 (ore serali)

Zigolo 110 Sport, 1964, restaurata, L.2.000.000, tel.02/48914991

## MV AGUSTA

Motocarro 235, 1950, perfettamente funzionante, demolita, da restaurare, tel.075/8948285 (ore serali)

## SOLEX

3800, 1974, nero, stupende condizioni, perfettamente funzionante, originale in ogni particolare, conservata, L.800.000, tel.0335/8001660

## VIBERTI

Vivi Victoria Super Sport 48, 1959, perfetta, originale, affidabile, tre marce, libretto e garanzia originali, restauro professionale, L.2.500.000 trattabili, tel.0424/73603

## YAMAHA

500 SR Scrambler, 1979, in ottime condizioni, rara, documenti in regola, conservata, L.4.000.000, tel.0733/810937-0347/6761037

## ZÜNDAPP

TC con sidecar, 1941, conservata, L.15.000.000 trattabili, tel.0338/8626543

## Vendo

### VARIE

Autocapital, Quattroruote, Autosprint, Auto, Gente Motori, Automobilismo e altre riviste di auto e moto, L.500 cadauna, vendo anche singolarmente o in piccole quantità, tel.030/800083

Automodelli anni '60-70-80, scale 1/43, 1/24, 1/18 ecc., seguenti marche: Burago, Politoys, Mebetoy, Polistil, Corgy, Dinky ecc., anche intere collezioni, vendo e compro, per ricevere gratuitamente la lista tel.0348/3805780-085/8003016 (ore ufficio) - 9490400 (casa, Carlo)

Automodelli Dinky, Corgi, Politoys, vendesi, richiedere lista inviando tre francobolli da L.500, tel.0362/544641

Automodelli Progetto K, serie limitate, Fiat 600, 124 Sport, Alfa Romeo GT Junior, Maserati, tel.0338/2944600 (dopo le 20.30)

Automodelli scala 1/43, obsoleti o recenti, Corgi Toys, Box, Brumm, Solido, Verem, in blocco o parzialmente, prezzi vantaggiosi, tel.0338/2680604

Automodello Ferrari F 500 Ascari, esemplare nr. 12, 50 cc, mt 2.00 x cm 0.80, stupendo, da collezionista, tel.02/6703133 (ore ufficio)

■ Autoradio anni '50/60/70, diversi modelli e marche come: Becker, Blaupunkt, Autovox e altre, anche modelli a sei volt per Porsche e Volkswagen Maggiolino, tel.011/748834 (ore serali e fine settimana)

Autosprint dal 1977 al 1979, 52 numeri ben conservati, L.100.000, tel.0933/56498 (ore serali)



Banca dati Alfa Romeo, in base al numero di telaio si forniscono libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, cataloghi ricambi, consulenza, restauri e omologazioni ASI, inserzioni gratuite e compra-vendita auto, tel. e fax 06/56386523

Carrello per auto, due assi, come nuovo, usato pochissimo, L.2.000.000, tel.035/251328-239361

Cartello pubblicitario Lambretta, in metallo, L.150.000, tel.010/888812

Cerchi in lega Campagnolo 6jx13" Fiat, con pneumatici Michelin MXL 185/70 al 90%, vendo anche separatamente, L.1.000.000, tel.0573/935050



■ Coprivettura, su misura, eleganti, pratici, leggeri, stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, inviamo contrassegno, Tendauto, Livorno, tel.0586/887456

Fasce bianche, lavabili, indelebili o permanenti si eseguono su pneumatici auto e moto, tel.0444/924316 (ore pasti, Chicco)

Guida Illustrata Mercury, per collezionisti automodelli Mercury, oltre 600 fotografie, esami permute modelli, tel.02/7490877

Immagini di Carovane Romantiche, tel.081/5493939 o scrivere a Luigi Di Matteo, via Salvator Rosa 299, 80135 Napoli

## L'indice del collezionista

VENDITA PER CORRISPONDENZA LETTERATURA AUTOMOBILISTICA TEL/ FAX 0742 - 354620

### CATALOGO GRATUITO

■ L'indice del collezionista, vendita per corrispondenza letteratura automobilistica, riviste italiane ed estere, depliant pubblicitari originali d'epoca, libri, video, poster ecc., richiedere catalogo gratuito su marche di vostro interesse,

Casella Postale 66 - 06042 Campello (PG), tel. e fax 0742/354620

■ **Mini Tuning**, tutto per la Mini, lamierati BMC, parti meccaniche, kit potenziamento, differenziali autobloccanti, cambi a denti dritti, frizioni speciali, pinze freni a quattro pistoni, motori 1275 S da revisionare, nuovo catalogo a colori L.15.000 rimborsabili al primo acquisto, tel.06/94315344

