

**INTERNO DI CLASSE**

L'interno della GT (a sinistra) si riconosce per il cambio al pavimento (la cosiddetta "leva lunga") come sulla coupé, mentre in precedenza era al volante. Bello e di classe il volante originale in bachelite. Al centro, la strumentazione con, da sinistra: indicatore benzina, pressione olio, termometro acqua, tachimetro a tamburo, contagiri e spie di servizio. Più in basso, a sinistra la radio Voxson Sebring, un classico dell'epoca; al centro i pomelli dell'aerazione; a destra la chiave di avviamento vicino ai pomelli di accendisigari e spruzzatore parabrezza; i pulsanti sono per accensione luci, ventilatore, tergicristallo e uno a disposizione.

**PERCHE' NON COMPRARLA**

Se la Lancia Fulvia ancora oggi non si è ancora rivalutata in maniera sensibile, probabilmente non lo farà mai; è, questa, una delle tante stranezze del mercato perché si tratta di una vettura che avrebbe tutte le carte in regola per essere un piccolo bene rifugio: il nome, la raffinatezza tecnica e costruttiva ed anche una storia sportiva (seppur limitata).

In ogni caso l'esperienza insegna che contro il mercato si perde e quindi, acquistando una Fulvia berlina, non si pensi di fare un investimento neanche lontanamente speculativo anche perché la naturale e certa lieve rivalutazione di un'esemplare ben conservato, viene normalmente erosa dai costi di manutenzione che non sono

limitatissimi necessitando di quando in quando di mano d'opera specializzata.

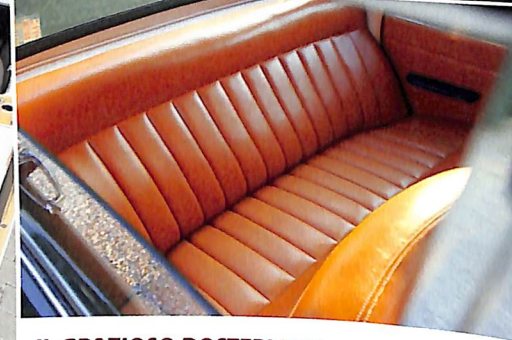
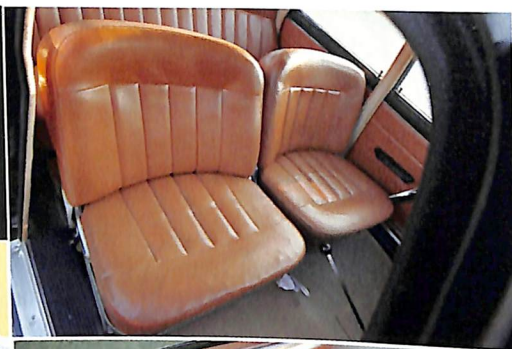
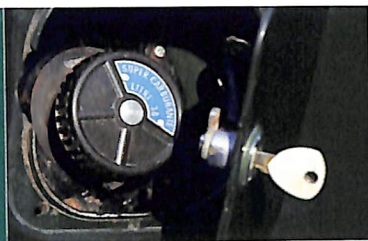
Non compratela neanche se con lei desiderate svolgere attività sportiva impegnata perché il suo motore è molto difficile da elaborare e comunque, anche quando era preso in cura dai maestri Almo Bosato o Angelo Dagrada, ha sempre faticato a raggiungere le stesse prestazioni dei Fiat (per non parlare dei Ford) di pari cilindrata; quindi, pur rimanendo il fatto che anche su una qualsiasi griglia di partenza presentarsi con una Lancia Fulvia conferisce un'immagine insolitamente signorile, la vostra competitività ne risentirebbe di sicuro. Valutate prima quanto vi interessa una cosa o l'altra.

## QUALE SCEGLIERE

Abbiamo tre consigli: la 2C nel caso si voglia partecipare a qualche garetta o si volesse allestirla, per proprio gusto personale, come una componente della Squadra Corse HF; la GTE per godere della più particolare linea della prima serie abbinata al potente motore 1,3 della Coupè Rallye S, lo stesso che equipaggerà la serie successiva; è anche la più rara e ciò non guasta mai; la cinque marce che è veramente un'automobile eccellente quasi anche per gli standard odierni: piacevolissima nell'uso quotidiano, a patto di abituarsi appena un po' al cambio non manovrabilissimo.

Ricordatevi che, a partire dalla 2C era disponibile, a richiesta, l'interno in pelle: gli esemplari che ne sono dotati sono pochissimi, non confondetevi con l'ottimo e diffuso skai, e se ne trovate una cercate di non farvela scappare.

I colori sono quasi tutti bellissimi con due eccezioni: il turchese ed il rosso corallo; oggi, per la verità, la loro rarità può diventare un fattore di seduzione ma invitiamo a riflettere un attimo prima dell'acquisto perchè sono veramente poco adatti alla Fulvia e con il tempo potrebbero scatenarvi fenomeni di rigetto difficilmente curabili.



### IL GRAZIOSO POSTERIORE

In queste immagini si nota la cura costruttiva tipica di tutte le Lancia. I materiali sono di qualità elevata, come testimoniano i rivestimenti e le finiture dei sedili (in questo caso di pelle, com'erano a richiesta a partire dalla 2C). Anche i dettagli esterni sono molto curati, come si nota osservando lo sportellino del tappo del carburante con chiusura a chiave. Il bagagliaio è invece un po' più semplice, con molte lamiere a vista e il classico tappetino in gomma sul fondo. La capienza è limitata dalla presenza della ruota di scorta, ma resta comunque discreta. A destra, una vista da cui si apprezzano le luci posteriori di forma filante e la parte terminale del fregio sulla fiancata, tipiche della prima serie.



## COME RICONOSCERLE

**Lancia Fulvia 1963/1964**  
 tipo 818.000 guida a sx  
 tipo 818.001 guida a dx  
 32.200 esemplari  
 (n. telaio da 1001 a 33200)

### Esterno

Paraurti dotati di rostri con quelli posteriori incorporanti i catadiottri (eccetto gli ultimissimi esemplari); cerchi ruota in colore avorio; copriuota lisci

### Interno

Cruscotto privo di contagiri; trapezio centrale portacomandi grigio; portacenere posteriori sugli schienali dei sedili anteriori; leva del cambio al volante

### Meccanica

Motore 1091 cc monocarburatore tipo 818.000; cambio a quattro velocità; valvole fusibili nel vano motore

**Fulvia 2C 1964/69**  
 tipo 818.100 guida a sx  
 tipo 818.101 guida a dx - 48.266 esemplari  
 (n. telaio da 40.001 a 88.266)

### Esterno

Paraurti lisci senza rostri; targhetta 2C nella calandra; scritta 2C sulla coda a fianco di Fulvia; catadiottri spostati sotto la fanaleria

### Interno

Cruscotto con contagiri; scatola fusibili sotto la plancia; schienali sedili anteriori incavati; interno in pelle a richiesta

### Meccanica

Motore a due carburatori tipo 818.100

**Fulvia GT 1967/1969**  
 con cambio al volante: tipo 818.200 guida a sx - tipo 818.201 guida a dx  
 con cambio a cloche: tipo 818.210 guida a

sx - tipo 818.211 guida a dx  
 33.829 esemplari (n. telaio da 1.001 a 10.499 tipi 200 e 201; da 1.001 a 25.330 tipi 210 e 211)

### Esterno

Targhetta con scritta GT sulla calandra; scritta GT al posteriore a fianco di Lancia Fulvia; anelli cromati sui cerchi ruota

### Interno

Specchietto retrovisore di maggiori dimensioni; leva del cambio al pavimento a richiesta; gruppo riscaldamento modificato

### Meccanica

Motore tipo 818.130 (1967) oppure 818.202 da 1.215 cc (1967) e poi 1.231 cc

**Fulvia GTE 1968/1969**  
 tipo 818.310 guida a sx  
 tipo 818.311 guida a dx - 10.386 esemplari  
 (n. telaio da 1.001 a 11.386)



#### Esterno

Targhetta con scritta GTE sulla calandra; scritta GTE al posteriore su lato opposto di Lancia Fulvia; cerchi ruota colore alluminio; coprimozzi con stemma Lancia; specchio retrovisore ogivale sul parafango; spazzole tergicristallo satiniate; maniglie porte modificate

#### Interno

Trapezio centrale portacomandi sulla plancia in nero opaco; leva del cambio sul pavimento di serie

#### Meccanica

Motore tipo 818.302 da 1.298 cc; servofreno sul circuito delle ruote anteriori

#### Lancia Fulvia II serie 1969/70

**tipo 818.610 guida a sx tipo 818.611 guida a dx - 22.319 esemplari (n. telaio da 1.001 a 23.319)**

#### Esterno

Muso e coda ristolizzati; paraurti con profilo in gomma; sulla coda scritte Lancia e Fulvia attraversate da una linea e posizionate ai lati opposti della targa

#### Interno

Plancia ristolizzata; leva cambio corta; anello del clacson a semicerchio; mobiletto tra la plancia e la sede della leva del cambio

#### Meccanica

Servofreno agente su ambedue i circuiti

#### Lancia Fulvia 5 marce 1970/72

**tipo 818.612 guida a sx tipo 818.613 guida a dx 41.687 esemplari (n. telaio da 1001 a 42.687)**

#### Esterno

Scritte posteriori Lancia e Fulvia incluse in sedi rettangolari (dal 1971); specchio re-

trovisore sulla portiera

#### Interno

Volante con clacson incorporato nelle razze; scritta Fulvia a centro plancia; portacenere posteriori nei braccioli

#### Meccanica

Cambio a cinque rapporti

*Nota: a partire dalla versione GT è stata sempre proposta (esclusa la GTE) una versione specifica per la Grecia, dove la cilindrata sotto i 1.200 cc era favorita fiscalmente, dotata di motore tipo 818.282 da 1.199 cc e solo con guida a sx. I tipi di telaio corrispondenti sono i seguenti:*

**GT: tipo 818.282 cambio al volante tipo 818.292 cambio a cloche**

**Il serie 4 marce: tipo 818.292**

**Il serie 5 marce: tipo 818.694**

**QUANTO PAGARLA**

Riteniamo che 5.000 euro sia la cifra da non superare nella trattativa di un bell'esemplare, a qualunque serie appartenga. E' evidente, ancora una volta, che il potere contrattuale di chi abbia da vendere una GTE sia in genere più elevato visto che, se è quella la versione che cercate, prima di trovarne un'altra passa sicuramente molto tempo. Lo stesso si può affermare per qualsiasi esemplare sia in condizioni da concorso come quelli fotografati in queste pagine: in questi casi, ammesso che qualcuno accetti di venderli, si può certamente spendere qualcosa di più.

**GAMMA COLORI****Fulvia e Fulvia 2C**

Azzurro; Bleu Lancia; Bianco; Beige; Grigio; Grigio medio; Grigio scuro; Nero

**Fulvia GT e GTE**

Bianco; Giada; Grigio chiarissimo; Grigio medio; Grigio scuro; Bleu Lancia; Verde scuro; Turchese; Amaranto; Nero (alcuni esemplari di GTE furono disponibili anche in rosso corallo)

**Fulvia II serie**

Bianco Saratoga; Verde Ostenda; Bleu

Mendoza; Rosso corsa; Beige Mirabello; Grigio Tordivalle; Bleu Lancia; Rosso York; Marrone Parioli; Nero; Grigio Escoli metallizzato; Bronzo Longchamp metallizzato

Gli interni in panno Lancia possono essere grigio, nocciola o blu (sulle cinque marce anche avorio).

Gli interni in finta pelle e pelle possono essere nero, marrone o bordeaux (sulle cinque marce anche avorio).



**NUOVA CALANDRA**

In questa immagine, la Fulvia seconda serie 5 marce del 1971. Il frontale differisce dalla prima serie per la nuova calandra che ingloba i gruppi ottici (prima nettamente separati dalla presenza di due profili che rendevano la calandra stessa trapezoidale). Nuovi sono anche i paraurti con profilo in gomma.



**POCHE MA BUONE**

La Lancia Fulvia berlina non è stata oggetto di molte riproduzioni da parte del mondo del modellismo. Le prime miniaturizzazioni della berlina prima serie sono state quella della torinese Mercury in metallo pressofuso, in scala 1:43 e quella della milanese Politoys, che utilizzò la plastica e la scala 1:41.



La riproduzione della Mercury è per l'epoca piuttosto fedele ed è fornita di porte anteriori apribili complete di montante, caratteristica non molto comune a quei tempi (sotto a sinistra). Non mancano le sospensioni funzionanti, i doppi fari anteriori riprodotti con dei brillantini e una discreta riproduzione dell'interno.

Del modello della Mercury (70-80 euro la quotazione) esistono tre serie: la prima fornita di pannelli della porte anteriori in plastica applicati sulle stesse, una seconda con la pannelleria delle porte anteriori ricavata in fusione e una terza che, oltre ad avere le porte con i pannelli stampati come la seconda serie, ha sostituito le ruote in metallo con altre in plastica e i fanalini posteriori non sono più riprodotti con una decalcomania

come le serie precedenti, ma semplicemente verniciati in un solo colore (sotto a destra). Tutte le serie erano vendute in una simpatica scatoletta in cartone con la fotografia del modello sui lati.

Il modello della Politoys (80 euro circa quotazione, in basso a destra), pur appartenendo ad una serie economica, non è male e come consuetudine di quell'epoca ha le sospensioni funzionanti, le porte apribili, ma senza montante e una modesta riproduzione dell'interno. I fari anteriori sono riprodotti con dei brillantini e i fanalini posteriori sono stampati nella scocca e semplicemente verniciati.

Di recente il produttore tedesco Starline, che è divenuto uno specialista della riproduzioni di auto italiane del passato, ha commercializzato una bella miniatura in scala 1:43, in metallo pressofuso, della Fulvia berlina 2C (20 euro in commercio, in basso a sinistra), distinguibile facilmente dalla prima serie per i differenti paraurti. Le tinte degli interni sono accordati ai colori originali della carrozzeria e i numerosi dettagli sono ben riprodotti. In passato tale modello era stato distribuito della casa Editrice Hachette per la serie Auto Italiane da collezione e più di recente è presente nella serie Lancia Story Collection sempre della Hachette. Anche qualche modellista artigiano si è cimentato nella riproduzione della Fulvia berlina 2C in scala 1:43 utilizzando la resina come la P.B., l'Equipe Tron e la Emmebi che ha realizzato anche una variante con allestimento rally. Della Fulvia berlina seconda serie, che aveva rilevanti modifiche di carrozzeria, ricordiamo le riproduzioni in resina in scala 1:43 dell'Equipe Tron e della P.B.

**Bruno Libero Boracco**



**TUTTO DIVERSO**

Ancora più evidenti di quelle all'anteriore, sono le differenze al posteriore della seconda serie. I gruppi ottici sono completamente diversi, il filetto cromato sulla fiancata termina dritto e le scritte identificative sono percorse a loro volta da un filo. In basso a destra, il dettaglio della prima serie.

**COSA GUARDARE**

Controllare che i tre fondamentali componenti di qualsiasi automobile, carrozzeria, meccanica ed allestimenti non abbiano bisogno di rifacimenti approfonditi altrimenti si sfiora certamente il valore anche futuro dell'esemplare in oggetto.

L'ideale è trovare una vettura sana a cui servano soltanto lavori di cosmesi: in questo modo si può tirare sul prezzo e poi ci si trova a confrontarsi con lavori spesso affrontabili in proprio e, soprattutto, non urgenti.

Anche la prospettiva di una riverniciatura può non spaventare a patto che non vi sia traccia di corrosione passante in alcun punto della scocca. Lo stesso valga per il rifacimento dei sedili purché il resto dell'abitacolo si presenti in buono stato; a questo proposito invitiamo ad osservare lo stato della palpebra sopra la plancia: se

non è floscia è stata sicuramente riparata perchè lo sfarinamento precoce della sua imbottitura in gommapiuma è una caratteristica di queste Lancia. Controllate che il lavoro sia stato fatto a regola d'arte, altrimenti non comporta spese eccessive perchè esistono componenti riprodotti.

La Fulvia ha molti punti di ingrassaggio che potrebbero anche essere stati trascurati: controllate che lo sterzo, le sospensioni e la leva del cambio al volante non siano rumorosi e lavorino a dovere.

Cogliamo l'occasione per alcune segnalazioni utili durante gli interventi di ripristino, qualora foste interessati alla Certificazione A.S.I.: il vano motore deve essere verniciato in colore vettura; il vano bagagli ed i passaggi ruota in nero opaco; i cerchi ruota in avorio Chantilly fino alla GT compresa, poi in alluminio.

**I CLUB**

**Fulvia Club Milano**

Via Sella Nuova, 4 - 20142 Milano

Tel e fax: 02-47997749

**Lancia Fulvia Club Trento**

Via Grazioli, 47 - 38100 Trento

Tel. 349-4671406; fax 0461-231102

**Registro Fulvia**

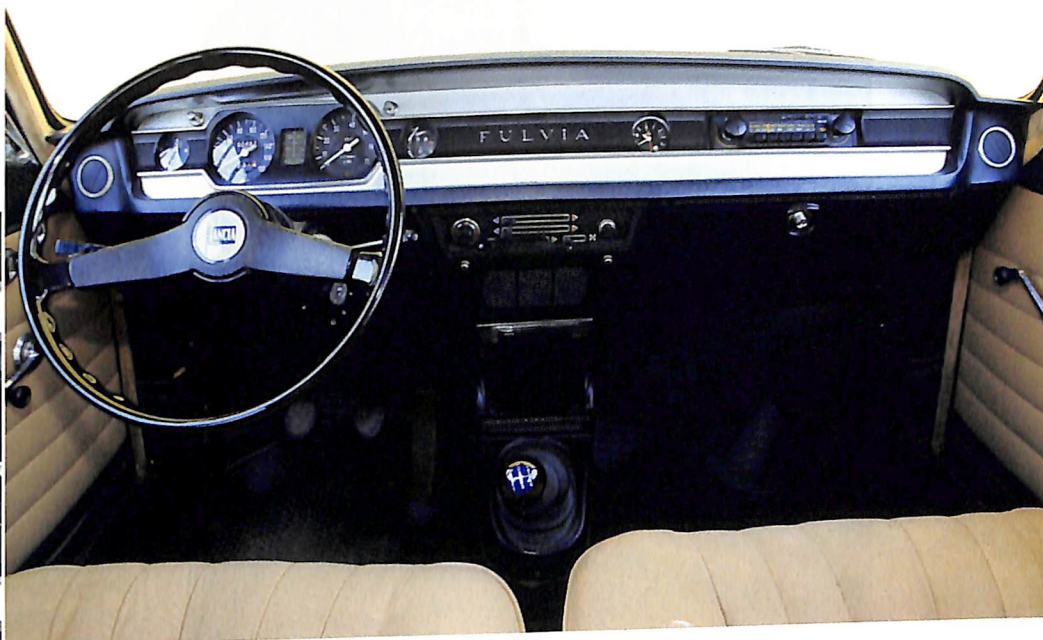
c/o Circolo Autostoriche Nino Farina

Via R. Gessi, 12 - 10136 Torino

Tel e fax: 011-3187542

### PLANCIA MODERNA

La plancia della seconda serie (a lato) ha più plastica e un disegno più moderno. Qui sotto, la parte centrale con l'orologio a destra e termometro/manometro olio a sinistra. Al centro, i comandi dell'aerazione con accendisigari e interruttore luci. In basso, tachimetro, contagiri e amperometro/indicatore benzina (a sinistra).



### PANNO DI QUALITÀ

Oltre agli strumenti, nella seconda serie cambia il volante e c'è la leva del cambio corta con la piccola console (sopra). A sinistra, l'interno di serie in panno di ottima qualità, come da tradizione della casa. Se in buono stato, si può mantenere tranquillamente, altrimenti si può pensare di sostituire con la pelle. Qui sotto, il pannello porta, pure rifinito a dovere.



### COME PERSONALIZZARLA

Nel caso della Fulvia pensiamo ci si possa sbizzarrire abbastanza liberamente senza rischiare di rovinare alcunché; soprattutto se si parte da una vettura bisognosa di cure appartenente alla prima serie, l'idea di allestirla come una protagonista della primissima Squadra Corse HF per una volta non ci pare un'eresia.

Faremmo un'eccezione per la GTE, che sarebbe opportuno conservare originale in virtù della sua rarità. Un discorso a parte merita l'interno che, se rovinato, può valere la pena rifare in vera pelle come era previsto a richiesta a partire dalla 2C.

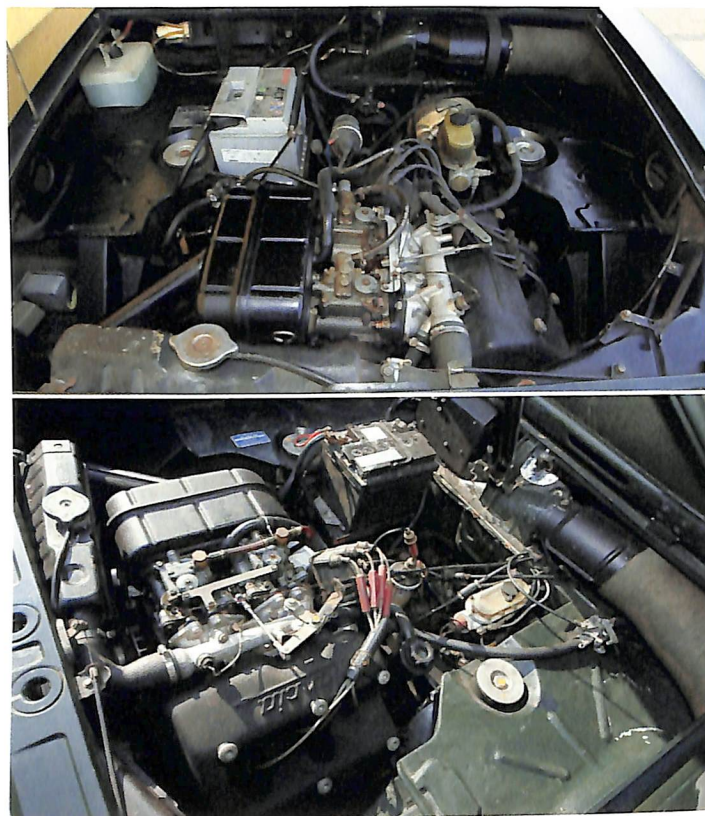
Con questo non vogliamo sminuire l'eccellente panno Lancia che risulta, tra l'altro, anche più confortevole ma un interno in pelle contribuisce molto

alla personalizzazione di una Fulvia.

La seconda serie si giova enormemente, dal punto di vista estetico, dal montaggio dei cerchi in lega Cromodora da sei pollici previsti a richiesta per la Coupé ed è da raccomandare il montaggio di fendinebbia, anche di grandi dimensioni, per dissimulare un po' l'eccessivo sviluppo della calandra. All'interno sconsigliamo la sostituzione di volanti e pomelli del cambio con componenti after-market che risultano sempre esteticamente estranei dal resto dell'abitacolo.

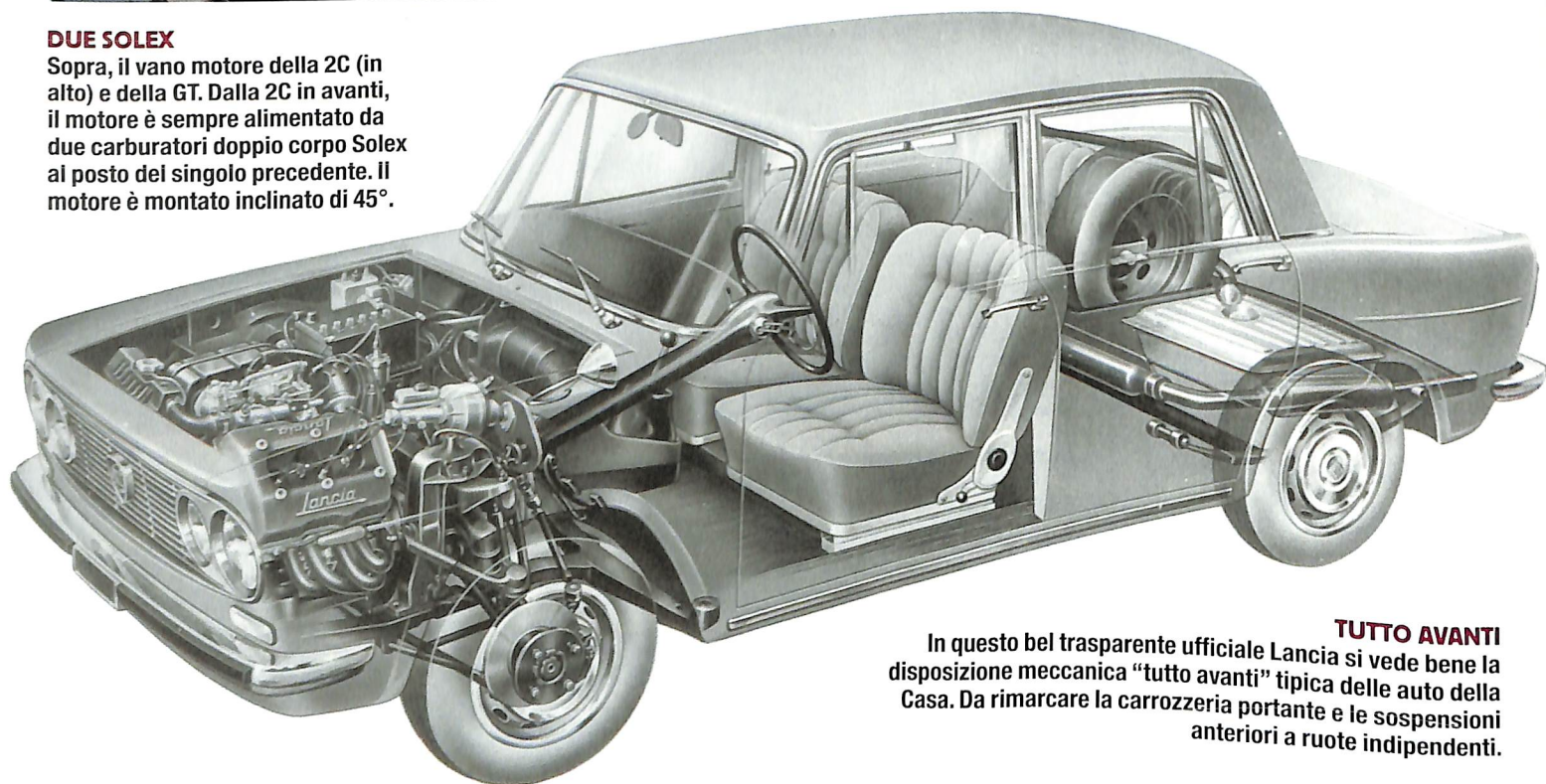
Autoradio possibilmente con lettore di cassette Stereo8 e con antenna cromata sul tetto avendo cura di non forare i pannelli porta montando gli altoparlanti sulla cappelliera mediante l'interposizione degli appositi mobiletti.





**DUE SOLEX**

Sopra, il vano motore della 2C (in alto) e della GT. Dalla 2C in avanti, il motore è sempre alimentato da due carburatori doppio corpo Solex al posto del singolo precedente. Il motore è montato inclinato di 45°.



**Lancia Fulvia**

**Motore**

Tipo 818.000 Quattro cilindri a V di 12° Alesaggio 72 mm Corsa 67 mm Cilindrata 1091 cc Rapporto di compressione 7,8:1 Potenza massima 60 CV a 5.800 giri Coppia massima 8,4 kgm a 4.000 giri Indice di elasticità 1,65 Distribuzione a due alberi a camme in testa (uno per fila di cilindri) Alimentazione un carburatore invertito doppio corpo Solex C 32 PAIA/8 Lubrificazione forzata a carter umido Capacità carter olio 4 litri Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 Volt Dinamo 360Watt Batteria 42 Ah

**Trasmissione**

Trazione anteriore Frizione monodisco a secco Cambio a quattro velocità Rapporti del cambio I: 4,305:1; II: 2,542:1; III: 1,538:1; IV: 1:1; RM: 4,798:1 Rapporto al ponte 4,78:1 Pneumatici 155 x 14" Cerchi in acciaio 4,5x14"

**Corpo vettura**

Carrozzeria portante berlina quattro porte Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, balestra trasversale superiore, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori ad assale rigido, balestre semiellittiche, barra Panhard Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente Freni idraulici a disco sulle quattro ruote Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 38 litri

**Dimensioni (in mm) e peso**

Passo 2.480 Carreggiata anteriore 1.300 Carreggiata posteriore 1.280 Lunghezza 4.140 Larghezza 1.550 Altezza 1.400 Peso a vuoto 985 kg

**Prestazioni**

Velocità massima 138 km/h Consumo carburante 9,2 litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 27,8 sec Accelerazione 0-1000 m 43,6 sec

**TUTTO AVANTI**

In questo bel trasparente ufficiale Lancia si vede bene la disposizione meccanica "tutto avanti" tipica delle auto della Casa. Da rimarcare la carrozzeria portante e le sospensioni anteriori a ruote indipendenti.

**I PREZZI DEI PRINCIPALI RICAMBI**

Kit frizione 4 marce diam. 180 mm (con spingidisco revisionato)	300	Pompa acqua	77	Pastiglie freni ant/post 5 marce	52/26
Kit frizione 4 marce diam. 200 mm con spingidisco nuovo)	350	Manicotti radiatore (sup. + inf.)	20 + 20	Kit gommini pinze 4 marce	185
Kit frizione 5 marce (con spingidisco nuovo)	240	Pompa freni	260	Kit gommini pinze 5 marce	130
		Tubi freni 4 marce (tre pezzi)	45,00	Filtro olio prima serie	16
		Tubi freni 5 marce (cinque pezzi)	75	Filtro olio a vite seconda serie	14
		Pastiglie freni ant/post 4 marce	41/41	Filtro aria	16

*I prezzi si intendono IVA 20% esclusa*





# Scheda tecnica

automobilismo  
L'ÉPOCA 93

## Lancia Fulvia 2C

Stesse caratteristiche della Lancia Fulvia tranne:

### Motore

Tipo 818.100 Rapporto di compressione 9:1 Potenza massima 71 CV a 6.000 giri Coppia massima 9,4 kgm a 4.300 giri Indice di elasticità 1,55 Alimentazione a due carburatori doppio corpo Solex 32 PHH (carburatore anteriore) e Solex 32 PHH 1 (posteriore)

### Trasmissione

Rapporti del cambio I : 3,901:1 ; II : 2,179:1 ; III : 1,419:1 ; RM : 4,112:1 Rapporto al ponte 4,56:1

### Dimensioni (in mm) e peso

Lunghezza 4.110

### Prestazioni

Velocità massima 148 km/h Consumo carburante 8,3 litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 16,9 sec Accelerazione 0-1000 m 38 sec

## Lancia Fulvia GT

Stesse caratteristiche della Fulvia 2C tranne:

### Motore

Tipo 818.130 (818.202 nel 1968) Alesaggio 76 (Alesaggio 75, Corsa 69,7) Cilindrata 1.216 cc (1.231 nel 1968) Potenza massima 80 CV (a 5.800 giri nel 1968) Coppia massima 11,7 kgm a 4.000 giri Indice di elasticità 1,84 (1,72) Alimentazione a due carburatori doppio corpo Solex C 32 PHH 12 (C 32 PHH 13 in caso di filtro aria opzionale a bagno d'olio) Capacità carter olio 4,3 litri

### Trasmissione

Rapporto al ponte 4,1 : 1

### Prestazioni

Velocità massima 152 km/h Consumo carburante 8,6 litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 16,4 sec Accelerazione 0-1000 m 37,5 sec

## Lancia Fulvia GTE

Stesse caratteristiche della Fulvia GT tranne:

### Motore

Tipo 818.302 Alesaggio 77 Corsa 69,7 Cilindrata 1.298cc Potenza massima 87 CV Coppia massima 12,9 kgm a 4.600 giri Indice di elasticità 1,62 Alimentazione a due carburatori doppio corpo Solex 35 PHH 7 (35 PHH 9 in caso di filtro olio opzionale a bagno d'olio)

### Dimensioni e peso

Peso a vuoto 1.000 kg

### Prestazioni

Velocità massima 161 km/h Consumo carburante 8,8 litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 14 sec Accelerazione 0-1000 m 35,5 sec

## Lancia Fulvia II Serie (5 marce)

Stesse caratteristiche della Fulvia GTE tranne:

### Motore

Alternatore 400 watt Batteria 45 Ah

### Trasmissione

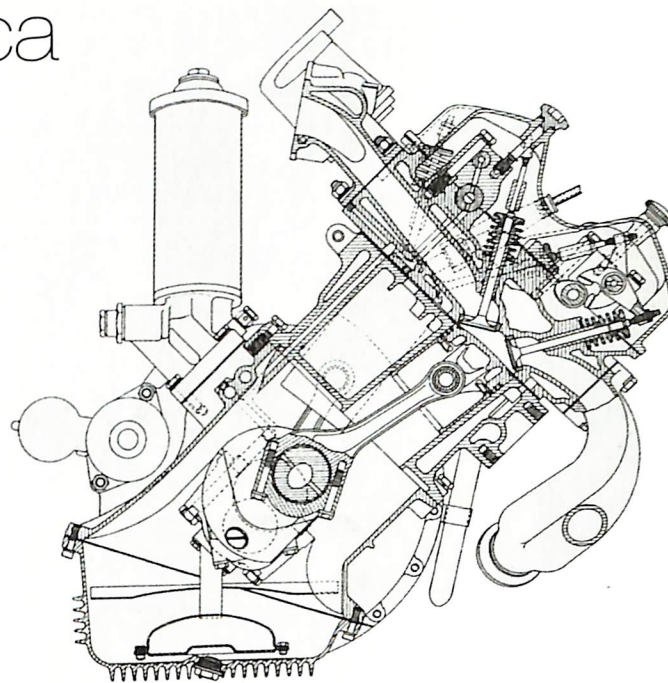
Cinque marce Rapporti del cambio I : 4,159:1 ; II : 2,698:1 ; III : 1,793:1 ; IV : 1,284:1 ; V : 1:1 ; RM : 4,239:1

### Corpo vettura

Capacità serbatoio carburante 42 litri

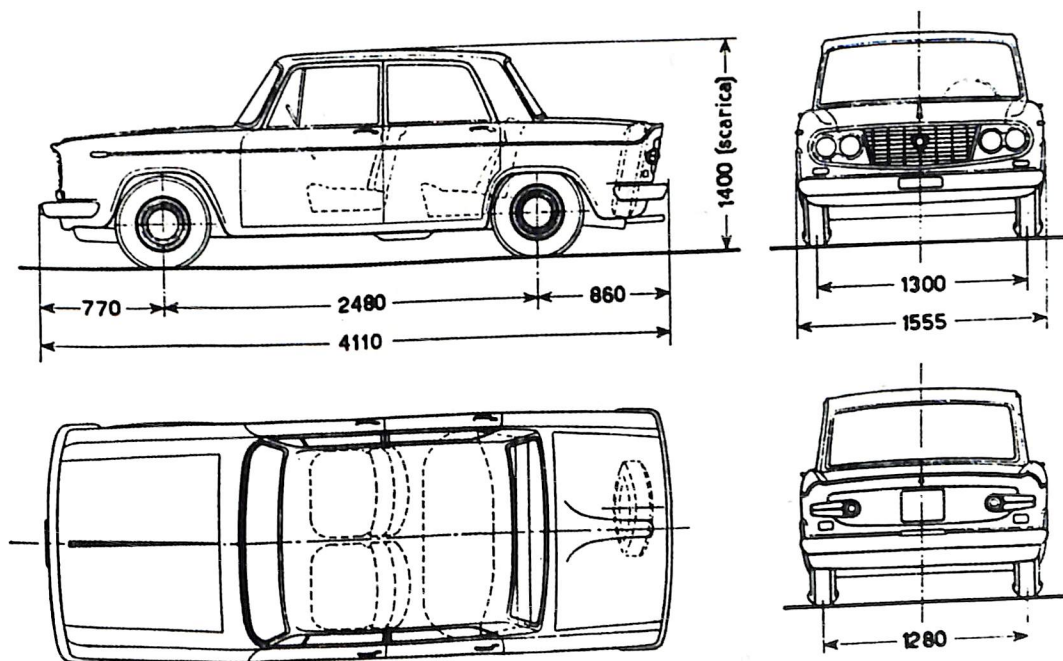
### Dimensioni (in mm) e peso

Peso 2.500 Peso a vuoto 1.015 kg



### QUATTRO CILINDRI A V DI 12°

Sopra, la caratteristica disposizione del 4 cilindri a "V" stretta, molto originale, del motore Lancia. La distribuzione, dato l'angolo di soli 12° tra le bancate, è fatta di due alberi a camme che comandano dei bilancieri, i quali a loro volta comandano le valvole. Qui sotto, le dimensioni caratteristiche in un disegno ufficiale Lancia.



## GLI SPECIALISTI

Non esistono Specialisti veri e propri per queste vetture: l'ideale sarebbe conoscere un ex meccanico Lancia che conosca i trucchetti per ottimizzare la registrazione della distribuzione e della carburazione; anche qualsiasi

meccanico generico con parecchi anni di esperienza non si trova in eccessiva difficoltà con queste auto anche se è un fatto che lavorare sui motori Fiat o Alfa Romeo è sempre stato ritenuto più facile.

Per quanto riguarda i ricambi per la parte meccanica si possono trovare presso Gambetti Mario di Ferrara  
Tel.: 0532464950  
Fax: 0532464619



# CV a **BUON MERCATO**



L'utilitaria best-seller della Casa torinese si prestò a una **trasformazione sostanziale: con la sovralimentazione** (primo modello nella storia Fiat) divenne capace di **prestazioni degne di una berlina di alta gamma**. Forza del motore, peso ridotto, maneggevolezza e dotazioni ne fecero **una granturismo alla portata di tutti**. Per i ventenni di allora: un mito

DI DARIO MELLA - FOTO LUCA ZANFRON

**UNA VERA GT**  
Colore rosso brillante, fascioni neri, spoiler posteriore, scritta Turbo in bella evidenza e cerchi marchiati Abarth (anche se con lo Scorpione non aveva nulla a che fare): nel 1985 la Uno diventa una vera gran turismo.



Fiat Uno Turbo I.E.

**I**l turbo fa miracoli: trasforma un'utilitaria come la Fiat Uno in una "bomba" in grado di raggiungere i duecento orari. E con che accelerazione!

A metà anni '80 il mercato dell'automobile mostra incoraggianti segnali di ripresa: le vendite riprendono dopo l'appannamento degli anni Settanta e questo fervore si concretizza in nuovi e interessanti modelli. Riprendono vigore le sportive della "nuova tendenza" emersa a metà anni '70, vale a dire non più coupé, ma derivate da berline di larga diffusione la cui sportività si deve alla caratterizzazione estetica, alla gommatura generosa e, naturalmente, a un'iniezione supplementare di CV.

Ma la potenza non si crea dal nulla: nella difficoltà di ottenerla aumentando la cilindrata del motore (pena pesanti balzelli fiscali ed assicurativi), la via più economica e redditizia è quella della sovralimentazione. Una via, oltretutto, favorita dal fascino che la tecnica della sovralimentazione, complice la Formula Uno, esercita in quegli anni sugli appassionati.

Fino ad allora, nel segmento B in casa Fiat il ruolo della piccola tutto pepe era stato tenuto egregiamente dalla 127 Sport nelle versioni 70 e 75 HP. A quel punto però

non bastava più: la concorrenza aveva messo sul mercato modelli dalle prestazioni molto elevate, ma facili ed economici da gestire. Cioè proprio quello che i giovani chiedevano.

La Fiat aveva la base giusta per calare l'asso in questa nicchia di mercato. La Uno, infatti, aveva due doti apparentemente tra loro inconciliabili: solidità e leggerezza. Giorgetto Giugiaro, che l'aveva disegnata, aveva saputo farle andare d'accordo creando i presupposti per ricavare in modo semplice ed economico la versione "cattivissima", con la quale i clienti, che in passato avevano fatto incetta di successi con le piccole sportive del gruppo Fiat, avrebbero potuto ritrovare il gusto della vittoria.

### Lo spirito di Giacosa

Presentata nella primavera del 1985, la Uno Turbo i.e. (iniezione elettronica), prima Fiat di serie con turbocompressore, è un raffinato concentrato di tecnologia che fonda le proprie radici nell'esperienza della Ferrari con i motori della massima formula. La cilindrata, comune ad altri modelli del gruppo torinese, non deve trarre in inganno.

Il motore della Uno Turbo non è semplicemente quello da 1,3 litri al quale si aggiunge la sovralimentazione, bensì deriva dal più resistente monoblocco dell'1.5, con l'alesaggio del 1.100 (80,5 mm) e la corsa del 1.500 (63,9 mm), per un totale di 1.301 cc. Potremmo definirlo un riuscito mix tra elementi derivati da altri propulsori, seguendo un metodo ereditato dal grande Dante Giacosa, inarrivabile maestro nello sfruttare in modo semplice e redditizio quanti più componenti esistenti (e collaudati) possibili. Di specifico, il motore della Uno Turbo ha i passaggi dell'acqua tra i cilindri maggiorati per ottenere un più efficace raffreddamento e una più uniforme distribuzione delle temperature. Altre modifiche riguardano la testa, con nuove valvole e relative sedi pensate in funzione dei più elevati gradienti termici, e lievi variazioni nella for-

### I SATELLITI DEI COMANDI

La Uno Turbo era fatta per solleticare i pruriti dei più sportivi, a cominciare dalla strumentazione (sotto) completa di temperatura e pressione olio. A destra, i "satelliti" dei comandi secondari, una delle innovazioni del progetto Uno: comandano i tergicristalli e tutte le luci



### GAMMA COLORI DELLA I SERIE

**Carrozzeria:** Grigio ardesia metallizzato, Grigio quartz metallizzato, Grigio metallizzato, Verde metallizzato, Nero, Rosso racing, Bianco Corfù

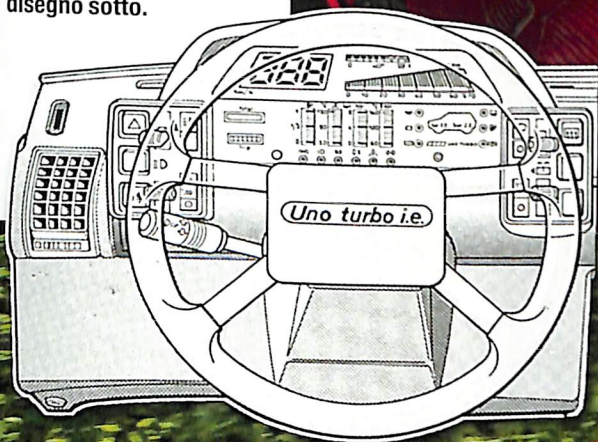
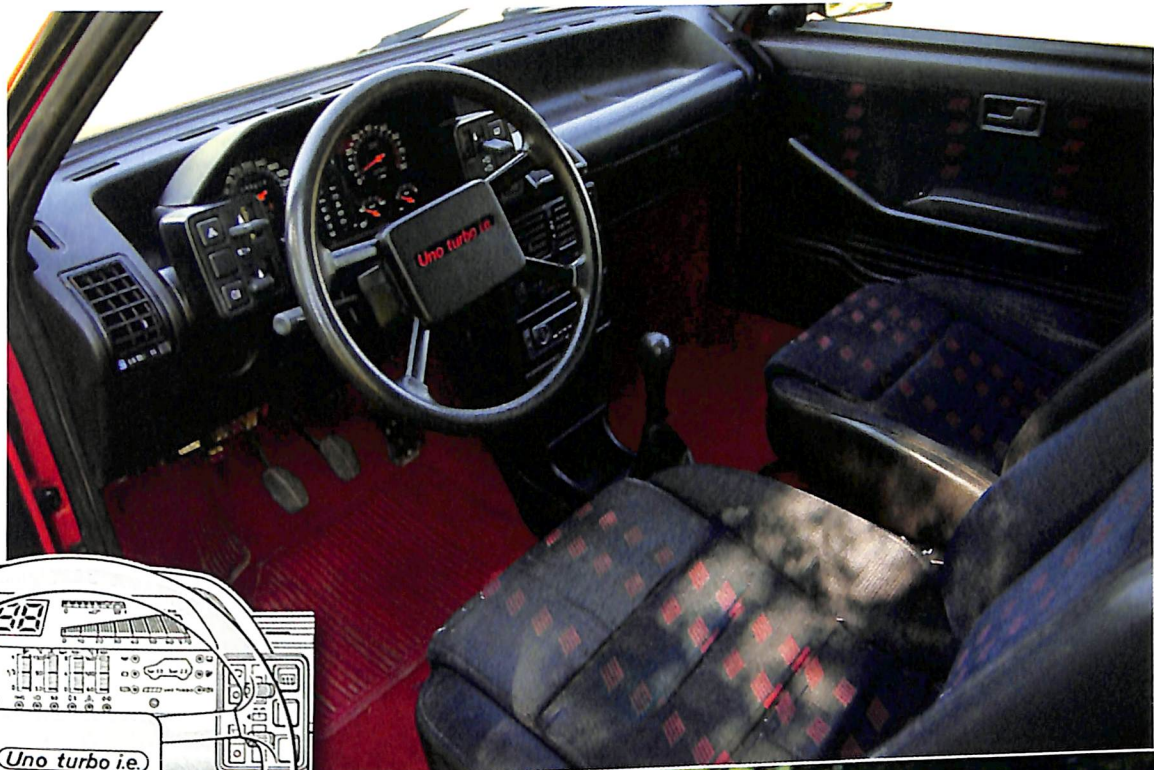
**Interno:** per tutte le tinte, in tessuto nero con riporti rossi

### ACCESSORI A RICHIESTA

Alzacristalli elettrici anteriori, check control, strumentazione digitale, retrovisore esterno destro, sedile posteriore sdoppiato, tettuccio apribile, cinture di sicurezza posteriori con arrotolatore, vernice metallizzata

**PEDALE ALLEGGERITO**

L'abitacolo della Uno turbo ha finiture marcatamente sportive, senza però risultare pesanti. I materiali sono di ottima qualità per una macchina di questa categoria dei primi anni '80, benché in comune con le Uno "normali". Notare il pedale del gas in metallo con fori di alleggerimento, come sulle auto da corsa. La strumentazione era disponibile, a richiesta, anche nella versione digitale che si vede nel disegno sotto.



ma delle camere di combustione. Novità anche nell'albero a gomiti (è quello del motore 1500), con cuscinetti di banco trimetallici. Altre particolarità, meno visibili ma importanti, sono il condotto di scappamento d'acciaio inossidabile, il collettore di scarico realizzato in ghisa speciale e il cassonetto del collettore di aspirazione derivato da quello montato sul motore della X 1/9 a iniezione venduta negli Stati Uniti.