■ **Mini Tuning**, per Mini 1.3 iniezione, kit potenziamento comprendente, testata lavorata a STG III, filtri aria K&N Pipercross, castello punterie HI-Lift RC=1.5, sistema di scarico, ogni mese abbiamo offerte speciali, nuovo catalogo a colori L.15.000 rimborsabili al primo acquisto, tel.06/94315344

**Moto e motorini d'epoca**, circa venti pezzi, in diverse condizioni e varie cilindrate, dagli anni 40 agli anni 60 tra cui Itom, Gilera, Ariel, MV, Mondial, tel.0124/428962

**Per Abarth 595 SS**, motore nuovo, per Gianini 590 motore rifatto completamente, prezzo da definire, tel.02/99069693

**Per Alfa Romeo 1500 e 1750 anni '30**, cambio di velocità a quattro rapporti, nr. 67, tipo 11648, tel.02/82472345 (ore ufficio) - 48004937 (ore serali)

**Per Alfa Romeo 1900**, Giulietta e Giulia tutte le versioni, vendo ricambi originali, realizzo rivestimenti sottocofano, tel.02/3490568

**Per Alfa Romeo 2000 berlina**, paraango anteriore destro nuovo, mite richiesta, tel.0437/989015 (ore pasti)

**Per Alfa Romeo 2000 Touring e Lancia Fulvia Zagato**, svariati ricambi di meccanica e carrozzeria, tel.0574/6322520 (ore pasti) - 632384 (ore ufficio)

■ **Per Alfa Romeo, Fiat e Lancia anni '20/70**, ricambi nuovi e usati, motori, cambi, differenziali, assetti anteriori, sospensioni, motorini avviamento, dinamo, carburatori, radiatori, monoblocchi, testate, alberi motore, dischi ruote, lamierati, strumentazione, fanali, parti elettriche e meccaniche, altri accessori di vario tipo di carrozzeria, tel.0338/8339966

**Per Alfa Romeo Giulia berlina e GT**, tutta la gamma di ricambi per tutte le versioni, nuovi e usati, tel.0368/3163647

**Per Alfa Romeo Giulia Sprint GT**, un cerchio Borrani 5,5x15", tel.0564/451479 (dopo le ore 20.30)

**Per Alfa Romeo Giulia Sprint GT 1300**, 1600, 1750, 2000, lamierati nuovi e ripristinati, fari, paraurti, guarnizioni, tappeti, tel.050/799440-0330/274016

**Per Alfa Romeo Giulietta**, porte, cofani, molle delle sospensioni, motori 1315, alberi a gomiti, carburatori Weber DCO3, cambio a leva lunga Borg Warner, tel.0337/579685

■ **Per Alfa Romeo Giulietta e Giulia Spider**,

sedili, capote, paraurti, fanali, mascherine, volanti, motori, meccaniche complete, per Duetto sedili, per GT Sprint bertone ricambi, per Giulietta e Giulia SS motori, tel.0371/89336 (ore ufficio) - 898478 (ore pasti)

**Per Alfa Romeo Giulietta Spider**, hard top Pininfarina, da restaurare, L.2.000.000, tel.0535/54113

**Per Alfa Romeo Giulietta Sprint**, cofani e porte, fanali posteriori seconda serie, paraurti per Giulietta berlina e fari posteriori terza serie, tel.0360/900882 (dopo le 18.00, Fabio)

**Per Alfa Romeo Giulietta TI Sprint e Spider 1300 e 1600**, lamierati nuovi e usati, vetri, strumenti, motori e varie, tel.0368/3163647

**Per Alfa Romeo GT 1300, 1600 e 1750**, ricambi vari, mascherine, paraurti, fari, vetri, parti meccaniche, tel.0434/551072

**Per Alfa Romeo GT Bertone dal 1963 al 1976 e Giulia berlina**, ricambi di meccanica e carrozzeria, inoltre ricambi vari per Fiat 508 Balilla, Topolino, 500, 600, 850, 1100, 1400, 1500, 1800, 2300, tel.0544/405006

**Per Alfa Romeo GT Junior**, motori 1300 e 2000, radiatore, servofreno, marmitta, cerchi in lega, pneumatici, serbatoio, autobloccante, tel.030/2190126

**Per Alfa Romeo GT Junior 1300, 1600, 1750 e 2000**, lamierati, guarnizioni, fari, paraurti, tappeti, tel.050/799440-0330/274016

**Per Alfa Romeo GT Junior 1300 scalino del 1969**, vetri anteriori e posteriori, paraurti posteriori, fari anteriori e posteriori, cambio, servofreno, mascherina, carburatori, per Giulietta Sprint vetro posteriore, tel.015/75550

**Per Alpine Renault V 6 Turbo**, cerchi in lega, cofano anteriore, porte, vetri e altro in blocco, prezzo interessante, tel.0372/492131 (ore ufficio)