Il risultato è un motore che, malgrado l'elevata potenza specifica, non pone problemi sul piano dell'affidabilità e della durata e conserva un ampio margine di sviluppo. Altre modifiche coinvolgono l'impianto frenante, con dischi sulle quattro ruote, di cui gli anteriori ventilati, con pompa e servofreno maggiorati.

Il cambio è lo stesso montato sulle 1600 del gruppo Fiat-Lancia, vale a dire sulla Ritmo 105 TC, la Regata 100 S, la Prisma 1600 e la Delta 1600 GT.

### Prestazioni da berlina d'alta gamma

E su strada? L'accelerazione, con soli 845 kg da muovere, è rabbiosa. La Uno Turbo si avvia fulminea e se non si tiene d'occhio il contagiri, complice la prima marcia corta, si sfora in un battibaleno qualsiasi ragionevole "fuori-giri". Il bello è che, man mano che si sale con le marce, la spinta non si affievolisce, per arrivare alla soglia dei 100 km/h in circa otto secondi e chiudere il chilometro in poco più di 29. Sono tempi da Ritmo Abarth 130 TC, o, se preferiamo, da berline di alta gamma da due litri e mezzo e oltre

di cilindrata. Con ciò, le concorrenti hanno trovato pane per i loro denti. Ma una vettura così leggera come la Uno, non sarà pericolosa a quelle velocità?

Nessun problema, neppure quando se ne sfruttano a fondo le prestazioni: beninteso, sapendolo fare. Il comportamento stradale è sicuro. La vettura è ben bilanciata e mantiene il retrotreno incollato al terreno, tant'è vero che occorre mettersi d'impegno a squilibrare la macchina per provocare un voluto "derapage" del posteriore. La potenza si fa sentire nelle violente accelerate all'uscita delle curve, dove si manifesta un deciso, ma facilmente controllabile (un po' meno sul bagnato...), sottosterzo. La frenata è potente e sicura.

Con prestazioni così spinte viene spontaneo pensare che l'assetto sia molto rigido e che ne risenta il comfort. Anche qui dobbiamo correggere il tiro, perché l'assetto della Uno Turbo è un riu-



#### SEDILI PROFILATI

Sopra e a fianco, le scritte identificative della Uno Turbo i.e. prima serie e della Uno Turbo Racing, come si chiamava la seconda serie (a destra, corrispondente alla seconda serie della Uno dal 1989). Sotto, i sedili anteriori hanno una profilatura discreta ma sufficiente a trattenere il corpo e il poggiatesta integrato. Nel riquadro sopra, lo spoiler posteriore della prima serie.



scito compromesso tra esigenze di sportività e di "relax" nei lunghi viaggi, doti che vengono esaltate dalla docilità del turbocompressore il quale, con la pronta risposta già a partire da poco oltre i duemila giri, rende la vettura elastica, facile e piacevole da guidare. Insomma: con la Uno Turbo si hanno due vetture in una. Una tranquilla e comoda automobile, che si adatta a qualsiasi situazione nel pacifico commuting quotidiano, oppure una scattante, agile e indomita sportiva quando le qualità da corsa trovano sfogo sui percorsi adatti.

Due anime rese bene dalla caratterizzazione elegante e discreta, lontana da certe chiassose trasformazioni di moda all'epoca. Quasi si confonde con una normale Uno da famiglia, se non fosse per gli pneumatici larghi e ribassati, per la scritta "turbo i.e." rossa che si fa appena vedere nell'angolo in basso a sinistra della calandra e per il paraurti che comprende i fari fendinebbia. Solo il nuovo

portellone posteriore di materia plastica, con lo spoiler integrato, ne fa intuire le doti di velocità, ribadite dalla scritta identificativa posta sul lato destro. Per il resto la caratterizzazione è affidata ai codolini passaruota di colore scuro raccordati al profilo di plastica che percorre i sottoporta (lo stesso montato sulla Uno 70 SX) e ai bei cerchi in lega leggera con al centro lo scorpione Abarth su fondo rosso. In seguito la fiancata sarà un po' appesantita da una fitta serie di filettature di colore nero sulla parte bassa.

La vocazione sportiva è più evidente nell'abitacolo, che mostra, oltre al pedale dell'acceleratore forato come nelle vetture da competizione, nuovi sedili avvolgenti con appoggiatesta incorporato e pannelli porta di un bel tessuto nero con riporti di colore rosso che richiamano l'identica tinta della moquette al pavimento.

La plancia prosegue il concetto che lo stesso Giugiaro aveva introdotto con la Panda: uno spesso bordo circolare sul quale è posto

### LE CONCORRENTI DELLA UNO TURBO NEL 1985

MODELLO	MOTORE/TRAZIONE	CILINDRATA (CC)	POTENZA (CV DIN/GIRI)	VELOCITÀ (KM/H)	PREZZO DI LISTINO IN LIRE
<b>Fiat Uno Turbo i.e.</b>	<b>4 in linea ant/ant</b>	<b>1301</b>	<b>105 / 5750</b>	<b>200</b>	<b>14.542.000</b>
Autobianchi Y 10 turbo	4 in linea ant/ant	1049	85 / 5750	180	13.195.000
Innocenti turbo De Tomaso	3 in linea ant/ant	993	72 / 6200	165	10.598.000
Austin Metro MG turbo	4 in linea ant/ant	1275	90 / 6200	180	12.680.000
Citroën Visa Gti	4 in linea ant/ant	1580	105 / 6250	188	14.552.000
Ford Fiesta XR2	4 in linea ant/ant	1597	94 / 6000	180	13.174.000
Mitsubishi Colt GLX turbo	4 in linea ant/ant	1401	105 / 5500	175	15.512.000
Peugeot 205 GTI	4 in linea ant/ant	1580	105 / 6250	190	14.450.000
Renault 5 GT turbo	4 in linea ant/ant	1397	115 / 5750	200	14.450.000



il posacenere. La superiore classe della Uno Turbo impone però una soluzione più completa ed elegante, resa dal ripiano in plastica nera suddiviso in tre settori. Completano l'allestimento il cassetto portaoggetti e la console centrale che ospita i comandi della climatizzazione, l'autoradio e l'accendisigari.

### Strumentazione digitale a richiesta

Il caratteristico volante a quattro razze, con al centro un cuscino rettangolare dove spicca la denominazione del modello con caratteri color rosso, fa intravedere una strumentazione tanto ricca (otto indicatori compreso l'orologio-cronometro digitale sul pavidigione) da fare invidia alle più prestigiose supercar. C'è di tutto, perfino il termometro dell'olio motore (molto utile vista la presenza della sovralimentazione), oltre a una batteria di spie che può essere integrata, a richiesta, dal check-control.

Siamo negli anni '80: l'elettronica comincia a trasformare l'automobile. Il suo ingresso nel controllo del motore è qui sottolineato dalla sigla "i.e." che ne qualifica lo stato dell'arte. Ma bisogna che i passi in avanti siano fatti percepire in maniera visibile, per creare quello stacco con il passato che permette all'automobilista di

rendersi conto del progresso compiuto. E da dove cominciare, se non dalla strumentazione? A richiesta è così possibile ordinare la Uno Turbo con una bella e innovativa strumentazione completamente digitale, che incrementa l'impressione di trovarsi di fronte a un'auto tutt'altro che utilitaria.

Gli anni '80 vedono le Case automobilistiche impegnate anche nella ricerca rivolta a migliorare l'aerodinamica, con l'obiettivo di ridurre i consumi ottenendo, a parità di potenza, un parallelo aumento della velocità massima. L'ottima base aerodinamica della Uno (Cx di 0,30) sulla Turbo peggiora appena per gli pneumatici più larghi e per la maggiore deportanza necessaria a garantire la stabilità della vettura alle alte velocità. Malgrado ciò, il coefficiente di forma è contenuto in 0,33, valore che, abbinato alla ridotta sezione frontale del corpo vettura, spiega come mai con "soli" 105 CV sia possibile raggiungere i 200 orari.

### Con la seconda serie aumentano cilindrata e CV

Con queste credenziali il successo della Uno Turbo è garantito. E' la classica peste che non lascia scampo ai semafori, dove s'inchina solo a supersportive ben più potenti. E in tanti si sbizzarriscono

### COLORI II SERIE

**Carrozzeria:** Rosso corsa, Bianco, Nero, Rosso Shiraz metallizzato, Nero metallizzato, Green stone (verde pietra) metallizzato, Grigio quartz metallizzato

**Interno:** per tutte le tinte, in tessuto grigio 160

### ACCESSORI A RICHIESTA

Alzacristalli elettrici anteriori, chiusura centralizzata, lavafari, regolazione in altezza cinture di sicurezza anteriori, sedile posteriore sdoppiato, regolazione lombare schienali anteriori, vernice metallizzata, tettuccio apribile, telecomando apertura/chiusura porte, riscaldatore con controllo automatico, correttore assetto fari.

La versione Racing era allestita con tutti gli accessori a pagamento previsti per la seconda serie, tranne il sedile posteriore sdoppiato, il riscaldatore a controllo automatico, la regolazione in altezza delle cinture di sicurezza anteriori e il correttore assetto fari che rimangono accessori a richiesta.



### NUOVA GRAFICA

Gli aggiornamenti apportati alla plancia della Uno seconda serie arrivano anche sulla Racing. La strumentazione cambia grafica e disposizione, ma resta ricca come prima. Spariscono i satelliti e si torna alle più tradizionali leve al volante, con quattro pulsanti sulla console centrale.

## LE CONCORRENTI DELLA UNO TURBO NEL 1990

MODELLO	MOTORE/TRAZIONE	CILINDRATA (CC)	POTENZA (CV DIN/GIRI)	VELOCITÀ (KM/H)	PREZZO DI LISTINO IN LIRE
Fiat Uno Turbo i.e.	4 in linea ant./ ant.	1372	116/6000	204	19.038.000
Ford Fiesta 1.6i XR 2	4 in linea ant./ ant.	1597	107/6000	192	17.300.000
Lancia Delta 1.6 i.e. GT	4 in linea ant./ ant.	1585	109/5900	185	19.710.000
Peugeot 205 Rallye	4 in linea ant./ ant.	1294	101/6800	190	15.495.000
Peugeot 205 GTI	4 in linea ant./ ant.	1580	113/6250	196	19.235.000
Renault 5 GT turbo	4 in linea ant./ ant.	1397	120/5750	204	19.034.000
Rover Metro MG turbo	4 in linea ant./ ant.	1275	90/6130	180	15.400.000



no a spremere quanti più CV possibile dal generoso motore. La stessa Fiat, nel 1989, aumenta la potenza in occasione della presentazione della seconda serie della fortunatissima utilitaria. La Uno Turbo acquista altri 71 cc (aumentando la corsa) per arrivare a quota 1372, che valgono un aumento di potenza da 105 a 118 CV e di coppia motrice da 15 a 16,4 kgm, il tutto sottolineato da un look più sportivo. Un sottile filetto rosso percorre i paraurti e le fiancate, interrotto dalla scritta "Turbo i.e." tra la battuta della porta e il parafrangente posteriore e ci sono nuovi cerchi. Per il resto le modifiche sono quelle comuni al modello.

La sicurezza fa un deciso passo avanti con l'adozione dell'ABS, qui chiamato "antiskid". Nella versione con l'antiskid (che costa circa 1,5 milioni di lire più della normale) la Uno Turbo monta di serie lo specchietto retrovisore esterno lato destro e gli alzacristalli elettrici. Tale sistema antibloccaggio, disponibile a richiesta già sulla prima serie nella primavera del 1988, era stato progettato e prodotto da una società del gruppo Lockheed, la Automotive Products. Interessava le sole ruote anteriori perché, su una piccola "tutto avanti", è l'avantreno a sopportare circa il settanta per cento dello sforzo frenante. In considerazione di ciò fu ritenuto suffi-



#### PIÙ ELEGANZA CHE SPORTIVITÀ

La Uno Turbo seconda serie ha una modesta caratterizzazione all'interno. Il tessuto dei sedili punta più sull'eleganza che sulla grinta. Nonostante le prestazioni sempre molto elevate (sotto), la Fiat privilegia per la sua Uno più prestigiosa la raffinatezza alla sportività.



ciente mantenere al retrotreno il consueto limitatore di frenata. All'interno della seconda serie si notano il volante a tre razze Momo rivestito di pelle con inserti di colore rosso e la nuova selleria che perde i precedenti decori rossi a favore di un tessuto con motivo centrale a quadretti di colore grigio, colore a cui è uniformata la moquette del pavimento.

Rimarchevole in un'auto di questa categoria è la possibilità di avere a richiesta la regolazione del supporto lombare dello schienale, vera e propria chicca che completa un'altra raffinatezza: gli spruzzi lavafari sul paraurti. Altre modifiche coinvolgono la plancia e la strumentazione, con una diversa disposizione di strumenti e spie.

La sovralimentazione questa volta si deve a un gruppo Garrett T2 con intercooler e turbina di piccolo diametro, che riduce al minimo il ritardo di risposta del turbo e migliora ulteriormente le doti d'elasticità e di prontezza del motore. L'entrata del turbo è meno brusca rispetto alla versione precedente e l'accelerazione più progressiva. L'aumento di potenza fa guadagnare qualche km/h di velocità massima, ma nel complesso le prestazioni in accelerazione si discostano poco a causa dell'incremento di peso dovuto al miglior allestimento generale. C'è anche una diversa rapportatura del cambio, con un nuovo rapporto finale.

All'inizio del 1991 la Turbo i.e. seconda serie è affiancata dalla versione "Racing", con una dotazione di serie ancor più ricca. Si distingue per la scritta tra il parafrangente anteriore e la battuta della porta.

La sempre maggiore diffusione dell'automobile e l'accresciuta sensibilità ambientale, inducono

i Costruttori ad affiancare ai principali modelli la corrispondente versione catalizzata: la Uno Turbo si adegua e nel 1990 compare la versione "cat" con marmitta catalitica trivalente e sonda lambda, che va a completare la gamma. La catalizzata paga quattro CV all'ambiente, un lieve aumento di consumo e un sensibile calo nelle prestazioni.

Oggi il merito della Uno Turbo è di aver scritto una nuova pagina nella storia tecnica della Fiat aprendo, con il turbocompressore, un'esperienza che porterà nel listino della Casa torinese altre versioni turbocompresse di nuovi modelli a benzina.

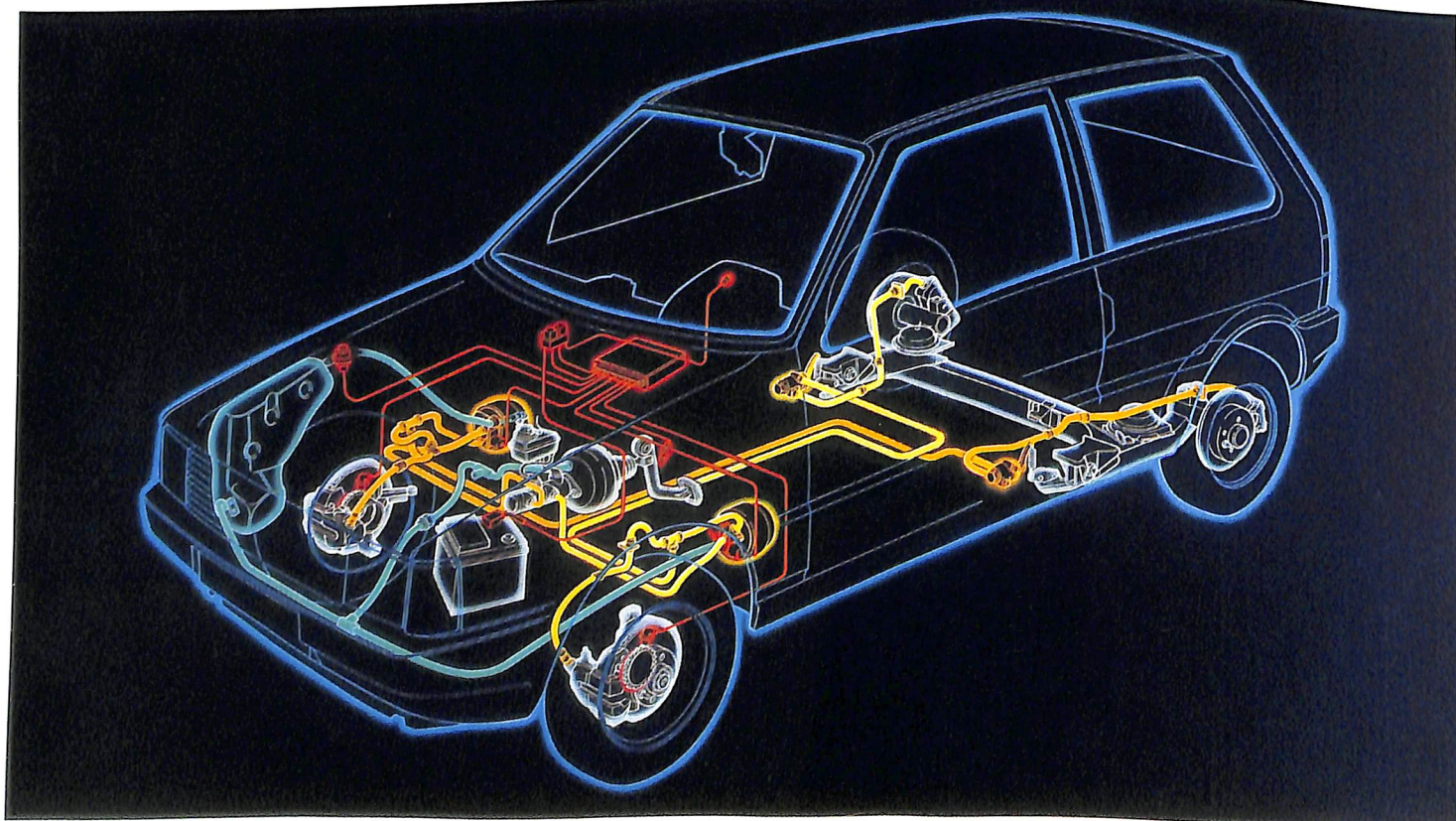
Dal punto di vista dei clienti è la vettura che forse più di altre, almeno in tempi moderni, ha saputo regalare emozioni forti anche a chi non aveva la disponibilità di denaro necessaria per acquistare e mantenere auto più potenti e blasonate.

Nel febbraio 1994 la Uno Turbo i.e. "Racing" esce di listino cedendo il testimone alla Punto GT, per entrare a pieno diritto nel novero delle Fiat che hanno fatto sognare.



#### FRENATA DAL PREZZO

La versione Antiskid arrivò sul mercato verso fine '88. Era un ABS che funzionava secondo lo schema sotto: in giallo e arancio i circuiti incrociati dei freni; in rosso centralina e sensori; in blu la parte comandata dalla centralina che interviene sui circuiti, regolando la pressione frenante in modo che sia sempre il più vicino possibile al limite di bloccaggio delle ruote senza mai superarlo. Non ebbe un gran successo, soprattutto per il prezzo, superiore di 1,5 milioni di lire alla versione base.





# Scheda tecnica

## Fiat Uno Turbo i.e. (1985-1989)

### Motore

Tipo: 146 A2.000 Numero cilindri e disposizione: 4 in linea, anteriore trasversale Cilindrata: 1301 cc Alesaggio: 80,5 mm Corsa: 63,9 mm Velocità media del pistone: 12,25 m/sec a 5750 giri Rapporto di compressione: 8:1 Potenza massima: 105 CV-DIN a 5750 giri Coppia massima: 15 kgm a 3200 giri Indice d'elasticità (DIN): 2,06 Distribuzione: monoalbero a camme in testa comandato da cinghia dentata Fasatura: aspirazione: inizio 0° prima del p.m.s., fine 40° dopo il p.m.i. scarico: inizio 30° prima del p.m.i., fine 10° dopo il p.m.s. Alimentazione: ad iniezione elettronica multipoint controllata da centralina, pompa di alimentazione elettrica, regolatore di pressione con condotto di ritorno della benzina in eccesso al serbatoio, sovralimentazione mediante turbocompressore IHI tipo RHB 52 W con valvola di regolazione della pressione (Wastegate), pressione max di sovralimentazione 0,6 bar, scambiatore di calore (intercooler), filtro aria a secco Accensione: elettronica Bosch LE2 Jetronic ad anticipo statico e sensore di detonazione Marelli Microplex, candele Bosch FR 6 DTC Lubrificazione: forzata mediante pompa ad ingranaggi, filtro olio sul circuito principale, radiatore olio con valvola termostatica Capacità circuito olio: 4,4 litri Raffreddamento: ad acqua forzata mediante pompa centrifuga, radiatore e serbatoio di espansione, ventilatore ad innesto termostatico, capacità circuito 6,9 litri Impianto elettrico: a 12 Volt Alternatore: 65A Batteria: 12 V-45Ah

### Trasmissione

Trazione: anteriore Frizione: monodisco a secco Cambio: a cinque velocità sincronizzate + RM Rapporti al cambio: I 4,091:1 II 2,235:1 III 1,469:1 IV 1,043:1 V 0,863:1 RM 3,714:1 Differenziale e rapporto finale: coppia cilindrica, rapporto finale 17/61 Cerchi: 5"1/2J x 13" AH2 in lega leggera, ruota di scorta in acciaio 5"1/2B x 13FH Pneumatici: 175/60 R13FH tubeless

### Corpo vettura

Tipo di vettura: 146 AM 53 A Tipo telaio: a scocca portante in acciaio, scocca a struttura differenziata Tipo carrozzeria: berlina a due vo-

lumi, due porte con portellone Sospensione anteriore: a ruote indipendenti Mc Pherson, bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto, barra stabilizzatrice Sospensione posteriore: assale torcente con bracci tirati tubolari longitudinali e traversa di collegamento, molle elicoidali, ammortizzatori a gas telescopici a doppio effetto Freni: anteriori a disco autoventilanti diametro 240 mm, posteriori a disco diametro 227 mm, servofreno a depressione, doppio circuito frenante in diagonale, regolatore di frenata al retrotreno, freno a mano meccanico sulle ruote posteriori Sterzo: a cremagliera, piantone di sicurezza snodato con due giunti cardanici Diametro di sterzata: 9,4 m Capacità serbatoio carburante: 50 litri

### Dimensioni (in mm) e peso

Passo 2.362 Carreggiata ant 1.346 Carreggiata post 1.309 Lunghezza 3.644 Larghezza 1.560 Altezza 1.370 mm Peso 845 kg in ordine di marcia, 1.245 a pieno carico

### Prestazioni dichiarate

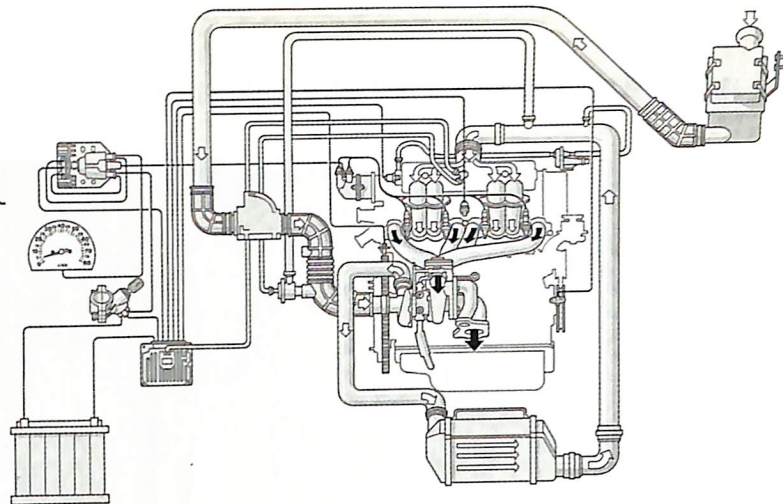
Velocità massima: 200 km/h Accelerazione: 0-1000 m in 29"8 Velocità massime nelle varie marce in km/h: I 45, II 80, III 125, IV 175, V 200 Pendenze max superabili a pieno carico in %: I 38, II 34, III 20, IV 13, V 10 Consumi (norme E.C.E.): a 90 km/h 5,8 litri/100 km (= 17,2 km/litro); a 120 km/h 7,6 litri/100 km (= 13,2 km/litro), percorso urbano 8,9 litri/100 km (= 11,2 km/litro)

## Fiat Uno Turbo i.e. seconda serie, Racing e cat (1989-1994)

*Stesse caratteristiche della prima serie, tranne:*

### Motore

Tipo: 146 A8.000 Cilindrata: 1372 cc Corsa: 67,4 mm Velocità media del pistone: 13,48 m/sec a 6000 giri Rapporto di compressione: 7,8:1 Potenza massima: 118 CV-DIN a 6000 giri (cat. 114) Coppia massima: 16,8 kgm a 3500 giri Indice d'elasticità (DIN): 2,05 Fasatura: aspirazione: inizio 14° prima del p.m.s., fine 44° dopo il p.m.i. scarico: inizio 36° prima del p.m.i., fine 6° dopo il p.m.s. Alimentazione: iniezione elettronica multipoint Bosch L3.1 Jetronic



### ALTA POTENZA SPECIFICA

Sopra, lo schema di funzionamento della sovralimentazione. Le frecce bianche indicano l'aria di alimentazione, quelle nere l'aria di scarico. Il motore di 1.301 cc fu derivato dall'1.5 presente in gamma Fiat e ha una potenza specifica di 80,7 CV. Sulla seconda serie la corsa passò da 63,9 a 67,4 mm, per un totale di 1.372 cc e una potenza specifica di 86 CV/litro.



### Trasmissione

Rapporti al cambio: I 3,909:1 II 2,267:1 III 1,469:1 IV 1,043:1 V 0,875:1 RM 3,909:1 (catalizzata III 1,44:1 e IV 1,029:1) Differenziale e rapporto finale: coppia cilindrica, rapporto finale 17/57

### Corpo vettura

Tipo di vettura: 146 ER 53 A Capacità serbatoio carburante: cat 48 litri

### Dimensioni (in mm) e peso

Carreggiata ant 1.351 Carreggiata post 1.306 Lunghezza 3.689 Altezza 1.405 Peso 925 kg in ordine di marcia (940 cat)

### Prestazioni dichiarate

Velocità massima: 204 km/h (cat 200 km/h) Accelerazione: 0-1000 m in 29" (cat 29"8), 0-100 km/h in 7"7 Consumi (norme E.C.E.): a 90 km/h 5,8 litri/100 km (= 17,2 km/litro); a 120 km/h 7,9 litri/100 km (= 12,7 km/litro), percorso urbano 9,5 litri/100 km (= 10,5 km/litro); versione cat: a 90 km/h 6 litri/100 km (= 16,7 km/litro), a 120 km/h 8,2 litri/100 km (= 12,2 km/litro), percorso urbano 9,8 litri/100 km (= 10,2 km/litro)

# La **FANTASIA** al potere





Nel 1968, mentre Parigi era incendiata dalla contestazione, **alla 24 Ore di Le Mans** (spostata a settembre per lo stesso motivo) **appariva una Sport a turbina.** Frutto di un'idea di un pilota americano, seguiva una moda tecnica: si pensava che, sui velocissimi circuiti dell'epoca, **la potenza potesse cancellare i problemi** che questa dotazione poneva

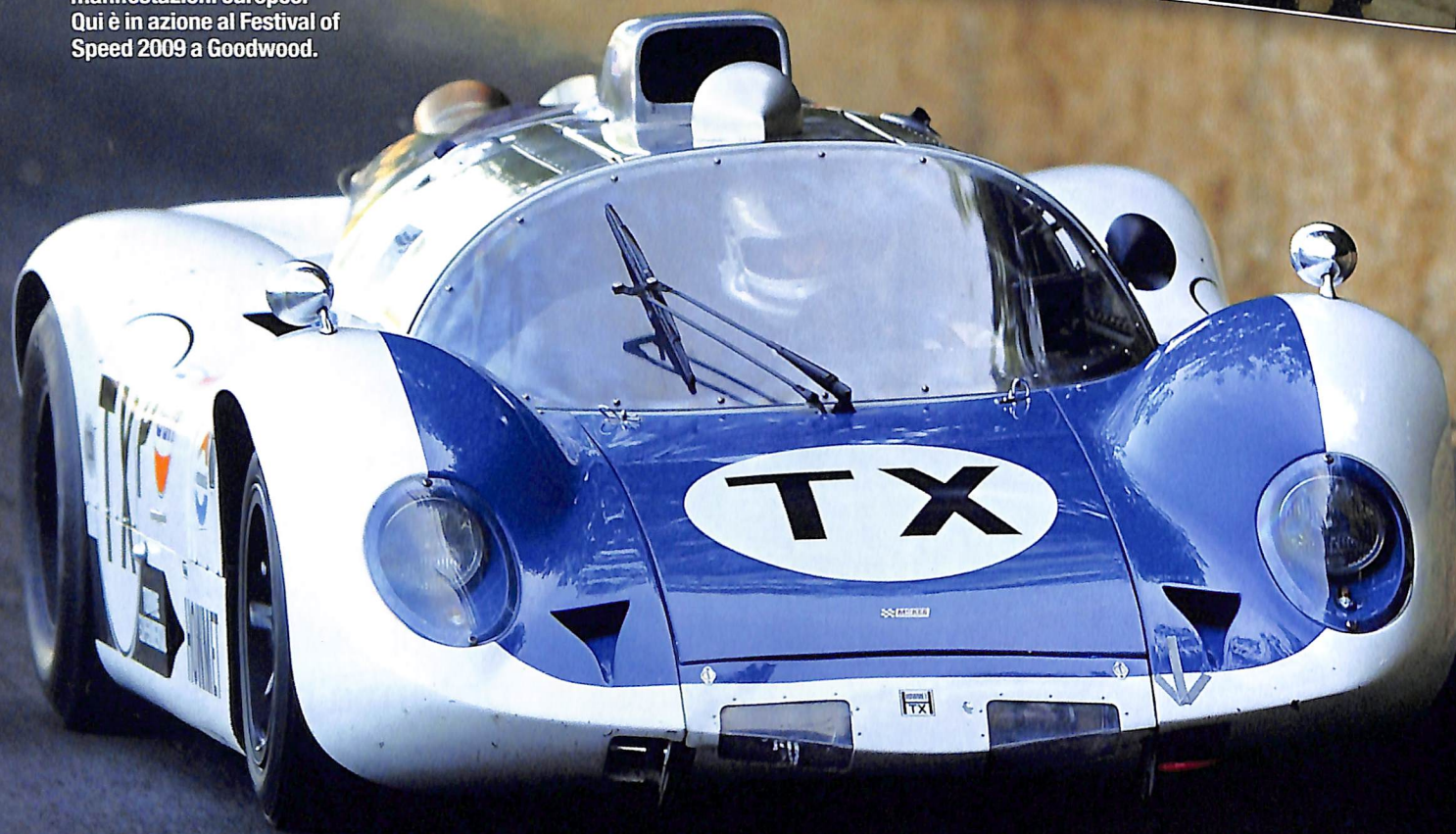
DI FRANCO FIORUCCI  
FOTO MAURICE VOLMEYER



**NUMERO 02**  
La Howmet TX con telaio 02 impegnata oggi in una gara per auto storiche. Nella foto piccola, lo stesso esemplare al Le Mans nel 1968.

**A GOODWOOD**

Dopo essere stata acquistata da Xavier e Thierry Micheron (nella foto piccola) la Howmet è ricomparsa nelle più prestigiose manifestazioni europee. Qui è in azione al Festival of Speed 2009 a Goodwood.



“**T**oh, chi si rivede!” Anche nel mondo delle auto storiche capita ogni tanto di pensarlo. Per non dire di quando il pensiero diventa “e questa cos’è?”. Situazioni che si vivono quando si incontrano pezzi rari che non si vedono mai, o proprio non si conoscono. E se alla rarità si aggiungono caratteristiche particolari, allora lo stupore è ancora più grande e giustificato.

È il caso della Howmet, grintoso prototipo che nel 1968 disputò alcune gare di durata negli Stati Uniti e venne in Europa per partecipare alla 24 Ore di Le Mans. Nella lunga storia della classicissima francese non mancano certo auto singolari, ma la Howmet TX richiama un’attenzione particolare per i suoi contenuti tecnici, per la precisione quelli sotto il cofano motore. Il motore della Howmet TX è a turbina, per l’esattezza di un elicottero: quando la vettura lascia la pit-lane per entrare in pista il rumore che si avverte è quello dei velivoli e quasi ci si attende di assistere a un decollo...

Negli Anni ‘60 diversi costruttori tentarono la via del motore a turbina per l’automobile, senza però risultati che portassero a un suo impiego diffuso. Aveva un motore di questo tipo la Rover-BRM che nel 1963 partecipò a Le Mans, con piloti del calibro di Graham Hill e Richie Ginther. Fu ammessa fuori classifica, ma teoricamente si

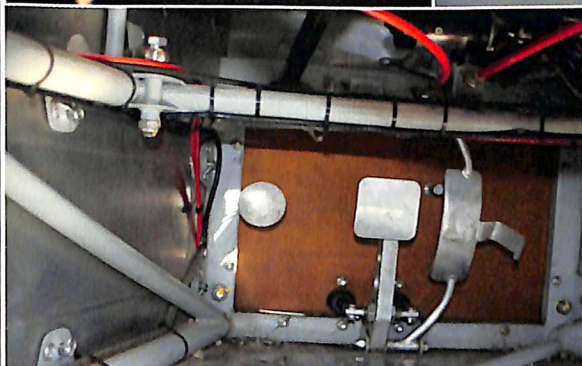
può dire che finì in settima posizione. La Casa inglese ci riprovò nel 1965, però la nuova vettura era meno brillante della prima e si ritirò. Altri episodi “a turbina” significativi furono quelli della STP-Paxton fatta realizzare dal boss della STP, Andy Granatelli nel 1967. Pilotata da Rufus Parnelli-Jones rimase in testa per oltre due terzi della celebre 500 Miglia di Indianapolis di quell’anno, per poi ritirarsi per rottura; più sfortunata ancora fu la partecipazione dell’anno successivo, con il ritiro a due giri dal termine mentre era in testa. A turbina era anche la Lotus 56, anch’essa dimostratasi molto performante a Indianapolis, nel 1968, sia pure senza vincere (di queste due auto abbiamo parlato sul numero scorso di *Automobilismo d’Epoca*).

**E’ rispuntata la numero 02**

In questo filone di sperimentazioni, la Howmet TX fu un episodio di notevole interesse sotto diversi aspetti e ritrovarla è motivo di curiosità. Alla 24 Ore di Le Mans del 1968 - eccezionalmente disputata a settembre, perché a maggio aveva fatto... piuttosto caldo - parteciparono due esemplari, diversi tra loro. Il telaio 01 derivava da una vettura del 1966 che aveva già corso nella serie Can Am con motore convenzionale; la 02 era stata realizzata appositamente, ed

### 110.000 GIRI

L'angusto abitacolo pare più quello di un aereo da caccia che di un'automobile, data la quantità di strumenti e comandi elettrici (e l'assenza del comando del cambio). Il contagiri della turbina ha il fondo corsa a 110.000! Ci sono anche voltmetro, termometri olio differenziale e gas di scarico, termometro e pressione carburante. Sotto, la targhetta identificativa del telaio; la pedaliera senza comando della frizione; lo staccabatteria e il comando per azionare l'estintore di bordo (molto importanti visto il tipo di propulsore); infine, il cerchio componibile in lega leggera con gallettone centrale.



era più lunga di 60 millimetri. La 01 corse con il numero 23, affidata all'equipaggio Hugh Dibley-Bob Tullius; la 02 con il numero 22 e la coppia Ray Heppenstall-Richard Thompson. Entrambe si dovettero ritirare alla nona ora di gara: la 22 per uscita di strada alla curva Indianapolis, la 23 per squalifica, in quanto a causa di un problema tecnico era rimasta molto tempo ai box, finendo con ritrovarsi sotto al limite previsto dal regolamento in tema di giri compiuti rispetto al leader.

A comparire ogni tanto negli eventi "storici" europei di oggi è la Howmet TX che corse con il numero 22. Quasi quattro anni fa un collezionista francese, Xavier Micheron, l'ha comprata in America, affascinato un po' dalla linea e molto dalla particolarità tecnica della vettura. La carrozzeria è uguale a quella della macchina che gareggiò a Le Mans, anche se nel corso degli anni è stata rimaneggiata in due momenti diversi e per ragioni diverse.

L'uscita di strada a Le Mans ebbe conseguenze pesanti, tanto che fu trasformata in vettura scoperta. Così fu utilizzata nel 1969 e 1970 in dimostrazioni e tentativi di record (riusciti). Poi, negli anni 90, fu restaurata dal collezionista che l'aveva rilevata da Heppenstall, il quale al termine dell'esperienza l'aveva avuta dalla Howmet per la simbolica cifra di un dollaro. Con il restauro la "02" ritornò coupé.

Originali sono il telaio tubolare, le sospensioni e i freni, uguali a quelli che in quegli anni utilizzava la Porsche. Non è originale, e nemmeno uguale a quello dell'epoca, il propulsore sotto il cofano. A muovere la Howmet TX di Micheron è infatti un motore a turbina di piccole dimensioni della Allison Engine Company, del tipo appunto impiegato sugli elicotteri. Nel 1968 la vettura utilizzava invece un propulsore analogo della americana Continental Aviation & Engineering (niente a che vedere con la Casa di pneumatici). Era successo che l'esercito americano aveva indetto una gara d'appalto per la fornitura di nuovi elicotteri e la Continental aveva partecipato realizzando dieci nuovi motori. Ma la gara andò male per la Continental che si ritrovò con i propulsori inutilizzati, finendo con il fornirne due in prestito alla Howmet.

### Due valvole per gestire il ritardo

L'operazione fu "montata" da Ray Heppenstall, pilota americano con buona esperienza nella serie Can-Am. Heppenstall era convinto della validità del motore a turbina e si dedicò al progetto cercando i diversi attori necessari: sponsor, costruttore, fornitore del motore. Conosceva bene Tom Fleming che correva in Can-Am ed era vice presidente della Howmet, azienda americana specializza-

ta nella lavorazione dei metalli (oggi confluita nella Alcoa), fornitrice dell'industria spaziale e degli stessi Costruttori di turbine. Fleming sostenne il progetto con i dirigenti della società la quale decise la sponsorizzazione come forma di promozione del marchio. Il coinvolgimento della Howmet permise di avere la collaborazione della Continental che appunto prestò le due unità. L'incarico di realizzare la vettura fu affidato a Bob McKee, costruttore americano di auto da corsa.

Gestire però quel tipo di motore sulle auto non è semplice. Per esempio, era noto che la Rover del 1963 aveva grande ritardo sia nel dare gas sia nel toglierlo: si parlava di un tempo sino a due secondi. Tanto da imporre una guida del tutto particolare e per nulla facile. L'idea originale per la Howmet TX fu di adottare le due turbine, una più grande e una più piccola, collocando tra loro due valvole waste-gate. In pratica, quando si raggiungeva il regime di rotazione massimo (57.500 giri), le due valvole parzializzano l'afflusso di aria alla seconda turbina, quella collegata alla trasmissione: il sistema consente una gestione più semplice del motore e quindi della velocità. Le vetture comunque può funzionare anche senza waste-gate, tanto che quando fu restaurata in America non le aveva. A farle rimontare è stato il collezionista francese Micheron.

La potenza massima erogata dall'attuale motore Allison è analoga a quella del propulsore Continental originale: 380 CV con una coppia massima di 50 kgm, inferiore a quella del motore Continental. Un po' diverso anche il peso del motore: 65 kg contro 77. Da notare

che, secondo le autorità sportive dell'epoca, il motore della Howmet TX era equiparato a un tre litri a benzina.

Al posteriore la Howmet TX è dominata da tre grandi tubi di scarico: da due esce il gas di combustione delle turbine, il terzo espelle l'aria quando le waste-gate gestiscono il flusso proveniente dalla prima turbina e diretto alla seconda; quest'ultimo è al centro tra i due scarichi dei gas di combustione, mentre quarant'anni fa si trovava a sinistra. Altra parte interessante è la trasmissione, dato che ridurre il regime di rotazione delle turbine non è cosa semplice. Il sistema della Howmet si basa su una cascata di ingranaggi che trasmette il moto al differenziale, ovviamente sull'asse posteriore.

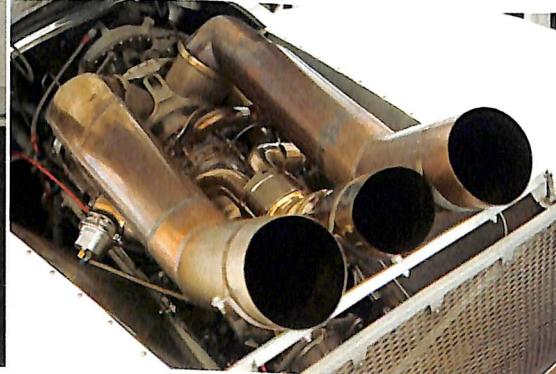
La tecnica di guida della Howmet TX è del tutto particolare. Grazie all'utilizzo delle waste-gate, la Howmet ha un ritardo di risposta assai inferiore a quello della BRM-Rover. Senza frizione né cambio, la chiave di tutto è la gestione del motore e della velocità mediante i pedali del gas e del freno. L'assenza di freno motore spiega l'adozione degli stessi potenti freni Girling utilizzati sulla Porsche 917.

La Howmet TX funziona con un carburante definito kerosene, ma l'omonimia con il combustibile delle stufette da riscaldamento non deve indurre in errore. Si tratta del kerosene impiegato dagli aerei, che non è facile da reperire. Più o meno come non è semplice trovare chi sa gestire e svolgere le necessarie manutenzioni sul motore. I fratelli Micheron hanno risolto entrambi i problemi cercando un tecnico d'aerei che oltre a capirci nel motore provvede anche a reperire il carburante.



### GRINTOSA

A destra, il grintoso posteriore della Howmet TX e l'impressionante complesso di scarico. Sopra, a sinistra la macchina a Daytona nelle prove per la 24 Ore del 1968; a destra, in azione durante la 6 Ore di Brands Hatch (Boac 500) del 1968. In entrambe le gare si ritirò a seguito di incidenti.



## DATI TECNICI

### Motore

A doppia turbina (considerato equivalente a un propulsore a pistoni di 2.958 cc), in posizione posteriore-centrale, con impiego di due valvole waste-gate. Potenza massima 380 CV a 57.000 giri, coppia massima 50

kgm (con il motore Allison attualmente impiegato; con il propulsore originario Continental TS325-1 il valore era leggermente superiore)

### Trasmissione

Trazione posteriore. La trasmissione

della coppia dal motore alle ruote avviene senza frizione, grazie all'impiego delle valvole waste-gate.

### Corpo vettura

Telaio tubolare con carrozzeria d'alluminio. Sospensioni a doppio triangolo,

molle elicoidali e ammortizzatori telescopici. Sterzo a cremagliera. Freni a disco Girling sulle quattro ruote.

### Dimensioni (in mm) e peso

Lunghezza 4.013, altezza 940, interasse 2.362 Peso a vuoto 685 kg.

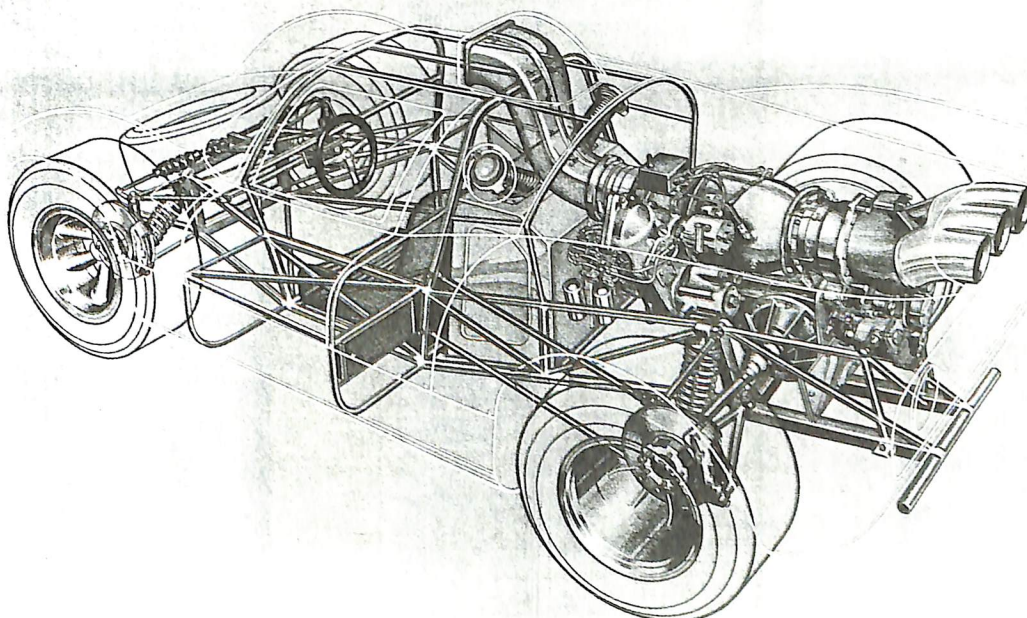


## 1968: LE GARE DELLA HOWMET TX

<b>3/4 Febbraio</b>	<b>Daytona</b>	<b>24 Hours</b>	<b>Campionato del mondo Marche</b>	
#76	Telaio #1	Bianco/Blu	Ray Heppenstall/ Dick Thompson/ Ed Lowther	Ritirato
<b>23 Marzo</b>	<b>Sebring</b>	<b>12 Hours</b>	<b>Campionato del mondo Marche</b>	
#76	Telaio #1	Bianco/Blu	Dick Thompson/Ed Lowther/Ray Heppenstall	Ritirato
<b>7 Aprile</b>	<b>Brands Hatch</b>	<b>BOAC 500 (6 Ore)</b>	<b>Campionato del mondo Marche</b>	
#35	Telaio #1	Bianco/Blu	Dick Thompson/Hugh Dibley	Ritirato
<b>12 Aprile</b>	<b>Oulton Park</b>	<b>Guards Spring Cup (100 miglia)</b>		
#68	Telaio #1	Bianco/Blu	Hugh Dibley	Ritirato
<b>11/12 Maggio</b>	<b>Cumberland, West Virginia</b>	<b>Vandagriff Trophy (200 miglia)</b>	<b>Campionato Sports Car Club America</b>	
#76	Telaio #1	Bianco/Rosso	Ray Heppenstall	2. (Nuovo giro record)
<b>2 Giugno</b>	<b>Grattan, Michigan</b>	<b>100 miglia</b>	<b>Campionato Sports Car Club America</b>	
#76	*	*	Ray Heppenstall	Ritirato
<b>8 Giugno</b>	<b>Huntsville, Alabama</b>	<b>Heart of Dixie Qualifier</b>	<b>Campionato Sports Car Club America</b>	
#76	Telaio #1	Bianco/Rosso	Ray Heppenstall	1.
<b>9 Giugno</b>	<b>Huntsville, Alabama</b>	<b>Heart of Dixie (57,5 miglia)</b>	<b>Campionato Sports Car Club America</b>	
#76	Telaio #1	Bianco/Rosso	Ray Heppenstall	1. (Nuovo giro record)
<b>15 Giugno</b>	<b>Marlboro, Maryland</b>	<b>Marlboro 300 Qualifier</b>	<b>Campionato Sports Car Club America</b>	
#76	Telaio #2	Bianco/Blu	Dick Thompson	1.
<b>16 Giugno</b>	<b>Marlboro, Maryland</b>	<b>Marlboro 300</b>	<b>Campionato Sports Car Club America</b>	
#76	Telaio #2	Bianco/Blu	Dick Thompson/Ray Heppenstall	1. (Nuovo giro record)
<b>13/14 Luglio</b>	<b>Watkins Glen, NY</b>	<b>6 Ore</b>	<b>Campionato del mondo Marche</b>	
#67	Telaio #1	Bianco/Rosso	Hugh Dibley/Bob Tullius	12.
#76	Telaio #2	Bianco/Blu	Dick Thompson/Ray Heppenstall	3.
<b>10/11 Agosto</b>	<b>Brainerd, Minnesota</b>		<b>Campionato Sports Car Club America</b>	
-	-	-	Ray Heppenstall	3.
<b>28/29 Settembre</b>	<b>Le Mans</b>	<b>24 Ore</b>	<b>Campionato del mondo Marche</b>	
#22	Telaio #2	Bianco/Blu	Dick Thompson/Ray Heppenstall	Ritirato
#23	Telaio #1	Bianco/Blu	Hugh Dibley/Bob Tullius	Squalificato

### SEMPLICE

A destra, la Howmet TX in un disegno dell'epoca, quando montava la turbina Continental. Si notano la semplicità costruttiva del telaio in traliccio di tubi e le dimensioni contenute del propulsore. La mancanza dell'impianto di raffreddamento con le relative tubazioni rende potenzialmente molto efficiente l'aerodinamica, anche se all'epoca lo studio dell'effetto suolo e quindi dei flussi d'aria interni era soltanto agli inizi. Notare anche l'enorme serbatoio della benzina.



# Bonucci domina alla Caprino-Spiazzi

Si è corsa domenica 25 ottobre la 31ª edizione della cronoscalata per auto storiche Caprino-Spiazzi (VR).

Tra le 56 vetture alla partenza (17 nel Gruppo 1, 22 nel Gruppo 2 e 17 nel terzo), la lotta per il successo assoluto ha riguardato Luigi Bormolini e Uberto Bonucci (foto Time Foto), entrambi su Osella PA9.

Bormolini, però, si è trovato alle prese con problemi di regolazione della vettura e ha potuto far poco contro Bonucci che ha chiuso la gara con un vantaggio di 27"060 (somma delle due manche in programma) rispetto a Bormolini e 48"060 da Tiziano Romano, su una Bogani 85SN. Ciò significa che i primi tre posti al traguardo sono stati anche quelli della classifica del Gruppo 3.



Belle le gare degli altri due gruppi, per la battaglia abbastanza incerta (nel Gruppo 1 il distacco tra primo e secondo è stato di nove secondi; nel Gruppo 2 addirittura meno di due secondi!) ma anche per la varietà di vetture che il pubblico ha potuto ammirare: Morris Cooper, Ford Cortina Lo-

tus, Abarth 1000 TC e perfino una Ferrari 250 Gt.

Alla fine, nel Gruppo 1 l'ha spuntata Gregor Frotscher su Morris Cooper S, mentre il Gruppo 2 è stato vinto da Gianfranco Bottarone su una rara GRD S75, vettura che visse la sua gioventù a metà degli Anni 70.

## 31ª CAPRINO SPIAZZI 25 ottobre 2009

### CLASSIFICHE GRUPPO 1

1. Gregor Frotscher (Morris Cooper S) somma manches 7'43,270;
2. Walter Canzian (Ford Cortina Lotus 1) a 9,642;
3. Paolo Ravelli Damioli (Morris Cooper S) a 31,002.

### GRUPPO 2

1. Gianfranco Bottarone (GRD S75) somma manches 7'43,320;
2. Marco Pizzini (Porsche 911 Carrera) a 1,630;
3. Umberto Bartolucci (Alfa Romeo 2000 Gtv) a 17,300.

### GRUPPO 3

1. Uberto Bonucci (Osella PA9) somma manches 6'13,910;
2. Luigi Bormolini (Osella PA9) a 27,060;
3. Tiziano Romano (Bogani 85 Sn) a 48,080.

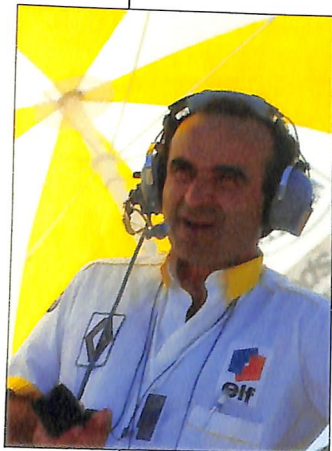
## ADDIO SAGE, PILOTA, DS E INTENDITORE

L'8 ottobre scorso se ne è andato Jean Sage. Aveva 68 anni e si è spento dopo una lunga malattia.

Non era stato un campionissimo, ma fin dalla prima gioventù aveva cominciato a frequentare i rally e le piste. Quando il suo amico Gerard Larrousse divenne team manager delle F2 Elf, Sage fu il suo direttore sportivo. I successi ottenuti (campionato europeo 1976) gli aprirono la strada della F1 con Renault (foto Actualfoto), ancora con l'accoppiata Larrousse-Sage sul ponte di comando. Poi, negli Anni 80, l'ambizioso progetto delle Ferrari F40 Imsa: Jabouille, Ale-

si e Ferté i piloti di numerosi successi.

Conclusa anche quella esperienza, Sage si dedicò alle "storiche", diventando un punto di riferimento per l'ambiente. La cultura automobilistica ne faceva una "fonte" irrinunciabile e un consulente prezioso. Ma le pur intense attività di esperto (era il selezionatore corteggiato e temuto del GP Historique di Monaco) non lo allontanarono mai dal volante, di monoposto d'anteguerra, di Stratos da rally, di splendide Ferrari o di eleganti berline Alfa Romeo Anni 50. In pista e nei grandi rally come il Tour Auto. La versatilità messa in evidenza in una vita di corse la mostrava anche nella sua grande passione per le storiche.



## 2010: UN CHALLENGE PER IL MADE IN ITALY?

Gli organizzatori londinesi della serie GT&Sports Car Cup che in quest'ultima stagione ha raccolto un buon successo, stanno lavorando per una serie del tutto nuova e con una filosofia gratificante per l'automobilismo italiano.

Hanno infatti deciso che l'anno prossimo organizzeranno anche l'IHCC, che sta per Italian Historic Car Cup, vale a dire una serie a cui saranno ammesse le vetture Sport e Gran Turismo di marca italiana (nella foto una Ferrari 512M) costruite prima del 1º gennaio 1974. L'organizzazione ha già annunciato tre gare: a Monza il primo week end di giugno in occasione della Coppa Intereuropa, a Digione e a Silverstone. Per altre due, ai primi di ottobre erano in corso le trattative con i autodromi. Per informazioni: tel. 0044-20-83439202; email [vanessamarcais@hotmail.com](mailto:vanessamarcais@hotmail.com).



## ALLA 27ª COPPA DALLA FAVERA UN "AIUTINO" PER LE ANTE 1965

Si disputerà il 12 febbraio, ma è già grande l'attesa per la 27ª edizione della Coppa Dalla Favera, gara invernale di regolarità per auto storiche. La manifestazione, che prenderà il via dalla prestigiosa piazza di Prato della Valle di Padova, manterrà fede alle sue prerogative di gara impegnativa e suggestiva. Saranno oltre 500 i chilometri da percorrere, tutti su strade che si snodano tra vallate e passi alpini spesso innevati (come testimoniano le precedenti edizioni). Perciò la Coppa Dalla Favera è evento imperdibile per chi ama la guida su fondo scivoloso. Starter d'eccezione sarà il campione dei rally Sandro Munari, affiancato dal più giovane Alessandro Bettega, degno erede dell'indimenticato papà Attilio.

Sotto il profilo sportivo, elemento caratterizzante sarà il coefficiente migliorativo applicato alle prestazioni delle vetture prodotte prima del 1965. In programma è poi previsto l'ormai tradizionale Challenge 356 riservato ai possessori di Porsche 356 (auto con cui Mario Dalla Favera vinse un campionato italiano).

Considerevole infine la macchina organizzativa coordinata dal Rally Club 70 e dall'Acì Padova. Tra ufficiali di gara, cronometristi, volontari dei Vigili del Fuoco e della Protezione Civile del Trentino, radioamatori e scuderie, sono circa 160 le persone che daranno il loro apporto per la migliore riuscita dell'evento. Per informazioni: telefono 333-6841160; [www.rallyclub70.com](http://www.rallyclub70.com).

## ANCHE IN ITALIA LE F.3 STORICHE

Le monoposto di Formula 3 che hanno fatto emergere tanti campioni torneranno in pista anche in Italia. La Peroni Promotion Incentive (telefono 06-45441335; sito internet [www.gruppoperoni.it](http://www.gruppoperoni.it); email [info@gruppoperoni.it](mailto:info@gruppoperoni.it)) ha deciso di lanciare per il 2010 una nuova serie appunto riservata a queste vetture "storiche".

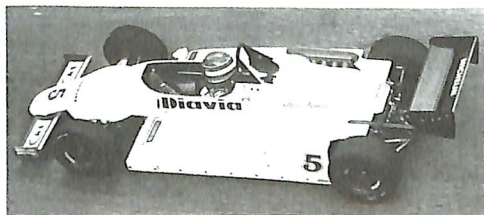
L'idea è di proporre gare che riuniscano in una unica griglia le monoposto con motori 2.0, costruite dal 1974 all'84 (nella foto Ivan Capelli su Martini Mk42), e quelle con propulsore 1.6, realizzate negli anni '71-'74. Al termine di ogni gara è prevista la stesura di due classifiche finali separate. Le gare saranno 6 (di circa 25 minuti ciascuna) abbinate a quelle del Campionato Italiano Autostoriche in programma sui principali autodromi nazionali. Gli organizzatori sono anche intenzionati a prevedere

in ogni evento delle fasi in cui i collezionisti proprietari di queste vetture potranno scendere in pista anche se sprovvisti di licenza per correre; ovviamente solo per compiere dei giri liberi.

Ma non solo. Il lavoro e gli incontri svolti per verificare la possibilità di organizzare la serie, ha fatto incontrare anche il mondo delle vetture di Formula Junior e Formula 3 di 1000 cc. È nata così anche l'ipotesi che in alcune occasioni (quattro eventi) ci sia anche una gara dedicata a queste monoposto più datate.

La prospettiva di vedere in pista le vetture delle serie che sono state formidabili palestre di formazione per i piloti più talentuosi è senz'altro interessante. Come ha ricordato la Peroni Promotion nel comunicare la sua intenzione, va ricordato che nel corso degli anni sono stati oltre 150 i costruttori che si sono impegnati in queste

categorie, costituendo così un capitolo importante della storia dell'automobilismo da corsa.



## "SWB" REGINA DEL TOUR AUTO 2010

Si disputerà dal 19 al 24 aprile l'edizione 2010 del Tour Auto. Partenza da Parigi, poi le vetture punteranno su Vichy, tradizionale sede di tappa, per poi proseguire verso sud con tappe a Lione, Mégeve e Aix-en-Provence, prima dell'arrivo in Costa Azzurra. Come di consueto, sono previste due sezioni: regolarità e competizione con prove speciali e gare in circuito; le piste previste per sono Magny-Cours, Charade, Bresse, Paul Ricard.

Il Tour Auto 2010 celebrerà i 50 anni dalla prima delle tre vittorie consecutive al Tour de France Automobile della Ferrari 250 GT Passo corto (SWB). Nell'occasione, gli organizzatori hanno deciso di riservare un trattamento particolare ai collezionisti che parteciperanno con questo modello. Per informazioni: telefono 0033-14-2597340; [www.tourauto.com](http://www.tourauto.com).



**5. - 7. FEBBRAIO 2010**

**INIZIA LA STAGIONE A BREMA**

PUNTO DI INCONTRO PER APPASSIONATI DI AUTO D'EPOCA





Facili collegamenti con Ryanair da Treviso o Milano

[www.classicmotorshow.de](http://www.classicmotorshow.de)

Informazioni: +49 (0) 421 35 05 525 · Orari: Quotidiano 9 - 18



## I SOCI DANNO SPETTACOLO ALLA CLUB ITALIA CUP

Si è disputata a Balocco sabato 17 ottobre la quindicesima edizione della Club Italia Cup. In realtà la storia di questo appuntamento sportivo dedicato ai soci del prestigioso Club è più lunga. Nata nel 1992 con la denominazione di Pro-Am Club Italia, vide vincitrice della prima edizione la squadra formata da Edoardo Garrone, Edilberto Mandelli, Guido Avandero, Alfonso Merendino (Apache) Giorgio Francia (professionista). A questa gara "sperimentale" seguirono le due edizioni del 1993 e del 1994, quest'ultima disputata a Varano de' Melegari. Dal 1995, su idea di Gino Macaluso, appassionato di vela, prese il nome di Club Italia Cup. L'edizione 2009 ha perciò assunto un grande significato. I soci hanno risposto con entusiasmo all'invito e saba-



to nel parterre di Balocco lo spettacolo era unico. Degna di menzione la Ferrari Daytona spider del 1971 condotta da Alessandro Tonolli. Un vero e proprio festival del "Made in Italy", una promozione unica nel suo genere. I risultati hanno visto nel settore regolarità al primo posto Pierlorenzo Tallia su Lancia HF

Barchetta F&M del 1969; secondo Niccolò Brambilla su Lancia Appia Zagato del 1960; terzo Enrica Aprile su Lancia Fulvia HF del 1969. Nello slalom, nel raggruppamento fino al 1961 ha trionfato Federico Buratti su Cisitalia D46. Nel secondo raggruppamento (1962 - 1972) primo posto per Maurizio Antoniazzi su De Tomaso Vallelunga (nella foto). Infine, nel terzo raggruppamento dal 1973 al 1986 Andrea Selvatico Estense su Lancia Delta S4.

## REGOLARITÀ FA RIMA CON SOLIDARIETÀ SULLE STRADE DELLA VAL TROMPIA

Giovanni Mocerì e Rossella Labate (nella foto) su Alfa Romeo Disco Volante Spider del 1952 si sono aggiudicati la dodicesima edizione del Trofeo Aido Memorial Monica Giovanelli - Gran Premio Annalisa Gnutti, gara di regolarità classica disputata il 27 settembre e promossa dalla sezione Aido (Associazione italiana donatori organi) di Gardone Val Trompia, in provincia di Brescia. Secondi classificati sono risultati Sergio Sisti e Dario Bernini su Lancia Aprilia del 1937; terzi, Giuliano Canè e Stefano Palini su Aston Martin International Le Mans del



1930. All'appuntamento si sono presentati 98 equipaggi, tutti a bordo di vetture costruite fino al 1961, come da regolamento. La varietà delle marche presenti è stata ampia, con ben 11 modelli d'anteguerra: Aston Martin Le Mans del 1933, Bmw 328 del 1938 e numerose "barchette" come l'Osca MT4 e 750S, Ermini Sport, Lotus MK6, Stanguellini e Colli 1100, e HRG Le Mans del 1938. Non meno prestigioso è stato comunque il resto del parco vetture. Al via si è infatti presentato una nutrita serie di auto di marchi inglesi quali Triumph, MG, Healey Silverstone e Jaguar. Di notevole interesse anche la presenza di un considerevole gruppo di Porsche 356 di diversi modelli e versioni. Sotto il profilo della solidarietà, il Trofeo Aido consentirà di avviare alcune iniziative di beneficenza con contributi a realtà sanitarie della regione. Per informazioni: [www.trofeo-aido.org](http://www.trofeo-aido.org).

## MILANO-SANREMO A METÀ MARZO

È stata presentata ufficialmente l'edizione 2010 della Rievocazione Storica della Coppa Milano-Sanremo. Si svolgerà dal 12 al 14 marzo, con un itinerario che dal capoluogo lombardo porterà alla città del Festival. La partenza sarà data nella mattinata di 13, mentre l'arrivo a Sanremo è previsto nella serata dello stesso giorno. La domenica mattina i concorrenti si sposteranno nella vicina Ospedaletti dove percorreranno lo storico circuito che a cavallo degli Anni 40 e 50 vide correre le vetture di Formula 1. Nel corso dei due giorni sono previsti 20 momenti di confronto con il cronometro. Per informazioni: MAC Group Srl; telefono 010-5955629; sito internet: [www.milano-sanremo.it](http://www.milano-sanremo.it); email: [info@milano-sanremo.it](mailto:info@milano-sanremo.it)



## L'ETERNO CASONI VINCE A VALLELUNGA

Sono state 54 le vetture sulla griglia di partenza della 300 Km di Vallelunga, disputata il 25 ottobre come penultima prova del Campionato italiano velocità auto storiche.

Al Via! erano presenti tutti i protagonisti della categoria, con un parco partenti ricco di molte marche e modelli. Sotto il profilo agonistico, la gara ha assunto il suo profilo finale verso metà gara, quando l'equipaggio milanese Sordi-Giovannini su Porsche 935 Turbo ha preso la testa della gara e del Gruppo 3 rilevando la Porsche di Rizzato, che fino ad allora era stato al comando. Sordi-Giovannini hanno poi mantenuto la testa sino alla fine del 74esimo e ultimo giro. Negli altri due gruppi a spuntarla sono stati Alex Spagna e Mario Casoni su Ford GT40 (nella foto con il n. 40) nel Gruppo 1, e Massimiliano Lodi e Giacomo Jelmini su Porsche 911 3.0 nel gruppo 2. Da sottolineare la bella prova dell'equipaggio Spagna-Casoni con la pesante Ford GT40, che sulla pista a tratti bagnata per via della pioggia ha avuto il suo da fare. Alla partenza molti pensavano che la GT 40 potesse anche ambire alla vittoria assoluta, ma già nel primo giro una mezza uscita di strada ha mostrato quanto fosse complicato chiedere il massimo sull'asfalto umido alla ingombrante coupé americana. Alla fine l'equipaggio della Ford GT 40 ha dovuto "accontentarsi" del primo posto nel Gruppo 1, concludendo a due giri dalla Porsche 935 di Sordi-Giovannini.



## REGOLARITÀ ASI A CONEGLIANO

Organizzata dal Club Serenissima Storico, domenica 13 settembre si è disputata l'undicesima edizione del Circuito di Conegliano, prova di regolarità Asi che ha visto la partecipazione di 85 vetture.

L'elenco delle auto al Via! ha annoverato modelli molto diversi: dalle Autobianchi A112 Abarth a una Ferrari 330 GTS del 1968, con un'ampia rappresentanza di Case costruttrici tra cui le italiane Fiat, Lancia e Alfa Romeo, ma anche tante straniere come MG, Triumph, Jaguar,

Austin Healey, Porsche. Al termine ci sono state due classifiche: una per le auto omologate Asi e una per quelle senza targa Asi.

La prima è stata vinta dall'equipaggio Botter-Zamberlan su A112 Abarth; la seconda è stata appannaggio di Bochieri-Frascaroli su Fiat 127 Sport. Il trofeo per il miglior risultato assoluto è stato vinto da Botter-Zamberlan. L'equipaggio femminile Spinato-Posocco ha vinto la Coppa delle Dame. Per informazioni: telefono 0438-35617.

## SANDRO MUNARI RICORDA GLI AMICI

Per il secondo anno consecutivo, Sandro Munari e Don Piero Tonio-  
lo, rispettivamente presidente onorario e consigliere del VenetoRally-  
Club, vogliono dedicare un ricordo a tutte quelle persone che hanno  
donato al mondo dei motori la loro vita e che per diverse cause ci  
hanno purtroppo lasciati. Il prossimo 20 gennaio 2010 verrà quindi  
ufficiata una Santa Messa "In memoria degli amici" presso la Chiesa  
Parrocchiale di Chiesanuova a Padova, in via Chiesanuova 90 alle ore  
19.00. I presenti potranno lasciare in un apposito "libro ricordo" un  
pensiero, una frase a memoria del proprio amico.

### CLASSIFICHE 300 KM DI VALLELUNGA 25 ottobre 2009

#### 1° GRUPPO

1. Alex Spagna-Mario Casoni (Ford GT40) 72 giri in 2:31'45,082 alla media di 116,290 km/h; 2. Guido Nicodemi-Andrea Castronovo (BMW 2002 TI) a 6 giri; 3. Davide Boneccher-Francesco Supino (Ford Cortina Lotus) a 7 giri.

#### 2° GRUPPO

1. Massimiliano Lodi-Giacomo Jelmini (Porsche 911 3.0) 70 giri in 2:31'02,221 alla media di 113,594 km/h; 2. Roberto Arnaldi (Alfa Romeo GTAM) a 2 giri; 3. Giovanni Verga (Alfa Romeo GTV 2000) a 4 giri.

#### 3° GRUPPO

1. Massimo Sordi-Maurizio Piccinini (Porsche 935 Turbo) 74 giri in 2:30'38,412 alla media di 120,402 km/h; 2. Giusuè Rizzuto-Domenico Gagliardi (Porsche 911 3.8) a 4 giri; 3. Carlo Falorni-Gianni Falorni (Alfa Romeo Alfasud Sprint) a 5 giri.

## La CROMATURA s.a.s. di Barcella Claudio & C.

- \*RAMARURA SIGILLANTE ALCALINA
- \*NICHEL OPACO, LUCIDO, DUPLEX
- \*CROMATURA A 3 E 5 STRATI AD ELEVATA RESISTENZA ALLA CORROSIONE
- \*ZINCATURA OPACA, LUCIDA, AZZURRA, GIALLA, NERA E BRUNITURA CHIMICA
- \*BONIFICA, RIPARAZIONI E TRATTAMENTO INTERNO SIGILLANTE DEI SERBATOI
- \*RADDRIZZATURA E MESSA IN SQUADRA DI QUALSIASI PEZZO
- \*SALDATURE A OTTONE, ARGENTA, TIG E ALLUMINIO
- \*SABBIATURA A MICROSFERE
- \*SCROMATURA ELETTROLITICA
- \*DECAPAGGIO TAMPONATO
- \*LUCIDATURA A SPECCHIO E SATINATURA DI TUTTI I METALLI
- \*CROMATURA DELLA ZAMA
- \*RICOSTRUZIONE DI PEZZI A CAMPIONE PER FUSIONE O AL TORNO

**RICROMATORI DAL 1947**

PREVENTIVI E-MAIL

RITIRO DEI VOSTRI PACCHI AL  
VOSTRO DOMICILIO  
TRAMITE NOSTRO CORRIERE

Via G. Matteotti 24, Grassobbio (BG)

Telefono e Fax 035 525215

Cellulare 3498049224

claudio.barcella@alice.it

## AGHEM SI CONFERMA ALLA PONTEDECIMO-GIOVI

È stato rispettato il pronostico all'11<sup>a</sup> rievocazione storica della Pontedecimo-Giovi, gara di regolarità disputata il 12 e 13 settembre con l'organizzazione del Veteran Car Club Ligure. Ha vinto il piemontese Gianmaria Aghem al volante di una Bmw 328 del 1938 (nella foto).

Alla manifestazione ha partecipato una sessantina di equipaggi che hanno iniziato la gara sabato 12 affrontando alcune prove di precisione su un percorso ricavato all'interno della spettacolare Marina Aeroporto mentre la domenica ci sono state le prove di precisione sulla salita che da Pontedecimo porta fino al Passo dei Giovi; vale a dire la strada che in passato fu teatro di

avvincenti sfide motoristiche. Aghem ha dato il meglio di sé proprio sulle prove che portano al Passo dei Giovi, riuscendo a essere più preciso di tutti gli avversari. Vanno pure rimarcate però le prestazioni di Vanagolli-Vanagolli su Triumph TR3 e Chiesa-Chiesa su Lancia Aurelia B20, rispettivamente secondi e terzi sul traguardo. A battaglia a lungo con Aghem sul filo dei centesimi di secondo, è stato anche Arturo Bottaro, che però poi ha commesso un paio di errori sulle ultime due prove di domenica ed è scivolato indietro in classifica. Ospite d'onore della manifestazione è stato Sandro Munari, il campione rally vincitore della Pontedecimo-Giovi nel 1966. Tra i vari partecipanti va segnalata pure la presenza di Odoardo Govoni su Maserati 2000 Birdcage vincitore nel lontano 1960.



## A RICCIONE CON I PILOTI DI F.1 DI UN TEMPO

A Riccione, c'era una volta la Formula 1, quella vera, quando i piloti erano uomini e le auto macchine infernali da domare. Questi uomini (i più fortunati, gli altri vestivano di cotone...) vestivano sottotute in Nomex: maglioni, mutandoni e sottocasco in un materiale più simile a un orba-ce dismesso, che insieme alla tuta rendevano la temperatura assolutamente insopportabile. Le cinture lasciavano piaghe sulla pelle e il cambio tagliava prima i guanti. Le auto si incendiavano, i circuiti non avevano sicurezza e punti di fuga e la era in agguato. Questi personaggi da leggenda, sopravvissuti alle corse, si sono trovati a Riccione per l'annuale assemblea del "Club Internationale des Anciens Pilotes de F1", richiamati qui da "Shark", un pilota delle "Sport" degli anni 70 e 80, al secolo Gabriele Fabbri.

In programma c'era anche una gara di Regolarità, con partenza venerdì 26 settembre, dal viale Ceccarini (sotto a destra, la Allard di Cortini-Bondurant): gli equipaggi erano formati da piloti di F1 e collezionisti.

La giornata prevedeva prove specia-

li nelle località più suggestive dell'entroterra, come Montegrolfo e Gradara (sotto). Al pomeriggio l'annuale assemblea dei piloti nella settecentesca Villa Franceschi, a Riccione, trasformata per l'occasione anche in laboratorio dove esperti ceramisti prendevano il calco delle mani ai piloti (in basso a sinistra, Gerard Larrousse all'opera; i calchi comporranno una pavimentazione a Riccione).

Sabato 27 settembre la meta era San Marino, poi Santamonica, dove piloti e collezionisti si sono battuti a sportellate sulla pista di kart adiacente l'autodromo di Misano Adriatico, per una speciale classifica separata.

La cena del sabato era intitolata alla Maserati, in ricordo del record mondiale di velocità sulla distanza dei 10 km a Cremona nel 1929, pilota Borzacchini. Dopo cena la premiazione della gara di regolarità e della corsa in kart, presente il dott. Orsi per la Maserati. I proprietari delle auto, in questo vivere gomito a gomito con i miti dell'automobilismo, si sono sentiti un po' piloti di F1 e il ricordo di queste quattro giornate vissute rimarrà a lungo indelebile. Come raccontarlo? Con un semplice: Piloti... che gente!



## CALENDARIO NOVEMBRE, DICEMBRE, GENNAIO

### NOVEMBRE

28-29

#### 13° RALLY SPRINT D'INVERNO

Moncalvo (Asti)

Team Cars 2006

Telefono 335.5382688

Mobile 347.2249879

Fax 0144.352835

www.asmotorsport.com

### DICEMBRE

6

#### 2 ORE AUTOSTORICHE MAGIONE

Autodromo di Magione

(Perugia)

Telefono 075.840303

Fax 075.841357

www.autodromomagione.com

6

#### 13° RALLYSTORICO DELLA FETTUNTA

Casole Val D'Elsa (Siena)

Valdelsa Corse

Telefono 0577.304020

Fax 0577.307926

www.valdelsacorse.com

11

#### 2ª COPPA ARENA HISTORIC

Verona

Historic Car Racing

Telefono 045.509862

Fax 045.509862

hccvr@tiscali.it

www.hccverona.it

13

#### RALLY D'INVERNO CATANZARO CORSE CLUB 2 MARI

Telefono 0961.751608

Fax 0961.751608

catanzarocorseclub@virgilio.it

### GENNAIO 2010

21-24

#### WINTER MARATHON 2010

Madonna di Campiglio

Telefono & Fax 030.827095

www.wintermarathon.it

#### 28 - 3 Febbraio RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE

Regolarità

www.acm.mc

## STORICHE E CONTROSTERZI AL FESTIVAL DEI MOTORI

Quando nel 2007 Edy Cipolat Bares e Sergio Del Bono hanno ideato "Le Storiche", il loro unico desiderio era quello di presentare al pubblico del Festival dei Motori di Montichiari (BS) alcune auto d'epoca che fossero rappresentative di un'epoca e di uno stile di vita ormai dimenticati.

Dopo un avvio in sordina, quest'anno si è arrivati ad avere 165 auto nel padiglione centrale e circa 80 in pista, impegnate in evoluzioni rallistiche e di drifting (da quest'anno la manifestazione ha introdotto la gara di campionato italiano di DriftingGP che si è affiancata alla già presente gara di campionato italiano di Challenge), dove hanno dato spettacolo Graziano Rossi su BMW M3 e Beppe Volta (preparatore storico delle Abarth) su Lancia Rally 037.

Lo scopo principale degli organizzatori è di far conoscere al pubblico le vetture meno note in Italia. Per questo sono stati contattati il neonato club De Lorean, che ha portato in esposizione ben

sette esemplari, il Renault 4, il Registro italiano Giulia, il Club Iso-Millennium (che ha esposto la ISO A3C Proto Le Mans) e tanti altri sodalizi che hanno contribuito alla riuscita della manifestazione.

La mostra tematica delle Lancia Delta e delle Alpine Renault, la Corvette PaceCar di Indianapolis 1978 ancora con livrea originale e tantissime altre vetture hanno coperto un'area espositiva di quasi 8.000 metri quadrati, con vetture dagli anni '30 (Lancia Augusta) al recente passato, come le Fiat Coupè (Fiat Coupe Club) e le Lotus Exige (Lotus Team Italy), sicuramente di prossimo interesse storico.

Molto particolare la splendida Cadillac De Ville del Conte Agusta del 1956. Tra Lancia Fulvia, Mini Cooper (Cooper Racing Team), Ford Sierra e tante altre, anche una rara Puma GTV, kit-car italiana degli anni '70.



### VETERANE E DRIFTING

Qui a fianco, il padiglione centrale del Festival dei Motori; più a sinistra, la Puma GTV con una Formula seminascosta: la Puma è bassa quasi come la monoposto. In basso, a sinistra il club della Renault 4 e, a destra, una Opel Manta e una Fiat X1/9 in lotta nella gara di drifting. Ospite d'onore è stato Graziano Rossi, il papà di Valentino.

## PREMIATI I CAMPIONI ITALIANI 2009 (TRANNE L'ITALIANO VELOCITA')

Ad Auto & Moto d'Epoca di fine ottobre a Padova sono stati premiati i Campioni d'Italia Rally e Regularità storica. Il campionato italiano Rally è stato vinto dall'equipaggio siciliano Salvatore Riolo-Angelo Maria Canova.

In Regularità primo posto per Giuliano Cané e Lucia Galliani.

Nel campionato italiano di Velocità in Montagna Giovanni Pagliarello

ha vinto il Gruppo 1. Nel secondo Raggruppamento il vincitore è stato Casimiro Piazza. Infine, il terzo Raggruppamento è stato vinto da Giuliano Peroni.

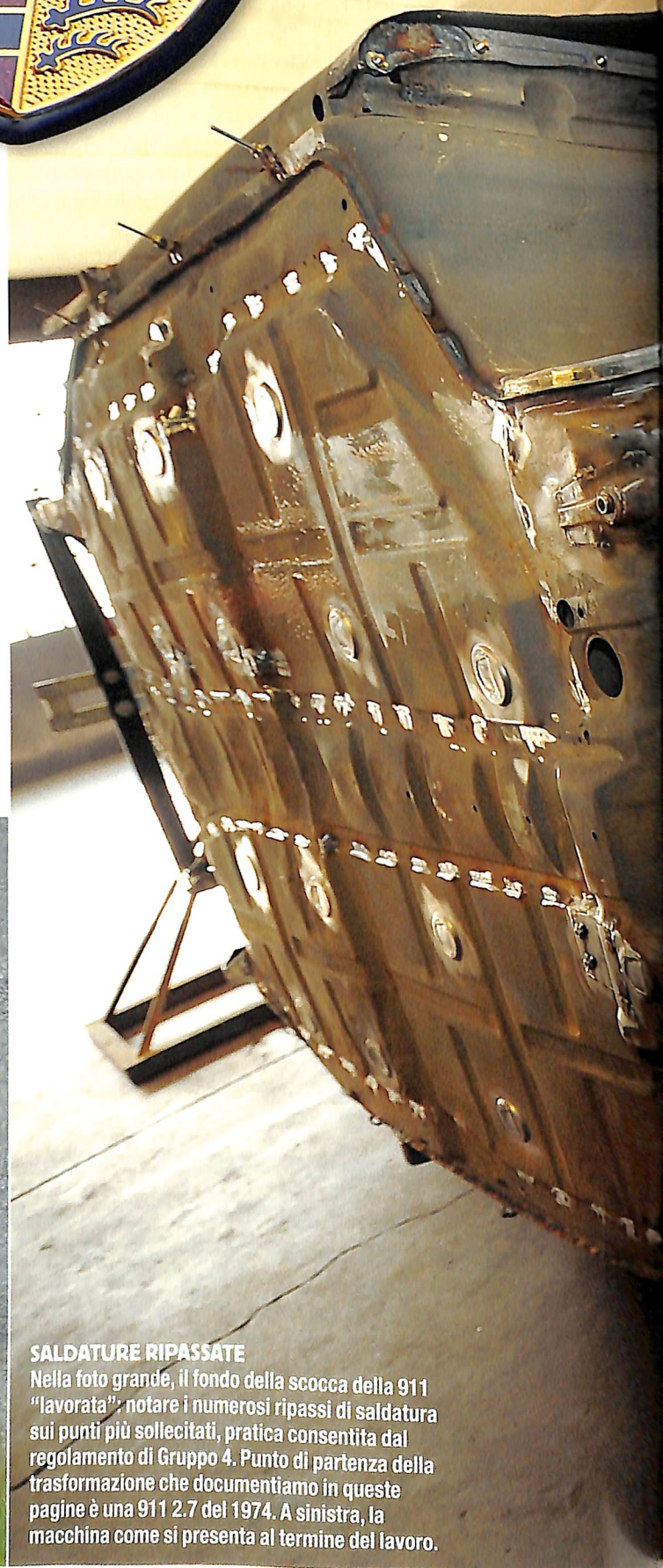
Per quel che riguarda la Velocità in circuito, gli esiti sono legati all'ultima gara della stagione, la 2 Ore di Magione del 6 dicembre. Dopo la penultima prova, la 300 Km di Vallelunga, i leader dei tre raggrup-

pamenti erano Nicola Ciniero per il primo (con 45 punti contro i 34 del secondo, Guido Nicodemi). In testa al secondo Raggruppamento erano Luigi e Nicolò Mercatali, a pari merito con 71 punti, davanti a Giovanni Verga con 47 punti. Infine, nel terzo Raggruppamento, Massimo Sordi è uscito dal week-end di Vallelunga con 55 punti, contro i 27 del secondo Daniele Cappellari.

# ARMA assoluta

La 911 è l'auto **nettamente più diffusa nei Rally storici** e tra le preferite in pista. Grazie ai tanti esemplari sul mercato **l'acquisto di una versione normale da trasformare** (ipotesi preferibile) non è molto oneroso, al contrario della preparazione. Tuttavia **resta facilmente rivendibile**. E, volendo, si può iniziare con una **Gr. 3**, ben più economica

DI EUGENIO MOSCA - FOTO EROS MAGGI



#### SALDATURE RIPASSATE

Nella foto grande, il fondo della scocca della 911 "lavorata": notare i numerosi ripassi di saldatura sui punti più sollecitati, pratica consentita dal regolamento di Gruppo 4. Punto di partenza della trasformazione che documentiamo in queste pagine è una 911 2.7 del 1974. A sinistra, la macchina come si presenta al termine del lavoro.









**OCCHIO ALL'OLIO!**

A destra, la strumentazione composta dai classici elementi circolari; il contagiri di serie è sostituito da uno Stack, mentre gli strumenti alla sua sinistra sono di serie: termometro e pressione olio, indicatori quantità olio e benzina. Come e più dell'auto di serie, lo stato della lubrificazione con questi motori va seguito al meglio. La levetta rossa è lo stacca batteria. Sopra, il volante racing a tre razze e, accanto, il sedile a guscio con cinture a quattro punti; notare la leva del cambio di serie, al pari dell'ingranaggeria. Sotto, così si presenta, con grande grinta, la 911 preparata.



### DUE POMPE

Dopo essere immersa nell'acido per togliere ogni residuo, la scocca è predisposta per il montaggio del roll-bar (a destra): le saldature indicano i punti in cui la struttura sarà imbullonata (sotto). In basso a destra, la pedaliera "racing": notare il pedale del freno che comanda due pompe anziché la singola di serie.



**E'** sufficiente scorrere la classifica di qualsiasi rally storico per consegnare di diritto alla Porsche 911 3.0 Gr. 4 la corona di regina della specialità: a volte si arriva ad avere metà iscritti su questa auto. Non sono soltanto i numeri a decretarne il successo, anche se questi per chi corre hanno un'importanza rilevante, ma il fatto di essere la più amata dai piloti e dal pubblico. Per i primi la pozione magica è composta da una bella dose di potenza, peraltro con un buon utilizzo, una guida che richiede impegno e un certo mestiere ma che in cambio regala divertimento in quantità e, cosa non di poco conto, efficacia. Il tutto a costi, tutto sommato, ragionevoli.

Certo, come vedremo, per un esemplare al top della preparazione si deve investire una cifra non proprio alla portata di tutti, ma poi si potrà contare su una vera auto da corsa il cui valore è destinato, se non a crescere, di certo a mantenersi nel tempo. Un altro lato positivo della 911 è che permette a chi ci sa fare di togliersi qualche soddisfazione anche senza il portafoglio a fisarmonica: data la competitività di base della macchina, si può spendere molto meno facendosi bastare una preparazione "leggera". Inoltre, è una vettura notoriamente affidabile, perciò è sufficiente rivolgersi a un tecnico capace per farsi bastare una revisione all'anno.

Per chi sta ai bordi delle speciali è impossibile non restare rapiti dal fascino della linea, dal suono del sei cilindri boxer e dalla spettacolarità dei suoi passaggi, con "traversi" di potenza elargiti a piene mani dai piloti. Per vedere come una 911 di serie diventa una regina delle corse, su strada e in pista, siamo andati nell'officina di Orlando Redolfi, tra i maggiori specialisti delle vetture di Stoccarda.

### Immersa nell'acido

Come base di partenza è stata acquistata, per una cifra di 17.000 euro, una Porsche 2.7 del 1974 - che come potete leggere a parte gode di un certo vantaggio di peso - in discreto stato di conservazione, tanto che il precedente proprietario la utilizzava quasi quotidianamente. La vettura di serie è stata denudata, la scocca inviata a un'azienda specializzata che elimina con l'acido gli strati di vernice. Esistono altri sistemi per arrivare alla scocca grezza, per

## IL PARERE DELL'ESPERTO: "PRIMA DI TUTTO CONTROLLATE IL TELAIO"

La prima domanda che si pone un appassionato che voglia acquistare un'auto da corsa è questa: conviene comperare una macchina già pronta oppure trovarne una di serie e farla preparare?

"Sul mercato ci sono macchine a qualsiasi cifra e condizione - spiega Orlando Redolfi. Per un usato già pronto si può andare dai 30.000 ai 70.000 euro, perché sotto la cifra minima non si può parlare di macchina preparata, mentre per vetture di serie si può andare dai 15.000 ai 25.000. In ogni caso bisogna verificare le condizioni. La cosa più importante sono le condizioni del telaio, perché sarebbe inutile montare accessori su un telaio che regge lo sforzo. Io consiglio sempre attendere un anno per sistemare bene il telaio e poi montarci quello che si vuole. Poi si guarda la meccanica, che va comunque preparata ma che può essere ripristinata sostituendo i pezzi. Se una macchina è già preparata il controllo deve essere ancora più attento, per evitare di pagare per buoni particolari da sostituire".

Cosa si guarda su una 911 di serie?

"In Italia si possono trovare delle macchine in buone condizioni, mentre se arrivano dal nord Europa è più facile

che la struttura sia stata intaccata dagli agenti atmosferici e dal sale, che è molto corrosivo. Nella parte anteriore vanno osservati con attenzione il vano della batteria (che è un ottimo termometro delle condizioni del metallo) e la struttura scatolata, dove ci sono i punti di attacco dei triangoli della sospensione. Al posteriore va verificata l'apertura del vano: se è in cattive condizioni, meglio lasciar perdere".

Ci sono versioni da preferire?

"Per quanto riguarda la preparazione di una 3.0 il consiglio è quello di trovare una scocca della 2.7 costruita negli anni '74-'75. Il regolamento consente di usare telai costruiti dal '73 all'81: quelli degli anni citati hanno tutte le ultime evoluzioni ma pesano circa 25 kg in meno perché hanno lamiere più sottili".

Una Porsche è indicata anche a chi si vuole solo divertire?

"Credo sia la migliore soluzione nel rapporto prezzo-prestazioni, perché già con una Gr. 3, quindi dal costo limitato (circa 30.000 euro, ndr.), ci si può togliere belle soddisfazioni. Inoltre, le Porsche mantengono il proprio valore anche quando sono preparate".

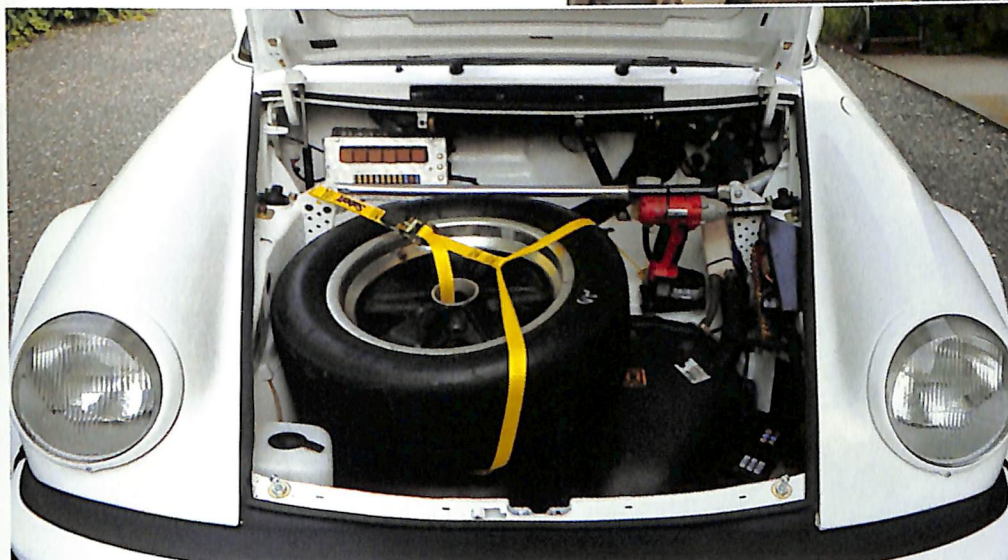
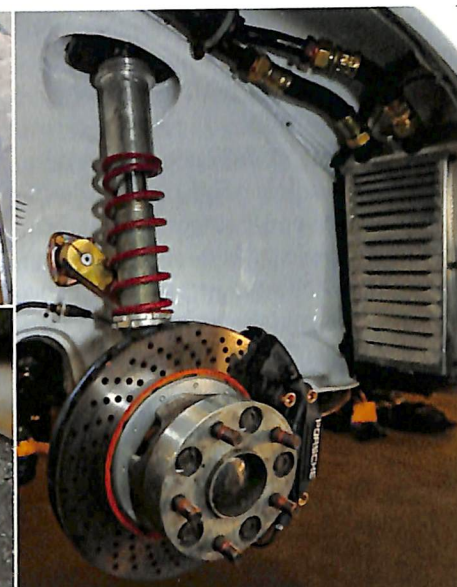


### KIT AERODINAMICO

La trasformazione in Gr. 4 prevede l'installazione del kit aerodinamico in vetroresina che comprende, tra le altre cose, il paraurti anteriore con prese d'aria maggiorate per freni e radiatore dell'olio. Nella foto del box in alto, la gabbia del roll-bar prima di essere montata nella scocca.

### PROFUSIONE DI RINFORZI

A destra, in evidenza i rinforzi nel vano anteriore dove si fissano le sospensioni (più a destra) e, sotto a destra, la stessa zona vista dall'interno del passaruota, dove va fatta un'altra saldatura di rinforzo prima di fissare la testa dell'ammortizzatore (Bilstein a regolazione fissa). Sotto, la ruota di scorta nel vano anteriore, trattenuta da robuste cinghie. Notare l'avvitatore con boccola per cambiare velocemente le gomme in caso di foratura.



esempio la sabbatura, ma con l'acido si è sicuri di penetrare nelle parti più nascoste rimuovendo ogni traccia di mastice o particolari non metallici inseriti a pressione, che poi potrebbero creare problemi nelle successive fasi di lavorazione. Dopo aver effettuato questo lavoro si possono valutare con certezza le condizioni della scocca ed eventualmente procedere alla sostituzione di qualche lamiera in condizioni non ottimali. Quindi si passa alla fase di irrigidimento. Il regolamento di Gruppo 4 consente di ripassare le saldature, ponendo particolare cura alle zone più sollecitate, come gli attacchi delle sospensioni, la parte iniziale dei passaruota e il tunnel centrale, mentre possono essere aggiunti rinforzi in lamiera solamente nelle zone specificate nella fiche di omologazione: i duomi di fissaggio degli ammortizzatori, con l'aggiunta all'anteriore della relativa barra di collegamento, la traversa anteriore e ovviamente le piastre di fissaggio della gabbia di sicurezza. I punti di fissaggio sono ben definiti, così come disegno, spessore e diametro dei tubi che compongono il roll-bar, nella fiche di omologazione CSAI, poi vengono realizzate le traverse di adattamento alla vettura. La parte esterna della macchina è completata con il

kit aerodinamico in vetroresina che comprende i paraurti (quello anteriore con prese d'aria maggiorate per freni e radiatore olio), le minigonne e i parafanghi maggiorati per contenere le carreggiate allargate, infine lo spoiler posteriore.