**Per Ansaldo 4C**, cambio di velocità e basamento monoblocco motore, tel.02/82472345 (ore ufficio) - 48004937 (ore serali)

**Per Atala, Bianchi, Maino, Sachs**, vendo motori 50 cc a L.50.000 cadauno, Valentino, tel.035/664413 (ore pasti)

**Per Austin Healey Frogeye**, due porte complete di cerniere e serrature, tel.041/5313806

**Per Austin Mini Cooper S 970, 1071, 1275**, motori, alberi, testate, bielle, pistoni, cambi e parti per elaborazioni, tel. e fax 040/275073

**Per auto inglesi di tutte le marche**, ricambi di ogni tipo, accessori e parti speciali, tel. e fax 0143/877172

**Per auto italiane anni '50/60/70**, ricambi elettrici, parti di carrozzeria, meccanica e guarnizioni, tel.055/8725583-0348/3325067

**Per auto storiche anni 50, 60 e 70**, tergicristalli inox, portatarga anteriori e posteriori inox, bracci tergi inox, cronometri meccanici Heuer rattrappanti per manifestazioni di regolarità,

gruppi ottici posteriori, cerchi fari inox per auto italiane, tel.0586/806053-0338/8895555 (dopo le 19.30)

**Per Autobianchi A 112 Abarth 70 HP**, cofano anteriore beige L.150.000, undici cerchi in ferro con pneumatici L.100.000 cadauno, Valentino, tel.035/664413 (ore pasti)

**Per Chevrolet Corvette dal 1974 al 1980**, strumentazione, cerchi in lega, gomme, ricambi di meccanica e carrozzeria nuovi e usati, manuali di riparazione ecc., prezzo interessante, tel.0734/229118 (ore pasti)

**Per Citroën DS, SM, DS Cabriolet**, ricambi e accessori nuovi o usati per il restauro, anche vetture complete, tel.049/8710306

**Per Citroën DS**, qualsiasi ricambio ed accessori nuovi e usati, numero materiale per restauro ad alto livello, tel.049/8710306 (ore pasti, Fabrizio)

**Per Citroën DS**, vasta gamma di ricambi nuovi, fanaleria, guarnizioni, kit per restauro, volanti, cornici, modanature, accessori particolari anche rari, idraulica ecc., tel.0335/446700

**Per Citroën DS**, fari posteriori, frecce anteriori, supporti motore, quattro gomme nuove, per Pallas cielo, rivestimento, baule, cornici fari, tel.039/796534

**Per Datto Torpedo berlina 1924-27**, quattro sportelli originali, intelaiatura capote, originali, tel.0744/813547-0368/433256

**Per Ferrari 208 GTB e GTS**, libretti uso e manutenzione, per 250 S, 280 SE e 300 cataloghi particolari, in fotocopia, per 246 GT cataloghi, tel.0464/553550

**Per Ferrari 246 GT**, marmitta nuova ancora imballata, BS MN CR, vendo e consegno in Triveneto, tel.0464/553550

**Per Ferrari 250**, due teste prive di alberi, con supporti di banco, tel.0434/551072

**Per Ferrari Daytona**, cinque ruote in lega, come nuove, per 275 cinque ruote in lega come nuove, tel.0335/6111559

**Per Ferrari Dino 246**, coprisedili rossi, in spugna originali, tel.0338/458497-080/830687

**Per Fiat 1100 B ed E**, interni in finta pelle marrone, cambio per E ed EL, paraurti per E, guarnizioni in gomma porte e pedane, tel.0163/835402 (dopo le 20.30)

**Per Fiat 1100/103 del 1956-57**, porte, cofani, mascherina, fanali, gomme nuove d'epoca con cerchi e minuteria, tel.011/505271

**Per Fiat 124 Abarth**, motore 16 valvole Gr. 4, nuovo, astenersi perditempo, tel.0368/685375

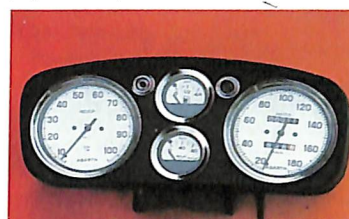
**Per Fiat 131 Abarth Rally**, ricambi corsa e stradali, tel.0438/552849 (ore serali)

**Per Fiat 131 Rally Abarth**, due carburatori Weber 44 IDF, scarico corsa o60 con silenziatore, quattro cerchi in magnesio Gr. 4, assetto corsa Bilstein, cambio stradale completo di

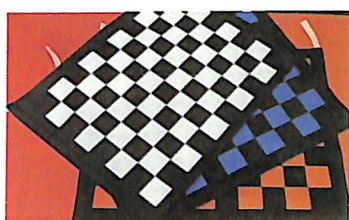
carter, ricambi vari stradali, tel.0438/552849 (ore serali)