### Boccole in teflon

Per scendere di peso (si è arrivati a 1.020 kg, mentre il peso minimo è fissato a 980) le superfici vetrate sono state sostituite da particolari in plexiglass dello spessore di 4 mm, tranne il parabrezza anteriore che per regolamento deve rimanere di serie. I punti di attacco delle sospensioni devono restare

identici alla vettura di serie, ma è possibile modificare il punto di fissaggio superiore dell'ammortizzatore senza però modificare la scocca: questo è possibile riducendo il diametro del perno di fissaggio muovendosi nell'area lasciata libera per variare i valori di incidenza e campanatura. Anche i bracci delle sospensioni devono restare originali ma possono essere rinforzati, mentre gli elementi elastici di fissaggio possono essere sostituiti con altri più rigidi. Sulla Porsche del nostro servizio sono state adottate boccole in teflon per i triangoli anteriori, mentre per i puntoni posteriori, per i tiranti e gli attacchi sui montanti sono stati mon-



### VETRORESINA

Un aspetto tipico delle Porsche 911 Gr. 4 è l'allargamento delle carreggiate, cui segue l'adozione di passaruota allargati, in vetroresina come le altre appendici supplementari. Costano 150 euro l'uno l'anteriore e 170 euro il posteriore. I cerchi in lega (nel dettaglio l'anteriore sinistro) misurano rispettivamente 9x15" davanti e 11x15" dietro.

tati uniball metallici. Il regolamento lascia ampia libertà in tema di ammortizzatori e molle, anche se a rigor di logica dovrebbe essere vietato l'utilizzo di elementi regolabili dall'esterno, che all'epoca non esistevano. Orlando Redolfi ha infatti scelto dei Bilstein a regolazione fissa trovando una combinazione ideale tra la taratura dell'idraulica interna dell'ammortizzatore, il carico delle molle elicoidali supplementari e quello delle classiche barre di torsione, maggio-

rate, potendo infine intervenire anche sulle cinque posizioni di regolazione delle barre antirollio all'anteriore e quattro al posteriore. Al posteriore sono stati adottati i puntoni della Turbo 3.3 (come consente l'estensione di omologa del Gr. 4) che hanno un punto di leva più corto e possono contare su una regolazione dell'altezza variabile per dare più carico al posteriore e far lavorare al meglio la combinazione molla e barra di torsione. Quando si trova il compro-

messo ideale tra le regolazioni delle varie componenti (tenendo presente, ovviamente, le necessità del pilota e del tipo di pneumatici, ndr) si ottiene un assetto piuttosto piatto, che oltre a contenere il rollio limita anche il beccheggio. L'altezza minima da terra scende di poco sotto i 60 mm facendo scorrere le ghiera di regolazione sul gambo filettato dell'ammortizzatore, mentre le carreggiate si allargano di 35 mm per parte al posteriore - 20 mm grazie ai puntoni del-



**UN PO' DI TURBO**  
Nelle foto sopra e a lato, primo piano della sospensione posteriore caratterizzata dalla presenza del braccio della 911 Turbo 3.3. Si tratta della modifica principale, insieme all'aumento di cilindrata, concessa dal regolamento di gruppo 4 rispetto alle derivate di serie. Ciò permette di migliorare sensibilmente la trazione. Della Turbo sono anche le pinze dei freni a quattro pompanti. Nell'ultima foto in basso, il dettaglio di un rinforzo strutturale nel vano posteriore, nella zona degli attacchi del motore.



### GRUPPO 3: IL PASSO INTERMEDIO

Una Porsche 911 Gr. 3, sa già regalare soddisfazioni senza spendere grosse cifre; inoltre può essere un passo intermedio verso una vettura da assoluto. Se non si dispone subito della cifra necessaria per una Gr. 4, oppure si preferisce prima fare esperienza, o ancora non ci si fida ad acquistare una vettura da corsa usata, allestire una Gr. 3 può essere la soluzione ideale. Il regolamento di Gr. 3 consente di preparare al meglio la scocca, cosa fondamentale. Magari non si farà il trattamento in acido, risparmiando qualcosa, ma la lamiera è comunque portata al grezzo tramite sabbiatura, poi si esegue il lavoro di rinforzo e montaggio della gabbia di sicurezza.

Anche l'assetto può considerarsi al top, perché è possibile montare ammortizzatori liberi, così come le barre di torsione e quelle antirollio. Non si possono, invece, allargare le carreggiate, così come non sono ammesse modifiche alle parti esterne della carrozzeria e all'impianto frenante, che deve mantenere pinze, dischi freno (almeno come superficie frenante), e pompa singola originali, mentre è possibile utilizzare tubazioni ad alta resistenza. Per quanto riguarda il motore, la preparazione è molto limitata: ovviamente la cilindrata resta quella di serie (quindi nel caso di acquisto di una 2,7 in previsione del successivo passaggio a 3 litri, si avrà uno svantaggio in prestazioni) ma si possono alleggerire e bilanciare gli organi in movimento, realizzare terminali di scarico ad hoc e completare il tutto con un'attenta messa a punto. Per la trasmissione è possibile utilizzare gli stessi rapporti al cambio della Gr. 4, il differenziale autobloccante meccanico e la frizione è libera, il che rappresenta un'ottima base per allestire in seguito una Gr. 4 al top.

Per preparare una buona 911 Gr. 3 si può pertanto preventivare una spesa intorno ai 35.000-40.000 euro, oltre al costo di acquisto dell'auto.

la Turbo e gli altri tramite distanziali che possono variare da 15 a 25 mm in funzione dell'offset dei cerchi - e 20 per parte all'anteriore tramite distanziali.

L'impianto elettrico è lasciato originale per le funzioni di servizio, mentre la parte relativa all'accensione è rifatta. L'impianto frenante è potenziato con l'adozione delle pinze della 3.3 Turbo, a quattro pompanti, accoppiate a dischi forati da 304 x 32 mm all'anteriore e 309 x 28 mm al posteriore,

con circuito in tubi a treccia metallica, pedaliera con due pompe racing sdoppiate e regolazione della ripartizione della frenata sui due assi e, dato che si tratta di una vettura da rally, freno a mano idraulico.

### Serbatoio d'olio supplementare

Il motore ha la cilindrata portata a 3 litri tramite la sostituzione dei cilindri e il montaggio di pistoni speciali della Mahle. Anche le bielle sono alleggerite, così come il volante,

mentre l'albero motore è quello della Carrera, più leggero e bilanciato; poi sono stati bilanciati tutti gli organi in movimento. La lubrificazione è migliorata con un radiatore anteriore, un serbatoio supplementare e una pompa in più per avere una mandata d'olio superiore dal carter: dato che questi motori sono a carter umido, questa soluzione permette di sopperire alla centrifugazione, simulando in tal modo uno schema a carter secco. La quantità d'olio nel circuito

### MANTIENE IL VALORE

Una vista posteriore della Porsche 911. La preparazione della macchina del nostro servizio è al massimo livello concesso dal regolamento, al pari dei costi. Le Porsche preparate hanno però un mercato tutto loro, perciò mantengono il valore. Inoltre, la manutenzione ordinaria si riduce a una revisione all'anno.



sale così a 9 kg. Nella parte alta del motore si rifanno i piani delle teste per incrementare il rapporto di compressione, si cambiano le valvole con altre in acciaio più resistenti e senza l'incavo nella parte inferiore del fungo su quelle di aspirazione (maggiorate a 52 mm) per mantenere un rapporto di compressione più costante e relative molle più rigide. Si passa ad alberi a camme di disegno più spinto, vengono raccordati accuratamente i passaggi dei condotti e si monta un impianto di scarico realizzato ad hoc. Quindi si monta la pompa d'iniezione meccanica del modello 3.0 con tubetti speciali a tenuta, che va messa a punto con attenzione in funzione delle caratteristiche del motore e i cornetti di aspirazione con farfalle alte. La vettura del nostro servizio monta le farfalle a ghigliottina, cosa piuttosto inusuale per una vettura da rally dato che sposta la resa migliore agli alti regimi penalizzando la gestione della progressività. Altri particolari molto importanti sono i filtri all'aspirazione, che oltre ad essere di buona qualità vanno tenuti puliti o sostituiti di frequente, normalmente a metà gara, an-

che perché il motore posteriore favorisce la raccolta di sporcizia.

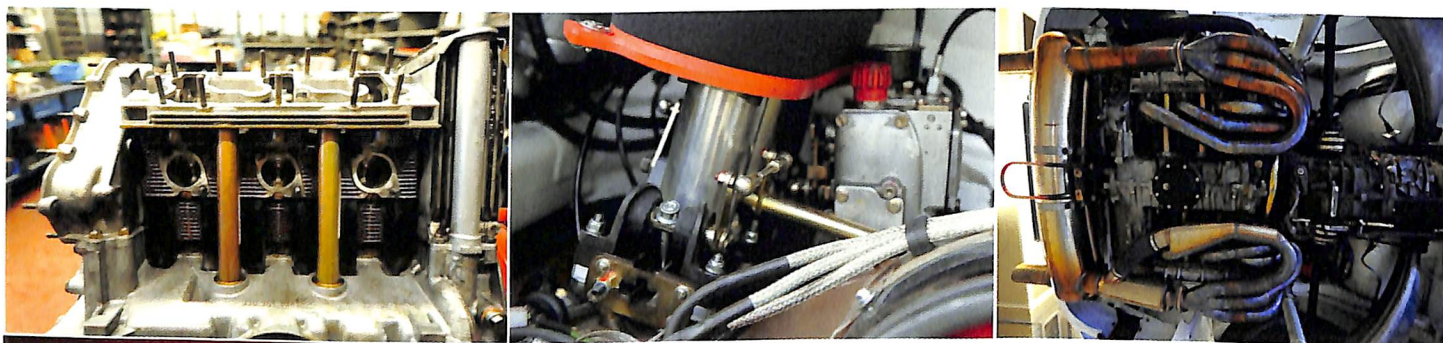
Nella preparazione del motore va prestata particolare cura alla definizione del corretto rapporto di compressione e alla faseatura, altrimenti il rischio è quello di veder salire le temperature di esercizio in modo preoccupante. Con il caldo la temperatura dell'olio può salire anche a 110°, 115° C ma poi si deve stabilizzare, mentre se si verificano picchi di 120°, 130° e la temperatura non scende subito, allora suona il campanello d'allarme. Oggi, grazie alla migliore qualità dei materiali metallici, dei lubrificanti e di altri accessori, quali ad esempio l'apparato di accensione, si ottengono prestazioni e, soprattutto, un'affidabilità maggiore, tanto che negli anni '70-'80 un buon motore non andava oltre i 280 CV mentre oggi si sfiorano 300 CV a 8.200 giri, con erogazione disponibile a 4.500 giri e la coppia massima dai 6.000 ai 7.000 giri. Tutto questo con durata di 40-45 ore di funzionamento prima di un rialzo.

Il regolamento di Gruppo 4 consentirebbe di montare un cambio a innesti fronta-

li ma, sia per contenere i costi sia per semplicità di utilizzo, in Autorlando Sport hanno optato per rapporti ravvicinati abbinati a sincronizzatori di serie in acciaio con innesti rinforzati, mentre il leveraggio è modificato per velocizzare la manovra di cambiata; il differenziale è autobloccante meccanico di tipo lamellare della ZF e la frizione monodisco in rame. I semiassi hanno disegno e dimensioni di serie ma sono realizzati in acciaio speciale, così come le flange esterne.

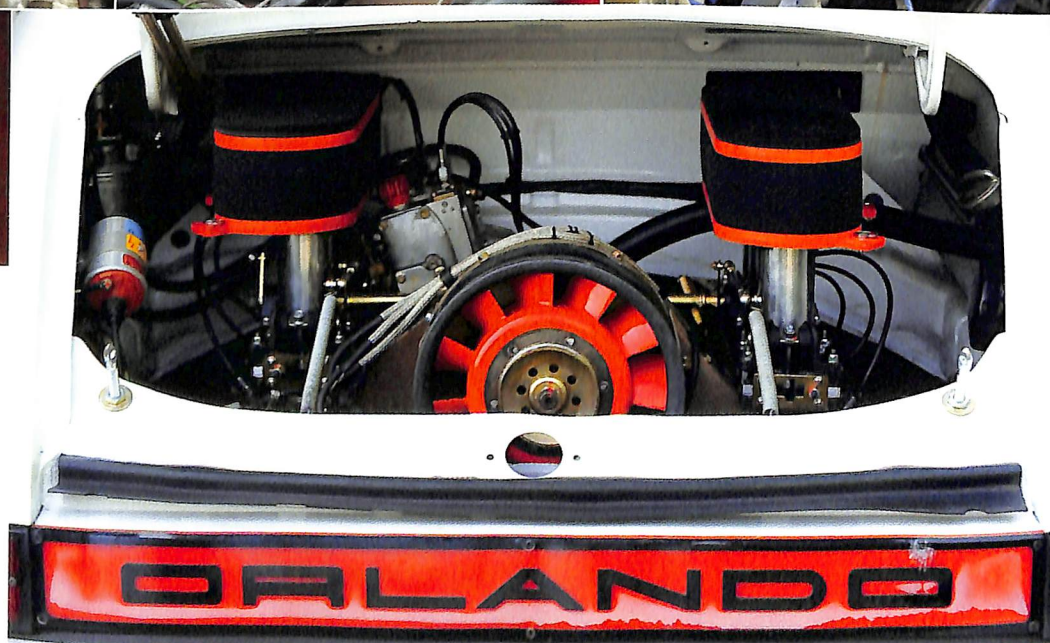
### Preparazione massima

Per eseguire i lavori documentati nell'articolo sono state necessarie circa 250 ore di lavoro dedicato alla parte telaistica, mentre la preparazione di motore e cambio ha richiesto circa 60 ore, alle quali vanno aggiunte altre 350 ore circa per l'assemblaggio finale. Il totale, escluso il prezzo di acquisto della macchina di serie, si aggira sui 120.000 euro. Certo non si tratta di una somma modesta, ma è il prezzo da pagare per una preparazione al massimo delle possibilità consentite.



#### FARFALLE A GHIGLIOTTINA

Il pezzo forte della trasformazione in Gr. 4 è senza dubbio la meccanica. A destra, il 6 cilindri boxer montato sulla macchina. In alto, da sinistra la fitta alettatura dei cilindri; i cornetti di aspirazione con farfalle alte a ghigliottina (soluzione inusuale) e i filtri racing; una vista da sotto della meccanica montata: il grosso tubo sotto la bancata di sinistra serve per scaldare l'aria da mandare sullo sbrinatori nell'abitacolo. Qui sopra, la scatola del cambio e i suoi ingranaggi.







# Scheda tecnica

## Porsche 3.0 Gr. 4

### Motore

Posteriore a sbalzo, 6 cilindri boxer raffreddato ad aria, alesaggio 95 mm, corsa 70,4 mm, cilindrata 2.994 cc. Potenza max 295 CV a 8.200 giri. Distribuzione monoalbero a camme in testa per banca, alimentazione a iniezione meccanica Bosch, corpi farfallati con ghigliottina. Assi a camme speciali, valvole di aspirazione maggiorate da 52 mm. Impianto di scarico speciale libero. Lubrificazione forzata tramite doppia pompa meccaniche, tipo carter secco, radiatore anteriore, quantità lubrificante 9 kg.

### Trasmissione

Trazione posteriore. Cambio a 4 rapporti + RM, tutti sincronizzati, di serie con innesti rinforzati. Rapportatura ravvicinata con rapporto finale 7/31. Leveraggio modificato per velocizzare la cambiata. Differenziale autobloccante ZF a lamelle. Frizione monodisco in rame. Semiassi e flange esterne in acciaio speciale, con giunto omocinetico interno.

### Autotelaio

Sospensioni a ruote indipendenti: anteriori schema McPherson con triangolo inferiore e barre di torsione, ancoraggio tramite uniball, ammortizzatori Bilstein a regolazione fissa con molla aggiuntiva elicoidale. Barra antirollio regolabile su cinque posizioni. Posteriori, con puntone longitudinale (della 3.3 Turbo), che consente di regolare velocemente l'altezza da terra senza intervenire sul millerighe, barra di torsione, ammortizzatori Bilstein a regolazione fis-



sa e molla elicoidale aggiuntiva. Barra antirollio regolabile su 4 posizioni. Carreggiate post allargate da 20 a 35 mm per parte, ant 20 mm per parte. Altezza da terra circa 60 mm variabile tramite regolazioni degli ammortizzatori. Freni a disco, componibili, sulle quattro ruote: anteriori forati da 304x32 mm, posteriori da 309x28 mm. Doppia pompa racing con ripartitore di frenata sui due assi, freno a mano idraulico. Cerchi in lega anteriori 9 x 15", posteriori 11 x 15". Peso a vuoto 1.020 kg.

### ACCIAIO SPECIALE

Nella foto sopra, sospensioni, freni, tiranteria dello sterzo e radiatori dell'olio smontati e osservati nelle rispettive posizioni. Notare il braccio della sospensione posteriore, preso dalla 911 Turbo 3.3 come previsto dal regolamento. I semiassi hanno disegno e dimensioni di serie ma sono di acciaio speciale.

## OLTRE 60.000 EURO DI MATERIALE

### Costo preparazione scocca:

Messa in acido con trattamento antiruggine e alleggerimento .....	3.200,00
Rinforzo totale telaio con saldature piastre	
Modifiche per attacchi roll-bar, pedaliera, cinture, ecc.....	4.500,00
Roll-bar modificato .....	1.100,00
Verniciatura totale telaio e vettura completa.....	2.500,00

### Kit esterno:

Paraurti anteriore con sottoparaurti.....	480,00
Paraurti posteriore.....	250,00
Cofano posteriore.....	700,00
Cassonetto anteriore portafari completo di 4 fari .....	1.650,00
Parafanghino anteriore .....	150,00
Parafanghino posteriore.....	170,00

### Assetto:

Ammortizzatori ant filettato n. 1 .....	680,00
Ammortizzatori post filettato n. 1.....	280,00
Molle n. 1 .....	79,00
Serie uniball .....	480,00
Barra torsione ant. ....	340,00
Barra torsione post. ....	335,00
Barra ant maggiorata regolabile .....	680,00
Barra post maggiorata regolabile .....	440,00

### Impianto frenante:

Pinza freno ant. ....	650,00
-----------------------	--------

Disco freno ant. Composito .....	800,00
Serie pastiglie freni.....	260,00
Pinza freno post. ....	650,00
Disco freno post. ....	220,00
Serie pastiglie freni.....	260,00
Pedaliera doppia completa di bilanciere e pompa .....	1.800,00
Freno a mano idraulico completo di pompa e leva.....	850,00

### Set cerchi:

Cerchi ant 9x15 cad. ....	710,00
Cerchi post 11x15 cad. ....	845,00

### Motore:

Set canne e cilindri Gr.4 .....	2.750,00
Alberi a camme n. 2.....	1.450,00
Serie valvole aspirazione e scarico speciali .....	1.600,00
Pompa iniezione meccanica con reso della pompa del cliente .....	3.500,00
Corpo farfallato Gr.4 .....	3.450,00
Ghigliottina Gr.4 .....	4.500,00
Marmitta completa di collettori .....	2.600,00

### Cambio:

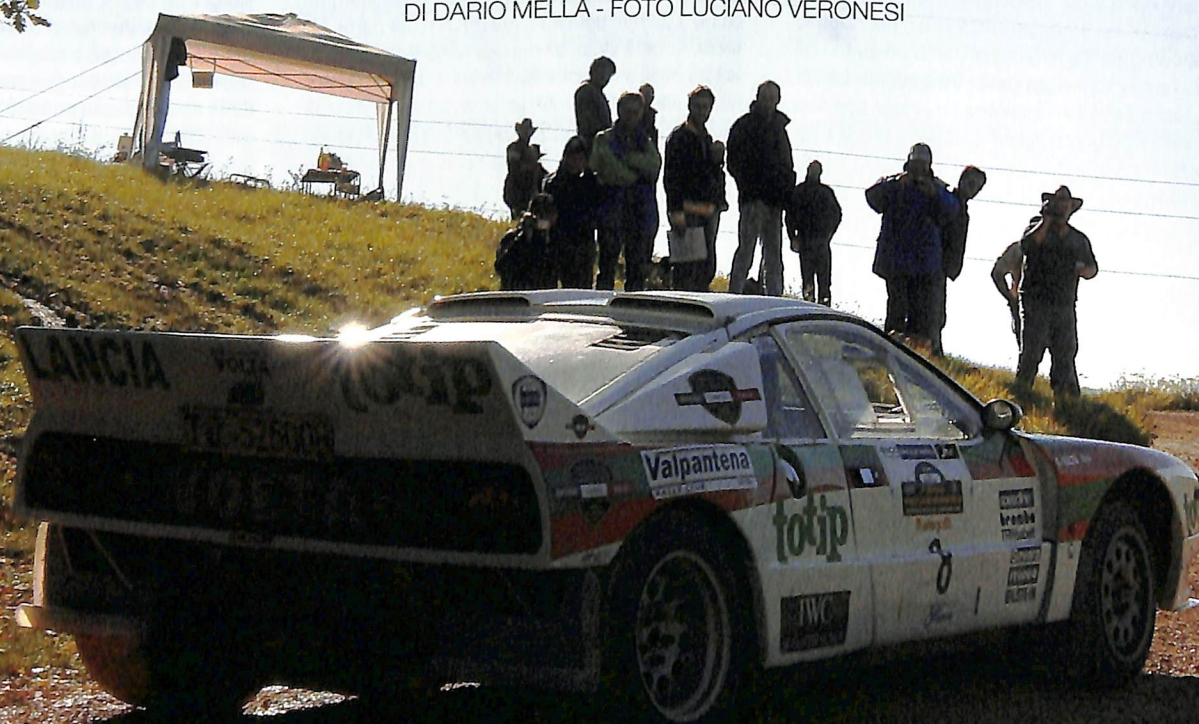
Differenziale nuovo con flange.....	2.200,00
Differenziale del cliente modificato.....	800,00
Serie rapporti cambio .....	3.400,00
Frizione completa di volano alleggerito .....	2.700,00

<b>Totale Iva esclusa.....</b>	<b>54.009,00</b>
Totale con Iva 20% .....	64.810,80

# A pane e RALLY

Così vivono le corse da queste parti: la base operativa dell'organizzazione è in una pizzeria. Ogni anno ci sono grandi campioni: quest'anno Pregliasco e Del Zoppo. Gli appassionati applaudono sulle strade, come una volta

DI DARIO MELLA - FOTO LUCIANO VERONESI





### TEMPI D'ORO

Gruppi di appassionati, alcuni con vere e proprie cucine da campo, hanno seguito il Rally Revival Valpantena, ricreando anche sul ciglio delle strade l'atmosfera delle gare dei tempi d'oro. Nella foto grande, tifosi assistono al passaggio della lancia rally 037 di Volta-Barban. Nelle foto piccole, da sinistra in senso orario: Fiat 131 Abarth; Audi Quattro Gr. 4; Fiat 124 Abarth di Vanni Tacchini.



**L**e manifestazioni che riguardano il motorismo storico presentano a volte significati e temi diversi. Il Valpantena Rally Revival, come dice il nome, ha lo scopo di far rivivere il periodo d'oro dei rally in Italia, in un arco temporale che abbraccia la seconda metà degli anni Sessanta per arrivare alla fine degli Ottanta.

In quegli anni i Rally erano vicini alla gente e godevano d'una grande popolarità e partecipazione, anche più di oggi. Ed è proprio questo l'obiettivo che gli organizzatori del "Valpantena", disputatosi nei giorni 6 e 7 novembre e giunto alla settima edizione, si prefiggono di raggiungere.

La ricetta è semplice: riportare in strada le auto da competizione che hanno fatto la storia della specialità. Dalle più prestigiose alle più popolari, perché una volta si correva anche con pochi mezzi e tanti sacrifici dettati dalla sola passione e dalla voglia di esserci.

Una formula di successo, a giudicare dal numero dei partecipanti, limitati, per ragioni organizzative, a 232 equipaggi, tra cui numerosi stranieri. Più altri ventitré inseriti nella classe-spettacolo Rally Cars Story, formata da auto come le Lancia Fulvia HF, Stratos, Delta S4 e 037, l'Opel Asco-

na 400, l'Audi Quattro, le Fiat 124 Abarth e 131 Abarth, la Porsche 911 RSR e la Peugeot 205 T16.

Auto con cui campioni come Walter Röhrl, Sandro Munari, Micky Biasion e altri hanno saputo creare un'indimenticabile fantasmagoria fatta di colori, di velocità, di suoni, di odori, dello stridio delle gomme sull'asfalto e delle sciabolate dei fari nella notte. Un mondo che è possibile oggi rivivere grazie al lavoro di tanti appassionati che hanno conservato, restaurato e riportato in strada questi gioielli. E grazie anche alla passione dello staff del Rally Club Valpantena che, in collaborazione con gli enti pubblici e le autorità locali, si fa in quattro affinché tutto proceda lungo i binari della soddisfazione dei partecipanti e del pubblico.

Quest'anno il Revival ha avuto come ospiti d'onore nomi illustri: Mauro Pregliasco, l'indimenticabile campione di rally, e Piero Sodano, navigatore di tanti fuoriclasse del passato. Peccato che un guasto al motore dell'Alfetta GTV6 2.5 Gr. A abbia costretto il pluricampione italiano, Bruno Benti-vogli, a dare forfait, obbligandolo a fare lo spettatore. Da segnalare anche la presenza di Gianni Del Zoppo (che ha fatto coppia con Del Bo al volante di una Peugeot 504 coupé) e di Vanni Tacchini, navigato da Si-



moni, che ha portato lungo le strade della Lessinia la sua 124 Abarth ex-ufficiale.

La formula scelta, della regolarità sport, si è rivelata azzeccata. Partenza e arrivo nel suggestivo scenario della sontuosa Villa Arvedi a Grezzana (VR), con chiusura della prima tappa alle ore 22 di venerdì presso le Cantine Bertani, da dove gli equipaggi sono ripartiti, il sabato mattina, per la seconda tappa con arrivo previsto alle 18:30.

Otto le prove speciali da percorrere, tra le quali una mista sterrato-asfalto che ha riscosso grande apprezzamento, con in più le prove spettacolo, come l'esibizione in piazza a Cerro Veronese, il sabato alle 12, che ha visto protagoniste le vetture della categoria Rally Cars Story. Lì i piloti hanno dato sfogo a derapate, accelerazioni, curve prese di traverso, il tutto a beneficio del numeroso pubblico che ha a lungo applaudito i protagonisti.

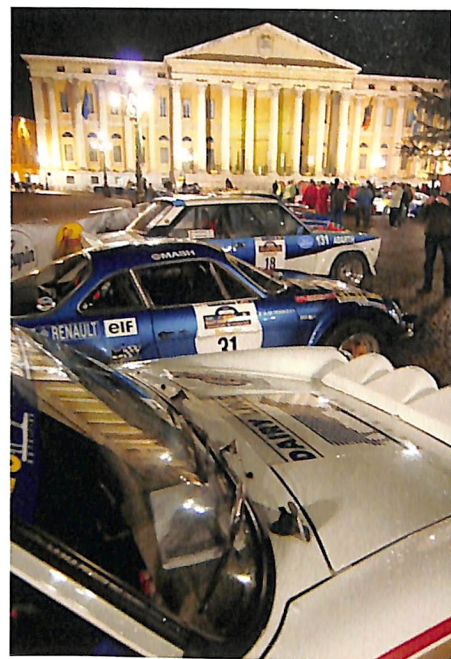
Tra tanti "mostri sacri" è stata significativa la presenza di auto a noi meno note, come la Vauxhall Chevette dei britannici Keward-Snoop, oppure di altre che all'epoca hanno permesso a tanti di togliersi la voglia d'una sportiva a un prezzo ragionevole, come la piccola 850 Sport coupé di Degli Innocenti-Romagnoli della Squadra Corse del Registro Fiat Italiano. Degna di nota la partecipazione dell'imponente coupé Chevrolet Camaro di Antonelli-Danese e della rara (e bella) Datsun 240 Z di Barini-Belloni.

Ammirata, nella sua livrea blu, la Ferrari 308 GTB di Pedretti-Pedretti del Team

Bassano, un modello che segnò l'ingresso del Cavallino Rampante in un mondo inusuale per le tradizioni di Maranello, ma che seppe ugualmente rendersi protagonista ai primi anni '80 di memorabili sfide rallistiche nelle mani di Mauro Pregliasco e di Tonino Tognana.

Poi spazio a BMW M3 e 2002 TII, Porsche 911 di vario tipo ed epoca, Sunbeam Talbot-Lotus, Mercedes 190 2.3-16, Alfa Romeo Alfetta GTV e GTV6 2.5 e Giulia Gt, Alpine A 110, Ford Escort RS e Sierra Cosworth, Opel Kadett GT/E, GSI, Ascona 2.0 SR e Manta 400, Renault 5 turbo, Fiat X 1/9, Uno turbo e 128 coupé, Lancia Delta 4WD, Fulvia coupé e Sport Zagato, Volkswagen Golf GTI, Simca Rally 2, oltre ad un nugolo di agguerrite Autobianchi A 112 Abarth e ad una pressoché introvabile Fiat 131 Racing, che difendeva i colori della marca torinese assieme alle intramontabili Ritmo Abarth.

Ma il Valpantena è anche una gara di regolarità e come tale ha un vincitore: è l'equipaggio Boschieri-Salamon, che ha portato al traguardo la nera 127 Sport 70 HP con sole trentuno penalità, davanti a Gian-sante-Sighicelli su Innocenti Mini Cooper, staccati di dodici penalità. Il podio è stato completato da Colla-Colla su Renault Alpine A 110 S, che hanno chiuso a ventiquattro penalità da Boschieri.



#### VILLA SCALIGERA

Sopra, un suggestivo scorcio di parco chiuso. Sotto, partenza da villa Arvedi: al via la Sunbeam Tiger di Ussello-Gregorio (vista anche su *Automobilismo d'Epoca* n. 46. La villa risale al 1200, quando era proprietà dei Cangrande della Scala.



## “UNA PASSIONE NATA DA UN FRENO MANO”

Bob Brunelli (nella foto con Flaminia Romeo, madrina della gara) è a capo dell'organizzazione del "Valpantena". Un organizzatore così appassionato da riuscire a portare tante auto, tanto pubblico e numerosi campioni sulle strade della Lessinia, nonostante faccia tutt'altro mestiere.

Brunelli, di cosa si occupa nella vita di tutti i giorni?

“Gestisco una pizzeria”

E cosa c'entra con i rally?

“La pizzeria è sede del Valpantena Rally Club, fondato nel 1983”.

Da dove viene tutta questa passione?

“Da un freno a mano”  
Prego?

“Nel 1972 avevo 16 anni. Andai a vedere il Rally Due Valli, qui in zona. Di notte sono fermo a un'assistenza: arriva Bacchelli che vi si infila dentro con un mezzo testacoda a colpo di freno a mano. Da lì è scattata una passione incontenibile.”

Una passione che l'ha portata a organizzare tutto questo?

“Ho assistito a 27 Rally di Montecarlo e ancora adesso vado a vedere il mondiale in Norvegia e Svezia, dove c'è più spettacolo. All'epoca eravamo un gruppo di

amici, che con il tempo si è fatto sempre più folto. Finché una sera d'estate, qui in pizzeria, ho detto: ma perché non diventiamo un club?”

E il Revival?

“Nel 2003 volevamo festeggiare il 20° del calub. Abbiamo organizzato un raduno invitando anche i piloti che avevamo conosciuto nelle trasferte giovanili: gente come Miki Biasion, Walter Rohrl... E si sa, quando ci sono di mezzo dei piloti... ne è venuta fuori una garetta abusiva. A fine manifestazione molti ci davano appuntamento all'anno dopo, e

non c'è stato verso di spiegare che doveva essere un episodio!”  
Siete soddisfatti di quest'ultima edizione?

“Molto. A partire dalla presentazione che abbiamo fatto alla fiera di Padova, per la quale voglio ringraziare l'ACI-Csai. Tutto è filato liscio, grazie anche all'impegno degli altri soci, che voglio ringraziare: Alberto Zanchi, Sergio Brunelli, Gianurbano Bellamoli, Paolo Saletti, Luciano Veronesi e Maurizio Todeschini.”

La formula regolarità sport si è dimostrata efficace. Come funziona?

## “QUI SI VIENE PER IL PUBBLICO”

Mauro Pregliasco ha portato in Valpantena la sua Alfetta GTV Turbodelta, la stessa vettura con la quale gareggiò nel 1980 da pilota ufficiale Alfa Romeo (vedi *Automobilismo d'Epoca* n. 47).

Che effetto le ha fatto tornare al volante della Turbodelta e dei suoi oltre trecento cavalli, sia pur per un'esibizione?

“L'Alfetta GTV Turbodelta mi regala sempre una grande emozione, non solo perché è divertente e bella da guidare, ma anche perché fa parte del mio passato agonistico. Qui, in via eccezionale, l'ho portata su strada per l'esibizione del venerdì, con numeri fatti per divertire il pubblico: testa-coda, giravolte. Ho fatto anche degli “otto” a beneficio della gente. Si è trattato, però, di un episodio eccezionale perché la macchina è ancora in condizioni originali e come tale non mi sento di spremere la meccanica più di tanto, dopo quasi trent'anni passati dall'ultima gara.”

Le è piaciuta la manifestazione?

“Ho tanti amici qui e ci sono venuto volentieri. Devo dire che ho visto un parco macchine stupendo, una cosa che non si vede tutti i giorni. Il percorso selettivo, la bellezza dei luoghi attraversati e l'ottima accoglienza hanno fatto il resto.”

## SEMPRE TRA LE PREFERITE

Una Fiat 131 Abarth in bella azione durante la gara che si è svolta nell'ambito del Revival. L'immagine di berlina di famiglia trasformata in bomba da corsa continua a colpire l'immaginario.



“La gara di regolarità prevede una velocità media massima di 50 km/h, verificati attraverso controlli orari. C'è però da tenere conto delle diverse prestazioni delle singole auto, in relazione al periodo storico e alla categoria di appartenenza. Per questo i partecipanti sono raggruppati in divisioni, con velocità medie a scalare da 49 fino a 37-38 km/h.”

Il pubblico partecipa con grande entusiasmo. Qui in zona siete tutti grandi appassionati?

“Il coinvolgimento non è solo di chi corre, ma anche di chi assiste. E questo ci dice che stiamo



andando nella giusta direzione. Ma non solo: il Valpantena vuole essere anche un momento di solidarietà. A Roveré della Luna abbiamo fatto una prova spettacolo con ingresso a pagamento. L'incasso è stato devoluto alla A.B.E.O., un'organizzazione che si occupa dei bambini malati di tumore. Colgo l'occasione per ringraziare tutti coloro che hanno dato un contributo: la Banca Popolare di Verona, il Pandoro Melegatti e la Ominox, le Autorità, il servizio d'ordine, la Pro-Loce di Cerro Veronese che ha curato l'esibizione delle vetture

categoria Rally Cars Story e la famiglia Arvedi, che ci ha messo a disposizione la villa e il parco. E tutti coloro che hanno collaborato a questa settima edizione.”

Programmi futuri?

“Ragioni organizzative ci hanno costretto a limitare il numero dei partecipanti, escludendo, nostro malgrado e ne siamo dolenti, parecchie richieste di iscrizione. E' però in programma il Lessinia Rally Sport, una manifestazione prevista per la prossima primavera, che darà modo a coloro che sono stati esclusi di ritrovarsi a breve su queste strade.”

# MACCHINE del tempo

Nel senso del tempo cronometrato, della storia dell'automobile e dell'atmosfera in cui si è precipitati nel fine settimana di gare californiano

DI MASSIMO DELBÒ - FOTO GENERAL RACING / ROLEX / STEPHAN COOPER

**A**nche quest'anno sul saliscendi di Laguna Seca hanno intrecciato le... ruote piloti di auto da corsa tra le più belle al mondo. Alcuni, più collezionisti che piloti (pur sapendoci fare), non esitano a dare sfogo ai CV di auto che, un tempo maltrattate dai professionisti, oggi fanno trattenere il fiato ai comuni mortali per il pericolo di un incidente. Ma se siete l'ex presidente di Microsoft, la cosa non vi preoccupa più di tanto: Jon Shirley ha portato in pista la sua Ferrari 250 Testa Rossa il giorno prima di esporla a Pebble Beach.

Anche a Laguna Seca, come nei concorsi della settimana di Monte-

rey, c'è una tema conduttore: quest'anno è stata una celebrazione dei successi Porsche, dalle 356 alle 550 e 911, fino alle 917 e 962, che ha riunito un centinaio di esemplari. A tener loro compagnia non mancavano le più fiere avversarie di tante gare, con Ferrari in testa, ma anche svariate "muscle car" americane, Alfa Romeo, Lotus, Chevron e Lola.

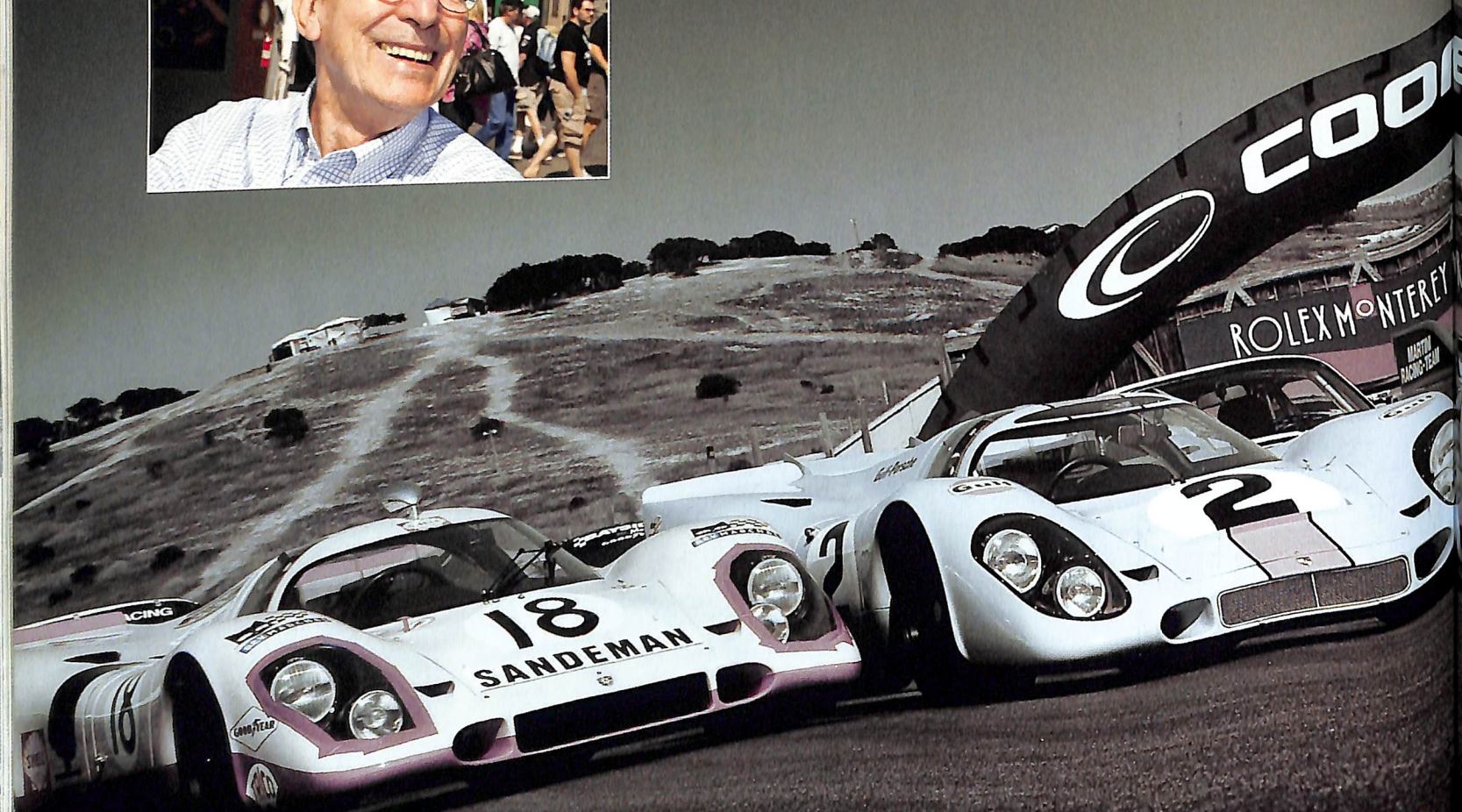
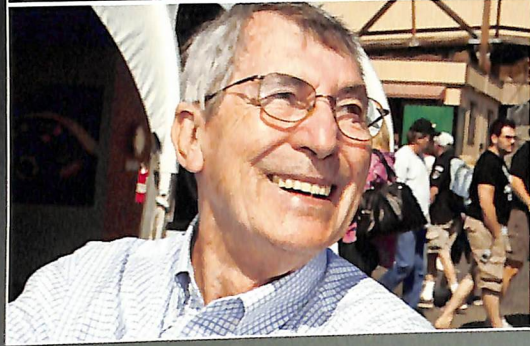
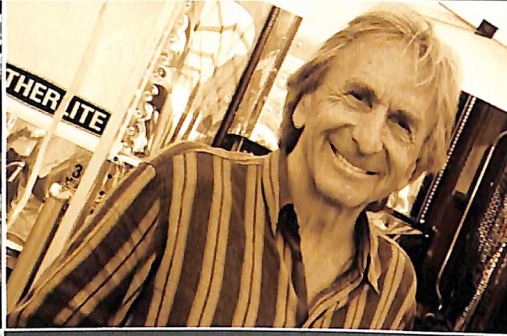
C'erano la Ford GT40 che vinse Le Mans nel 1969 e la Porsche 917 vincitrice di Spa. A guidarle, gli attuali proprietari o i piloti di ieri, come Brian Redman e Vic Elford; ad attenderle, nel paddock, gente come John Horsman, direttore sportivo di John Wyer che schierava



**SCUDERIA FERRARI**  
 Jon Shirley al volante dell'Alfa Romeo P3 (1932) della Scuderia Ferrari. L'ex presidente di Microsoft ha portato a Laguna Seca anche la sua Ferrari Testa Rossa.

le GT40 prima e le Porsche 917 poi nella mitica grafica Gulf. In una carrellata fantasmagorica, non sono mancati gli affascinanti prototipi di gruppo C: oltre alle Porsche 956 e 962, anche March 83G, Jaguar XJR5 GTP, Kremer-Porsche K8 e Nissan. Meravigliose le fiammate di scarico in rilascio. Laguna Seca è doppiamente tradizionale: lo è perché è giunta alla trentaseiesima edizione; e perché ha sempre una logica storica. Le gare seguono l'evoluzione delle auto da corsa. Per prime gareggiano le auto dal 1904 al 1940, dove quest'anno si è assistito al sensazionale duello tra una National del 1916 (5 litri e 2 tonnellate) e una

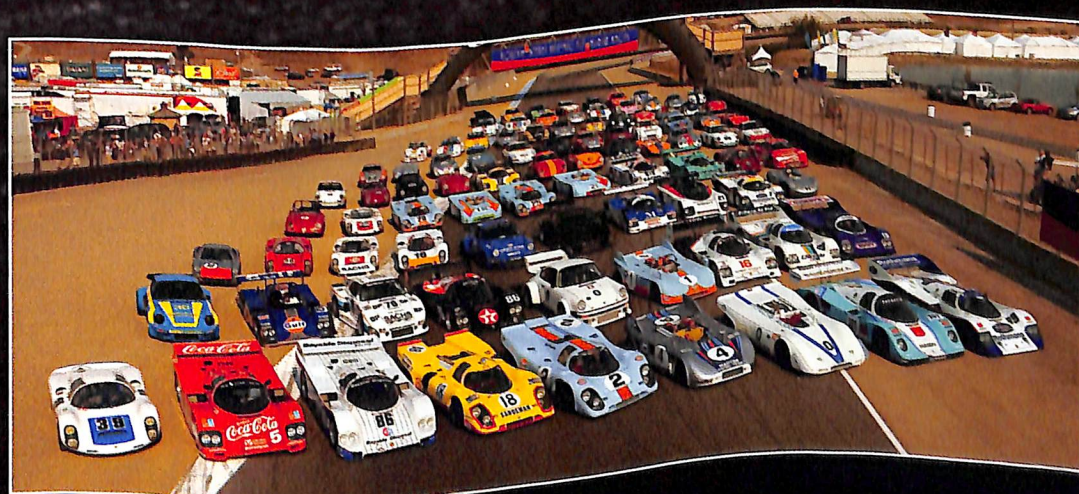
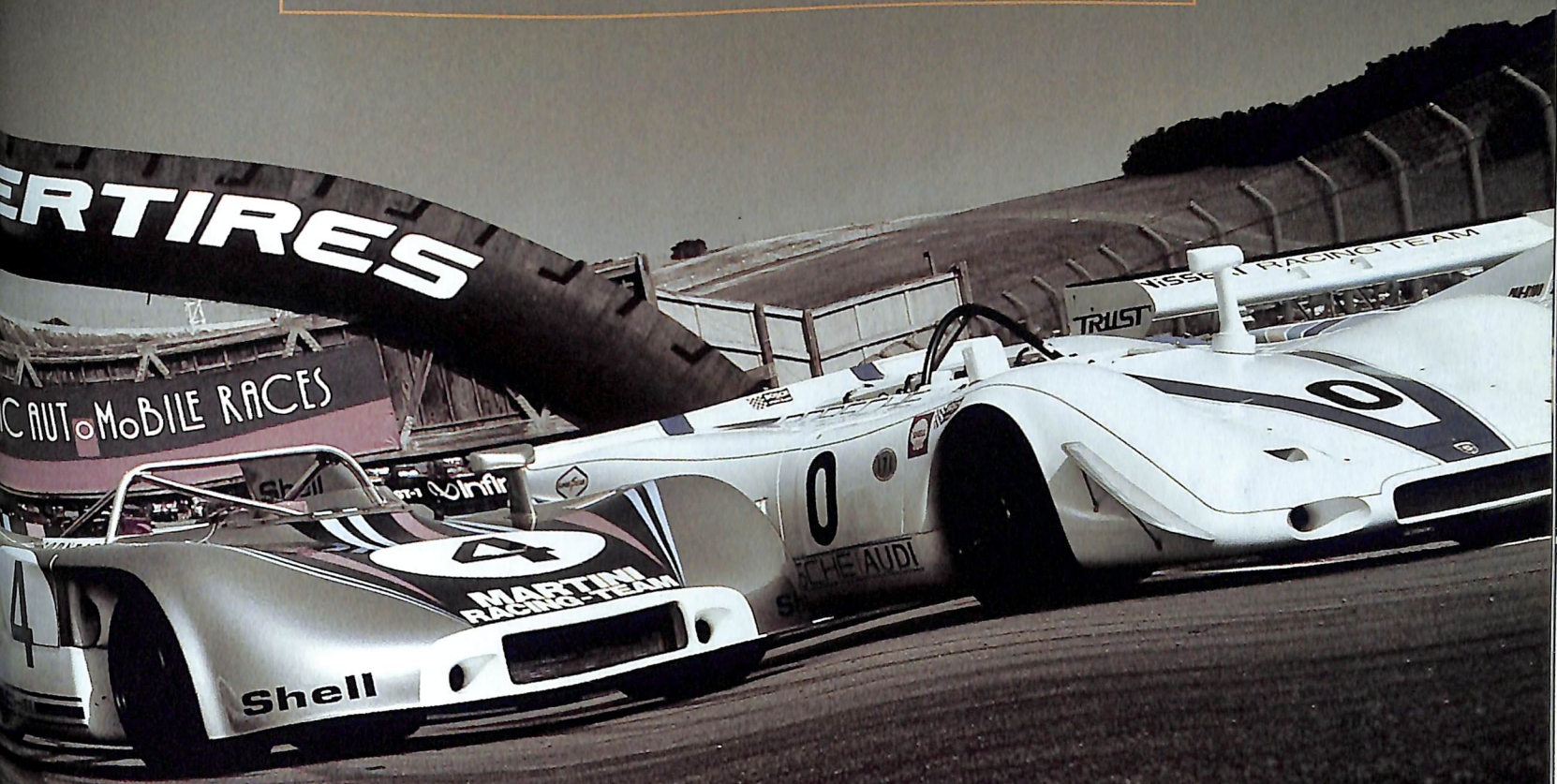
Morgan Three Wheeler del 1934 (1,1 litri, 500 kg). Tra le categorie più affascinanti, quella delle auto tra il 1925 e il 1949, con la velocissima Alfa Romeo 8C 2300 MM del 1932. Il suono del motore sfruttato appieno faceva il pari con la sbandata controllata all'ingresso di ogni curva. La categoria più attesa, come al solito, è stata quella delle Sport anni '50 e '60: Maserati Birdcage e 250 SI, Scarab MK1, Devin SS, Jaguar D-Type, Lister-Jaguar e Chevrolet, Aston Martin DBR 1, oltre a varie Special americane. Non hanno deluso le attese: tutte e trenta assieme a tirarsi le staccate...!