**Per Fiat 2300 S coupé**, motore completo ex preparato, coppa Abarth in alluminio, L.1.500.000, tel.059/221778-0335/6354281

**Per Fiat 500**, quattro cerchi a raggi, carburatore Dell'Orto 32-28, coppa olio, cruscotto quattro strumenti tipo Abarth, per Abarth 850 quattro cerchi e coppa olio, tel.019/675476 (dopo le 20.00)



**Per Fiat 500 anni 1957/75**, cruscotto Jaeger Abarth nuovo, tel.0336/596056



**Per Fiat 500 anni 1963/75**, capote a scacchi di vari colori, tel.0336/596056

**Per Fiat 500 C**, coppia conica, scatola sterzo, cambio, radiatore, prezzo ragionevoli, tel.099/8277552 (ore serali)

**Per Fiat 500 C**, pignone e corona, satelliti e planetari, corona del volano, motore, giunto di gomma, tutto nuovo, tel.0564/20210-20358

**Per Fiat 500 C**, supporti completi per aggancio cric, cataloghi parti di ricambio di carrozzeria e meccanica, tel.0330/705080

**Per Fiat 500 C berlina e Belvedere**, fanalini posteriori prima e seconda serie, parti frenanti, cerchi, fari, tutto il materiale in gomma, tendine estive, capote, tel.0360/900882 (dopo le 18.00, Fabio)

**Per Fiat 500 C e Belvedere**, tubi, freni, cilindretti, pompa freni, fari, portalampe, bracci, tergi e spazzole, tel.0338/2944600 (dopo le 20.30)

**Per Fiat 500 C**, fanali anteriori e posteriori, cavi, candela, fregi, stemma, adesivi vano motore, tubi, freni, ecc., tel.0338/2944600 (dopo le 20.30)

**Per Fiat 500 D, F, Alfa Romeo, Lancia Appia, Volkswagen 1200**, vendo cavi candele, per Fiat 500 e 600 mozzini ruote posteriori, tel.0564/451479 (dopo le ore 20.30)

**Per Fiat 500 D, F, L, R**, accensione elettronica, spinterogeno senza contatti, centralina, bobina, L.500.000 montaggio incluso.

**DA RESTAURARE**  
MERCEDES - JAGUAR - MG  
OLTRE 30 AUTO IN STOCK

**PLASAC - SHOWROOM** in  
via Grandi, 18 - PIOLTELLO (Milano)  
Tel/Fax 02.9267865

**Pizzarelli Fausto**  
RICAMBI  
E ACCESSORI  
AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI  
COMPLETE - CAPOTES PEDANE ecc.  
STEMMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA  
REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 856982  
Portatile (0337) 569941

**NUOVA 500** & Vespa

- Restauri specializzati
- Vendita e Assistenza
- Esportazioni in tutto il mondo
- Trasformazioni carrozzeria
- Vasta disponibilità ricambi

Antonio Cassella  
VILLA DI SERIO (BG)  
Tel/Fax 035/656763 - Port. 0335/6021905

**nanni** BOLOGNA  
RICAMBI

Tel. 0336/596056 - Fax 051/789579

RICAMBI E ACCESSORI  
SPORTIVI E CORSA PER  
**Fiat 500 D/F/L/R - 126**  
**ABARTH 595/695**  
**GIANNINI 500/590/650**

**FLAMIGNI**  
**Raoul**

GUARNIZIONI IN GOMMA  
TAPPETI ORIGINALI DI BASE  
Via M. del Pagano, 19 - 50142 FIRENZE  
Tel e Fax **055/7331768**  
Tel. mobile: **0336/677773**



sfusi e singole annate, tel.06/9656461-0360/911858

**Restauro volanti in legno, in qualsiasi stato, esperienza decennale, tel.045/7808672**

**Ruoteclasse collezione completa, fino al nr. 112, al miglior offerente Quattroruote dal 1994 al '97 compresi, tel.0332/228324 (ore serali)**

**Ruoteclasse, dal nr. 60 a oggi, L.300.000, tel.051/6010298**

**Ruoteclasse dal 1988 al 1992, Gente Motori dal 1990 al 1991, metà prezzo di copertina, tel.02/89301824**

**Ruoteclasse, Quattroruote, Auto-capital, Auto D'Epoca, La Manovella, Autosprint, Auto Oggi, tel.0337/719500**

**Stemmi smaltati in metallo e spille, di marche automobilistiche italiane ed estere, di nazioni e auto club, tel.06/9078311**

■ **The Automobile**, unica rivista al mondo dedicata alle auto e ai veicoli commerciali pre 1950, richiedete copia omaggio e indice arretrati a Casella Postale 66 - 06042 Campello (PG), tel. e fax 0742/354620

**Trattore Fordson Mayor primi anni '50**, quattro cilindri, a petrolio e benzina, sollevatore e puleggia laterali, gommato, verniciato, tel.0321/624820