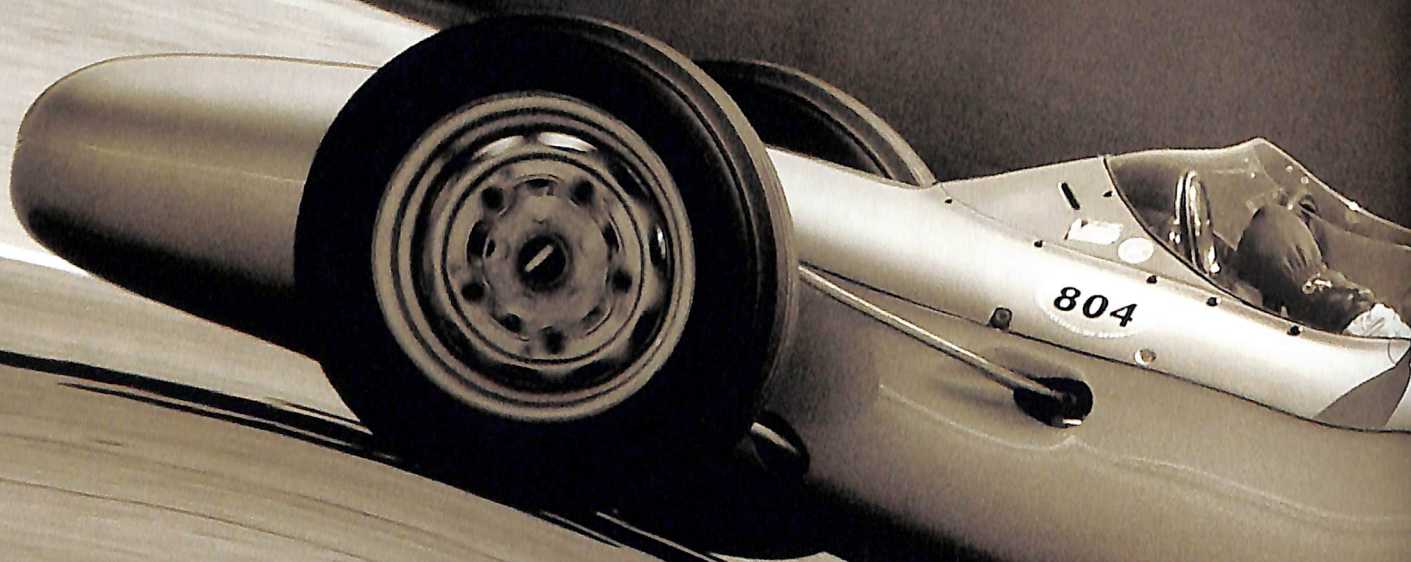
### IMPRESSONANTE CARRELLATA

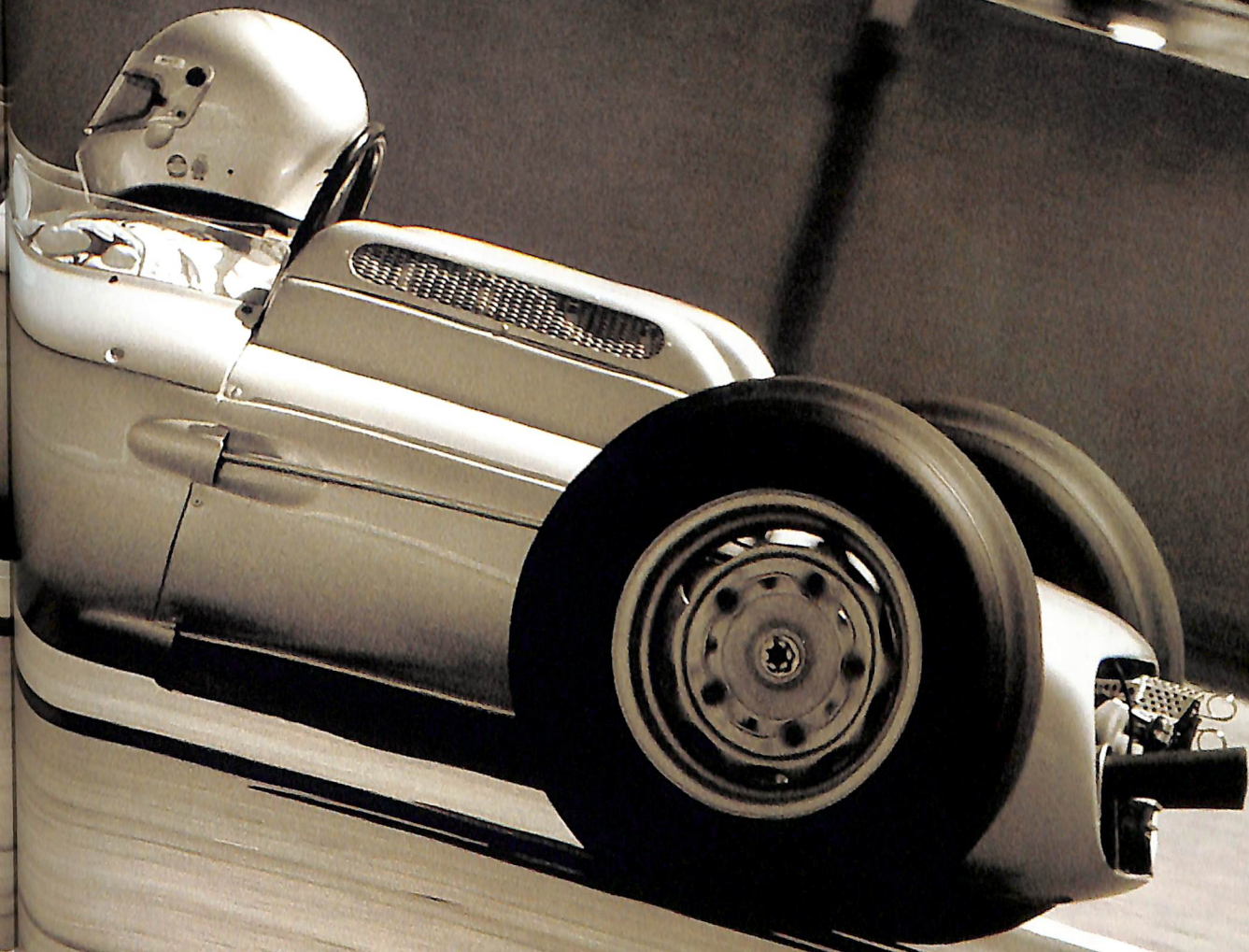
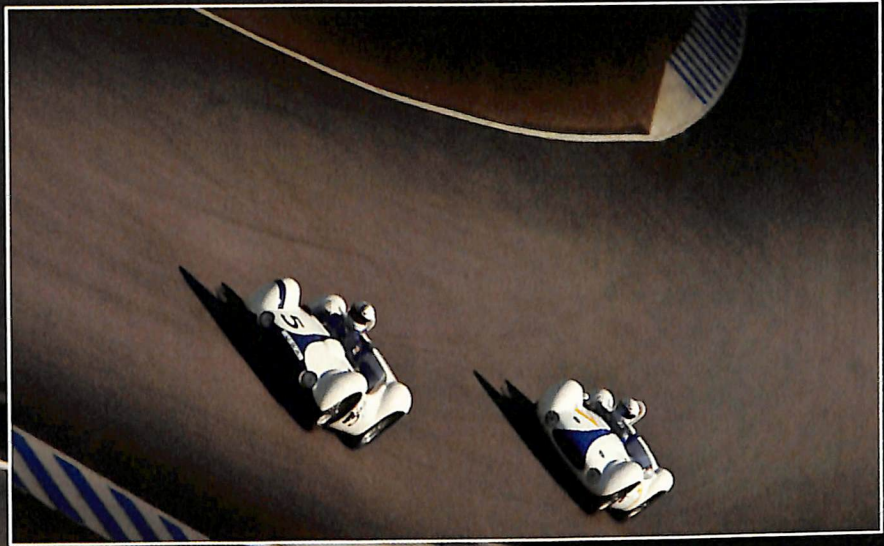
Fa più impressione il primo piano di due Porsche 917 K (numeri 18 e 2) di fianco a una 908/3 (4) e alla 917 Can-Am primo tipo (0) che portò al debutto Jo Siffert; oppure il centinaio di Porsche da competizione schierate tutte insieme sul rettilineo di partenza di Laguna Seca (in basso)? Al lettore l'ardua sentenza. Nella pagina a sinistra, tre campioni del passato più o meno recente, tutti legati, chi più chi meno, alla Porsche; dal basso, in senso orario: Vic Elford, Hurley Haywood e Derek Bell. In basso, la Ferrari 512 S che arrivò secondo alla 24 Ore di Le Mans del 1970, nella famosa edizione che fu immortalata nell'altrettanto noto film di Steve McQueen.



### COSE DELL'ALTRO MONDO

La Porsche Tipo 804 di Formula 1, è la monoposto che il pilota statunitense Dan Gurney portò alla vittoria nel Gran Premio di Francia del 1962. Fa parte della collezione del Museo della Casa a sinistra una Chevrolet Corvette del 1963, protagonista delle gare Trans-Am. A destra, la Ford "Old Number Four Racer" (1915, ovviamente realizzata sulla base del modello T): con un motore da 50 CV è capace di raggiungere i 170 km/h. Nell'altra pagina, una visione piuttosto rara: due Maserati T-61 (1960) in una sola inquadratura. Cose dell'altro mondo...





# Buonanotte, TESORO...



L'inverno è, per gli appassionati di auto d'epoca, come la primavera per gli sciatori. C'è ancora la possibilità di qualche rapido fine settimana, ma il periodo "pieno" è ormai finito. **Ecco come mettere a riposo al meglio la propria amata in attesa della stagione che verrà**

DI ANDREA LEMMA

**C**on l'inverno alle porte si può iniziare a pensare al prossimo anno, dunque a come sistemare la "veterana" in modo che al ritorno della bella stagione sia in perfetta forma. Il che significa spendere un po' di tempo per un'accurata pulizia dentro e fuori, con qualche accorgimento specifico per conservare al meglio l'auto.

### Il lavaggio esterno

La pulizia della carrozzeria è il primo passo. Con l'accortezza di non

usare i rulli per le auto più vecchie e le scoperte e, se possibile, usare getti d'acqua a temperatura ambiente a una pressione non eccessiva. È importante pulire anche le zone nascoste, come passaruota o parti interne dei paraurti, cercando di eliminare in profondità le tracce di sporco. L'asciugatura è altrettanto importante: la pelle di daino la usano tutti ma lascia micrograffi che con il tempo diventano sempre più evidenti; in commercio ci sono panni di microfibra tonda (di solito è tagliata con un verso a spigolo) che non creano il problema. Eliminare ogni traccia di polvere e umidi-

tà aprendo cofani e porte usando anche aria compressa nelle zone inaccessibili.

### I particolari della carrozzeria

Una volta pulita, le cure sulla carrozzeria di un'automobile d'epoca non sono finite. La lamiera va protetta con una cera di alta qualità (non usare un polish qualsiasi, vale lo stesso discorso della pelle di daino: ricordatevi che chi più spende meno spende). Per le parti in gomma, uno spray al silicone mantiene consistenza ed elasticità evitando fastidiose screpolature o sbiancamenti della superficie. Usare vaselina o una cera di alta qualità anche per le cromature. Per le vetture scoperte è importante pulire la capote. Questo lavoro si può effettuare in due fasi: dopo aver lavato e asciugato il telo, lo si può passare con una spazzola dai denti abbastanza rigidi, tipo quelle in plastica usate per il bucato, in modo da eliminare anche le tracce più profonde di sporcizia. A questo punto si può spruzzare uno spray impermeabilizzante di tipo analogo a quello usato per le tende da campeggio, che mantiene lucido e compatto il materiale.

### Olio di gomito per interni come nuovi

Per gli interni, i diversi materiali impiegati necessitano di trattamenti specifici. Non prima di aver rimosso i tappetini dal pavimento in modo da verificare, oltre allo stato della zona, anche l'assenza di umidità. Qui è poi consigliato procedere con un aspiratore piuttosto potente, in modo da eliminare tutto lo sporco. I tappetini in gomma, se non si vuole sostituirli, si possono immergere in un catino d'acqua tiepida e detersivo da bucato per eliminare i residui di sporco. Per le plastiche vale quanto detto per la carrozzeria: usare prodotti di qualità (cioè costosi) significa spendere oggi per risparmiare domani. Vanno curate con prodotti appositi anche bordature e guarnizioni in gomma, per le quali è fondamentale mantenere morbidezza ed elasticità. Tanto più il discorso dei prodotti di "bellezza" (e dei tessuti usati per stenderli) vale per le parti in legno. Anche per tessuti e pelli esistono prodotti specifici per la pulizia e

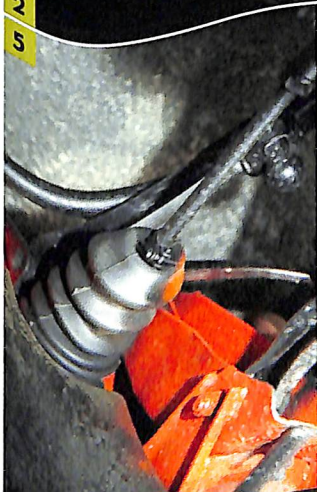
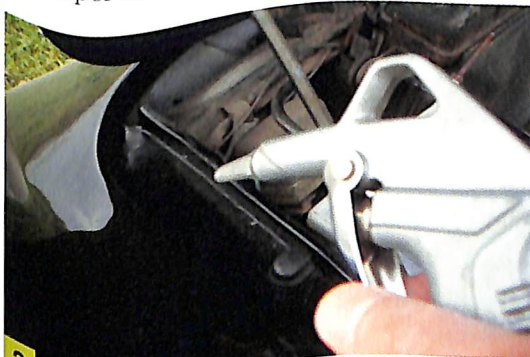
il trattamento, ma per i primi una buona spazzolata è spesso la soluzione migliore, mentre per le pelli un olio nutriente mantiene lucentezza ed elasticità limitando il rischio di tagli o screpolature.

### Il letargo perfetto

Una volta pulita, l'auto va ricoverata per la sosta invernale, che può essere prolungata oppure interrotta da brevi passeggiate nei fine settimana. In ogni caso, è bene gonfiare le gomme a qualche decimo di bar in più della pressione prescritta, e coprire la carrozzeria con un telo apposito, preferibilmente in cotone o in materiale morbido e traspirante. In questa fase è importante non chiudere completamente porte, cofani, capote e tettucci, ma lasciarli leggermente aperti per evitare lo schiacciamento delle guarnizioni. Stando attenti a non lasciare accese luci o spie interne collegate alle battute di porte e cofani. Un piccolo trucco per preservare le spazzole dei tergicristalli, evitando che si schiaccino contro il vetro, consiste nel sollevare le racchette con un tappo di sughero appoggiato al vetro. In caso infine di lunga inattività, è consigliabile scollegare la batteria (o, meglio ancora, utilizzare uno dei caricabatteria in commercio che mantengono una carica minima in continuo), e muovere ogni tanto l'auto di qualche centimetro per cambiare l'area di battistrada che appoggia in terra. In questo modo si muovono anche cuscinetti e alberi.



**PUNTI CRITICI**  
In apertura: non serve smontare la macchina per metterla a riposo, ma il lavoro deve essere accurato. Le giunture del bagagliaio (1) per esempio sono da controllare con attenzione; la gomma di scorta da gonfiare.



**CONSIGLI PER IL MANTENIMENTO**  
Per pulire al meglio le zone nascoste della carrozzeria, usare aria compressa (2). Il pavimento sotto i tappetini (3) va controllato con gran cura. La capote (4) va lavata, asciugata e trattata con impermeabilizzante. Se si riesce, è bene dare una controllata anche alle guarnizioni dei giunti (5). Tenere in carica o staccare la batteria (6) e usare tappi di sughero (7) per salvaguardare i tergi.



## FRED MELLO SBARCA IN AMERICA

**F**ive Seasons approda a New York e a Los Angeles con la linea Fred Mello. La collezione è già disponibile in due prestigiosi showroom dove sono presenti i brand più cool del momento.

La scelta strategica di New York e Los Angeles come prime tappe negli Usa nasce dalla consapevolezza che solo in due grandi metropoli Fred Mello potrà avere la giusta visibilità. Individuate le sedi giuste per esporre la propria linea di abbigliamento Five Seasons ha deciso di lanciarsi in questa nuova avventura che rappresenta una conferma della sua crescita a livello internazionale e segna con decisione l'entrata del brand nel mercato Usa.

La sede di New York si trova al 76 di Greene Street, nel cuore nel distretto di Soho, universalmente noto come il paradiso dello shopping. La sede di Los Angeles si trova invece a 820, West Knoll Drive a West Hollywood, in mezzo a una vastissima gamma di negozi che vanno dalle esclusive boutique di Rodeo Drive fino al cuore di Beverly Hills siamo sicuri che il nostro brand avrà successo.

*“Con questa operazione - dice Fabio Castelli, direttore creativo e marketing Five Seasons - ci poniamo come obiettivo quello di far conoscere il nostro marchio negli Stati Uniti, dove siamo certi che la creatività e lo stile dei nostri capi potrà essere apprezzato. Consideriamo la nostra presenza a Los Angeles e New York un primo passo per l'ingresso nel mercato Usa. Attraverso le attività di product placement e di advertising puntiamo a creare un forte interesse intorno alle nostre linee di abbigliamento da parte dei grandi buyer americani per poter iniziare le trattative per una futura distribuzione delle due linee. I presupposti per il successo non mancano.”*



## 999 ESEMPLARI PER IL NUOVO TAZIO NUVOLARI DI EBERHARD

L'ultima novità di Eberhard & Co. si chiama "Tazio Nuvolari Edition Limitée Grand Prix TN", che ha presentato all'ultimo GP intitolato all'asso mantovano.

Il nuovo modello è un cronografo meccanico a carica automatica, con cassa in acciaio di 43 mm di diametro e 13 mm di spessore ed è impermeabile fino a 3 atmosfere. Realizzato in soli 999 esemplari e dedicato proprio a questa importante gara, tributo al celebre pilota e all'affascinante universo delle auto d'epoca.

I colori nero e rosso, combinandosi fra loro, infondono una particolare grinta, dinamicità e modernità all'esemplare: neri sono il quadrante, su cui spiccano i grandi numeri arabi, e la lunetta, realizzata in ceramica; rossi i piccoli dettagli del quadrante e la scala tachimetrica in miglia orarie, incisa sulla lunetta. Nero o rosso, infine, il cinturino in alligatore, pensato per ogni esigenza.

Il "Tazio Nuvolari Edition Limitée Grand Prix" è una nuova e accattivante proposta con cui Eberhard & Co. rende omaggio ancora una volta alla passione per i motori che da sempre affianca quella per la misura del tempo dando vita ad un binomio perfetto.



## L'AUTODROMO RIPERCORRE LA STORIA DEL GP D'ITALIA

Per celebrare l'80° Anniversario del Gran Premio d'Italia di Formula Uno, l'Autodromo Nazionale Monza ha realizzato un elegante cofanetto a tiratura limitata contenente le cartoline delle prime dieci edizioni della celebre corsa automobilistica. Attraverso i ritratti dei vincitori, delle loro monoposto e dei manifesti ufficiali, i collezionisti potranno ripercorrere la storia della competizione dal 1921 al 1930. Il piano dell'opera prevede un totale di otto uscite, divise per decennio nei rispettivi cofanetti, fino ad arrivare ai Gran Premi dei giorni nostri. In ogni cofanetto tre raccoglitori conterranno ciascuno dieci cartoline con pilota vincitore, auto vincitrice e locandina di ciascuna edizione del Gran Premio d'Italia. Ogni cofanetto sarà venduto al prezzo di 29 euro e si potrà acquistare direttamente all'Autodromo di Monza o nei negozi all'interno dello storico impianto lombardo.





# BISOL

Viticoltori in Valdobbiadene dal 1542

## BISOL, IL PROSECCO PREFERITO D'AMERICA

Bisol è stato scelto quale Prosecco ufficiale della celebrazione del Columbus Day, oltre ad essere stato protagonista dell'esclusivo ricevimento alla Mayor's Italian Heritage Month Receptio, la residenza ufficiale del Sindaco di New York Michael Bloomberg (a destra nella foto, insieme a Gianluca Bisol).

Da quasi 500 anni la famiglia Bisol è protagonista assoluta nello scenario dei produttori della zona di Valdobbiadene da cui proviene il Prosecco. Oggi l'azienda agricola Bisol Desiderio e figli si estende su oltre 50 ettari in 16 poderi. L'intera filiera produttiva è gestita direttamente in azienda: dall'accurata scelta del terreno fino all'imbottigliamento garantendo sempre la massima resa qualitativa.

I prodotti Bisol sono la massima espressione dell'enologia italiana e si dividono in 4 grandi famiglie:

“Selezione Jeio BISOLO”: il frutto della selezione di uve provenienti da tutti i poderi di famiglia; esalta la finezza e l'aromaticità del Valdobbiadene Prosecco.

I “Cru”: risultato dell'accurata selezione e vinificazione di uve Prosecco provenienti da un solo podere, per esaltare l'unicità e il carattere di ogni microzona.

I “Millesimati Talento Metodo Classico”: quattro ettari coltivati a Chardonnay, Pinot Nero e Pinot Bianco, danno vita a una piccola e sceltissima produzione di spumante ottenuto con una seconda fermentazione in bottiglia, che si protrae per almeno 36 mesi, nella cantina Bisol.

**Le Esclusive:** piccole e ricercatissime produzioni di alta qualità come il Valdobbiadene Prosecco Passito Duca di Dolle, una vera “perla enologica”, e le prestigiose Grappe di Prosecco e di Cartizze.

L'Azienda Agricola Bisol Desiderio e Figli è a Fol di Valdobbiadene (TV); tel. 0423-900138; sito internet: [www.bisol.it](http://www.bisol.it); e-mail: [info@bisol.it](mailto:info@bisol.it).



## TAG HEUER FESTEGGIA IL 40° DEL MONACO

In occasione del 40esimo anniversario del Monaco, cronografo icona al polso di Steve McQueen, e per celebrare il nuovo partenariato con Gulf, TAG Heuer presenta per il 2010 una nuova versione in edizione limitata del cronografo vintage – per la prima volta dotato di un elegante vetro zaffiro con trattamento anti-riflesso su quadrante e fondello: Monaco Vintage Gulf Calibre 12. Questa versione rivisitata del cronografo vintage incapsula il TAG Heuer Calibre 12, movimento svizzero su base Dubois Depraz 2008. La dimensione della cassa aumentata a 39 mm conferisce al cronografo un look attuale, mentre le bande blu e arancio appoggiate su un quadrante nero meteorite sono ispirate alla Gulf Porsche 917K guidata da Steve McQueen nel mitico film Le Mans. Logo vintage “Gulf” e datario a ore 6, piccoli secondi a ore 3 e minuti cronografici a ore 9, elegante cinturino in coccodrillo grigio con impunture grigie sono le altre caratteristiche che completano questo eccezionale orologio. Un'edizione limitata a 5,000 esemplari, dedicati ai puristi delle meccaniche d'eccezione, in vendita a 3.800 euro.



## TORPEDO PIRATA CRONO FASE DE LUNA



In edizione limitata a 125 pezzi, il nuovo cronografo Cuervo y Sobrinos con movimento automatico ha la cassa modulare in bronzo, titanio e acciaio brunito, da 45 mm di diametro e 15,5 mm di altezza. Il cristallo è in zaffiro con trattamento antiriflesso su entrambi i lati e la resistenza all'acqua è a una pressione fino a 5 atmosfere. Le funzioni comprendono ore, minuti, secondi, cronografo 60s, contatore 30 min, 12 ore, fasi lunari e lancetta indicatore della data. La riserva di carica è di 42 ore. Completa il modello, che costa 6.050 euro al pubblico, il cinturino in caucciù con fibbia personalizzata in titanio.

## SOFT TOP REVIVER, UN CLASSICO PER CAPOTE

Renovo International LTD è una società inglese che produce prodotti specifici per la capote da oltre dieci anni, leader nel Regno Unito nel proprio settore. Da poco Renovo è presente con stabili organizzazioni distributive anche in Italia. I prodotti Renovo sono specifici per la pulizia delle capote morbide e, grazie alla loro elevata qualità, possono essere utilizzati anche per altre applicazioni. La linea di prodotti Renovo è l'unica sul mercato a garantire il completo mantenimento e ricondizionamento del tessuto della capote e del vinile. Il kit Renovo permette di ottenere un risultato straordinario, riportando a nuovo l'aspetto della capote e rigenerando la barriera protettiva contro gli agenti esterni. Il kit include anche il prodotto per la pulizia e protezione del visore posteriore in plastica o vetro ed è adatto anche per le visiere dei caschi ed altre applicazioni. I prodotti sono a base di acqua, privi di solventi e non sono nocivi per la salute e l'ambiente. Il kit Renovo è l'unico che può offrire le varianti di ravvivante del colore della capote in nero - blue - marrone - grigio. Altre colorazioni sono disponibili su richiesta. Da sempre, il prodotto Renovo più famoso è Soft Top Reviver, che permette di ricolorare e riportare completamente a nuovo la capote.



# Il Franciacorta come non l'avete mai visto

www.gallianose.it - oscar perego



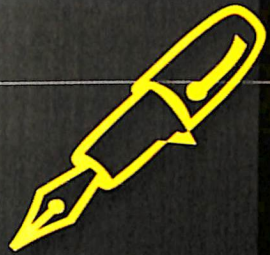
Quadra si fa in quattro per voi



**GRUPPO  
MEREGALLI**

un'esclusiva meregalli.com





- **Gli specialisti** del ricambio e del restauro

- **I bolli di circolazione** regione per regione

- **La tabella di conversione** misure dei pneumatici

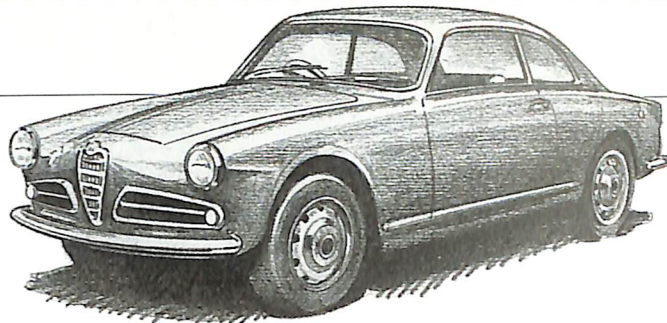
- **Come iscriversi all'ASI**



**Gli indirizzi e le indicazioni** che l'appassionato di auto storiche deve avere **sempre sotto mano**



Pagine  
**utili**



## ITALIANE

### ALFA ROMEO

► Tra le più diffuse e amate sul mercato delle vetture d'epoca, le auto del Biscione sono anche tra le più facili da restaurare sia a livello meccanico sia per quanto riguarda la disponibilità di pezzi. A partire dagli anni '50 il motore è rimasto più o meno invariato al pari del cambio e dell'impianto frenante, con evidenti vantaggi nel caso di riparazioni anche impegnative. Qualche difficoltà nella messa a punto degli impianti di iniezione Spica e problemi di usura ai cambi della serie Giulietta, Giulia e Alfetta. Facile il reperimento dei particolari interni.

#### Afra - MI

Telefono: 02 - 32 86 111  
Fax: 02 - 32 86 11 50  
www.afra.it  
afra@rita.it

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Alfa Romeo dagli anni '50 a oggi.

#### Alfaricambi - CT

Telefono: 095 - 76 47 383  
Fax: 095 - 76 47 383  
www.web.tiscali.it/alfaricambi  
alfaricambi@tiscalinet.it

Ricambi e accessori di carrozzeria per Alfa Romeo anni '60

#### Autofficina ACR - CO

Telefono: 031 - 70 809  
Fax: 031 - 70 809  
www.acr-auto.com

Restauri completi di tutti i modelli Alfa Romeo, Porsche e inglesi

#### Autofficina Bergia - TO

Telefono: 0121 - 77 391  
Fax: 0121 - 77 391

Restauri di meccanica e di carrozzeria per tutte le Alfa Romeo dagli anni '50 a oggi

#### Diego e Lorenzo Maspes - CO

Telefono: 031 - 30 56 40

Restauri di meccanica e di carrozzeria per Alfa Romeo d'epoca

#### Mazzotti Luciano - FC

Telefono: 347 - 47 54 454

Fax: 0547 - 65 13 01

Ricambi meccanici per Alfa Romeo anni '50 e '60

#### Sagiar Corse - AL

Telefono e fax: 0143 - 83.00.93

Cell: 335 - 131.57.33

Ricambi di meccanica, restauri e preparazioni per gare di tutte le vetture Alfa Romeo

#### FIAT

► Parlare di Fiat d'epoca significa prima di tutto parlare di utilitarie che qualsiasi meccanico è in grado di riparare anche solo per avere viste sicuramente numerosissime durante la sua carriera. Se la meccanica non pone quindi particolari problemi ed è di reperibilità piuttosto semplice, la carrozzeria delle versioni più particolari può essere invece fonte di qualche preoccupazione, mentre gli interni non pongono particolari problemi dal momento che tessuti e finte pelli risultano di facile reperibilità al pari di componenti accessorie quali strumenti, maniglie, pannelli delle porte e vetri.

#### Alessi - ME

Telefono: 090 - 29 24 925

Ricambi di meccanica per Fiat anni '50 e '60

#### Andronico - ME

Telefono: 090 - 84 65 26

Fax: 090 - 84 65 26

www.abarth-andronico.com

Ricambi di meccanica e carrozzeria per tutte le Abarth derivate da Fiat 500 e 600

#### Autoligure - TO

Telefono: 011 - 81 78 878

Fax: 011 - 81 78 878

Restauri e manutenzioni approfondite per Fiat Nuova 500

#### Autofficina Tano - BO

Telefono: 051 - 32 43 58

Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutte le serie della Fiat 500 Topolino

#### Autoricambi Sassi - TO

Telefono: 011 - 24.70.358

Fax: 011 - 24.10.966

www.autoricambisassi.com

info@autoricambisassi.com

Ricambi meccanici e di carrozzeria per Fiat e auto italiane anni '50 - '60 - '70

#### Casa del Contachilometri - BO

Telefono: 051 - 55 22 74

Fax: 051 - 52 11 40

Strumentazione e quadri portastrumenti per Fiat 500, 600, 850 e derivate sportive (Abarth e Giannini)

#### Squerzanti Sauro - BO

Telefono: 051 - 87 26 17

Fax: 051 - 66 20 147

www.saurosquerzanti.it

info@saurosquerzanti.it

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Topolino A, B e C.

#### LANCIA - AUTOBIANCHI

► Anche se ultimamente un po' in declino, la Casa torinese rimane saldamente ai piani alti del collezionismo automobilistico soprattutto per quanto riguarda le realizzazioni tecnicamente più raffinate uscite nei suoi cento anni di storia. Dal punto di vista della meccanica il restauro non pone problemi, mentre qualche preoccupazione può sorgere nell'acquisto di particolari interni o esterni di specifiche versioni. Da curare con particolare attenzione il restauro degli interni, dove il panno o la pelle conformi all'originale sono d'obbligo per uno dei marchi italiani più eleganti e raffinati.

#### Concinnitas - TS

Telefono: 040 - 30 77 10

Fax: 040 - 30 70 70

www.concinnitas.it

info@concinnitas.it

Ricambi e restauri meccanici per Lancia Fulvia

#### Mara - MI

Telefono: 02 - 33 11 747

Fax: 02 - 33 19 313

www.mara.it - mara@mara.it

Ricambi originali di meccanica e di carrozzeria per modelli Lancia di tutte le epoche

#### INNOCENTI

► Le varie fasi dell'avventura industriale Innocenti corrispondono ad altrettanti partner industriali che ne hanno fornito le principali meccaniche. Le prime realizzazioni sfruttano principalmente motori e cambi di provenienza inglese, di buona reperibilità al pari della maggior parte delle componenti di carrozzeria e di interni. Diverso il discorso delle ultime Mini disegnate da Bertone che, presentate con meccanica inglese, si sono via via evolute verso l'adozione di propulsori giapponesi di origine Daihatsu di non sempre semplice manutenzione e reperimento dei ricambi.

#### Papurello - TO

Telefono: 011 - 80 00 149

Ricambi meccanici e componentistica di carrozzeria per Innocenti dagli anni '70 a oggi

#### MASERATI

► Nella produzione Maserati del dopoguerra possono essere distinti almeno due filoni, il primo costituito dalle grosse granturismo a otto cilindri presentate dagli anni '50 in poi e il secondo originato dalle più recenti sei cilindri della serie Merak poi seguita con le Biturbo degli anni '80. L'organizzazione commerciale Maserati, talvolta con interventi seguiti direttamente dalla fabbrica, è comunque in grado di assistere l'appassionato nelle varie fasi del restauro di tutte le vetture, fornendo consulenze e materiale allo scopo.

#### Campana - MO

Telefono: 059 - 82 80 79

Fax: 059 - 82 63 11

## ISCRIVERSI ALL'ASI

### Attestato di storicità (Certificato di iscrizione)

Va richiesto compilando un apposito modulo al quale vanno allegate le foto di 3/4 anteriore della vettura, della selleria anteriore, del vano motore e del numero di telaio punzonato più le fotocopie delle pagine della Carta di circolazione riportanti i dati tecnici e del proprietario.

È il documento che, per le auto dai 20 ai 30 anni, dà diritto (nelle Regioni che lo prevedono) all'esenzione dalla tassa di possesso; inoltre (ma in questo caso non è un diritto) è questo il documento normalmente richiesto dalle Compagnie Assicuratrici per il rilascio delle polizze Responsabilità Civile auto a tariffe agevolate.

Possono ottenere l'attestato i veicoli che abbiano compiuto **20 anni dalla data di costruzione** nell'anno corrente e che posseggono i seguenti requisiti:

- carrozzeria/telaistica conforme all'originale
- motore del tipo montato in origine
- esterno e selleria in buono stato

L'ottenimento di questo documento per le vetture intestate ai soci dell'A.S.I. costa 20,00 euro.

### Certificato d'Identità (Omologazione)

In questo caso il modulo di richiesta è molto particolareggiato e comprende una parte tecnica e un'esauriente documentazione fotografica del veicolo.

Il rilascio di questo certificato è subordinato al superamento di un esame statico da parte della Commissione Tecnica Nazionale dell'A.S.I., che si riunisce in apposite sessioni alle quali l'aspirante vettura viene invitata.

Possono ottenere questo certificato tutti i veicoli che abbiano compiuto **20 anni dalla data di costruzione** nell'anno corrente e siano in perfette condizioni di conservazione o siano stati correttamente restaurati (in parte o in toto).

Al superamento dell'esame viene assegnata una classificazione in base al Regolamento Tecnico della F.I.V.A. e viene rilasciato il Certificato con la

relativa **Targa Oro**. Questo Certificato viene concesso soltanto alle vetture di proprietà dei soci dell'A.S.I. e prevede il versamento, all'atto della domanda, della somma di 105,00 euro.

Questo Certificato è necessario per la partecipazione del veicolo alle Manifestazioni (raduni, concorsi, eccetera) organizzati dall'A.S.I.

### Carta d'Identità F.I.V.A.

È il documento necessario per la partecipazione alle Manifestazioni a carattere internazionale (per esempio la Mille Miglia).

Anche per ottenere questa Carta è necessaria la visita della Commissione Tecnica Nazionale dell'A.S.I., che avviene durante le sessioni indette per il rilascio dei Certificati d'Identità.

Viene rilasciata a tutti i veicoli che abbiano compiuto **25 anni (non 20) dalla data di costruzione** nell'anno corrente e non prevede particolari requisiti da parte del veicolo che non siano quelli di ottime condizioni generali (la Carta

d'Identità si limita a riportare la situazione presente al momento senza dare alcuna "certificazione"). Va rinnovata ogni dieci anni oppure ad ogni cambio di proprietà.

Il costo è di euro 105,00 e possono ottenerla, attraverso l'A.S.I., soltanto le vetture intestate a Soci residenti in Italia.

### Certificato Sostitutivo delle Caratteristiche Tecniche

È il documento che serve per la reimmatricolazione dei veicoli radiati o importati da Paesi extraeuropei.

Viene rilasciato a tutti i veicoli che abbiano compiuto **20 anni dalla data di costruzione** nell'anno corrente e che siano in condizioni originali molto buone o correttamente restaurati. Il costo è di euro 105,00 da versare all'atto della domanda che deve essere inoltrata da un socio dell'A.S.I.

Per la modulistica e i necessari chiarimenti ci si deve rivolgere al Commissario Tecnico A.S.I. di Club che, per statuto, ogni Club federato deve avere.

[www.maseratishop.com](http://www.maseratishop.com)

[campana@campanacarrozzeria.it](mailto:campana@campanacarrozzeria.it)

Ricambi e restauri di carrozzeria per tutte le Maserati storiche e moderne

### Officina Giuseppe Candini & C. - MO

Telefono: 059 - 82.82.80

Fax: 059 - 82.06.53

[www.candinimodena.com](http://www.candinimodena.com)

[info@candinimodena.com](mailto:info@candinimodena.com)

Ricambi e restauri di meccanica per Maserati di tutte le età

### Tralli Franco - MO

Telefono: 059 - 90.92.46

Fax: 059 - 90.92.46

Riparazione e restauro di tutti i modelli Maserati dagli anni '50

## VARIE ITALIANE

### Allais Sergio - TO

Telefono: 011 - 93.76.401

Fax: 011 - 93.75.715

[allais@nevi.it](mailto:allais@nevi.it)

Ricambi meccanici per auto italiane anni '50 e '60

(Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia, Maserati)

### Autofficina Ballabeni - MN

Telefono: 0376 - 38.10.75

Fax: 0376 - 38.10.75

[ballabeniandreateam@libero.it](mailto:ballabeniandreateam@libero.it)

Restauro di meccanica e di carrozzeria per tutte le automobili italiane anche scomparse (Giatalia, OSCA, Alfa Romeo, Fiat, Lancia)

### Autoricambi d'Epoca Giolitti - RM

Telefono: 06 - 44.67.303

Fax: 06 - 44.67.321

[www.italmarket.com/motocar/giolitti](http://www.italmarket.com/motocar/giolitti)

Capote in tessuto e tela gommata e PVC per vetture italiane anni '50, '60 e '70

### Carrozzeria Granturismo - MI

Telefono: 02 - 93909285/6

Fax: 02 - 93908420

E-mail: [info@gtmilano.it](mailto:info@gtmilano.it)

Restauro e realizzazioni di fuoriserie. Ricostruzione di cerchieri in ogni materiale

### Epocamania - FO

Telefono: 0541 - 62.51.95

Fax: 0541 - 62.21.80

Cerchieri, particolari di carrozzeria e interni e vetri per tutte le vetture nazionali dal dopoguerra a oggi

### Pilli Pellegrini - RO

Telefono: 0425 - 31.299

Fax: 0425 - 31.299

Ricambi meccanici, elettrici e di carrozzeria per vetture italiane da inizio secolo agli anni '70

### Cambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46.49.50

Fax: 0532 - 46.46.19

Ricambi meccanici e guarnizioni motore per tutte le vetture italiane fino agli anni '70

### Gardaricambi - TN

Telefono: 0464 - 51.97.21

Fax: 0464 - 51.66.51

[www.gardaricambi.com](http://www.gardaricambi.com)

[info@gardaricambi.com](mailto:info@gardaricambi.com)

Ricambi e componenti meccanici e di carrozzeria per vetture italiane dagli anni '50 agli anni '70

### Giordano Nicola - TO

Telefono: 011 - 66.33.025

Fax: 011 - 67.82.17 [giocnic2003@libero.it](mailto:giocnic2003@libero.it)

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per vetture italiane dagli anni '50 agli anni '70

### Igne Marco - PD

Telefono: 0434 - 76.4.30

Ricambi e componentistica elettrica per vetture nazionali dagli anni '50 agli anni '70

### Modena Motori - MO

Telefono: 059 - 31.30.19

Fax: 059 - 31.32.21

E-mail: [lamade@modenamotori.it](mailto:lamade@modenamotori.it)

Costruzioni e revisioni meccaniche Ferrari e Maserati

### Orlando Gregorio - ME

Telefono: 090 - 29.23.648

Ricambi originali di meccanica per vetture nazionali costruite dagli anni '20 fino agli anni '70

### SAVI - MI

Telefono: 368 - 32.31.866

[www.novanet.it/savi](http://www.novanet.it/savi)

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutte le vetture italiane dagli anni '20 agli anni '70

## FRANCESI

### CITROËN

► *Una ventata' di modelli, numerosi, le Citroën hanno avuto. Accanto a loro, essenzialmente, si sono trovate le B. Tractor Avant, le ID, DS, la prima 2CV e poi l'energica sportiva SM e il miscelatore motore, l'CX. Le peculiarità che raffigurano, la sua semplicità di manutenzione e il fatto di farci da riparare su per quanto riguarda la carrozzeria, si sono avute per gli interni, mentre più complessi risultano le ID, DS e le SM per le quali un restauro appare costoso e comunque sempre giustificato dal valore della vettura.*

### David Auto - MI

Telefono: 02 - 98.27.04.36

Fax: 02 - 98.27.04.55

Restauro meccanici e idraulici per Traction Avant, ID, DS, SM e derivate

### Traction Avant Club - VR

Telefono: 045 - 73.00.209

Fax: 045 - 66.30.22

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Traction Avant

### Vertuani Enrico - PV

Telefono: 0382 - 48.31.58

Fax: 0382 - 58.34.14

[www.vertuaniennio.com](http://www.vertuaniennio.com)

[info@vertuaniennio.com](mailto:info@vertuaniennio.com)

Restauro integrale e disponibilità ricambi per Citroen Traction Avant, ID, DS, SM, 2CV, Mehari e derivate

## INGLESI

### JAGUAR

► *Altra Casa di grandissimo prestigio particolarmente negli anni '50 e '60, la Jaguar ha avuto un prestigioso passato di innovazione ed eccellenza tecnologica e sportiva. Analogamente a quanto avviene per altre Case inglesi, il reperimento dei ricambi non costituisce un problema visto che esistono diversi specialisti in grado di procurare qualsiasi tipo di ricambio relativo a meccanica, impianto elettrico e carrozzeria. Attenzione però che tale ampia disponibilità si fa pagare a caro prezzo visto che le quotazioni di tali ricambi sono tra le più elevate in assoluto.*

### GMA - PV

Telefono: 0382 - 52.54.29

Fax: 0382 - 52.97.56

[www.gmajag.net](http://www.gmajag.net)

Ricambi e accessori di meccanica e carrozzeria per Jaguar E-Type, Xk, Xj

### MINI

► *Analogamente a numerose vetture inglesi, anche le piccole Mini vengono seguite da numerosi appassionati: la parte meccanica, semplice e affidabile, non pone particolari problemi nella revisione e nella messa a punto, al pari degli interni, per i quali non è difficile trovare tutti i ricambi necessari. Particolare attenzione va invece prestata, durante il restauro, alla esatta corrispondenza di tutti i particolari con la versione in fase di restauro, dal momento che durante i quaranta anni di vita della Mini non poche sono state le modifiche alle quali è stata sottoposta.*

### Brusa - Il mondo delle Mini - RA

Telefono: 348 - 74.19.838

Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutti i tipi di Mini

### Mini & Cooper Service - MI

Telefono: 02 - 54.69.047

[www.miniandcooper.it](http://www.miniandcooper.it)

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Mini di tutte le epoche.