**Trattore SPA TL del 1937**, eventuale lama sgombro neve, prezzo di realizzo, tel.0461/698446

## Compro

### AUTO



■ **Alfa Romeo, Fiat, Lancia, BMW, Mercedes**, monovolume e altri modelli, possibilità permuta usato con usato, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

**Monoposto**, anni 60 e 70, vettura Turismo da competizione (TC) ante 1971, fax 030/9916032



■ **Porsche, Ferrari, Maserati, Lamborghini, Jaguar, De Tomaso Pantera**, spider, coupé, berline e sportive o d'interesse storico, possibilità di permuta usato con usato, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

### ABARTH

**695 SS Assetto Corsa**, 1965-70, 595 SS, perfette, omologate ASI, quotazione Ruoteclasse, tel.030/2693062 (ore serali)

**1000 TC, TCR, 595 o 695**, anche altre, com-

plete o solo ricambi, tel.0761/513078 (ore pasti) - 0337/927546 (ore ufficio)

**1000 TCR**, 1966-67, pagamento in contanti, omologata ASI, quotazione Ruoteclasse, tel.030/2693062 (ore serali)

### ALFA ROMEO

**Giulia 1600 Spider veloce**, in qualsiasi condizione, tel.0532/202636-61314

**Giulia 1300 o 1600**, 1962-74, in buone o ottime condizioni, inoltre Giulia familiare, GT Junior 1300 o 1600, 2000, anche radiate, pagamento in contanti, tel. e fax 051/851495-0337/576625 (ore 15.00-20.00)

### APAL

■ **356 Speedster**, ottimo stato, pagamento in contanti, tel.030/2310151 (ore pomeridiane)

### AUTOBIANCHI

**A 112 Abarth 70HP**, sana, originale, conservata, collaudata, possibilmente in Piemonte, prezzo ragionevole, tel.0124/28559

### CITROËN

**CX Break 2000**, 1988, conservata, solo se in ottime condizioni, prezzo da concordare, tel.0335/466561

### FERRARI

**Testarossa, 456 GT, Mondial, F 40, F 355, 512 TR, 208 GTO**, modelli d'epoca, Maserati 224, 424, Ghibli, pagamento in contanti, tel.0360/222627

### FIAT

**8 V**, in qualsiasi condizione, purché carrozzeria Fiat, tel.02/96450753-0336/331347

**1100 BL**, 1948-49, in condizioni buone o discrete, senza documenti, conservata o da restaurare, ma funzionante, preferibilmente sud Italia, prezzo da concordare, tel.0333/56498 (ore serali)

**1100 S**, 1947-50, documenti in regola, esentata, solo se da restaurare di meccanica, eventuale permuta con Fiat 1100 E, quotazione Ruoteclasse, tel.0163/835402 (dopo le 20.30)

**850 Spider**, Innocenti 950 spider, restaurate o conservate, in ottimo stato, con targhe e documenti originali, revisionate, preferibilmente sud Italia, quotazione Ruoteclasse, tel.0338/9204671 (ore serali) (NA)

**124 Special berlina**, 1968/72, con targhe originali, blu notte e interni beige, tel.081/7387956

**850 Spider, 124 Spider** (al massimo 1800) oppure Alfa Romeo Duetto 1300, anche da restaurare, tel.0544/988068-0347/4551615

**131 Rally Abarth**, solo se perfetta, eventuale permuta con 124 spider 1600, omologata ASI targa oro, rossa, tel.0461/233314 (ore ufficio) - fax 233315 - 0337/452083

**131 Rally Abarth**, 1976-77, esclusivamente gialla originale, stradale, conservata, Valentino, tel.035/664413 (ore pasti)

### LANCIA

**Ardea**, restaurata, con targhe originali, compro in tutta Italia a prezzo interessante, tel.0984/838050

**Fiammia berlina**, in discrete condizioni, da restaurare, prezzo modico, tel.090/357581

### LOTUS

**Elan S 3/4**, 1973-75, possibilmente conservata, in buone condizioni, prezzo modico, tel.011/4050416 (ore ufficio) - 0348/6501060 (ore serali)

### MERCEDES

**300 SLR, 300 SL**, tel.0923/565797

### MG

■ **TF 1250**, verde scura, omologata ASI, in buone condizioni, inviare offerta via fax 02/9988048

**A roadster**, Triumph TR 4 o 5, conservate, da privato, pagamento in contanti, tel.0338/6217266

### NSU

**Prinz 4 e 4 L**, 1965/74, in qualsiasi stato, anche non funzionante o senza revisione, con la carrozzeria in qualsiasi stato, da restaurare, purché immatricolata, tel.0331/568709

### OPEL

**Kadett 2000 GTE**, solo se perfetta, anche Gr. 1 o 2, pagamento in contanti, indispensabile revisione motorizzazione, zona Triveneto, tel.0461/233314 (ore ufficio) - fax 233315 - 0337/452083

### PORSCHE

**911**, 1970, offero in permuta De Sanctis formula 850 più conguaglio, tel.095/896305-0368/661975



■ **911, 928, 944, 924**, pagamento in contanti, possibilità di permuta usato con usato, Puntoauto, Bergamo, via Carnovali 88, tel.035/319335

### VOLVO

**142, 144, 164, 262**, dal 1973 in poi, solo modello cambio manuale, iniezione, meccanica buona, L.2./3.000.000 max, tel.02/2898066

## Compro

### MOTO

### HONDA

**CB 750 Four K2**, 1972-75, originale, marmitta, con documenti, blu, rossa od oro, quotazione Ruoteclasse, tel.0360/591239

**Goldwing 1000**, 1975-78, solo se radiata, incidentata o fusa, tel.049/8803368-0338/8777677

### PARILLA

**125/250 2T, 250/350**, degli anni Cinquanta, conservate o restaurate, marcianti e con documenti, tel.0578/799071 (ore 19-21)

## Compro

### VARIE

**Aliseo Digitech**, purché funzionante e completo di cavi, tel.0422/231910 (ore serali)

**Automodelli anni '30/70**, Dinky, Mercury ecc., inoltre depliant di auto, tel.02/2367505

**Carburatore Weber DR 30**, in bronzo, completo base quadrata od ovale, per Fiat 1100 e 1100 B anni '50/55, tel.0775/872215 - fax 270405

**Cronometri**, per gare di regolarità ASI, tel.041/5313806 (ore serali)

**Materiale fotografico** sulle Fiat 128 Coupé Gruppo 2 (velocità in circuito e rally) delle scuderie Filippinetti, Trivellato, Galmozzi, Vaccari, Ceccato, Fren, Nazareno, ecc., tel.059/341122

**Per Alfa Romeo 1600 Spider Junior**, 1976, coppia sedili anche da restaurare, tel.0932/941403

**Per Alfa Romeo Alfa 6, Alfa Rio, Opel Admiral**, Diplomat, Senator, Monza, Oldsmobile Tornado, documentazione, tel.0330/994989

**Per Alfa Romeo Autodelta**, documentazione fotografica anni '70, eventuali permuta, tel.0184/531111 - fax 575500

**Per Alfa Romeo Giulia Super**, 1965, cerco ponte posteriore rapporto 7/41 con autobloccante in ottimo stato, no perditempo, tel.0335/404248

**Per Alfa Romeo Giulia Super**, 1965, cerco tre cerchi Tecnomagnesio 5.5x15 in buono stato, solo occasione, tel.0335/404248

**Per Austin Healey 3000 Mk I**, cerco hard top, tel.051/904139 (ore ufficio)

**Per Citroën GS e GSA di tutte le annate**, cercasi appassionati per compra-vendita pezzi di ricambio, tel.049/8670263

**Per De Tomaso Pantera**, cambio, tel.0336/644102

**Per Ferrari Dino 308 GT4**, marmitta originale Ansa, tel.06/44233902

**Per Fiat 124 Abarth**, copia conica 8x43, inoltre pneumatici rally anni '70-80, grandi sezioni da 13 e 15x230/270, tel.0184/531111 - fax 575500

**Per Fiat 600 berlina, Multipla e derivate**, automodelli e depliant pubblicitari, tel.010/751981 (ore ufficio)-0347/5350919

**Per Lambretta 125/150 C-D**, sidecar, anche da restaurare, in qualsiasi stato, tel.0337/456297-0471/272263

**Per Lancia Delta Integrale**, cercasi sportivi per raduni e gare amatoriali, richiedi calendario 1998, tel.0347/2220732 - fax 019/570370

**Per Lancia Fulvia coupé**, parafanghi e cofani in alluminio, anche auto completa, ma radiata, tel.011/7390059 (dalle 17.00 alle 19.00)

**Per Maserati e Osca da corsa**, ricambi e ogni particolare, tel.0532/202636-61314

**Per Opel GT 1900**, 1969, quattro cerchi in lamiera originali da 5" e quattro pneumatici 165-13, tel.0461/698446

**Per Porsche 911 2.4 S**, parafanghi posteriori, lamierati e sottoporta, tel.030/2713474 (ore 21.00)

**Per Porsche 911 T coupé del 1971**, specchietto retrovisore sinistro e plastiche fanalini anteriori, tel.0445/446560, Franco

**Per Triumph TR 3**, hard top, tel.035/516072

**Per Triumph TR 7 spider**, 1980, sedili in velluto blu, solo se in buone condizioni, tel.0425/29558

**Registro Alfa 90**, cerca alfisti, per informazioni: Registro Alfa 90 c/o Paolo Pighin, Casella Postale 10, 33084 Cordenons (PN), tel. e fax 0434/41519