### Palmerspeed Racing - RM

Telefono e Fax: 06 - 85.55.949

[palmerspeed@gmail.com](mailto:palmerspeed@gmail.com)

[www.palmerspeedracing.com](http://www.palmerspeedracing.com)

Ricambi di meccanica e di carrozzeria, restauri ed elaborazioni per tutti i modelli dal 1959 al 2000

## LE TASSE DI CIRCOLAZIONE REGIONE PER REGIONE

Ecco, regione per regione, le tariffe per il 2008 della tassa di possesso (il cosiddetto "bollo") per i mezzi da 20 a 30 anni di anzianità. Ricordiamo che ogni regione si muove autonomamente per stabilire le tariffe in base a quanto stabilito dalla legge 352/00 art. 63. Comunque, prima di effettuare il versamento è meglio verificare gli importi presso gli uffici postali o quelli dell'ACI. **Importante:** per poter pagare gli importi della tabella sotto è necessario che l'auto sia considerata di "particolare interesse storico" con idonea certificazione ASI. Soltanto la Regione Umbria, al momento, accetta l'autocertificazione. La regione Piemonte riconosce come validi anche gli attestati rilasciati da: Club Auto d'Epoca Reporter di Castelletto Monferrato (AL) e European Car Club Le Veterane di Torino.

## ULTRATRENTENNALI

Se non circolano, i veicoli costruiti o immatricolati da almeno 30 anni sono esentati dal pagamento della tassa di circolazione. Per stabilire l'anzianità del mezzo fa fede quella del certificato di immatricolazione o quella riportata su un documento ufficiale che ne certifichi la data di costruzione. Se invece si tratta di mezzi circolanti, sono tenuti al pagamento di una tassa forfettaria come riportata nella colonna a destra della tabella sottostante. **Importante:** sono esclusi dall'agevolazione (e quindi devono pagare il bollo "pieno") i mezzi impiegati per uso professionale.

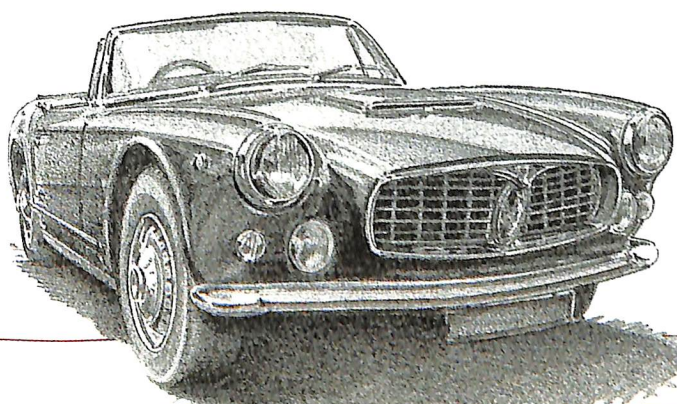
Regione	da 20 a 30 anni di anzianità	oltre 30 anni di anzianità
	Mezzi circolanti	Mezzi circolanti*
Abruzzo	28,40	25,82
Basilicata	25,82	25,82
Bolzano**	25	25
Calabria	28,40	28,40
Campania	28,40	28,40
Emilia Romagna	25,82	25,82
Friuli	25,82	25,82
Lazio	25,82	25,82
Liguria	25,82	25,82
Lombardia***	30	30
Marche	27,88	27,88
Molise	27,63	27,63
Piemonte****	Certificazione, 30	30
Puglia	30	30
Sardegna e Sicilia	25,82	25,82
Toscana	60	25,82
Trentino Alto Adige	26	26
Umbria	Autocertif., 25,82	25,82
Valle d'Aosta	25,82	25,82
Veneto	28,40	28,40

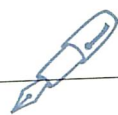
\* I mezzi che non circolano sono esenti dal pagamento della tassa. Solo in Toscana pagano 60 euro, come i mezzi circolanti.

\*\* Possibilità di pagamento trimestrale col minimo sopra indicato in base alla potenza in Kw. Le tariffe sono le stesse delle vetture e delle moto moderne.

\*\*\* Per i veicoli Asi non è dovuto alcun versamento anche in caso di circolazione.

\*\*\*\* Certificazione fornita da: Asi, Fmi, Registri storici Alfa, Fiat, Lancia, Club Auto d'Epoca Reporter di Castelletto Monferrato (AL), European Car Club Le Veterane di Torino.



**WSD Italia - TO**

Telefono: 335 - 20 76 53  
www.wsditalia.it - mivalino1@libero.it  
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Mini e Mini Moke

**VARIE INGLES****Anglo Parts - TV**

Telefono: 0422 - 32 15 00  
Fax: 0422 - 32 14 70  
www.angloparts.com - angloparts@libero.it  
Componenti di carrozzeria e interni per vetture inglesi dagli anni '50 in poi

**Autofficina Il Barco - FI**

Telefono: 055 - 41 67 47  
Fax: 055 - 42 97 017  
autofficinailbarcosnc@virgilio.it  
Restauro e manutenzione di tutte le auto inglesi degli anni '50 e '60

**Auto Vigano - MI**

Telefono: 02 - 90 84 947  
Fax: 02 - 90 84 947  
Rivestimenti e particolari interni per Austin Healey, MG, Triumph TR2 e TR3

**Borghia Automobili - MI**

Telefono: 02 - 47 40 51 - Fax: 02 - 42 22 996  
www.borghiaautomobili.it  
info@borghiaautomobili.it  
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Morgan

**British Classic Parts & Cars - RM**

Telefono: 06 - 30 89 56 02  
Fax: 06 - 30 89 56 82  
Componenti meccanici per vetture inglesi

**British Racing Green - BS**

Telefono: 030 - 77 00 291  
Fax: 030 - 77 03 493  
Ricambi meccanici per vetture inglesi anni '50 e '60

**Felice Service - NA**

Telefono: 081 - 81 86 067  
Fax: 081 - 81 93 077  
www.feliceservice.com  
info@feliceservice.com  
Ricambi nuovi e usati per tutti i tipi di vetture classiche inglesi

**F.lli Morolli - MI**

Telefono: 02 - 76 00 39 16  
Restauro di meccanica e di impianto elettrico su Mini

**Formula Classic - BS**

Telefono: 030 - 9108286  
Fax: 030 - 9108668  
www.formulaclassic.it  
info@formulaclassic.it

Ricambi e accessori originali per tutte le vetture inglesi (Austin Healey, Bentley, Ford, Jaguar, Lotus, MG, Mini, Rolls-Royce, Rover, Triumph)

**Luzzago S.r.l. - BS**

Telefono: 030 - 24.11.531  
Fax 030 - 24.11.540  
www.luzzago.com  
info@luzzago.com  
Ricambi per tutte le auto d'epoca inglesi e hard-top nuovi e usati

**Palmer Speed Racing - RM**

Telefono e Fax: 06 - 85 55 949  
palmer-speed@gmail.com  
www.palmer-speedracing.com

Ricambi per Lotus dal 1958 ad oggi

**Rob Motor - TO**

Telefono: 011 - 40 31 502  
Fax: 011 - 40 31 502

Ricambi originali di meccanica e di carrozzeria per vetture inglesi dagli anni '50 a oggi

**Speedy Classic Cars Parts - RM**

Telefono: 06 - 35 49 169  
Fax: 06 - 35 34 16 87

Ricambi e accessori per tutte le auto d'epoca inglesi

**TEDESCHE****MERCEDES-BENZ**

► *Attività svolta molto seriamente e direttamente seguita dalla Casa madre, il restauro delle vetture della stella a tre punte può contare su un significativo apporto della struttura centrale tedesca, in grado quindi di fornire consulenze e ricambi di tutti i modelli finora prodotti. Alcuni specialisti dispongono però di valide alternative sia per quanto riguarda i costi sia soprattutto per la rapidità e l'efficacia nella loro fornitura. Anche a livello di consulenza per il restauro è possibile rivolgersi a specialisti privati, compresi i numerosi club diffusi capillarmente sul territorio italiano.*

**Autofficina CI. DI. - PG**

Telefono: 075 - 85 57 808  
www.officinacidi.com  
Ricambi usati per Mercedes-Benz

**Route 63 - BI**

Telefono: 393 - 3343257  
route63yahoo.it  
Ricambi per Mercedes-Benz dagli anni '50. Pronta consegna ricambi nuovi e usati; disponibilità copie documentazione originale

**Tecning - PD**

Telefono: 049 - 87 63 783  
Fax: 049 - 87 88 090  
tecning@serenacom.net  
Ricambi e consulenze per restauri di Mercedes-Benz 190 SL

**PORSCHE**

► *356 e 911: la maggior parte del collezionismo Porsche si concentra su questi due modelli, strettamente imparentati tra loro e, particolarmente il primo, pesantemente derivati dalle contemporanee Volkswagen Maggiolino. La notevole diffusione delle 356 e delle 911, unita alla buona affidabilità meccanica e alla facilità di reperimento dei ricambi, rendono il restauro di una Porsche non molto difficile anche se talvolta molto costoso sia per la messa a punto meccanica sia per l'acquisto dei ricambi per carrozzeria e interni.*

**Autofficina A.C.R. - CO**

Telefono: 031 - 70 08 09  
Fax: 031 - 70 08 09  
www.acr-auto.com  
Restauro meccanici per tutte le Porsche

**Autofficina Ballabeni - MN**

Telefono: 0376 - 38 10 75

Fax: 0376 - 38 10 75  
ballabeniandreateam@libero.it  
Restauro e messa a punto specifiche per Porsche 356

**Autofficina Cricca - MI**

Telefono: 02 - 29 40 10 02  
Fax: 02 - 29 40 10 02  
Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

**Colpani Innocenzo - BS**

Telefono: 030 - 23 02 374  
Fax: 030 - 23 02 374  
Restauro di meccanica e impianto elettrico per tutte le serie Porsche 356

**Fidiani Moreno - VR**

Telefono: 045 - 8030570 Cellulare 347 - 5807786  
info@porscheautomobilia.it  
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Porsche 911 fino al 1965

**McRebbon - VA**

Telefono: 348 - 35 20 368  
Fax: 0331 - 99 70 42  
mcrebbon@libero.it  
Ricambi nuovi e usati per tutte le versioni della 356

**Vintage Toys - PR**

Telefono: 0521 - 30 43 56  
Fax: 0521 - 30 43 56  
Ricambi e particolari di carrozzeria e interni per 356

**VOLKSWAGEN**

► *Volkswagen d'epoca significa essenzialmente Maggiolino e sue derivate (anche commerciali) e di conseguenza anche motori raffreddati ad aria, carrozzerie robuste e affidabili e impianti elettrici anche a 6V. Dato l'elevatissimo numero di esemplari prodotti fino a pochi anni fa e la diffusione pressoché mondiale della vettura il reperimento dei ricambi non è un problema, così come la meccanica sulla quale pressoché tutti i meccanici sono in grado di intervenire.*

**Air Cooled - BZ**

Telefono: 0472 - 20 06 06  
Fax: 0472 - 20 05 23  
www.aircooled.it  
plank@aircooled.it  
Ricambi meccanici e di carrozzeria per Volkswagen raffreddate ad aria

**Bug & Bus Italia - MI**

Telefono: 039 - 23 23 048  
Fax: 039 - 23 23 103  
www.bugbus.it  
info@bugbus.it  
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Maggiolino e derivati commerciali

**Nuova Team Car - MI**

Telefono: 02 - 90 00 00 16  
Fax: 02 - 90 00 00 16  
info@centromaggiolino.it  
www.centromaggiolino.it  
Restauro, consulenze e fornitura ricambi per Volkswagen raffreddate ad aria

**Volks' House - AO**

Telefono: 0165 - 25 85 01 Fax: 0165 - 52 99 03  
info@volkshouse.com  
www.volkshouse.com

**PNEUMATICI: TABELLA DI CONVERSIONE MISURE VECCHIE - MISURE ATTUALI**

Vecchie misure	Equivalenze odierne
<b>diametro cerchio: 10"</b>	
4.80 - 10	145/80 R 10
5.20 - 10	145/80 R 10
<b>diametro cerchio: 12"</b>	
4.40 - 12	125/80 R 12
4.80 - 12	135/80 R 12
5.20 - 12	135/80 R 12 - 145/80 R 12
5.60 - 12	155/80 R 12
<b>diametro cerchio: 13"</b>	
5.60 - 13	155/80 R 13 - 165/80 R 13
5.90 - 13	165/80 R 13 - 165/75 R 13 - 175/70 R 13
6.40 - 13	175/80 R 13 - 175/75 R 13 - 185/70 R 13
<b>diametro cerchio: 14"</b>	
5.20 - 14	145/80 R 14 - 155/80 R 14 - 175/75 R 14 - 185/70 R 14
5.60 - 14	155/80 R 14
5.90 - 14	165/80 R 14 - 175/80 R 14
6.40 - 14	165/80 R 14 - 175/80 R 14
6.70 - 14	185/80 R 14 - 185/75 R 14 - 195/70 R 14
<b>diametro cerchio: 15"</b>	
5.20 - 15	145/80 R 15
5.60 - 15	155/80 R 15 - 165/80 R 15
5.90 - 15	165/80 R 15 - 165/75 R 15 - 175/70 R 15
6.40 - 15	175/80 R 15 - 175/75 R 15 - 185/70 R 15
6.70 - 15	185/80 R 14 - 185/75 R 14 - 195/70 R 14
6.90 - 15	185/80 R 15
8.10 - 15	205/80 R 15 - 205/75 R 15 - 225/70 R 15

Accessori e ricambi per tutti i modelli delle serie Maggiolino, Karmann Ghia, Pescaccia e Typ 2

## AMERICANE

► *Vistose ed esagerate, le vetture americane sono più diffuse in Italia e in Europa di quanto si possa pensare. Si tratta di un collezionismo che punta spesso alla personalizzazione della vettura, peraltro in questo rispettando le reali tendenze americane soprattutto degli anni '50 e '60. Da questo punto di vista il restauro di un'americana può presentare particolari problemi, tenendo conto che è importante affidarsi alle mani di un specialista principalmente per quanto riguarda l'aspetto della meccanica, sulla quale non tutti sanno quando intervenire con competenza ed efficacia.*

### American Auto Parts - MI

Telefono: 02 - 55 17 619  
mopar@iol.it

### Euroamerica - CT

Tel e Fax: 095 - 72 75 166  
Ricambi originali e accessori per auto americane da inizio secolo a oggi

### V8 Tech - VB

Telefono: 347 - 67 70 833  
Fax: 0323 - 55 32 66  
www.vuottotech.com  
topfuel@tiscali.it

Ricambi di carrozzeria e accessori per auto americane degli anni '30

## FUORISTRADA

► *Una parte non secondaria del collezionismo automobilistico riguarda le vetture fuoristrada: spesso provenienti da stock militari o addirittura bellissime che interessano numerosi appassionati, spesso anche proprio per la loro importanza storica. Non molti i problemi nel restauro di tali vetture, non solo per la grande robustezza e affidabilità della meccanica, ma anche per la semplicità degli ajustamenti o, addirittura, privi di tutto il superfluo e quindi facilmente ripristinabili allo stato di origine.*

### Aylmer Motors Italiana - PC

Telefono: 0523 - 94 57 886  
Fax: 0523 - 94 58 84  
www.aylmermotors.com  
aylmer@polaris.it

Ricambi meccanici e di carrozzeria per tutti i modelli Land Rover dagli anni '50 a oggi

### Centro Lariano Fuoristrada - CO

Telefono: 031 - 93 663 - Fax: 031 - 35 30 453  
cagnardi@libero.it

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Jeep militari, Land Rover, Fiat Campagnola e Alfa Romeo Motta

### Museo Turi - BO

Telefono: 051 - 38 48 31  
Fax: 051 - 38 84 65

www.ricambi Jeep.com giustu@tin.it  
Jeep e Alfa Romeo Motta e Fiat Campagnola

### Jeep Parts - PV

Telefono: 0384 - 87 148  
Fax: 0384 - 87 694

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per fuoristrada americane dagli anni '40 agli anni '70

## GLI SPECIALISTI

### PNEUMATICI

#### Area Gomme - CN

Tel. 338 - 67 19 654  
www.areagomme.com

#### F.lli Rossi Pneumatici - BO

Tel. 051 - 35 99 09  
www.fllirossi-tyre.com

#### Musso Maria - TO

Tel. 011 - 85 20 19  
www.mussogomme.it

#### Nori Gomme - VI

Tel. 0424 - 50 21 62  
www.norigomme.it

### MECCANICA, CARROZZERIA

### ACCESSORI, COMP. ELETTRICI

#### Alessandro e Franco Balestra - RO

Tel. 0425 - 49 22 65  
Volanti d'epoca

#### Autorettifiche Fumagalli - MI

Tel. 0363 - 64 479  
Rettifiche motori di ogni epoca

#### Autosterzi - MI

Tel. 02 - 99 87 383  
Revisione, manutenzione e ricambi per avantreni

#### Carrozzeria K2000 - BI

Tel. 015 - 75 61 76 - cark2000@tin.it  
Restauro conservativi e integrali

#### Casa del Freno - MO

Tel. 059 - 28 44 71  
cdf\_modena@tin.it  
Revisione e ricostruzione impianti frenanti di qualsiasi tipo

#### Cromatura Elia - LO

Tel. 0371 - 42 03 21  
www.cromaturaelia.it  
cromaturaelia@tiscali.net  
Cromatura di tutti i particolari interni ed esterni

#### CTSS - RC

Tel. 0965 - 37 05 13  
www.ctss.it  
info@ctss.it  
Costruzione e riparazione impianti di scarico

#### F.lli Guglielmin - MI

Tel. 02 - 61 24 905  
Riparazione e ricostruzione radiatori

#### Franco Rodighiero - VI

Tel. 0445 - 52 64 60  
Revisione componenti elettrici auto anteguerra e fuoriserie. Ricostruzione pomelleria e strumentazione

#### Galvanica Cromatura - CR

Tel. 0373 - 96 53 59  
www.galvanica-spino.it  
info@galvanica-spino.it  
Pulizia e trattamento di qualsiasi tipo di metallo

#### Gambetti Mario - FE

Tel. 0532 - 46 49 50  
Guscionetti per tutte le applicazioni su vetture d'epoca

e sportive

#### Geri Casini - FI

Tel. 055 - 42.15.623 Cellulare 339.3470923  
Manutenzione e rigenerazione fari e parabole

#### La Cromatura Barcella - BG

Tel. 035 - 52.52.15  
claudio.barcella@aliceposta.it  
Cromature di tutti i particolari interni ed esterni

#### Lanzoni Carburatori - VR

Tel. 045 - 58.28.28  
www.lanzonicarburatori.com  
Revisione e preparazione carburatori e impianti iniezione, carburatori Weber, preparazione motori

#### Luigi Scarazzai - VR

Tel. 045 - 63.36.616  
www.scarazzai.com  
sales@scarazzai.com  
Produzione vetri e cristalli per auto d'epoca

#### Nonsologas - PV

Tel. 0381 - 34.56.04  
www.nonsologas.it  
Impianti di alimentazione metano e GPL, ganci traino

#### P.D.G. Systems - PG

Tel. 075 - 82.84.95  
Fornitura e ricostruzione impianti di scarico

#### Soram / Imasaf - PD

Tel. 049 - 59.71.666  
www.imasaf.it  
Fornitura e riparazione impianti di scarico

### TAPPEZZIERI

#### Maieli Interni Auto - MN

Tel. 0376 - 69.51.05  
Sellerie complete e interni per qualunque auto

#### Elvezio Esposito - CS

Telefono: 0984 - 36 074  
Fax: 0984 - 36 074  
www.elvezio.com - info@elvezio.com  
Rivestimenti sedili e pannelli porta per auto italiane anni '60 e '70

### TRASPORTI E SERVIZI VARI

#### Cuttica - GE

Tel. 010 - 86.05.400  
www.cuttica.com  
andrea@cuttica.com  
Spedizione via mare veicoli e assistenza all'importazione

#### Del Corona & Scardigli - MI

Tel. 02 - 75.60.914  
Trasporto e importazione veicoli

#### Gilena - BS

Tel. 030 - 37.76.786  
www.gilena.it  
Libri auto e moto, edizioni internazionali

#### Guidauto - LO

Tel. 0377 - 94.47.61  
Deposito e conservazione vetture d'epoca e sportive

#### Turatello - PD

Tel. 049 - 90.70.126  
www.turatello.it - info@turatello.it  
Produzione e vendita di carrelli per trasporto veicoli

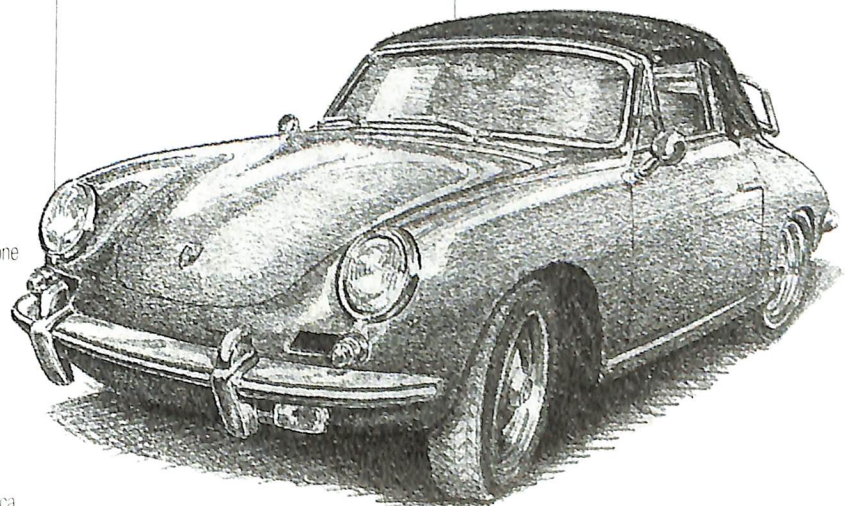
### CONSULENZE E PERIZIE

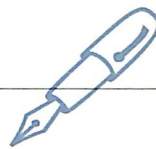
#### Vittorio Falzoni Gallerani

Cell. 348 - 85.43.652  
Consulente Tecnico del Tribunale di Ferrara, iscritto all'Albo al n. 821 e Perito della CCAA di Ferrara iscritto al Ruolo al n. 123. Disponibile per perizie su vetture di interesse storico e collezionistico ad uso assicurativo, giudiziale, ereditario. Anche intere collezioni

#### Sergio Puttini

Tel. 02 - 48.91.21.79  
Cell. 360 - 22.44.94  
Consulente Tecnico del Tribunale di Milano, iscritto all'Albo al n. 6474 e Perito della CCAA di Milano iscritto al Ruolo al n. 30-0001382. Collegio Lombardo Periti Esperti Consulenti matricola n. 4756. Unione Europea Esperti d'Arte - perito d'arte veicoli d'epoca. Disponibile per perizie su veicoli d'epoca e amatoriali





► Qui trovate l'elenco dei servizi pubblicati a partire dal primo numero. Il mese e l'anno del fascicolo sono indicati con il numero progressivo della

rivista su cui compaiono i servizi. Riportate questo numero sul tagliando in fondo per richiedere l'arretrato che vi interessa

## AUTO

ARGOMENTO	FASCIC.	PAG.	SEZIONE
ABARTH 1000 GR. 270	26	16	in copertina
ABARTH 595/695SS/695 ASSETTO CORSA	43	64	in copertina
ALFA ROMEO DUETTO E SPIDER 1966-1990	1	166	bellissime
ALFA ROMEO GIULIA GT 1600-1300 JUNIOR-GTV 2000	1	26	dossier
ALFA ROMEO ALFETTA GT 1.8-GTV 2.0-GTV6	2	66	bellissime
ALFA ROMEO SPIDER VELOCE 2.0	2	174	io e la mia auto
ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT-SPRINT VELOCE	3	34	dossier
ALFA ROMEO ALFASUD SPRINT	4	150	guida all'acquisto
ALFA ROMEO GT JUNIOR 1.3 "SCALINO"	4	168	io e la mia auto
ALFA ROMEO GIULIA	7	84	dossier
ALFA ROMEO 33 SPORT-33 STRADALE	8	32	dossier
ALFA ROMEO GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116	9	136	guida all'acquisto
ALFA ROMEO GIULIA GTA 1600 - 1300	10	34	bellissime
ALFA ROMEO GIULIA TZ	11	36	dossier
ALFA ROMEO GIULIETTA SS	13	80	bellissime
ALFA ROMEO 1750 GT PROTOTIPO GIUGIARO	14	50	bellissime
ALFA ROMEO 1900 SS TOURING I - II SERIE	15	82	bellissime
ALFA ROMEO 1900 SS ZAGATO	17	46	bellissime
ALFA ROMEO GIULIA SPIDER PROTOTIPO	18	40	bellissime
ALFA ROMEO GIULIETTA SZ CODA TONDA/TRONCA	20	60	dossier
ALFA ROMEO GIULIETTA TURBODelta	21	140	guida all'acquisto
ALFA ROMEO 1750 BERLINA	24	40	bellissime
ALFA ROMEO ALFETTA GTV 6 2.5	27	62	bellissime
ALFA ROMEO DUETTO	29	38	in copertina
ALFA ROMEO 1.9 C.SPRINT PININFARINA	29	40	bellissime
ALFA ROMEO 2000	31	104	guida all'acquisto
ALFA ROMEO 6C 2500	32	72	grandi carrozzieri
ALFA ROMEO A MOTORE CENTRALE	33	44	in copertina
ALFA ROMEO ALFETTA 1.8	33	166	io e la mia auto
ALFA ROMEO GT JUNIOR	36	94	guida all'acquisto
ALFA ROMEO ALFETTA	37	52	dossier
ALFA ROMEO JUNIOR Z	39	96	bellissime
ALFA ROMEO ALFA 6	40	90	bellissime
ALFA ROMEO MONTREAL	42	42	in copertina
ALFA ROMEO 2600 SPRINT	43	98	confronto
ALFA ROMEO NUOVA SUPER	44	84	guida all'acquisto
ALFA ROMEO 155 GTA SUPERTURISMO	45	114	bellissime da corsa
ALFA ROMEO GTV 1750	46	156	io e la mia auto
ALFA ROMEO ALFETTA GTV TURBODelta	47	104	bellissime
ALFA ROMEO GIULIA SPIDER VELOCE 1600	48	54	in copertina
ALFA ROMEO ALFA 75	51	76	dossier
ALFA ROMEO GIULIA 1600 S	52	76	bellissime
ALPINE RENAULT A220	44	130	bellissime da corsa
ASA 1000 GTI SPIDER	30	98	bellissime
ASTON MARTIN DB4 TOURING	16	44	bellissime
AUDI QUATTRO	34	72	dossier
AUSTIN-MORRIS MINI COOPER MADE IN ENGLAND	3	68	dossier
AUTOBIANCHI BIANCHINA TRASFORMABILE	2	106	bellissime
AUTOBIANCHI A112 ABARTH	5	104	dossier
AUTOBIANCHI PRIMULA COUPE I E II SERIE	15	138	guida all'acquisto
AUTOBIANCHI A112 ABARTH MOCAUTO REPLICA 1979	19	138	salvataggi storici
AUTOBIANCHI BIANCHINA CABBRIOLET	29	68	bellissime
AUTOBIANCHI A111	32	98	guida all'acquisto
AUTOBIANCHI A112 ABARTH	40	70	guida all'acquisto
AUTOBIANCHI BIANCHINA TRASFORMABILE	50	98	bellissime
AUTO A 2 TEMPI	26	78	dossier
BENTLEY S-TYPE CONTINENTAL	50	46	bellissime
BENTLEY 4.5LTR "BLOWER"	50	56	bellissime da corsa
BIZZARRINI 5300	31	78	auto da sogno
BMW SERIE 3 E21	12	32	dossier
BMW SERIE 6 E24	26	44	guida all'acquisto
BMW 2002 ti	30	32	in copertina
BMW 2002 GRUPPO 2	30	48	in copertina
BMW M1	42	54	bellissime
BMW M1 PROCAR	42	70	bellissime da corsa
BMW 3.0 CSL	44	44	in copertina
BMW 3.0 CSL LE GARE	44	56	in copertina
BMW 320 E21 CABBRIOL BAUR	47	132	io e la mia auto
BMW 320 iS	49	100	guida all'acquisto
BENTLEY T PRIMA SERIE	14	62	bellissime
BORGWARD P100	45	108	case scomparse
BRADLEY GT 1974	17	108	salvataggi storici
BUGATTI TYPE 35A	48	76	bellissime
BUGATTI STORY	48	84	bellissime
BUICK SUPER SERIES 50 RIVERA	25	122	made in usa
CADILLAC COUPE DE VILLE 1958	3	94	made in usa
CADILLAC 62 SEDAN DE VILLE 1952	7	74	bellissime
CADILLAC COUPE DE VILLE 1957	28	140	bellissime
CEMSA F 11	41	116	bellissime
CHEVROLET CORVETTE C1 283 C.I.	1	88	bellissime
CHEVROLET CORVETTE C3	8	74	dossier
CHEVROLET CORVETTE C2 STING RAY	13	34	dossier

ARGOMENTO	FASCIC.	PAG.	SEZIONE
CHEVROLET CORVETTE STING RAY	13	34	bellissime
CHEVROLET BEL AIR 1957	19	110	bellissime
CHEVROLET BEL AIR 1953	30	122	made in usa
CHEVROLET CAMARO	33	68	dossier
CHRYSLER - GLJANNI D'ORO DEL GRUPPO	6	94	bellissime
CISITALIA 202 COUPE	14	88	bellissime
CISITALIA D46	44	118	bellissime da corsa
CITROEN SM	3	114	bellissime
CITROEN MEHARI	5	84	bellissime
CITROEN CX	8	146	guida all'acquisto
CITROEN DS 19-20-21-23	13	50	dossier
CITROEN AMI 6	24	132	guida all'acquisto
CITROEN DYANE	29	112	bellissime
CITROEN DS 21 PALLAS	38	156	io e la mia auto
CITROEN 2CV	41	82	in copertina
CITROEN AX GTI	47	116	bellissime
CITROEN BX 14 RE	49	134	io e la mia auto
DATSUN 240Z	46	114	bellissime
DE TOMASO PANTERA L	14	76	bellissime
DE TOMASO DEAUVILLE	38	116	bellissime
ELDORADO-MASERATI 420M	40	108	bellissime da corsa
FERRARI 208 GTS	1	138	bellissime
FERRARI 288 GTO	5	54	bellissime
FERRARI 250 GTO	5	62	dossier
FERRARI 275 GTB, GTS E GTB/4	6	30	dossier
FERRARI DINO 206-246 GT-GTS	7	36	bellissime
FERRARI 400 E 410 SUPERAMERICA	9	92	bellissime
FERRARI 308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA	10	66	bellissime
FERRARI BB 512-BB 512i	11	70	bellissime
FERRARI 250 SWB	12	56	dossier
FERRARI 166 INTER TOURING	16	58	bellissime
FERRARI 208/308 GT4	20	88	bellissime
FERRARI 365 GTB/4	28	34	in copertina
FERRARI 330 GT	34	92	bellissime
FERRARI 312 B3 "SPAZZANEVE"	35	126	bellissime da corsa
FERRARI DINO 246 GTS	35	160	io e la mia auto
FERRARI 250 GTL	36	60	in copertina
FERRARI 860 MONZA #0604	39	50	in copertina
FERRARI DINO 246 F.1	43	132	bellissime da corsa
FERRARI 400	49	56	in copertina
FERRARI 225 S VIGNALE BERLINETTA	50	108	bellissime da corsa
FERRARI 208-308-328	52	60	guida all'acquisto
FIAT 130 COUPE 3.2	1	126	bellissime
FIAT 2300 S COUPE	1	126	bellissime
FIAT 600 DALLA PRIMA SERIE ALLA D 1965	1	144	bellissime
FIAT 850 SPIDER	1	102	bellissime
FIAT 1100/103	4	108	dossier
FIAT ABARTH 124 RALLY	4	46	dossier
FIAT DINO SPIDER 2000-2400	6	84	bellissime
FIAT 1100 R E 124	7	150	guida all'acquisto
FIAT NUOVA 500 1957	8	98	bellissime
FIAT 130 BERLINA 1971	11	158	io e la mia auto
FIAT 1300 E 1500	11	140	guida all'acquisto
FIAT 132 I, II E III SERIE	12	136	guida all'acquisto
FIAT 127 I E II SERIE	13	132	guida all'acquisto
FIAT 132 I.6	14	152	io e la mia auto
FIAT ABARTH 131 RALLY	14	34	dossier
FIAT 124 COUPE 1400, 1600, 1800	14	128	guida all'acquisto
FIAT RITMO ABARTH 130 TC	15	160	io e la mia auto
FIAT 124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA 1973	15	112	salvataggi storici
FIAT 128 COUPE S-SL 1100-1300	16	132	guida all'acquisto
FIAT VIGNALE GAMINE 500	17	82	bellissime
FIAT 850 COUPE E SPORT COUPE	18	54	bellissime
FIAT 1500-1500 S-1600 S CABBRIOLET E COUPE	19	90	bellissime
FIAT CAMPAGNOLA A 1964	19	154	io e la mia auto
FIAT 850 SPIDER-SPORT SPIDER	20	130	guida all'acquisto
FIAT 1900 A BERLINA 1954	22	96	salvataggi storici
FIAT 500 TOPOLINO B	23	42	dossier
FIAT 6C 1.5 CABBRIOLET VIOTTI	25	54	bellissime
FIAT 126	25	66	guida all'acquisto
FIAT 125	26	64	bellissime
FIAT 128	27	78	dossier
FIAT NUOVA 500 LE CORSE DAL 1958 AL 1978	28	97	dossier
FIAT GIANNINI 500 TV	28	88	bellissime
FIAT 124 SPIDER	29	38	in copertina
FIAT 131	30	104	dossier
FIAT 128 COUPE 1.3 S	30	166	io e la mia auto
FIAT DINO 2.0 SPIDER	32	164	io e la mia auto
FIAT 124 SPECIAL	33	82	guida all'acquisto
FIAT RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC	34	126	guida all'acquisto
FIAT 2300	35	100	bellissime
FIAT PANDA 30	36	110	bellissime
FIAT NUOVA 500 SPORT	37	96	bellissime
FIAT 850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	124	bellissime
FIAT 130 2.8 BERLINA	41	94	confronto

ARGOMENTO	FASCIC.	PAG.	SEZIONE
FIAT 500 "TOPOLINO" SPORT	41	124	ritrovamenti
FIAT BALILLA	43	80	guida all'acquisto
FIAT 2300 S COUPE*	43	98	confronto
FIAT MORETTI 850 COUPE*	43	116	bellissime
FIAT 128 RALLY	45	94	bellissime
FIAT X1/9	46	80	guida all'acquisto
FIAT 1100/103 TV	47	62	bellissime
FIAT 500L	48	132	io e la mia auto
FIAT 600	50	78	guida all'acquisto
FIAT 131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	98	io e la mia auto
FIAT UNO TURBO I.E.	53	94	bellissime
FORD MUSTANG 1964 - 1968	5	38	bellissime
FORD STORV	9	62	bellissime
FORD MUSTANG 1968 - 1971	12	84	bellissime
FORD ESCORT 940	13	150	io e la mia auto
FORD MUSTANG 289 1966	14	110	salvataggi storici
FORD FAIRLANE 500 1958	17	90	bellissime
FORD THUNDERBIRD 1954-1958	23	74	bellissime
FORD CONSUL MARK II DE LUXE	40	100	bellissime
GENERAL MOTORS STORY	11	82	bellissime
HEALEY SILVERSTONE	53	72	bellissime
H.R.G. AERODYNAMIC	44	100	bellissime
HONDA S 800 COUPE	1	158	bellissime
HOWMET TX	53	104	bellissime
INNOCENTI MINI DE TOMASO	23	90	bellissime
INNOCENTI MINI COOPER	35	74	guida all'acquisto
ISO RIVOLTA GT 300-340	2	124	bellissime
ISO RIVOLTA LELE	22	52	bellissime
ISO GRIFO TARGA	44	102	bellissime
ISOTTA FRASCHINI IM 1913	44	142	bellissime da corsa
JAGUAR E-TYPE ROADSTER MKII	1	114	bellissime
JAGUAR XJ6 MKI	1	114	bellissime
JAGUAR XJ-C 4.2 1977	17	152	io e la mia auto
JAGUAR XJ-C 4.2	20	78	bellissime
JAGUAR MKI 3.8	31	92	bellissime
JAGUAR MK X	37	112	bellissime
JAGUAR XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)	45	66	guida all'acquisto
LAMBORGHINI MIURA E COUNTACH	2	54	bellissime
LAMBORGHINI JSLERO	5	94	bellissime
LAMBORGHINI URRACO	19	56	dossier
LAMBORGHINI MIURA P400, S, SV	21	34	dossier
LAMBORGHINI ESPADA	24	70	bellissime
LAMBORGHINI URRACO	25	154	io e la mia auto
LAMBORGHINI MIURA SVJ	25	98	storie d'auto
LAMBORGHINI MIURA ROADSTER	43	124	salvataggi storici
LANCIA STRATOS	2	36	dossier
LANCIA FULVIA COUPE RALLY 1.3 S	4	166	io e la mia auto
LANCIA APPIA ZAGATO	6	104	dossier
LANCIA 037 RALLY	9	30	dossier
LANCIA BETA COUPE (TUTTE LE SERIE)	10	138	guida all'acquisto
LANCIA FLAMINIA GT TOURING	11	94	bellissime
LANCIA FULVIA ZAGATO	15	40	dossier
LANCIA AURELIA B12 1955	16	100	salvataggi storici
LANCIA 2000 I.E. (1972)	16	152	io e la mia auto
LANCIA FLAMINIA COUPE PININFARINA 2.5	18	154	io e la mia auto
LANCIA FULVIA ZAGATO COMPETIZIONE	19	72	dossier
LANCIA FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB	25	38	bellissime
LANCIA BETA MONTECARLO	27	156	io e la mia auto
LANCIA FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	92	bellissime
LANCIA FLAMINIA CONVERTIBILE	32	118	salvataggi storici
LANCIA FLAVIA 1.8 COUPE* HF	33	96	bellissime
LANCIA FULVIA COUPE* I SERIE "LEVA LUNGA"	35	54	in copertina
LANCIA BETA MONTECARLO	38	76	dossier
LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBILE	40	58	bellissime
LANCIA BETA BERLINA	44	66	dossier
LANCIA DELTA	46	124	dossier
LANCIA APPIA COUPE*	49	90	salvataggi storici
LANCIA FULVIA HF 1.6 1970	51	134	io e la mia auto
LANCIA DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	36	in copertina
LANCIA - LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	42	in copertina
LANCIA FULVIA	53	80	guida all'acquisto
LOTUS 7	38	60	in copertina
LOTUS 56	52	128	bellissime da corsa
MARCO 3 LITRI	28	64	bellissime
MASERATI QUATTROPORTE 1963-1987	3	58	bellissime
MASERATI INDY	4	64	bellissime
MASERATI BITURBO	6	154	guida all'acquisto
MASERATI MEXICO	8	64	bellissime
MASERATI MERAK	9	104	bellissime
MASERATI A6G/2000 SPYDER	24	24	salvataggi storici
MASERATI 250F	33	136	bellissime da corsa
MASERATI BITURBO 2.24 SPYDER RACING	38	96	guida all'acquisto
MASERATI A6G54 SPIDER FRUA	40	142	salvataggi storici
MAZDA MX-5	48	66	bellissime
MERCEDES-BENZ 250 SL PAGODA	2	102	bellissime

ARGOMENTO	FASCIC. PAG.	SEZIONE
MERCEDES-BENZ 500 SL W 107	2 94	bellissime
MERCEDES-BENZ SL SERIE 129	3 150	guida all'acquisto
MERCEDES-BENZ 300 SE CABRIOLET	3 166	io e la mia auto
MERCEDES-BENZ 300 SL GULLWING	4 32	bellissime
MERCEDES-BENZ SERIE 123 STATION-WAGON	5 150	guida all'acquisto
MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER	6 56	bellissime
MERCEDES-BENZ 300 ADENAUER	7 58	bellissime
MERCEDES-BENZ 600 LIMOUSINE E PULLMAN	9 46	dossier
MERCEDES-BENZ 190 SL	10 50	bellissime
MERCEDES-BENZ 250 CE COUPE	16 82	bellissime
MERCEDES-BENZ CLASSE S W126	18 128	guida all'acquisto
MERCEDES-BENZ W124 CABRIO	22 136	guida all'acquisto
MERCEDES-BENZ W123 BERLINA	23 128	guida all'acquisto
MERCEDES-BENZ 450 SEL 1974	24 157	io e la mia auto
MERCEDES-BENZ 220 D/B	31 162	io e la mia auto
MERCEDES-BENZ C107	36 74	dossier
MERCEDES-BENZ SE 280 W 108	41 94	confronto
MERCEDES-BENZ 220A	48 92	bellissime
MERCURY COMET CONVERTIBLE 1963	22 70	bellissime
MG 8 SPIDER MKI	1 102	bellissime
MG A 1500	7 48	bellissime
MG B GT 1.8	7 162	io e la mia auto
MG MIDGET	4 88	bellissime
MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MK II	27 102	in copertina
MG SERIE T	39 64	dossier
MG 8 SPIDER	47 84	guida all'acquisto
MINI COOPER MADE IN ENGLAND	3 68	dossier
MINI CLUBMAN ESTATE	32 86	bellissime
MINI 50 ANNI	49 68	dossier
MORGAN 4/4 FOUR SEATER - PLUS 4	51 96	100 anni di Morgan
MOPPETTI 750 TDM	15 60	bellissime
MOPPETTI 750 ALGER-LE CAP	21 56	salvataggi storici
MORGAN METROPOLITAN	32 108	made in usa
NSU RO 80	13 92	bellissime
NSU PRINZ 4-4L	17 130	guida all'acquisto
NSU PRINZ 1000 C - PRINZ 1000 TT	34 104	bellissime
NSU PRINZ 30E	44 110	bellissime
NSU 1900 GT	23 60	bellissime
NSU PRINZ P2 BERLINA E COUPE	24 54	bellissime
NSU KADETT B	52 84	bellissime
NSU PRINZ PL 17 E 24 CT	53 60	bellissime
PEUGEOT 204 CABRIOLET E 304 COUPE	10 76	bellissime
PEUGEOT 403 1960	10 162	io e la mia auto
PEUGEOT 402 DAPL/MAT DSE	12 72	bellissime
PEUGEOT 404	15 68	guida all'acquisto
PEUGEOT 504 COUPE 1972	22 154	io e la mia auto
PEUGEOT TIPO 3	30 132	salvataggi storici
PEUGEOT 203 SPIDER	39 86	bellissime
PEUGEOT 205 GTI E RALLYE	42 80	dossier
PEUGEOT 905	49 118	bellissime da corsa
PIAGGIO FIREBIRD TRANS/AM 1974	2 86	bellissime
PIAGGIO GTO 1966	16 70	bellissime
PORSCHE 911 63-83: S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1 74	bellissime
PORSCHE 356 SC COUPE	2 114	bellissime
PORSCHE 924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT	4 74	bellissime
PORSCHE 912	5 74	bellissime

ARGOMENTO	FASCIC. PAG.	SEZIONE
PORSCHE 356 C	6 168	io e la mia auto
PORSCHE 911 T 2.2	8 160	io e la mia auto
PORSCHE 597	8 54	bellissime
PORSCHE 911 TURBO 3.3	12 162	io e la mia auto
PORSCHE 928 S 1981	23 150	io e la mia auto
PORSCHE 906 CARRERA 6	24 84	dossier
PORSCHE 911 2.0/2.2/4	32 34	in copertina
PORSCHE 356/2 #004	34 46	in copertina
PORSCHE 911 TURBO 3.0 - 3.3	37 78	guida all'acquisto
PORSCHE 917	46 60	in copertina
PORSCHE 914	51 64	guida all'acquisto
RENAULT 5 TURBO	17 66	bellissime
RENAULT 4 CV	22 30	dossier
RENAULT R4	31 52	in copertina
RENAULT DALPHINE-ALFA ROMEO	45 54	in copertina
ROLLS ROYCE SILVER CLOUD	30 80	guida all'acquisto
RR SILVER SHADOW E CORNICHE I - II SERIE	42 102	guida all'acquisto
ROVER 2000 TC	36 128	bellissime
SAAB SONETT III	20 104	bellissime
SERENISSIMA V8 COMPETIZIONE	18 96	bellissime
SIATA SPRING 850	21 104	bellissime
SIMCA RALLYE, RALLYE 1, RALLYE 2, RALLYE 3	10 94	dossier
SIMCA 1000 COUPE/1200 S COUPE	22 80	bellissime
STEYR PUCH 650	37 96	bellissime
STUDEBAKER SKY HAWK	37 124	made in USA
SUNBEAM TIGER	46 106	bellissime
TALBOT SUNBEAM LOTUS	454 82	bellissime
TATRA	25 84	dossier
TOJERO BRISTOL	34 118	bellissime
TOYOTA CELICA GT 1600	35 90	bellissime
TRIUMPH TR3 A	2 76	bellissime
TRIUMPH SPITFIRE 1962-1980	9 70	dossier
TRIUMPH SPITFIRE 1.5	9 160	io e la mia auto
TRIUMPH DOLOMITE SPRINT	11 58	bellissime
TRIUMPH TR3 A	18 74	salvataggi storici
TRIUMPH GT6R REPUCA	21 72	salvataggi storici
TRIUMPH TR6	29 84	bellissime
TRIUMPH TR6	41 106	bellissime
TRIUMPH ITALIA	29 152	auto&fantasy
TURBOT SUPERTRACTION 2 - L'AUTO DI SPIROU	2 132	guida all'acquisto
VOLKSWAGEN GOLF GTI I SERIE	3 102	bellissime
VOLKSWAGEN-PORSCHE 914	6 70	bellissime
VOLKSWAGEN SAMBA BUS	28 78	da rivalutare
VOLKSWAGEN TL 1.6	29 96	bellissime
VOLKSWAGEN KARMMANN GHIA	45 156	io e la mia auto
VOLKSWAGEN GOLF GTI 1.8 I SERIE	21 90	bellissime
VOLVO 1800/1800 ES	25 108	guida all'acquisto
VOLVO 480 ES	31 114	bellissime
VOLVO PV 544	34 160	io e la mia auto
VOLVO 244 GLE D6 1981	39 106	bellissime
ZAZ 968 A/M		

SPORT E GARE

ARGOMENTO	FASCIC. PAG.	SEZIONE
ALFA ROMEO IN F1 IL RITORNO	48 100	
BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX	49 128	
CESANA - SESTRIERE 2009	51 122	
COPPA DALLA FAVERA	45 150	
COPPA INTEREUROPA	49 14	
GOODWOOD REVIVAL 2009	52 116	
GRAND PRIX HISTORIQUE MONTECARLO 2004	4 140	
HISTORIC ICE TROPHY 2006	15 100	
ITALIA CLASSICA 2003	2 142	
ITALIA CLASSICA 2005	13 114	
JIM CLARK REVIVAL A HOCKENHEIM	18 106	
KLAUSENRENNER MEMORIAL 2006	22 132	
LE MANS CLASSIC 2004	7 126	
LE MANS CLASSIC 2008	40 120	
MILLE MIGLIA 2006 DALL'ABITACOLO	19 120	
MILLE MIGLIA 2009	48 116	
MITICHE SPORT A BASSANO 2005	12 94	
MITICHE SPORT A BASSANO 2006	20 116	
MITICHE SPORT A BASSANO 2008	40 130	
MITICHE SPORT A BASSANO 2009	50 128	
MILANO-SANREMO 2009	46 140	
MODENA CENTO ORE CLASSIC 2004	6 150	
MONTECARLO - GARE INVERNALI	14 122	
MONTECARLO HISTORIC 2004	3 144	
MUGELLO HISTORIC FESTIVAL	27 148	
NURBURGRING OLDTIMER GP 2006	21 126	
NUVOLARI 19° GRAN PREMIO	52 106	
PARMA - POGGIO DI BERCETO 2005	12 104	
PARMA - POGGIO DI BERCETO 2009	52 122	
PORSCHE 3.0 GR. 4 - PREPARAZIONE	53 116	
RALLY DEI FIORI ANNI 60	4 144	
RALLY DI SANREMO 2009	47 124	
RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE 2005	9 120	
RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE 2007	25 134	
RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE 2009	45 134	
RALLYLEGEND 2005	13 126	
RALLYLEGEND 2006	23 112	
RALLY VALPANTENA 2009	53 126	
ROLEX MONTEREY HISTORIC AUTOMOBILE RACES	53 130	
SPA - FRANCORCHAMPS 6 HOURS 2006	22 124	
TASMAN SERIES	45 124	
TEST ALFA ROMEO 1900 SSZ RACING	17 58	
TEST ALFA ROMEO GIULIETTA TI	8 140	
TOUR DE FRANCE AUTO 2005	11 124	
TROFEO FRANCESCO RICCIARDI	48 122	
VERNASCIA SILVER FLAG 2004	6 144	
VERNASCIA SILVER FLAG 2005	12 110	
VERNASCIA SILVER FLAG 2006	21 134	
VERNASCIA SILVER FLAG 2008	40 136	
VERNASCIA SILVER FLAG 2009	50 124	
WINTER MARATHON 2004	3 136	
WINTER MARATHON 2009	45 144	

SERVIZIO	FASCICOLO	PAG.
500 MIGLIA DI MONZA	40	114
A SCUOLA DI REGOLARITA'	48	122

automobilismo ARRETRATI DEPOCA

Ogni arretrato costa € 13,00 comprese spese di spedizione per richieste provenienti dall'estero e 15,00  
Non si accetta pagamento in contassegno

SI RICHIEDONO I SEGUENTI ARRETRATI

fascicolo n° .....	pagina .....	servizio .....
fascicolo n° .....	pagina .....	servizio .....
fascicolo n° .....	pagina .....	servizio .....