Per i vostri annunci servitevi dei tagliandi sotto riportati



GRATUITO riservato ai privati			
<input type="checkbox"/> VENDO	<input type="checkbox"/> COMPRO	<input type="checkbox"/> SUPPLEMENTO	<input type="checkbox"/> FOTO (L. 20.000)
<input type="checkbox"/> AUTO	<input type="checkbox"/> MOTO	<input type="checkbox"/> VARIE	<input type="checkbox"/> RIQUADRO (L. 15.000)
MARCA		MODELLO	
<input type="checkbox"/> CONSERVATA	<input type="checkbox"/> RESTAURATA	<input type="checkbox"/> DA RESTAURARE	<input type="checkbox"/> OMOLOGATA ASI
ANNO		PREZZO	
			NOTE
<b>PROPRIETARIO:</b>			
NOME		COGNOME	
INDIRIZZO		LOCALITÀ	
CAP	PROV.	TEL.	

A PAGAMENTO per gli operatori commerciali			
<input type="checkbox"/> VENDO	<input type="checkbox"/> SUPPLEMENTO (foto o/e riquadro)		
<input type="checkbox"/> COMPRO	<input type="checkbox"/> MODULO 1	<input type="checkbox"/> MODULO 2	<input type="checkbox"/> MODULO 3
INSERZIONISTA		<input type="checkbox"/> FOTO	<input type="checkbox"/> RIQUADRO
INDIRIZZO		CITTÀ	

L'inserzione deve rientrare nel modulo prescelto e comprendere nell'ordine: marca, modello, anno, km, prezzo, nome, indirizzo e recapito telefonico.

			modulo 1
			modulo 3

	TARIFFE A MODULO			SUPPLEMENTI	
	1	2	3	Foto	Riquadro
Lire	15.000	25.000	35.000	20.000	15.000

TOTALE IMPORTO INSERZIONE Lire  N. abbonamento  (oppure allegare fascetta indirizzo)

MODALITÀ DI PAGAMENTO	
<input type="checkbox"/>	Allego assegno bancario non trasferibile, intestato a: RUOTECLASSICHE - UFFICIO VENDITE, VIA A. GRANDI, 5/7 - 20089 ROZZANO (MI)
<input type="checkbox"/>	Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito:
<input type="checkbox"/>	American Express
<input type="checkbox"/>	BankAmericard
<input type="checkbox"/>	Carta Sì
<input type="checkbox"/>	Diners
Firma	N° <input type="text"/>
	Scad. <input type="text"/>

- Il tagliando per la pubblicazione gratuita dell'annuncio è riservata ai privati.
- Il tagliando per la pubblicazione a pagamento dovrà essere usato dagli operatori commerciali i cui annunci saranno contraddistinti da un quadratino nero (■).
- I privati che vogliono avvalersi dei supplementi previsti nella tabella riportata a lato, pagheranno solo l'importo del supplemento (20.000 lire per la fotografia, 15.000 per il riquadro).
- I tagliandi dovranno essere compilati in ogni loro voce, a macchina o in stampatello. I testi dei tagliandi a pagamento dovranno rispettare il numero di battute del modulo prescelto.
- Saranno pubblicati solo i tagliandi debitamente compilati e pervenuti in redazione entro il giorno 5 del mese precedente quello della pubblicazione. I tagliandi pervenuti dopo tale data verranno pubblicati sul numero successivo.
- Le fotografie inviate a corredo dei tagliandi non saranno restituite.
- Non saranno pubblicati quegli annunci il cui contenuto non riguarda la materia e lo spirito della rivista.
- Non saranno pubblicati annunci compilati su moduli o altri elementi diversi dai tagliandi qui riportati.
- Il tagliando per la pubblicazione dell'annuncio gratuito va indirizzato a:  
RUOTECLASSICHE - SEGRETERIA,  
VIA A. GRANDI 5/7  
20089 ROZZANO (MI)

**PORSCHE: 50 ANNI DI SUCCESSI**

**LA LEGGENDA DEL RALLY**

**DALLE CYCLECAR ALLE MICROCAR**

**1948: NASCE L'OSCA,  
L'ALTRA MASERATI**

**MOTOSTORY:  
LE FAVOLOSE MV AGUSTA**

**CLASSIC GARAGE**

**AUTOJUMBLE  
28 FEBBRAIO - 1 MARZO**

**BORSA SCAMBIO  
DI MODELLI E GIOCATTOLI  
D'EPOCA  
21/22 FEBBRAIO**



**FIERA DI  
GENOVA**

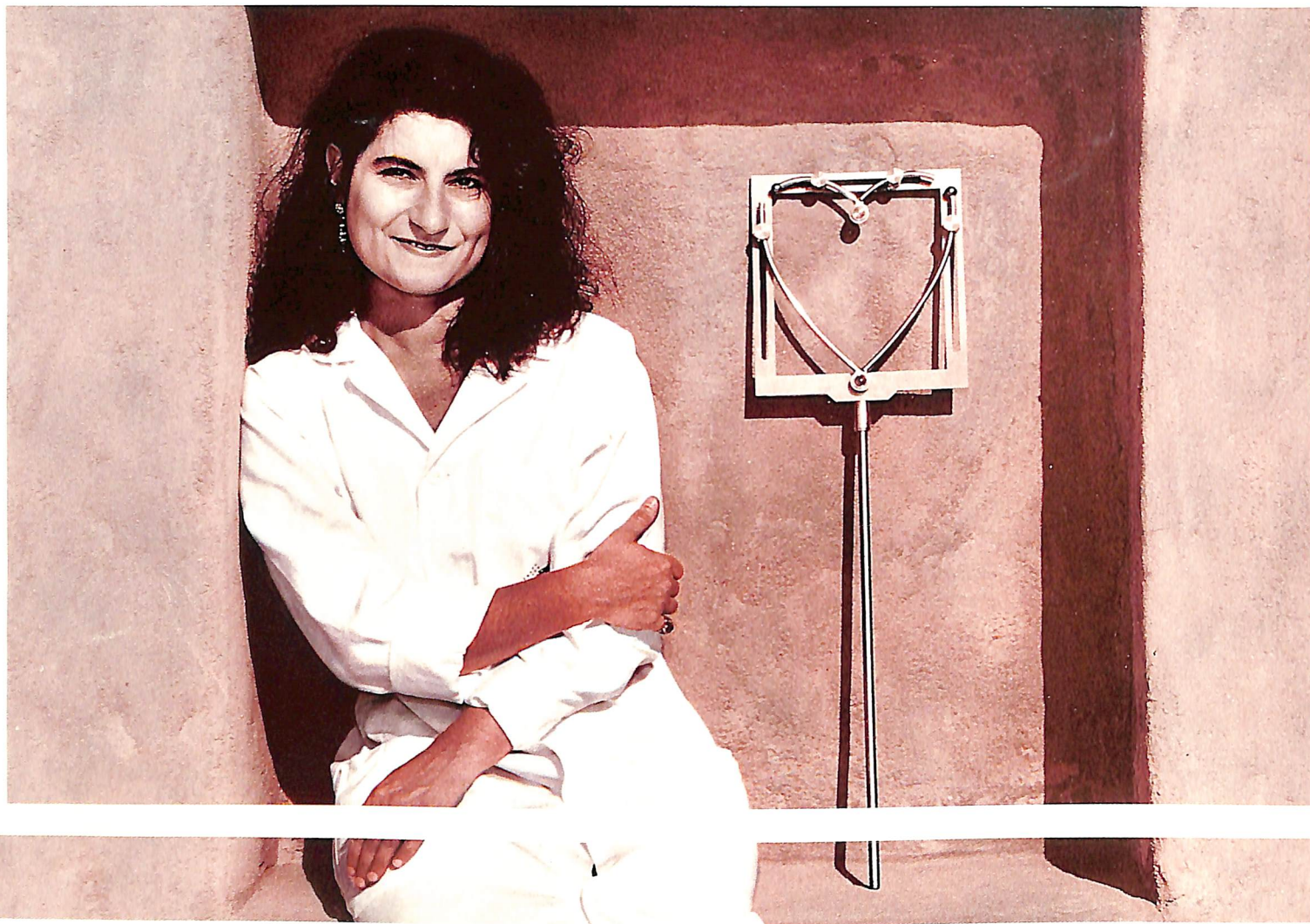
**GENOVA**  
**AUTO  
STORY**

**GENOVA  
MOTO  
STORY**

**FIERA DI GENOVA  
20-21-22 FEBBRAIO  
27-28 FEBBRAIO - 1 MARZO  
1998**

**Orari: Venerdì ore 15.00/20.00 - Sabato e Domenica ore 10.00/20.00**

LISA SALCINI IN VOLO CON EMIRATES.  
UNA BIOLOGA E UNA COMPAGNIA AEREA DA PRIMO PREMIO.



# “Naturalmente volo Emirates. Sono Italiana.”



*Spumeggiante!*

È proprio una dolce vita sul nuovo 777: lo stile è impeccabile e ho tutto lo spazio che voglio. E poi i piaceri non si contano: una cucina e un vino da primo premio e persino un gelato a fine pranzo, da assaporare mentre mi godo un film in esclusiva sul mio video personale... Emirates non è Italiana - ma potrebbe esserlo.

*Lisa Salcini*

  
**Emirates**

UNA COMPAGNIA AEREA DA PRIMO PREMIO

INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI: 167-462256