INVIARE L'ARRETRATO A

Nome e Cognome (\*) ..... Tel. ....  
Indirizzo e n. (\*) ..... CAP ..... Città (\*) ..... Prov. ....

IMPORTO TOTALE euro

DESIDERO PAGARE CON

- carta di credito  assegno non trasferibile  vaglia  cc postale n. 492207

Pagherò con carta di credito n°:

CV2    scadenza    data di nascita

codice di 3 cifre sul retro della carta

mes

giorno mese anno

Nome Cognome del titolare

Firma (\*)

Compilate in stampatello e spedite in busta chiusa allegando la ricevuta del pagamento a:  
Edisport Editoriale SpA  
Ufficio Annunci, Arretrati e Abbonamenti  
Via Don Luigi Sturzo 7 - 20016 Pero (MI)

MODALITÀ DI PAGAMENTO:

- Assegno bancario non trasferibile intestato a: Edisport Editoriale SpA • Versamento su c/c postale n° 492207 intestato a: Edisport Editoriale SpA, via Don Luigi Sturzo 7 - 20016 Pero (MI)
- Vaglia Postale a favore di: Edisport Editoriale SpA
- Carte di credito: CartaSi - American Express.

(\*) Edisport Editoriale SpA, in qualità del Titolare del trattamento, garantisce la massima riservatezza dei dati da Lei forniti ed il rispetto del Codice Privacy (Dlgs 196/03 e Le. garantisce tutti i diritti di cui all'art. 7 (in particolare origine, aggiornamento e cancellazione). L'interessato può richiedere l'elenco completo ed aggiornato dei responsabili del trattamento Dati. I Suoi dati personali saranno trattati manualmente ed elettronicamente e verranno utilizzati per l'Abbonamento/ Richiesta d'Arretrato/ Richiesta Annuncia, oltre che per l'invio di Materiale Informativo, d'Inviti e di Informazioni Commerciali, Analisi Statistiche e di mercato (anche a mezzo di soggetti terzi quali Gestori di abbonamenti, Distributori, Corrieri, altre società del Gruppo Edisport, ecc) sia a mezzo posta che e-mail. I campi contrassegnati con \* sono obbligatori: in mancanza di essi non saranno in grado di processare il coupon.

SERVIZIO CORTESIA ARRETRATI  
Tel. 02 38085402  
fax 02 38010393  
LUN-VEN 9/12,30 - 14/17  
e-mail: arretrati@edisport.it



### TECNICA

SERVIZIO	FASCICOLO	PAG
ACCUMULATORI RÉTRO	4	136
AERODINAMICA: TECNICA ED EVOLUZIONE	6	132
AMMORTIZZATORI, REVISIONE E MANUTENZIONE	16	116
AVANTRENO, REVISIONE E MANUTENZIONE	11	136
BATTILASTRA - IL SARTO DELLE REGINE	32	146
BENZINE E ADDITIVI	5	136
BOX A PROVA DI LADRO	9	132
CANDELE, SCELTA E MANUTENZIONE	15	128
CANDELE, TECNOLOGIA E CARATTERISTICHE	22	118
CANDELE, USO E MANUTENZIONE	47	136
CARBURATORE, CURA E RESTAURO	15	122
CARBURATORE, PULIZIA DEI GETTI	18	118
CORROSIONE: CONOSCELA E PREVENIRLA	8	116
CORROSIONE: PROTEGGERE LA SCOCCA	3	128
CROMATURA, TECNICA E SEGRETI	14	100
CUSCINETTI, TECNICA E MANUTENZIONE	21	120
FARI: IL RESTAURO DELLA PARABOLA	8	122
FIAT 500: MANUALE D'USO	28	160
FILTRO DELL'ARIA, MANUALE D'USO	25	150
FRENI A DISCO, MANUTENZIONE	24	126
FRENI A TAMBURO, MANUTENZIONE FERODI	20	124
FRENI, MANUTENZIONE E TUNING	13	110
GENERATORI DI CORRENTE (DINAMO E ALTERN.)	23	116
INTERNI: IL RESTAURO CONSERVATIVO	4	140
INTERNI: PULIZIA	26	152
OLIO MOTORE: COME CAMBIARLO	48	136
OLIO MOTORE: COME SCEGLIERLO	2	158
PARABREZZA: RIPARAZIONE E SOSTITUZIONE	9	126
PISTONI, CONOSCENZA E ACQUISTO	19	130
PLASTICA, IL SUO SVILUPPO NELL'AUTOMOBILE	10	128
PNEUMATICI PER AUTO STORICHE	2	152
PNEUMATICI PER AUTO STORICHE	12	132
PNEUMATICI PER AUTO STORICHE	34	162
POMPA DELLA BENZINA	16	122
PROTOTIPAZIONE	50	136
RADIATORI, RIPARAZIONE E MANUTENZIONE	10	134
RETTIFICA: QUANDO SERVE, SU QUALI PARTI	11	130
RIMESSAGGIO INVERNALE DELL'AUTO D'EPOCA	7	112
RUOTE A RAGGI	5	130
SCARICO: SOSTITUZIONE DELL'IMPIANTO	3	132
SPINTEROGENO, MANUTENZIONE E RIPARAZIONE	14	106
TAPPEZZERIA, MANUTENZIONE	25	144
TERMOSTATO ACQUA, MANUTENZIONE E RIPARAZIONE	17	120
VERNICIATURA, TUTTI I SEGRETI	24	120
VOLANTI D'EPOCA: GUIDA ALLA SCELTA	6	138
WANKEL, MOTORE	31	152

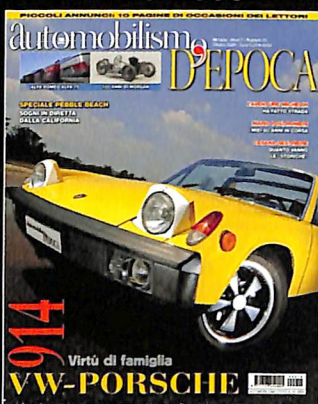
### PERSONAGGI

SERVIZIO	FASCICOLO	PAG
ALISI GIORGIO	8	110
AVIDANO RENZO	10	114
BAISTROCCHI GIANNI	41	148
BALDUZZI SANTINO	36	154
BALLESTRIERI AMILCARE	52	18
BANDINI LORENZO	27	138
BRIVEC GIORGIO	15	132
BRAMBILLA ERNESTO	49	26
BROVARONE ALDO	11	104
CAJANI MARCO	48	24
CLARK JIM	36	144
COGNIGNI GOFFREDO	44	28
COLOMBO GIANNI	40	158
COMANDUCCI PIERO	7	120
CORDERO DI MONTEZEMOLO LUCA	24	112
CORSARI GIULIO	12	120
CUPELLINI CORRADO	42	26
DALIA TERZO	34	154
FERRETTI NORBERTO	34	20
FRÈRE PAUL	36	152
GRATTON PAOLO	23	122
GUERRA GIANCARLO	35	136
LIBERTO FRANCESCO "CICCIO"	17	124
LOPRESTO CORRADO	43	42
MORETTI GIANPIERO	50	24
NESTI MAURO	53	32
PANE MAURO	18	122

▼ 08/09-2009



▼ 10-2009



▼ 11-2009



▼ 12/01-2009/2010



ARGOMENTO	FASCICOLO	PAG.
PIETRA GIANCARLO	2	164
POLTRONIERI MARIO	51	26
REGAZZONI CLAY	24	10
REDOLFI ORLANDO	46	146
RIGHINI MARIO	4	130
RUSSELL PAUL	40	152
SALVETTI GIANFILIPPO	24	150
SCARFIOTTI LODOVICO	44	150
STARRABBA DI GIARDINELLI GAETANO	16	126
TENCONI EDOARDO	4	124
VIOLATI FABRIZIO	44	16
VISCARDI LUCA	9	114
ZAMPATTI ROSS	24	116
ZARDO VALERIO	6	126

### CLUB DEL MESE

SERVIZIO	FASCICOLO	PAG
BIANCHINA CLUB	47	14
CIRCOLO DELLA BIELLA	40	18
CIRCOLO ROMANO LA MANOVELLA	37	14
CIRCOLO VENETO AUTO D'EPOCA	34	28
CAE MILANO	35	20
HISTORIC SCHIO	50	22
KARMANN GHIA ITALIA	41	20
MG CAR CLUB DE MONACO	44	12
MUSICAL WATCH VETERAN CAR CLUB	48	14
OFFICINA FERRARESE	49	12
REGISTRO ITALIANO PORSCHE	42	18
SCUDERIA BIONDETTI	39	20
SCUDERIA BRESCIA CORSE	52	12

### SPECIALISTA DEL MESE

SERVIZIO	FASCICOLO	PAG
AFRA	41	158
FORMULA CLASSIC	37	162
GILENA INTERNATIONAL	45	160
LA CROMATURA DI BARCELLA	50	140
LANZONI CARBURATORI	46	160
NONSOLOGAS	44	160
OFFICINA ROMEO	48	138
SAGICAR CORSE	38	160
SANGALLI GUARNIZIONI	52	138

### PAROLE D'EPOCA

SERVIZIO	FASCICOLO	PAG
ACCIAFFE	36	18
ARRICCHITORE	53	14
BALESTRA	44	11
BIALBERO	31	12
BRONZINA	43	10
CARBURATORE	48	10
CODINE	29	9
DE DION	34	14
FANALONE	27	19
GALLETTONI	51	12
GIARDINETTA	41	12
GRONDA	52	11
GOBBONE	33	10
HOT-ROD	40	12
LIMOUSINE	35	18
MAGNETE	48	10
MILLERIGHE	37	13
MINIGONNE	47	10
MOBY DICK	39	10
PAPAUATI	49	11
PREDellino	50	14
PONTON	38	14
RONDINE	28	9
SCALINO	26	7
SEDANCA	32	12
TAMBURO	46	16
TARGA	45	16
TORPEDO	30	17
TURBO	42	14



# Segnali vincenti!

Con **AUTO SUPERMARKET.it** e **MOTO SUPERMARKET.it**  
in arrivo un premio dopo l'altro da luglio a dicembre.



L'immagine ha uno scopo puramente indicativo e non mostra l'effettivo premio in palio.



Con le cartoline del grande concorso puoi  
VINCERE SUBITO FANTASTICI PREMI:  
**BUONI BENZINA TOTAL - IPHONE  
NAVIGATORI SATELLITARI TOM TOM  
NINTENDO WII + GIOCO MOTO GP  
VOUCHER VUELING**

In più, registrandoti su [www.autosupermarket.it](http://www.autosupermarket.it)  
e [www.motosupermarket.it](http://www.motosupermarket.it), partecipi a una  
STRAORDINARIA ESTRAZIONE FINALE:

- VOLVO V50 POLAR
- HONDA TRANSALP



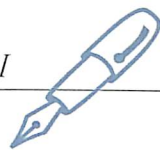
vueling



TOMTOM



Iniziativa valida dal 01/07/09 al 31/12/09. Estrazione finale entro il 31/01/10. Valore montepremi complessivo 40.000,00 euro. Regolamento completo e informazioni su dove trovare le cartoline del concorso presso la società promotrice e [www.autosupermarket.it](http://www.autosupermarket.it) e [www.motosupermarket.it](http://www.motosupermarket.it)



# Le occasioni dei lettori

● **Gli annunci di solo testo sono gratuiti; quelli con foto e/o testo evidenziato sono a pagamento**

● **- Il tagliando e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pag. 192, dove trovate anche tutte le istruzioni per la pubblicazione**

● **Ogni scheda (anche fotocopiata) può contenere una sola inserzione di auto o moto**

● **Ogni annuncio (anche con foto) può essere pubblicato gratuitamente nella sezione annunci del sito di aste on-line ebay.it**

## VENDO AUTO

### ALFA ROMEO

**1900 Super** - 1957, CSAI, funzionante, Euro 18.500 - tel 348-4796030 / d.luraghi@libero.it

**2600 Sprint** - 1964, molto ben funzionante, ottima, Euro 21.000 - tel 348-4796030 / d.luraghi@libero.it

**2600 spider Touring** - Rossa, interni in pelle nera, ottimo stato, rara - tel 337-516160



**Giulietta TI** - 1963, targa nera MI, conservata, vendo o permuto, Euro 7.000 tratt. - tel 336-259241

**Giulietta TI 3a serie** - 1965, bianca, motore Baggioli, passato rally, ottime condizioni, Euro 10.000 - tel 335-6954244

**Giulietta spider** - 1961, bellissima, documenti a posto, vendo o permuto con Giulietta o Giulia SS, provincia di Roma, astenersi per dritempo - tel 340-3937715

**Giulietta spider Veloce** - 1960, passo corto, da restaurare, provenienza USA con documenti, completa, sabbiata, motore par-

zialmente rifatto, no perditempo, in Puglia, valuto permuta, Euro 14.000 - tel 349-2141994 / lavotacristian@alice.it

**Giulia 1300 TI** - 1970, amaranto, tutta originale, perfettamente conservata, provincia di Savona, Euro 3.800 - tel 329-3030540 / mangini.gerardo@tiscali.it

**Giulia 1300 Super** - 1971, gomme nuove, funzionante, molto bella, per vero amatore, provincia di Milano, Euro 10.000 - tel 339-8864663

**Giulia 1300 Super** - 1975, fucsia, uso quotidiano, bella, vendo o permuto con spider d'epoca - tel 347-3151188

**1750** - 1969, targhe e libretto originali, pedaliera bassa, gommata, staccabatteria, stereo 8 d'epoca, come nuova - tel 334-9183899

**2000** - 1974, bianca, interni in pelle, targhe e libretto originali, qualsiasi prova - tel 338-9996499

**Gt 1300 Junior scalino** - 1967, ASI e CSAI, motore in rodaggio, totalmente restaurata, immatricolata, provincia di Bari - tel 377-5048337



**Gt 1300 Junior scalino** - 1967, rossa, targhe nere, libretto originale, verniciata, tap-

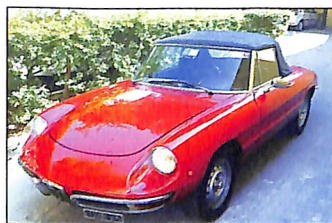
pezzeria nuova - tel 340-7442502

**2000 Gtv** - 1971, rosso 501, interni in texalfa beige, due proprietari, targhe e documenti originali, motore 00512, autobloccante, sempre box, ogni prova e verifica - tel 368-3392600

**Duetto 1600** - 1966, interni e meccanica buoni, carrozzeria da rivedere, uno dei primi 200 esemplari, provincia di Bari - tel 377-5048337



**Spider junior 1300 osso di seppia** - 1969, interni nuovi, capote nuova, perfetta di carrozzeria e meccanica, ASI, valuto eventuale permuta seria - tel 335-8110404



**Spider junior 1300 osso di seppia** - 1968, rosso 514, da rifare interni e capote, restaurata professionalmente di carrozzeria, meccanica revisionata, freni, pinze e tubi gomma nuovi, Euro 13.000 - tel 349-6396952

**Spider junior 1300 coda tronca** - 1971, targhe bianche, buonissime condizioni generali, perfettamente funzionante, molti lavori appena fatti - tel 339-3120137

**Spider junior 1300 coda tronca** - 1975, nera, interni rossi nuovi, capote nuova, riverniciata, tagliandata, cruscotto ricoperto, Euro 12.000 - tel 334-3945786

**Spider 2.0 IV serie** - 1992, km 63.000 reali, hard top, gomme nuove, stereo, ottimo stato, Euro 7.500 - tel 339-8000723



**Giulietta 1.6** - 1981, due esemplari radiati, buone condizioni, Euro 1.500 tratt. - tel 347-1650422

**Giulietta 1.8** - 1985, uniproprietario, aria condizionata, Euro 3.000 tratt. - tel 02-3552017

**Giulietta 2.0 TI** - 1982, documenti originali, ottimo stato, Euro 3.800 - tel 339-1344437

**Alfetta 1.6** - 1981, grigia chiara, modello a 4 fari unificato, radiata, buone condizioni, Euro 1.000 - tel 339-5709875

**Alfetta 1.8** - 1975, blu, targa nera MI, uniproprietario, perfetta, Euro 7.000 tratt. - tel 336-259241

**Alfetta Gt 1.6** - 1977, meccanica km 0, motore preparazione Autodelta, carrozzeria buona, mai corso, Euro 6.000 con passaggio - tel 340-7424292

**Alfetta Gtv 2.0** - 1977, azzurra metallizzata, interni arancione, ASI, targhe nere Roma, gommata 80%, eccezionali condizioni di carrozzeria e meccanica, documenti regolari, Euro 7.000 - tel 340-5327692 / 059-938294

**Montreal** - 1971, marrone luci di bosco, condizioni ottime, parti di ricambio, prezzo adeguato - tel 333-9385004 / albertoravetti@alice.it

**Montreal** - 1973, arancio, km 51.000, targa nera, perfetta, vendo o permuto, Euro 25.000 - tel 02-3571861

# GILENA

## NUOVA LIBRERIA

### INTERNATIONAL MOTOR BOOKS

#### EDIZIONI INTERNAZIONALI AUTO, MOTO E MODELLISMO

BRESCIA - Viale Venezia, n°74 - Tel. e Fax. 030 3776786

Internet: www.gilena.it E-mail: info@gilena.it

ORARI: DA MARTEDI A SABATO 9,30/12,30 - 15,30/19,30 CHIUSURA: LUNEDI

**33 1.5 Quadrifoglio Verde** - 1985, Gr. N, autobloccante, assetto molla stretta, perfetta per salite o formula driver, senza documenti, motore con due gare più ricambi - tel 340-4101199

**75** - Argento, senza documenti, buone condizioni, Euro 800 - tel 348-117242

**75 1.8 IE** - 1990, meccanica, carrozzeria e interni in buono stato, motore km 92.000, freni Tarox, frizione e marmitta nuove, in più motore a carburatori, cambio, differenziale e molti ricambi - tel 346-8824137

**75 2.0 TS** - 1992, grigio/verde metallizzato, km 48.000, aria condizionata, cerchi in lega, gomme nuove, autoradio, completamente originale, Euro 7.000 non tratt. - tel 349-5688231

**90 2.0** - 1984, grigio scuro metallizzato, carburatori, ASI, impianto a metano, targa nera, ben conservata, Euro 3.900 tratt. - tel 328-9411701 / giampaolomolinari@hotmail.com

### AUSTIN HEALEY

**Sprite frog eye** - Da restauro, Euro 6.000 - tel 346-3523126

**Sprite Mk I** - 1959, motore km 0, restauro maniacale appena ultimato - tel 377-5048337



**2000 Mki BN7** - 1960, azzurra/bianca, full optional dell'epoca, rara versione 2 posti, perfettamente restaurata e immatricolata italiana, Euro 48.000 - tel 335-8186848 / markitaly2000@yahoo.com

**2000 MkIII BJ8** - 1964, celeste/beige, interni pelle blu, restauro totale documentato, da concorso, Euro 58.000 - tel 346-1537568 / maionchimoreno@alice.it

### AUTOBIANCHI

**A112 Abarth** - 1982, ASI, ottime condizioni, Euro 4.800 - tel 388-1936066

### BMW

**1602** - 1973, interni e gomme nuove, targhe e documenti originali, scarico sport, cerchi in lega, restauro totale da base sanissima, Euro 10.000 tratt. - tel 338-5073459



**320i cabrio** - 1987, blu metallizzato, interni in pelle, ASI, km 118.000, servosterzo, restaurata, Euro 6.500 - tel 338-2076022

**320i cabrio** - Interni in pelle, freni, scarichi, cinghie e capote nuovi, perfetta - tel 337-516160

**840Ci** - 1997, km 23.500, due proprietari, tetto elettrico, climatizzatore automatico, caricatore cd, assetto M-Tecnic, perfetta, da concorso, ogni verifica e prova, Euro 26.500 - tel 348-5503882

### CITROËN

**Mehari** - 1977, arancio, sedili nuovi, riverniciata a nuovo da smontata, gommata a nuovo, impianto frenante nuovo, tagliandata e collaudata, no perditempo, Euro 8.000 - tel 349-4432594 / gottardocarlo@libero.it

**Mehari 2a serie** - Bianca, restauro completo, meccanica e carrozzeria messe a nuovo, stesso proprietario per 20 anni, ottima - tel 337-516160



**DS20 Pallas** - 1975, semiautomatica, targhe nere, gpl, idraulica e sterzo nuovi, carrozzeria in ordine, collaudata, provincia di Ravenna, Euro 11.800 - tel 0544-81286

### DAIMLER

**Double Six 5.3** - 1981, grigio metallizzato, ASI, tetto apribile, cambio automatico, gomme nuove, km 70.000 circa, Euro 8.500 - tel 347-1328968

### DE TOMASO

**Pantera** - Bianca, Gr.3, motore Valle 366 Cv, eccezionale - tel 337-516160



### FERRARI

**330 GTC** - 1968, grigia, interni in pelle nera, targhe nuove, tagliandi, restauro professionale, perfetta in ogni sua parte, provincia di Milano - tel 338-7258514

**Testarossa** - 1986, nera, interni in pelle rossa, rarissima versione monospecchio e monodado, cambio e cinghie rifatte - tel 338-6782220 / gian-marco@hotmail.com

**456 GT** - 1994, interni pelle grigi, km 69.000 originali, documenti originali, perfetta, da concorso, tenuta maniacalmente, ogni verifica e prova, Euro 54.500 - tel 348-5503882

**328 GTB** - 1987, rossa, interno nero, Euro 40.000 - tel 328-0008121

**F355 F1** - 1998, rossa, pelle nera, moquette rossa, assetto Fiorano, tagliandi Ferrari, gomme, dischi e pastiglie nuove, provincia di Milano - tel 02-6193058



**Mondial T cabriolet** - 1990, interni in

pelle nera, km 17.000 originali, tagliandata, pronta da usare, come nuova - tel 335-7710544



### FIAT

**509A Carioca** - 1929, parte anteriore completa, motore non bloccato, semicompleta, ottima per pezzi di ricambio, Euro 4.500 tratt. - tel 347-7683766 / castelli.bianchi@libero.it

**500 C Topolino** - 1953, blu, da restauro, Euro 2.800 - tel 348-1780755

**500 C Trasformabile** - 1952, verde, interni marroni originali, ASI, documenti a posto, motore di primo equipaggiamento, targhe nere, gommata, fendinebbia, portapacchi cromato, staccabatteria, completamente restaurata, ottima, Euro 8.500 tratt. - tel 388-1936066

**500 C Belvedere** - 1952, grigio/nocciola, iscritta RFI, targhe originali, ottime condizioni, provincia di Varese, Euro 8.500 - tel 349-6617453 / spider.veloce@alice.it

**500 C Belvedere** - 1952, blu, interni marroni, pochi chilometri, targhe e documenti originali, restaurata, per amatori, provincia di Milano, Euro 6.500 - tel 338-7258514

**500 C Belvedere** - 1955, ASI, restaurata professionalmente, completamente originale, condizioni eccellenti, qualsiasi prova, provincia di Belluno, Euro 9.000 - tel 339-6177565

**500 D** - 1962, porte controvento, radiata ma reimmatricolabile, da restauro completo, Euro 1.500 - tel 346-8127439

**500 D** - 1964, azzurra, targhe e documenti originali, funzionante, buone condizioni generali - tel 349-4668619 ore 8-18

**500 F** - 1967, beige, da restaurare, Euro 1.500 - tel 340-9760474

**500 F** - 1966, vernice originale, km 75.000,

# AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO

REPLICHE PER VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO



OTTIMO MILANESE - VIA CARDUCCI 36/38  
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150  
mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it

## ricambi originali inglesi



mini austin morris innocenti rover  
triumph TR3-4-5-6-7 spitfire  
dolomite sprint herald  
rover P4 P5 P6  
aston martin DB2-4-5-6-S-7  
bentley rolls royce  
ford anglia cortina  
lotus seven alan  
sunbeam alpine  
land rover defender  
range rover classic e  
freelander I discovery

rover  
GT6  
vitesse  
SD1  
volante  
jaguar  
escort  
espirit  
tiger  
90 110  
P38A  
I e II

Cataloghi GRATIS

Formula Classic - a 900 mt. dall'uscita autostradale A4 MI-VE di SIRMIONE  
info@formulaclassic.it - Tel. 030 910 8286 - Fax 030 910 8668  
Piazza per la Concordia 15 - 25010 San Martino d/B (BS)

[www.formulaclassic.it](http://www.formulaclassic.it)





uniproprietario, documenti originali, come nuova  
- tel 347-1864338



**500 L** - 1970, meccanica nuova, targa nera Mi, ottime condizioni generali, Euro 4.000 - tel 338-9655720 / albinorizza@hotmail.com

**500 L** - 1970, targhe originali, carrozzeria restaurata, motore, assetto, cammes e testa con km 3.500, Euro 5.800, con due motori Euro 6.400 - tel 335-6045465 / tonelliclaudio@live.it



**500 L** - 1971, rosso mattone metallizzato, cerchi in lega Mille Miglia, uso quotidiano, buone condizioni - tel 348-3303067

**500L** - 1971, blu, targhe e documenti originali, buone condizioni generali - tel 349-4668619 ore 8-18

**500 R** - 1972, restauro totale di meccanica e di carrozzeria, targhe nere, molto bella, per veri amatori, provincia di Milano, Euro 4.500 - tel 338-7258514

**600D** - 1965, beige, km 1.000, ottime condizioni, come nuova, Euro 10.000 auto perfettamente ristrutturata, come nuova - tel 339-6886905 / kristyhi@hotmail.com



**600 D** - 1963, porte controvento, targhe e libretto originali, motore rifatto, buone condizioni - tel 340-8313058

**600 replica Abarth 850 Tc** - 1965, bianca, totalmente restaurata, motore elaborato con componenti originali Abarth, carburatore da 30, assetto, scarico nuovo, tre strumenti, voante Nardi, vari accessori - tel 320-1169319

**850 coupé 1a serie** - Rossa, ASI, motore da rodare, targhe originali, semiconservata, Euro 8.000 - tel 348-2908768

**850 spider** - 1972, motore revisionato, buone condizioni generali, prezzo interessante, provincia di Milano - tel 348-7519131



**1100 / 103 G Special** - 1961, bicolore, meccanica buona, da riverniciare e reimmatricolare, con documenti, non marciante, Euro 1.600 - tel 0123-417629 ore serali

**1100 R** - Radaiata ma completa, uso ricambi o trasformazione competizione, Euro 500 - tel 346-8127439

**124 1400 spider 1a serie** - Da restauro, incompleta, senza porte, paraurti e parabrezza, senza documenti e targhe, Euro 2.200 - tel 340-9760474

**124 1800 coupé 3a serie** - Perfetta, Euro 4.000 - tel 328-7206565

**124 Abarth Rally** - 1973, da lieve restauro, ben conservata, trattativa riservata - tel 320-9782655

**124 Abarth Rally** - 1973, rossa e nera, conservata, originale, prezzo da concordare - tel 320-9782655

**124 Abarth Rally** - 1973, rossa e nera, targhe nere, due proprietari, restaurata, stradale, mai corso, solo se veramente interessati, prezzo impegnativo - tel 346-7296850

**126** - 1981, buono stato, uso quotidiano, vari ricambi, Euro 1.700 - tel 393-6130531 / ilborgodisimone@gmail.com

**127 Sport** - 1979, nera, 1.050 cc, tutta originale, pronta all'uso, provincia di Brescia, Euro 4.000 - facchetti.andrea@bresciaonline.it

**128 Rally** - Originalissima, solo seriamente interessati - tel 320-9782655

**128 1100 SL** - 1972, verde, tutta originale, perfetta, pronta all'uso, provincia di Brescia, Euro 4.000 non tratt. - facchetti.andrea@bresciaonline.it

**131 Abarth** - 1977, arancione, originale, conservata, prezzo dopo visione - tel 320-9782655

**Dino coupé 2000** - 1968, rossa, prototipo, motore 1.608 cc segnato sul libretto, restaurata, Euro 9.500 - tel 347-9604210

**X 1/9** - 1973, gialla, conservata, solo seriamente interessati - tel 320-9782655

**Uno 45 S** - 1986, ASI, motore km 0, carrozzeria ottima, Euro 1.500 con voltura - tel 340-7424292

**Ritmo Abarth 125 Tc** - Bianca, Gr.1, passata sportivo, più una completa per ricambi, in blocco Euro 8.000 - tel 348-2908768

**Savio Spiaggetta Tigullio** - 1978, gialla, interni in vimini e legno, cerchi Borrani, esemplare unico, Euro 20.000 - tel 334-6917204

### FORD

**Sierra Cosworth RS** - Dicembre 1986, km 35000 originali, conservata, revisione 10/2011, completa di cerchi originali perfetti, gomme P zero asimmetrico. Vettura veramente bella. Euro 16000 - Emanuele 3355344300



### INNOCENTI

**1100 S spider** - 1966, rossa, da vetrina, molto particolare, no perditempo - tel 335-7599902

**Mini Minor 850 leva lunga** - Radiata ma

utilizzabile per ricambi o trasformazione per competizione, Euro 500 - tel 346-8127439  
**Mini De Tomaso** - 1982, grigio metallizzato, 1.275 cc, ASI, gomme nuove, revisionata, no sms - tel 335-5315434

### INTERNATIONAL

**Scout** - anno 1980, rosso, hard top + soft top bianchi, motore 5.7 V8, conservato, molto bello, perfettamente funzionante, Euro 12000, Guido 348/4116154.



### GRD

**373 Formula 3** - 1973, ex Alan Jones, motore Novamotor 2.000 cc nuovo, perfetta - tel 348-2681216



### JAGUAR

**XJ 4.2** - sovereign anno 1983, ASI, verde inglese met. interni pelle magnolia, km 88000 originali, libretto tagliandi, full opt, come nuova. Visibile a Milano. Euro 12000 - 3355344300 Emanuele



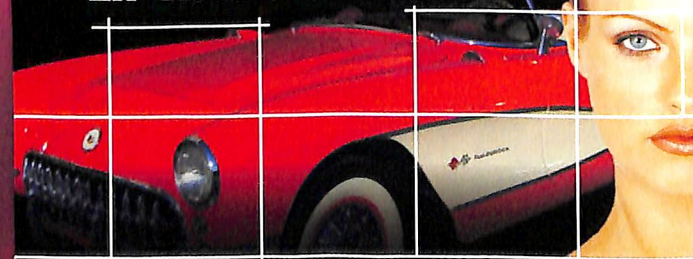
smart-srl.com

Contro i segni del tempo, basta un piccolo *lifting* per riportare la bellezza al suo originale splendore. Synpol è l'esclusiva crema con un'azione detergente e protettiva nello stesso tempo, così potente, che da sola pulisce, lucida e protegge tutte le superfici dell'auto (metallo, plastica, vetro, carrozzerie, parti cromate, cerchi).

**Un vero trattamento di bellezza in un unico prodotto!**



**THE ULTIMATE LIFTING SOLUTION.**



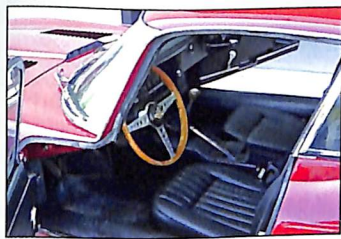
Synpol Auto Srl

Tel. 02 9812 6963 Fax 02 9812 7058 - www.synpol.it - info@synpol.it

**Synpol** The Ultimate Solution.

**XK 150 3.8 FHC** - 1960, verde, interni in pelle panna, ASI, targhe italiane originali, bellissima, quotazione Automobilismo d'Epoca - tel 349-8417839 / gianni.terzini@alice.it  
**E Type 4.2 spider** - 1966, ASI, restauro totale documentato, non taroccata, prezzo relativo - tel 349-4602774

**E Type 4.2 coupé** - 1970, bordeaux, km 77.000, restauro maniacale, da vedere, provincia di Ravenna Euro 47.000 - tel 392-1231168 / fabbri68@alice.it



**E-Type spider** - 1970, importata dagli USA, completa e senza ruggine, da verniciare, interni da fare - tel 338-6782220 / gianmarco@hotmail.com

**E-Type spider** - 1970, matching numbers, tutta conservata e perfetta, scambio con auto sportiva nelle stesse condizioni - tel 338-6215297

**XJ-C** - 1976, restauro totale - tel 335-6849503

### LADA

**1200** - 1973, blu scuro, originale, ottime condizioni, qualsiasi prova - tel 348-9063055 / reneateuzina@gmail.com



**1200** - 1977, verde, completamente originale, per collezionisti, qualsiasi prova - tel 348-9063055 / reneateuzina@gmail.com



### LANCIA

**Aurelia B20** - 1956, più che buona, Euro 75.000 - tel 348-4796030 / d.luraghi@libero.it

**Appia 3a serie** - 1968, grigia, interni panna, targhe nere, ottima e originale, restauro professionale, ricambi vari, provincia di Milano, Euro 6.500 - tel 338-7258514

**Flaminia Gt Touring** - 1962, interni beige, targhe nere, uniproprietario per 30 anni, meccanica in ordine, condizioni splendide, collaudata, veramente ottima, Euro 35.000 - tel 339-7676919 / filippo.montini@freeinternet.it



**Flaminia 2500 3B coupé Pininfarina** - 1962, blu Lancia, interni grigi, Pininfarina, targa originale, vetri elettrici, perfette condizioni, Euro 14.000 - tel 320-4228709

**Flaminia PF 2500 3B coupé Pininfarina** - 1963, bella e ottimamente marciante, Euro 23.000 - tel 348-4796030 / d.luraghi@libero.it

**Flaminia 2500 3C coupé Pininfarina** - 1963, grigia, interni neri, motore revisionato km 0, conservata, originale - tel 338-5324550 / mimmo.piacentino@alice.it

**Flaminia 2800 coupé Pininfarina** - 1965, grigio metallizzato, interni in pelle rossa, ASI, gommata, funzionamento perfetto, molto bella, provincia di Modena, Euro 15.000 - tel

339-2593226 / paolo.zannini@unimore.it  
**Flaminia 2500 3C Sport Zagato** - 1962, grigia, interni neri, restauro totale documentabile - tel 338-5324550 / mimmo.piacentino@alice.it

**Fulvia GT** - 1968, grigio chiaro, km 81.000, targhe e documenti originali, conservata, collaudata, ottimo stato, Euro 4.500 tratt. - tel 333-1945910

**Fulvia coupé** - 1966, bianco Saratoga, 1.216 cc, 80 Cv, documenti a posto, targhe nere originali Torino, qualsiasi prova, Euro 7.000 non tratt. - tel 366-3300670 / stratos021@libero.it

**Beta 1300 coupé** - 1978, amaranto, pochissimi chilometri, uniproprietario, conservata, pari al nuovo, Euro 8.000 - tel 348-2908768

**Beta 2000 spider Zagato** - 1976, ASI, condizioni eccellenti, per realizzo immediato, in Sicilia, Euro 4.300 - tel 347-6890549 / wolfen62@tiscali.it

**Gamma 2500 ie berlina** - 1980, ASI, pochi chilometri, senza difetti - tel 0434-76430

**Rally 037** - 1982, km 14.000, stradale, conservata, originale, manutenzione scrupolosa, come nuova, Euro 160.000 - tel 349-0956658

**Delta 1.6 HF Turbo** - 1984, rossa, ASI, meccanica e carrozzeria buone, Euro 3.000 con voltura - tel 340-7424292

**Delta HF integrale / 16v** - Vari modelli, perfette condizioni - tel 348-2908768

**Delta HF integrale Evoluzione** - 1992, rosso, interni Recaro pelle nera, climatizzatore, iscritta registro storico Lancia, Euro 23.800 - tel 338-3106284 / centini1941@libero.it



**Delta HF integrale Dealers Collection** - Perfetta - tel 348-2908768

### LUAZ

**Volin M969** - 1986, ASI, 4x4, 1.200 cc, benzina, 4 cilindri a V raffreddato ad aria, con

documenti, restaurata, zona Romagna - tel 349-5842859



### LUCCHINI

**Sport 80** - Telaio 001, motore Alfa Romeo Valle nuovo, rara, per intenditori e collezionisti - tel 348-2681216



### MASERATI

**Merak GT** - 1976, argento, interni in velluto blu, pochi chilometri, marmitta inox, aria condizionata, plastiche protettive sui pannelli, conservata, ottime condizioni, prezzo da concordare - tel 347-5203053 / 338-3212509

**Biturbo S** - 1984, ASI, km 39.000 originali, gomme nuove, revisionata, tagliandata - tel 0187-737184

**2.24v** - 1989, km 56.000 originali, con documenti, senza motore Euro 1.000, con motore Euro 2.500 - tel 333-3124960 serali / ug83@localport.it

**Quattroporte 4900** - 1981, blu metallizzato, interni in pelle beige, ASI, km 79.500, tagliandata, allestimento Pavesi, tetto apribile, radio-telefono, gommata, astenersi perditempo, Euro 15.000 tratt. - tel 328-3056562

### MATRA

**Murena 1600** - 1981, rossa, ottima, Euro 6.500 compresa voltura - tel 340-7424292

**Murena 1600** - 1982, rossa, ASI, meccanica e carrozzeria ottimi, Euro 6.000 con passaggio - tel 0123-417629 ore serali

...specialisti in pneumatici per auto da collezione



dal 1944  
f.lli **rossi**  
**PNEUMATICI**

...la sicurezza di una scelta

Via C. Gnudi, 1/b  
40128 Bologna  
tel. - fax 051.35.99.09  
www.fllirossi-tyre.com  
posta@fllirossi-tyre.com

Firestone

BFGoodrich

Pirelli

Distributore per l'Italia:

DUNLOP  
VINTAGE  
RACING

AVON

WAYMASTER

Pneumatici da collezione  
**MICHELIN**



**MERCEDES-BENZ**

- 190Dbauletto** - 1955, da restauro, con molti ricambi, Euro 3.000 - tel 346-3523118
- 200** - 1985, bianca, ASI, gpl, full optional, sempre in box, ottime condizioni, Euro 3.500 - tel 339-8626759 / 0521-818298
- 200 TE** - Pochi chilometri, impianto gpl e gancio di traino appena installati, gommata al 90%, collaudata, Euro 3.000 - tel 389-0594659 / emmebi70@libero.it
- 300 SE coupé** - 1964, panna, vernice originale, interni in pelle rossa, funzionante e completa, ferma da alcuni anni, Euro 18.600 - tel 337-442222
- 190 SL** - 1959, incompleta e da restauro totale, Euro 12.000 - tel 348-1184500
- 190 SL** - 1960, verde, da completo restauro, senza telaio capote, Euro 16.000 - tel 328-8590453
- 230 SL** - 1964, hard top, buono stato, conservata, qualsiasi prova, quotazione Automobilismo d'Epoca tratt. - tel 333-8228461
- 300SL** - 1991, blu, interno in pelle blu, capote e hard top blu, km 92.000, cambio manuale, bella, Euro 14.000 - tel 335-331146
- 300 SL** - 1994, argento, interni in pelle nera, km 120.000, ottima, astenersi per ditempo, Euro 9.500 - tel 347-6302136 / francescoge@alice.it
- 350 SL** - 1973, blu pastello, hard top, gomme al 90%, come nuova, Euro 16.000 - tel 320-4228709
- 500 SL** - 1994, grigio chiaro, capote blu, ottima di carrozzeria, interni e meccanica, km 100.000, tagliandata, gomme 80%, qualsiasi prova, Euro 15.000 tratt. - tel 338-5073459



**MG**

- TF 1500** - 1955, rossa, buone condizioni, no permuta, Euro 25.000 tratt. - tel 081-5243885
- A 1500** - 1961, da restauro, documenti USA, sdoganata, Euro 8.000 - tel 346-3523126

**A 1600 spider** - 1959, totalmente restaurata ed immatricolata, motore in rodaggio - tel 377-5048337



- B Gt coupé** - 1970, bianca, interni neri, staccabatteria, revisionata, ottime condizioni - tel 335-6131357
- Midget** - 1974, restaurata di carrozzeria e interni, meccanica revisionata, targa italiana, provincia di Bari - tel 377-5048337



**MORGAN**

**Plus 4 DHC** - 1962, ASI, tre soli esemplari in Italia - tel 338-3168699

**Plus 8** - 1974, blu scuro, interni rossi, km 40.000, 3.500 cc, 8 cilindri, portapacchi Motolita, deflettori, cerchi in lega, scarichi inox laterali, tonneau cover, come nuova, provincia di Genova, no perditempo - tel 335-5604632



**NISSAN**

**Sunny GTI-R** anno 1992, 225 hp, trazione integrale, nera, perfetta e completamente originale, Km 84000 rarissima una delle poche importate ufficialmente da Nissan Italia. Euro 15000, Guido 348/4116154.



**NSU**

**Prinz** - 1962, da restaurare, senza documenti, motore a posto, Euro 750 - tel 339-4070270 / flavio.chiesa@alice.it

**OPEL**

**Kadett 1.2** - 1982, oro metallizzato, km 66.000 garantiti, carrozzeria sanissima, benzina, collaudata, gomme al 90%, conservata, piccole ammaccature, pronta da usare, Euro 1.200 - tel 335-8009188

**Kadett 2.0 16v GSI** - 1988, rossa, ASI, km 140.000, sanissima, perfetta, sempre box, ottima per storiche, Euro 2.500 - tel 338-3146038

**OSELLA**

**PA7** - Rossa, vincitrice Campionato Italiano 1979-80, motore M12 nuovo, fiche Fia - tel 338-6521838



**PEUGEOT**

**604 berlina** - 1977, parzialmente da restaurare, con tutti i pezzi nuovi - tel 0123-417629 ore serali

**PONTIAC**

**Phoenix** - 1981, gomme con fascia bianca, discreto stato, in Sicilia, Euro 600 - tel 347-6890549 / wolfen62@tiscali.it

**PORSCHE**

**356 C** - 1964, targhe nere, italiana, completamente restaurata, da completare

rimontaggio, prezzo da concordare - tel 347-5203053 / 338-3212509

**911 2.2 T targa** - 1971, gialla, uniproprietario, sempre in box, da vedere provincia di Venezia, Euro 23.500 - tel 335-6897316 / abchart@abellardi.it



**911 2.4 T targa** - 1973, restauro completo in corso - tel 347-8144040 / info@undicihp.com

**911 K coupé** - 1977, interni e meccanica pari al nuovo, aria condizionata da montare, compressore, cerchi Fuchs originali, gommata - tel 339-8560781

**911 2.7 targa** - 1977, bordeaux, km 130.000, due proprietari, cerchi Bbs, molto curata di motore e carrozzeria, cofano turbo, prezzo interessantissimo - tel 0041-79-2215528

**911 3.0 Carrera targa** - 1977, giallo Talbot, km 133.000, libretto tagliandi aggiornato, documenti originali, gomme nuove, impeccabile - tel 347-8144040 / info@undicihp.com

**911 3.2 Carrera** - 1988, blu, interni in pelle blu, ASI, tetto apribile, aria condizionata, doppie chiavi, libretto tagliandi, cerchi fucinati da 16, perfetta, Euro 24.500 - tel 339-7373443

**911 3.2 Carrera cabriolet** - 1984, Schieferblau Metallic, km 95.000 originali, libretto tagliandi aggiornato - tel 347-8144040 / info@undicihp.com

**911 / 993 targa** - 1996, blu, interni in pelle blu chiaro, aria condizionata, meccanica e carrozzeria a posto, interni splendidi, pochi esemplari - tel 347-0331109

**911 Turbo** - 1985, tagliandata, pronta da usare, tutti i libretti, stupenda - tel 338-6782220 / gian-marco@hotmail.com

**914** - motore 2000, anno 1972, conservata, molto bella, perfetta di meccanica, cerchi in lega, Km 90000, ASI, iscritta registro di marca, visibile in provincia di Pavia. euro 13000. Gincarlo 348-5268424.

**924** - 1982, bianca, ASI, km 130.000, 5

**CICLO ANTICORROSIVO PER LA BONIFICA INTERNA DI SERBATOI**

**ARRUGGINITI E AMMALORATI**

**NOVITA' TANKERITE GUM**

VISITA IL NUOVO SITO "OLDTIMER-PHARMACY"

con oltre 100 prodotti a catalogo per la manutenzione, la cura ed il restauro

**FRAMA**

Via F. Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY  
Tel e Fax 0437.941203

**WWW.TANKERITE.COM**

**Perché continuare a logorare la tua storica?**

**Sintoflon**, massima riduzione degli attriti, migliore rendimento!

● trattamenti antiusura a base di Teflon (Du Pont) per tutti gli organi meccanici

● additivi carburante per lubrificazione camere di scoppio, valvole e miglioramento combustione

TECHIM SINTOFLOM srl - tel 0438 470354  
www.sintoflon.com - info@sintoflon.com

marce, gomme nuove, revisionata, tagliandata, perfetta, Euro 7.000 - tel 0524-572418 ore ufficio

**944 Turbo S** - 1988, bianca, interni in pelle nera, km 96.000, tetto apribile, full optional, targhe e documenti originali, solo 1.000 esemplari, ottime condizioni, Euro 18.000 - tel 328-9487037

### RENAULT

**R4** - 1984, rossa, interni ottimi, carrozzeria in discrete condizioni, no ruggine, collaudata, Euro 1.100 - tel 389-0594659 / emmebi70@libero.it

**Clio 1.8 16v** - 1995, ex Gr. N, pronta gare velocità, pista e salita, senza targhe, zona Puglia, Euro 4.000 tratt. - tel 368-202347

**Clio 3.0 V6** - Pronta gare velocità, pista e salita, stupenda, zona Puglia, no curiosi, ottimo investimento, Euro 35.000 tratt. - tel 368-202347

### ROLLS ROYCE

**Silver Shadow** - 1976, bianca, ASI, buono stato, originale - tel 335-5313338

**Silver Seraph** - 1999, blu metallizzato, km 22.000 originali e interamente tagliandati Rolls Royce, perfetta - tel 347-5058420

**Corniche cabriolet** - 1975, bianca, interni rossi, due proprietari, targhe nuove, gomme fascia bianca, restaurata professionalmente, provincia di Milano - tel 338-7258514

### ROVER

**2000 TC** - 1976, bordeaux, interni originali beige, ASI, gomme, freni, radiatore, carburatori e marmitta nuovi, qualsiasi prova, pubblicata su Automobilismo d'Epoca aprile 2008, Euro 10.000 - tel 338-9925350 / gaetano.foschini@alice.it



SIMCA

**1000 Rallye 2** - Con documenti e molti ricambi a parte - tel 333-2711730 / ezio.campoli@libero.it

### TRIUMPH

**TR3 A** - 1958, nera, documenti USA, da restauro, Euro 7.000 - tel 340-9760474

**TR4 Irs** - Bianca, da restauro, completa, Euro 5.900 - tel 348-1184500

**TR7 coupé** - 1978, rossa, da rivedere, Euro 1.800 - tel 340-9760474

**Spitfire Mk III** - 1968, green racing, ASI, carrozzeria perfetta, meccanica eccellente, originale, qualunque prova, provincia di Firenze - tel 348-0423257



**Spitfire Mk IV** - 1972, blu, ruote a raggi con gallettone, gomme nuove, marmitta nuova, ventola supplementare, radiatore originale, revisionata, no sms - tel 335-5315434

**Spitfire 1500** - 1976, bianca, interno e capote nera, gomme, marmitta e altro nuovi, carrozzeria sana, tagliandata, revisionata, originale, ottima, provincia di Firenze, Euro 6.500 - tel 334-7602133 / costly.guerrini@alice.it

### VOLKSWAGEN

**Maggiolino 1200** - 1969, vetro piatto, da restauro, documenti a posto, Euro 1.800 - tel 346-7933580

**Maggiolone** - Azzurro, targhe e documenti a posto, da restauro, Euro 1.700 - tel 348-1780755

**Maggiolino cabriolet** - 1978, bianca, capote nuova, ottime condizioni, Euro 9.800 - tel 339-8128181

**Maggiolone 1303 cabriolet** - 1975, bianco perlato, capote bianca, motore con km 2.000, particolari cromati, documenti a posto, restaurato in tutto, provincia di Padova, Euro 8.900 - tel 349-6833402 / feroxroby@libero.it

**Golf cabriolet** - 1980, grigia, ASI, da rivedere, Euro 1.600 - tel 346-7933580

**Golf GTI 1.6** - 1981, 3 porte, km 100.000 originali, 5 marce, conservata, solo interessati - tel 320-9782655

**Golf GTI 1.8** - 1983, nera, restaurata, documenti originali, perfetta in ogni singolo particolare - tel 347-8144040 / info@undicichp.com



WESTFIELD

**Lotus Seven** - 1971, 1.600 cc, targhe inglesi, guida a destra, eccellenti condizioni originali, Euro 16.000 - tel 081-929434



### VARIE

**Prototipo Est** - 2008, minicar elettrica ibrida, dotata di minigeneratore 220V per ricarica batterie, prototipo unico brevettato, circolante - tel 335-7040582



### VENDO MOTO

#### BENELLI

**350** - km 5.000 - tel 328-7206565

#### BMW

**R80 G/S** - 1982, perfettamente conservata, funzionante - tel 335-8385855



#### HONDA

**CB 400 Four** - 1975, senza documenti, ottime condizioni, provincia di Ancona, possibile permuta con auto storica, Euro 1.250 - tel 349-0740351

**CB 500 Four** - 1977, azzurra/nera, ASI, ottima, Euro 4.000 - tel 388-1936066

**CX 500** - 1981, nera, km 33.600, conservata, targa originale - tel 02-6193058

#### INNOCENTI

**Lambretta 125** - 1953, modello F - tel 328-7206565

#### KAWASAKI

**500** - Perfetta - tel 328-7206565

#### MONDIAL

**200 Lusso** - 1956, eccellenti condizioni, targa e documenti originali, ASI, vendo o permuta con Piaggio Vespa 1948-51 o con Struzzo in pari condizioni, Euro 9.000 - tel 329-6199039

#### MOTO GUZZI

**Ercole 500** - Due esemplari: 1960 con documenti originali, 1957 senza documenti per ricambi, vendo in blocco, Euro 3.300 - tel 348-7075629

**Lodola 235 Gt** - 1960, rossa, restauro completo, ASI, gomme nuove, da vetrina, Euro 3.000 - tel 388-1936066

**V35** - Funzionante, completa, km 27.000, radiata, escluse marmitte, Euro 1.000 - tel 335-5218777 ore pasti

### PIAGGIO

**Vespa 125** - 1958, libretto e targa originale, tre marce, funzionante, Euro 4.000 - tel 338-2314541

**Vespa 125** - 1964, completa, da facile restauro, vendo o scambio con Lambretta o con Alfa Romeo o Fiat d'epoca - tel 347-2479389

**Vespa 150** - Restaurata - tel 335-8385855 / charlie911@libero.it

**Vespa 180 Rally** - 1970, da sistemare - tel 335-8385855 / charlie911@libero.it



### SIATA

**160 cc** - 1949, uno dei 14 esemplari prodotti, restauro professionale, targhe e documenti originali, Euro 8.000 - tel 348-2908768

### SUZUKI

**380 Gt** - ASI - tel 328-7206565

### VENDO VARIE

#### per ALFA ROMEO

**1900** - Motori 1306 e 1308, cambi, sospensioni, freni, paraurti, portiere, profili cromati e ricambi vari - tel 349-4726359 / galatr@libero.it

**6C 2500** - Per SS cambio con sincronizzatore, per Freccia d'Oro vari ricambi di meccanica e di carrozzeria, legni, vetri, archetti cielo, porte, baule - tel 349-4726359 / galatr@libero.it

**Giulietta TI / Sprint / spider** - N. 5 cerchi in lamiera Fergat da 15 - tel 335-5288693

**Giulietta Sprint speciale** - 1963, paraurti posteriore e ricambi vari - tel 0744-719291

**Giulietta / Giulia spider** - Motore 1315, cambio Borg & Warner, materiale di carrozzeria, serbatoio, riscaldamento, scatola guida, pedaliera, differenziale, sospensioni anteriori, freni a 2 e 3 ceppi, hard top - tel 347-8782141 / galatr@libero.it

**Giulia** - Parafango anteriore destro nuovo originale, paraurti completi di rostri, frecce laerali, maniglie, fregi, particolari interni, ricambi vari di meccanica, tutto nuovo e



originale - tel 347-0350206

**Giulia** - Motori 1315 - 548 - 526 - 514 più materiale vario, differenziale, sospensioni con freni a 2 e 3 ceppi, ammortizzatori, paraurti, strumenti, dinamo, pompe acqua, collettori e altro - tel 347-8782141 /galatr@libero.it

**Giulia TI / Super** - Monoblocco, eccetto coppa olio - tel 0744-719291

**Giulia TI / Super / Giulia Gt / Spider Duetto** - Manuale d'officina, Euro 35 - tel 338-3942712

**Giulia / Giulia Gt / Spider Duetto** - Motore 2.000 cc preparato, oltre 180 Cv, già montato su Giulia, solo se veramente interessati, Euro 4.500 - tel 340-3937715

**Giulia Super** - Coppia paraurti, buono stato, Euro 100 - tel 338-3391744

**Giulietta / Giulia / Giulia GT** - 1960-70, n. 4 portiere con maniglie piccole complete di vetri, n. 2 cofani sani e senza ruggine, paracoppa per motori nuovi, motori, cambi, ponti, fanaleria anteriore e posteriore, coppe ruote vari tipi originali nuove, cerchi in lega e metallo e altri particolari di meccanica e carrozzeria nuovi - tel 338-2340826

**1750** - Motore completo, da revisionare - tel 348-3027127

**Gt1300 junior** - Sedili anteriori e posteriori neri, ottime condizioni - tel 347-8782141

**2000 Gtv** - Serie valvole di aspirazione e scarico nuove Euro 420, serie candele nuove Euro 70, scudo anteriore nuovo Euro 200, coppia fanali posteriori nuovi Euro 650, scritta 2000 per cofano Euro 70, coppia paraurti nuovi Euro 1.000, serie completa fari Carello nuovi Euro 700, serie completa fari Elma Euro 500, crociera e giunti albero di trasmissione nuovi Euro 150 cadauno, interruttori tergi e ventilatore nuovi Euro 60 - tel 040-53193 / 339-3205230

**Spider junior coda tronca** - Libretto uno e manutenzione per 1300 / 1600 junior, Euro 20 - tel 338-3942712

**75 1.8 ie** - 1990, motore completo, cambio differenziale, cerchi lega più acciaio, albero trasmissione completo, vari ricambi, tutto in ordine e funzionante, vendo in blocco o separatamente - tel 346-8824137

**75 1.8 ie** - 1991, paraurti anteriore e posteriore nuovo, debimetro nuovo, volante di serie nuovo, n. 4 coppe ruota, n. 4 cerchi ferro - tel 338-4728939

**Gtv6/Alfa 62.5** - 1979, motore V6 2.500 completo di carburatori, da revisionare, fermo da 20 anni, Euro 800 - tel 348-7075629 / peppe.mora72@alice.it

**75** - N. 5 cerchi Speedline Alfa Romeo, 6 1/2 j x 14, n. 5 fori, originali, prezzo affare - tel 348-2852890

**33 / 155 / 164** - N. 30 manuali ed allegati uso e manutenzione, nuovi, originali, solo in blocco, Euro 60 - tel 340-4839620

**Vari modelli** - Alete parasole Euro 30, manopole alzacristalli Euro 20 - tel 338-3942712

per AUTOBIANCHI

**Bianchina berlina / Special / cabriolet** - Libretti uso e manutenzione - tel 338-3942712

**A112 Abarth** - 1983, motore e cambio a 5 marce - tel 320-8987953

**A112 Abarth** - Cerchi ruota - tel 0586-408160 ore ufficio

per BMW

**Vari modelli** - Ricambi vari e auto complete - tel 338-2076022

per CITROEN

**ID** - Cataloghi parti di ricambio di meccanica e di carrozzeria, volumi di circa 100 pagine con esplosi e schemi, Euro 30 cadauno - tel 338-3942712

per FERRARI

**Vari modelli** - Libretto uso e manutenzione nuovo per Mondial 3.2, Mondial T, F430 spider, 430 Scuderia, F512M - tel 328-3056562

per FIAT

**Balilla 3 / 4 marce** - Libretto uso e manutenzione - tel 338-3391744

**500 Belvedere metallica** - Scocca sanissima, completa - tel 348-2908768

**500** - Motore elaborato - tel 347-1864338



**500 D / F / L** - Libretti uso e manutenzione, Euro 25 cadauno - tel 338-3942712

**500 Giardiniera** - Libretto uso e manutenzione, Euro 10 - tel 338-3942712

**600** - Scocche complete per varie versioni - tel 348-2908768

**600** - Libretto uso e manutenzione per versione vetri scorrevoli, Euro 10 - tel 338-3942712

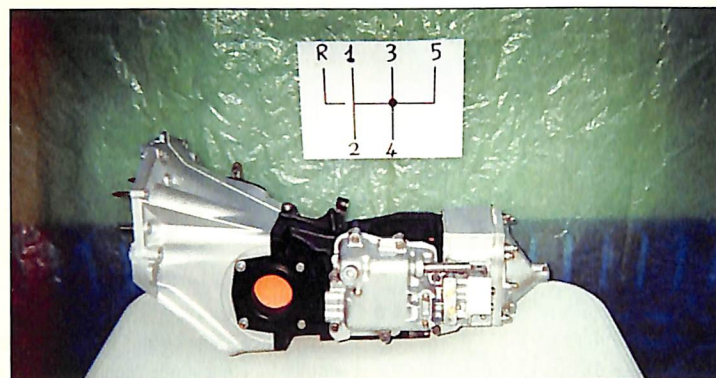
**600** - Cofano posteriore Euro 50, vetri laterali Euro 45 cadauno, lunotto posteriore Euro 60 - tel 338-3942712

**600 D** - Libretto uso e manutenzione, Euro 10 - tel 338-3942712

**1100 A / B / E** - 1940-50, parafranghi anteriore e posteriore, portiere, cofani, fanali e altra minuteria - tel 338-2340826

**1100 / 103** - Due fanalini anteriori Euro 20, lucciole laterali Euro 30 - tel 338-3942712

**1100 / 103** - Tachimetro con contachilometri Euro 50, paraurti anteriore in buone condizioni Euro 70, paraurti posteriore da cromare Euro 30, pompa acqua Euro 50, profili para-



PER FIAT

**850** - Cambio 5 marce, rapporti stradali, 5a sincronizzata 26kmh più lunga della 4a, solo su richiesta anche 6 marce, prezzo accessibile - tel 0861-712152

fango posteriore Euro 20 cadauno - tel 338-3942712

**1200 / 1500 cabriolet** - Tetto rigido da riverniciare, originale Pininfarina, numerato, lunotto in cristallo - tel 329-6199039

**124** - Maniglie interne ed esterne, vetri, deflettori, motorino d'avviamento e ricambi vari - tel 338-3942712

**124 Special** - N. 3 cerchioni, Euro 100 - tel 338-3942712

**124 coupé 1a serie** - Scocca completa - tel 348-2908768

**124 coupé 1a serie** - Libretto uso e manutenzione, Euro 25 - tel 338-3942712

**124 Sport spider** - Libretti uso e manutenzione per versioni 124 CS e 124 CS1, Euro 30 - tel 338-3942712

**131 Abarth rally** - Lamiere complete più interni originalissimi, pari al nuovo, Euro 10.000 - tel 348-2908768

**Uno** - N. 2 ruote gommate, Euro 90 - tel 335-331146

**Uno Turbo i.e.** - Motore completo ex corsa, Euro 1.600 - tel 348-2908768

per FORD

**Escort / Fiesta** - Collettore aspirazione per carburatori orizzontali doppio corpo Weber - Dell'Orto per motore kent crossflow 1600, Euro 100 - tel 347-6947022 / anteford1970@libero.it

per GIANNINI

**500 / 126** - Coppa olio, complessivo aspirazione, strumentazione, marmitta - tel 0586-408160 ore ufficio

per INNOCENTI

**Mini** - Coppia vetri posteriori a compasso nuovi, con cornice inox e attacco, Euro 50 la coppia - tel 338-3391744

per JAGUAR

**Vari modelli** - Statuina originale inglese, Euro 120 - tel 333-6934881



per LANCIA

**Augusta** - Motore e cambio, vendo o permuto con motore Fiat Osca 1600 due carburatori - tel 348-2908768

**2000** - Cofano, perfetto stato, Euro 50 - tel 338-3391744

**Fulvia coupé** - Scocche complete per varie versioni - tel 348-2908768

**Fulvia coupé** - Cerchi Cromodora da 13, motore e vari ricambi - tel 335-7599902

**Fulvia 1.3 S coupé** - Motore revisionato, nuovo in ogni particolare - tel 02-6193058

**Delta HF 4WD / HF integrale** - Cataloghi parti di ricambio con esplosi e schemi, volumi di circa 100 pagine, Euro 30 cadauno - tel 339-3942712

**Delta HF integrale Evoluzione** - N. 4 cerchi in lega bianchi da 15, Euro 120 cad. - tel 035-248307

**Vari modelli** - Filtri aria, olio, fari, cerchi e ricambi vari - tel 347-5100216

per MASERATI

**Biturbo** - 1983, n. 3 ruote gommate, Euro 200 - tel 335-331146

**3500** - Motore già revisionato, materiale di meccanica e carrozzeria - tel 349-4726359 / galatr@libero.it

**Vari modelli** - Libretti uso e manutenzione nuovi per Quattroporte 95, Ghibli, Racing,



228, 430, 224, 424, 420i, Karif, Shamal, Biturbo S, 425 - tel 328-3056562

per **MERCEDES-BENZ**

**190 D bauletto** - Ricambi vari - tel 346-3523126

**190 SL** - Hard top bianco, Euro 800 - tel 328-8590453

per **MG**

**B** - Motore 18GB-U-H-69527 con testa, carburatori e cambio, più fanali posteriori e luce targa - tel 335-8317648

per **OPEL**

**Commodore** - 1967-69, due sedili anteriori neri, ottimo stato, con guide a pavimento, Euro 300 - tel 333-6467893

per **PORSCHE**

**356 B T5** - 1960-61, hard top in alluminio, nuovo, rivestito internamente, Euro 1.950 - tel 348-9029865

**911 Carrera 3.2** - Motore 3.2, km 90.000, con accessori e centralina, no cambio, Euro 4.000 - tel 333-3124960 ore serali / ug83@localport.it

**1911 / 912** - N. 2 cerchi Fuchs 6x15, Euro 300 - tel 0824-64217

**924** - N. 5 cerchi in lega con pneumatici 80%, condizioni buone, no spedizioni, Euro 300 - tel 340-2990977 / fabiovarolo@hotmail.it

per **RENAULT**

**Clio 1.8 16V** - 1995, ricambi di carrozzeria, gomme e cerchi mai usati, zona Puglia - tel 368-202347

per **VOLKSWAGEN**

**Maggiolino 1200** - Marmitta nuova - tel 333-6467893

**Typ 2** - 1970, sedile anteriore marrone, volante nero, paraurti anteriore più vari ricambi usati - tel 333-6467893

**VARIE**

**Volanti** - Volanti sportivi vari modelli e dimensioni - tel 338-9307134

**Carburatore** - Solex, doppio corpo da 40, nuovo, mai montato, Euro 100 più spese spedizione - tel 348-2852890

**Cerchi** - Cerchi in lega per Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Bmw, Citroen, Peugeot - tel 0123-417629 ore serali

**Cerchi** - Anni 1970, Deltamics da 13, attacco Fiat, 4 razze, perfetti, Euro 400 - tel 333-3124960 ore serali / ug83@localport.it

**Coprismozzo** - N. 30 coppe coprismozzo

in acciaio, anni 60-70, imballate, fondo di magazzino, elenco a richiesta, in blocco, Euro 250 - tel 329-6199039

**Pneumatici** - N. 5 Michelin 145-15, uno nuovo gli altri al 95%, vendo o permuto con nuovo gli altri per Fiat 600 o con 145-400 520-12 telate per Fiat 600 o con 145-400 per Lancia Ardea - tel 329-6199039

**Pneumatici** - N. 3 Michelin 175 14 Xas, buonissimi, Euro 60 - tel 338-3391744

**Bolli di circolazione** - Per auto e moto d'epoca, riproduzioni anni 1928-82, con supporto adesivo, Euro 3 - tel 338-3942712

**Distintivi** - N. 9 distintivi in argento, calandre Lancia in cofanetto originale, Euro 350 - tel 388-1936066

**Tagliacarte** - In argento, vent'anni Lancia Club 1972-92, più fermacarte venticinque anni Lancia Club 1972-97 - tel 388-1936066

**Libri** - Addio Bandini, di Franco Lini, Edizioni Lea 1967, Euro 50 - tel 388-1936066

**Libri** - Alfa Romeo per una migliore qualità della vita, dal n. 1 al n. 13, Euro 80 - tel 388-1936066

**Libri** - Bandiera a scacchi, di Piero Taruffi, Euro 100 - tel 388-1936066

**Libri** - La Favolosa Lancia di M. Centenari edizioni Domus 1976, L'Automobile diesel 1976 volumi n. 1 e n. 2 della collana La Biblioteca di Quattro ruote, unici pubblicati, solo in blocco Euro 200 - tel 388-1936066

**Libri** - Settant'anni di gare automobilistiche in Italia, di Emanuele Carli, Edizioni Lea 1967, Euro 200 - tel 388-1936066

**Riviste** - Autocapital, collezione inusata, 1982-92, in blocco, Euro 350 - tel 349-7145846

**Riviste** - Autocapital, Motor, Quattro ruote, Rombo, Autosprint, Tutto Rally, AM, Classic Motor, Legend Car, Classic e Sportcar, Il Pilota e altro, Euro 1 cadauna - tel 348-1184500

**Riviste** - Autocapital 1981-89, Gente Motori 1983-91, La Manovella 2002-09, Quattro ruote 1981-09, Ruoteclassiche 1987-03, cataloghi mondiali TAM ed Editrice dell'Automobile 1964-90, più varia altre riviste italiane e straniere - tel 346-6800367

**Riviste** - La Manovella maggio/giugno 1988, aprile/maggio/giugno 1991, aprile 1994, aprile 1996, aprile 2003, novembre 2004, settembre/dicembre 2007, in blocco Euro 50 - tel 388-1936066

**Automodelli** - Collezione di n. 476 automodelli in scala 1:43 nuovi e con scatola originale, Minichamps, Schuco, Brumm ecc tematiche Audi, Bmw, Mercedes, Porsche ecc, eventuale scambio con auto d'epoca di pari valore - tel 339-2628709 / antonio.macri@alice.it

**Per moto d'epoca** - Innocenti Lambretta e Piaggio Vespa, libretti uso e manutenzione - tel 338-3942712

**Per moto d'epoca** - Libretti uso e manu-

tenzione per Piaggio Vespa 50 faro tondo, Vespa 50 Special e 50 Elestart, Euro 15 - tel 338-3942712

**Per moto d'epoca** - Gilera 150 sport coppia paragambe, Euro 50 - tel 338-3391744

**Trattore Porsche** - 1954, restaurato e perfettamente funzionante in tutto - tel 335-8385855



**Carrozza** - 1800, parafranghi in cuoio cuciti a mano, n. 4 ruote, totalmente restaurata, Euro 6.500 - tel 339-4070270 / flavio.chiesa@alice.it

**COMPRO AUTO**

**ALFA ROMEO**

**Giulietta Sprint / spider** - tel 347-1650422

**SZ ES 30** - Scambio con auto d'epoca, provincia di Milano - tel 338-9054634

**1750 / 2000 / Alfetta / Alfetta Gt** - Da restaurare, senza targhe, prezzo modico - tel 339-1344437

**Gt 1300 Junior scalino** - Da restaurare, con documenti in regola, anche radiata d'ufficio - tel 338-1467130

**Gt 1300 / 1600 Junior, 1750 / 2000, Junior Z / 1600 Z** - tel 347-1650422

**FORD**

**Cortina 1a serie** - 1962-66, targa e libretto originali, perfetta, provincia di Perugia - tel 335-6509678 ore serali

**LAND ROVER**

**Range 3.5 V8** - 1977-87, solo se in ottime condizioni, marciante e con documenti regolari - tel 338-8312336

**OPEL**

**Rekord 1900 C Sprint** - 1968-71, targa e libretto originali, ben conservata, provincia di Perugia, Euro 2.500 - tel 335-6509678 ore serali

**COMPRO VARIE**

per **ALFA ROMEO**

**Giulia 1600 TI** - 1964, brochure o depliant originali in italiano - tel 340-4839620

**1750 Spider osso di seppia** - 1967, brochure o depliant originali in italiano - tel 340-4839620

**Alfa 75** - Cerchi in lega con gomme da 185, manuali d'officina, ricambi vari, zona Friuli / Veneto - tel 347-2415455

per **FIAT**

**Panda 4x4 Sisley** - 1990, cerco musetto a quattro fari con indiano su canoa lato destro e vari adesivi Sisley - tel 337-281629

**VARIE**

**Automodelli** - Corgi Toys, Dinky Toys, Schuco e altri, vecchi trenini Marklin, giocattoli in latta di ogni tipo - tel 346-6800367

**Automodelli** - Automobiline scala 1:43, 1:24, marche Corgi Toys, Dinky Toys, Minichamps, Politoy e altre, anche intere collezioni o scatole vuote - tel 02-2367505 / e.sard@libero.it

**CROMATURA**  
**PETRANZAN DANTE & C. snc**  
di Petranzan Massimo e Paolo  
Via Boscato, 20 35030 Rubano PD  
tel. 049 630525 - Cell. 348 6126628  
www.cromaturapetranzan.it

- Cromatura e Nichelatura
- Scromatura elettrolitica
- Lucidatura di tutti i Metalli
- Sabbatura e Decapaggio
- Riparazione di parti in carbonio
- Saldobrasatura ottone e argentana
- Saldature Tig-Mig per ferro e alluminio
- Restauro di serbatoi, paraurti e minuterie di cicli, moto, auto e barche d'epoca e non

**OFFICINA MECCANICA ROMEO snc**

Lavorazioni meccaniche di fresatura, tornitura, incisioni su qualsiasi tipo di materiale

Riproduzione particolari da campione o disegno

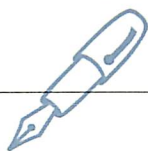
**Modifica particolari meccanici vari**

Lavorazione anche singoli pezzi piccoli lotti

Via Monferrato, 81  
z.1. Sesto Ulteriano  
20098 San Giuliano Milanese MI  
Tel. 02/ 98 81 023

In queste pagine Automobilità d'Epoca presenta il listino delle automobili più significative vendute in Europa dal dopoguerra fino agli anni '80.

Le quotazioni sono state messe a punto da un gruppo di esperti e consulenti che hanno fatto riferimento, modello per modello, agli effettivi valori di acquisto e di vendita registrati nel corso degli ultimi 12 mesi. Per corrispondere al valore indicato, la vettura deve essere marciante, in possesso di targa e documenti originali e in condizioni di conformità sia meccanica, sia di carrozzeria e interni, rispetto al modello d'origine. In caso di difformità da quanto sopra indicato o di necessità di interventi impegnativi e costosi la quotazione può scendere fino a valori prossimi a zero, mentre per esemplari in condizioni di particolare conservazione il valore può aumentare anche del 50%.



### LEGGENDA

PER OGNI MODELLO SONO INDICATI:

- ✓ **Periodo di produzione**
- ✓ **Cilindrata e potenza**
- ✓ **Valore di mercato**
- ✓ **Interesse tecnico**: indica il valore del modello e la sua importanza relativamente all'introduzione o al miglioramento di specifiche caratteristiche tecniche, all'avanguardia nel periodo di produzione
- ✓ **Interesse storico**: indica l'importanza che lo specifico modello ha rivestito nel costume dell'epoca e la sua maggiore o minore appetibilità oggi sul mercato dei veicoli da collezione
- ✓ **Tendenza**: ovvero stima dell'andamento delle quotazioni per i prossimi 6 - 12 mesi

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
---------	-----------------	--------------------	---------------	---	---	---

#### ABARTH (Italia)

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
<b>MONOMILLE</b>						
Monomille Scorpion	1961/62	982/60	30.000	•••	••	=
Monomille GT	1962/65	982/60	32.000	•••	••	=
<b>DERIVATE FIAT 500</b>						
500 derivazione Abarth	1957/63	479/22	12.000	•••	•••	+
595 D / F / L	1963/71	594/27	14.000	•••	••	+
595 D / F / L SS	1964/71	594/32	16.000	•••	••	+
595 F / L Competizione	1969/71	594/27	16.000	•••	••	+
595 F / L SS Competizione	1969/71	594/32	18.000	•••	••	+
695 D / F	1964/66	689/30	16.000	•••	••	+
695 D / F / L SS	1964/71	689/38	18.000	•••	••	+
695 F / L SS Competizione	1969/71	689/38	20.000	•••	••	+
695 F SS Assetto Corsa	1965/71	689/38	22.000	•••	••	+
500 coupé Zagato	1957/59	479/23	28.000	•••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
<b>DERIVATE FIAT 600</b>						
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	16.000	•••	•••	=
850 TC	1960/66	847/52	22.000	•••	•••	=
850 TC Nürburgring	1962/66	847/55	24.000	•••	•••	=
850 TC Nürburgring Corsa	1962/66	847/57	28.000	•••	•••	=
1000 TC	1962/66	982/60	30.000	•••	•••	=
1000 TC Corsa	1962/66	982/68	32.000	•••	•••	=
750 coupé / spider Zagato	1956/62	747/44	30.000	•••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
<b>DERIVATE FIAT 850</b>						
OT 850	1964/68	847/52	10.000	•••	••	=
OT 1000	1964/68	982/60	12.000	•••	••	=
OT 850 coupé	1965/68	847/52	15.000	•••	••	=
OT 1000 coupé / spider	1965/71	982/60	16.500	•••	••	=
OTR 1000 coupé	1965/71	982/74	20.000	•••	•••	=
OTS 1000 coupé	1966/71	982/80	22.500	•••	•••	=
OTSS 1000 coupé	1966/71	982/90	28.000	•••	•••	=
OT 1300 coupé	1966/71	1280/75	25.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
<b>DERIVATE FIAT 2300</b>						
2200 coupé / spider	1960/62	2160/135	18.500	••	••	=
2400 coupé / spider	1962/64	2323/142	20.000	••	••	=

#### AC (Regno Unito)

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
<b>2-LITRE</b>						
2-Litre 2p / 4p	1947/58	1991/75	26.000	•	•	=
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	32.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
<b>ACE E DERIVATE</b>						
Ace / Aceca	1953/56	1991/90	40.000	•	•	=
Ace / Aceca Bristol	1956/61	1971/120	46.000	•	•	=
Ace / Aceca 2.6	1961/64	2553/170	50.000	•	•	=
Greyhound Bristol	1956/61	1971/120	40.000	•	•	=
Greyhound 2.6	1961/64	2553/170	42.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
<b>COBRA E DERIVATE</b>						
Cobra 260	1962/63	4261/265	150.000	•••	•••	=
Cobra 289	1963/68	4727/270	175.000	•••	•••	=
Cobra 427	1964/65	6984/425	200.000	•••	•••	=
Cobra 427 slc	1964/65	6984/480	240.000	•••	••	+
Cobra 428	1965/66	6997/390	180.000	•••	•••	=
427 coupé / convertibile	1965/67	6997/350	50.000	•••	•••	=
428 coupé / convertibile	1967/73	7016/345	45.000	•••	•••	=

#### ACMA (FRANCIA)

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
Vespa 400	1958/64	393/12	5.000	••	••	=

#### ALFA ROMEO (Italia)

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
<b>1900 E DERIVATE</b>						
1900	1951/54	1884/80	13.500	••	••	=
1900 TI	1952/54	1884/90	16.000	•••	••	=
1900 Super	1954/59	1975/90	14.500	••	••	=
1900 TI Super	1954/59	1975/115	16.500	•••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
---------	-----------------	--------------------	---------------	---	---	---

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
1900 Sprint 1a / 2a serie	1952/54	1884/90	65.000	•••	•••	=
1900 Super Sprint 2a / 3a serie	1954/56	1975/115	75.000	•••	•••	=
1900 MAR/51 / AR/52 Matta	1951/59	1884/65	8.500	••	••	=

#### GIULIETTA E DERIVATE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
Giulietta	1955/59	1290/50	7.000	••	••	=
Giulietta TI	1957/59	1290/65	8.500	••	••	=
Giulietta 2a serie	1959/61	1290/53	6.500	••	••	=
Giulietta TI 2a serie	1959/61	1290/65	8.000	••	••	=
Giulietta 3a serie	1961/65	1290/62	6.000	••	••	=
Giulietta TI 3a serie	1961/65	1290/74	7.500	•••	••	=
Giulietta Sprint	1954/59	1290/65	18.500	•••	•••	=
Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/80	22.000	•••	•••	=
Giulietta Sprint 2a serie	1959/62	1290/79	18.000	•••	•••	=
Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	21.500	•••	•••	=
1300 Sprint	1964/65	1290/79	18.000	•••	•••	=
Giulia Sprint	1962/65	1570/91	20.000	•••	•••	=
Giulietta Spider	1956/59	1290/65	28.000	•••	•••	=
Giulietta Spider Veloce	1956/59	1290/80	30.000	•••	•••	=
Giulietta Spider 2a serie	1959/61	1290/79	26.000	•••	•••	=
Giulietta Spider Veloce 2a serie	1959/61	1290/96	28.000	•••	•••	=
Giulietta Spider 3a serie	1961/62	1290/79	26.000	•••	•••	=
Giulietta Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	28.000	•••	•••	=
Giulia Spider	1962/64	1570/90	24.000	•••	•••	=
Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	26.000	•••	•••	=
Giulietta SS	1958/62	1290/100	55.000	•••	•••	=
Giulietta SZ	1960/61	1290/100	85.000	•••	•••	=
Giulietta SZ coda tronca	1961/63	1290/100	100.000	•••	•••	=
Giulia SS	1962/65	1570/112	50.000	•••	•••	=

#### 2000 / 2600 E DERIVATE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
2000 berlina	1957/62	1975/105	8.000	••	••	=
2000 Sprint	1959/62	1975/115	12.500	••	••	=
2000 Spider	1957/62	1975/115	22.500	••	••	=
2600 berlina	1962/68	2584/130	10.000	••	••	=
2600 Sprint	1962/66	2584/145	14.000	••	••	=
2600 Spider	1962/66	2584/145	25.000	••	••	=
2600 SZ	1963/66	2584/145	54.000	•••	•••	=

#### GIULIA BERLINA E DERIVATE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
Giulia TI	1962/66	1570/90	6.000	••	••	=
Giulia 1600 TI	1966/68	1570/90	5.500	••	••	=
Giulia Super	1965/72	1570/98	5.500	•••	••	=
Giulia 1600 S	1968/70	1570/96	4.500	•••	••	=
Giulia TI Super	1963/64	1570/112	22.500	•••	•••	=
Giulia 1300	1964/72	1290/80	4.500	••	••	=
Giulia 1300 TI	1966/72	1290/85	5.000	•••	••	=
Giulia 1300 Super	1970/72	1290/88	5.000	•••	••	=
Giulia Super 1.3	1972/74	1290/88	4.500	••	••	=
Giulia Super 1.6	1972/74	1570/104	4.500	••	••	=
Nuova Super 1.3	1974/77	1290/88	3.500	••	••	=
Nuova Super 1.6	1974/77	1570/104	3.500	••	••	=
Nuova Super Diesel	1978/78	1760/50	2.500	•••	••	=
Giulia TI giardinetta Colli	1963/68	1570/90	10.000	••	••	=
1750	1968/74	1779/114	5.000	••	••	=
2000	1971/74	1962/131	5.500	••	••	=
2000 2a serie	1974/76	1962/128	5.000	••	••	=

#### DERIVATE GIULIA

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
Giulia Sprint GT	1963/66	1570/106	12.000	••	••	=
Giulia Sprint GT Veloce	1965/68	1570/110	14.000	••	••	=
Giulia Sprint GTA	1965/67	1570/115	80.000	•••	•••	=
GTA 1300 Junior	1968/75	1290/96	65.000	•••	•••	=
Giulia GTC	1965/66	1570/106	16.000	••	••	=
Giulia GT 1300 Junior	1966/71	1290/88	8.500	••	••	=
1750 GT Veloce	1967/69	1779/114	14.000	••	••	+
1750 GT Veloce 2a serie	1969/71	1779/114	12.500	•••	••	+
GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	8.000	••	••	=
GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	8.500	••	••	=
GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	7.500	••	••	=
GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	8.000	••	••	=

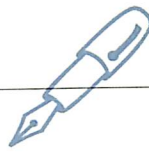
Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	✓
---------	-----------------	--------------------	---------------	---	---	---

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✓	✓	
---------	-----------------	--------------------	---------------	---	---	--

Table listing Alfa Romeo models (Alfa Romeo) with columns for Modello, Periodo di prod, Cilindrata [cc/CV], Valore [Euro], and various status indicators.

Table listing models from ALPINE RENAULT (Francia), ASTON MARTIN (Regno Unito), and AUDI (Germania) with columns for Modello, Periodo di prod, Cilindrata [cc/CV], Valore [Euro], and various status indicators.

Table listing models from SEVEN / MINI E DERIVATE and AUSTIN (Regno Unito) with columns for Modello, Periodo di prod, Cilindrata [cc/CV], Valore [Euro], and various status indicators.



Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚡	⚙️	🏠
Mini MkII / De Luxe Countryman	1967/69	848/34	4.000	..	..	=
Mini MkII Super De Luxe Countryman	1967/69	998/38	4.500	..	..	=
Mini Moke	1964/67	848/34	3.500	..	..	=
<b>MAXI</b>						
Maxi 1500	1969/79	1485/75	1.000	..	..	=
Maxi 1750 HL	1973/81	1748/85	1.200	..	..	=
Maxi 1750 HLS	1973/81	1748/90	1.200	..	..	=
<b>1100 / 1300</b>						
1100 4p	1963/67	1098/48	1.000	..	..	=
1100 MkII 2p/4p	1967/71	1098/48	1.000	..	..	=
1100 MkII Countryman	1967/71	1098/48	1.600	..	..	=
1300 MkII 2p/4p	1967/71	1275/66	1.200	..	..	=
1300 MkII GT 4p	1969/71	1275/70	1.500	..	..	=
1300 MkII Countryman	1967/71	1275/66	2.000	..	..	=
1100 MkII 2p/4p	1971/74	1098/50	1.000	..	..	=
1100 MkII Countryman	1971/74	1098/50	1.600	..	..	=
1300 MkII 2p/4p	1971/74	1275/66	1.200	..	..	=
1300 MkII GT 4p	1971/74	1275/70	1.500	..	..	=
1300 MkII Countryman	1971/74	1275/66	2.000	..	..	=
<b>1800 / 2200 / 3 LITRE</b>						
1800/1800 MkII	1964/74	1798/80	1.000	...	...	=
1800 MkII S	1969/74	1798/90	1.200	...	...	=
2200	1972/75	2227/110	1.500	...	...	=
3 Litre	1967/72	2912/125	2.000	...	...	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚡	⚙️	🏠
<b>18-22 SERIES</b>						
1800 / HL	1975/76	1798/85	1.200	..	..	=
2200 HL	1975/76	2227/110	1.500	..	..	=
Princess 1.8/1.8 HL	1976/78	1798/85	1.200	..	..	=
Princess 2.2 HL/2.2 HLS	1976/78	2227/110	1.500	..	..	=
Princess II 1.7 L/1.7 HL/1.7 HLS	1979/82	1695/83	1.200	..	..	=
Princess II 2.0 HL	1979/82	1993/92	1.500	..	..	=
Princess II 2.2 HL/2.2 HLS	1979/82	1993/110	1.500	..	..	=
Ambassador 1.7 L/1.7 HL	1982/84	1695/83	1.500	..	..	=
Ambassador 2.0 HL/2.0 HLS	1982/84	1993/92	1.800	..	..	=
Ambassador Vanden Plas	1982/84	1993/100	2.000	..	..	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Metro MG turbo	1980/86	1275/93	1.800	..	..	=
Maestro MG	1982/84	1598/150	1.500	..	..	=
Montego MG	1984/90	1994/150	1.200	..	..	=

**AUSTIN HEALEY (Regno Unito)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚡	⚙️	🏠
<b>100</b>						
100 BN1	1953/55	2660/90	40.000	..	...	=
100 S BN1	1955/56	2660/130	50.000	..	...	=
100 4 BN2	1956/57	2660/90	38.000	..	...	=
100 6 BN4	1956/57	2639/115	42.000	..	...	=
100 6 BN4 SU	1957/59	2639/120	45.000	..	...	=
100 6 BN6	1958/59	2639/120	45.000	..	...	=
<b>3000</b>						
3000 BN7 MkI	1959/61	2912/130	36.000	..	...	=
3000 BT7 MkI 2+2	1959/61	2912/130	34.000	..	...	=
3000 BN7 MkII	1961/62	2912/130	34.000	..	...	=
3000 BJ7 MkII	1961/62	2912/130	34.000	..	...	=
3000 BT7 MkII 2+2	1961/62	2912/130	32.000	..	...	=
3000 BJ7 MkII	1962/64	2912/150	40.000	..	...	=
3000 BJ8 MkII	1964/67	2912/150	40.000	..	...	=
<b>SPRITE</b>						
Spride AN5 MkI Frog Eye	1958/61	948/43	14.000	..	..	=
Spride AN6 MkII	1961/64	948/43	12.000	..	..	=
Spride AN7 MkIII	1961/64	1098/46	12.000	..	..	=
Spride AN8 MkIII	1964/66	1098/59	10.000	..	..	=
Spride AN9 MkIV	1966/69	1275/65	8.500	..	..	=
Spride AN10 MKV	1969/71	1275/65	8.500	..	..	=

**AUTOBIANCHI (Italia)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚡	⚙️	🏠
<b>BIANCHINA</b>						
Bianchina berlina 4 posti D/F	1962/69	499/18	3.500	..	..	+
Bianchina ber. 4 posti D/F Special	1962/69	499/21	4.000	..	..	+
Bianchina Trasformabile	1957/59	479/15	6.500	..	..	+
Bianchina Trasformabile 2a serie	1959/60	479/17	7.000	..	..	+
Bianchina Trasformabile 3a serie	1960/62	499/18	6.500	..	..	+
Bianchina Trasformabile Special 3a serie	1960/62	499/21	7.000	..	..	+
Bianchina cabriolet	1960/62	499/21	8.500	..	..	+
Bianchina cabriolet 2a serie	1962/65	499/21	9.000	..	..	+
Bianchina cabriolet 3a serie	1965/69	499/21	9.000	..	..	+
Bianchina Panoramica	1960/62	499/18	3.500	..	..	+
Bianchina Panoramica 2a serie	1962/65	499/18	3.200	..	..	+
Bianchina Panoramica 3a serie	1965/69	499/18	3.200	..	..	+
<b>PRIMULA</b>						
Primula berlina 2p/3p/4p/5p	1964/68	1221/60	2.500	..	..	=
Primula 2a serie 2p/3p/4p/5p	1968/70	1197/65	2.500	..	..	=
Primula coupé	1965/68	1221/65	3.500	..	..	=
Primula coupé S	1968/70	1438/75	4.000	..	..	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚡	⚙️	🏠
<b>A111</b>						
A111	1969/72	1438/70	1.000	..	..	=
A111 2a serie	1972/74	1438/70	1.000	..	..	=
<b>A112</b>						
A112	1969/73	903/44	1.500	..	..	=
A112 Elegant	1971/73	903/44	1.600	..	..	=
A112 Abarth	1971/73	982/58	5.500	..	...	+
A112 /Elegant 2a serie	1973/75	903/47	1.500	..	..	=
A112 Abarth 2a serie	1973/75	982/58	5.000	..	...	+
A112 /Elegant 3a serie	1975/77	903/47	1.500	..	..	=
A112 Abarth 58 HP 3a serie	1975/77	982/58	5.000	..	...	+
A112 Abarth 70 HP 3a serie	1975/77	1049/70	4.800	..	...	+
A112 4a serie	1977/79	903/42	1.200	..	..	=
A112 Elegant 4a serie	1977/79	965/48	1.200	..	..	=
A112 Abarth 4a serie	1977/79	1049/70	4.500	..	...	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚡	⚙️	🏠
<b>A112 5a serie</b>						
A112 Elegant / Elite 5a serie	1979/82	903/42	1.200	..	..	=
A112 Abarth 5a serie	1979/82	1049/70	4.200	..	...	+
A112 6a serie	1982/84	903/42	1.200	..	..	=
A112 Elite / LX 6a serie	1982/84	965/48	1.200	..	..	=
A112 Abarth 6a serie	1982/84	1049/70	3.800	..	...	+
A112 Junior 7a serie	1984/86	903/40	1.000	..	..	=
A112 Elite / LX 7a serie	1984/85	965/48	1.200	..	..	=
A112 Abarth 7a serie	1984/85	1049/70	3.800	..	...	+
<b>Y10</b>						
Y10 fire / fire LX	1985/92	999/45	1.000	..	..	=
Y10 Fila / Missoni	1987/89	999/45	1.000	..	..	=
Y10 touring	1985/89	1049/55	1.000	..	..	=
Y10 turbo / Martini	1985/89	1049/85	1.500	..	..	+
Y10 4WD	1986/89	999/50	1.500	..	..	=
Y10 fire i.e. / fire i.e. LX	1989/92	1108/57	1.000	..	..	=
Y10 fire i.e. Electronic	1989/92	1108/57	1.000	..	..	=
Y10 GT i.e.	1989/92	1301/78	1.200	..	..	=
Y10 4WD i.e.	1989/92	1108/57	1.200	..	..	=
Y10 1.1 i.e. / Elite / Avenue	1992/96	1108/51	1.000	..	..	=
Y10 1.1 i.e. Selectronic Elite / Avenue	1992/96	1108/51	1.000	..	..	=
Y10 1.3 i.e. Elite	1992/94	1297/74	1.000	..	..	=
Y10 1.1 i.e. 4WD	1992/94	1108/51	1.200	..	..	=
Y10 1.1 i.e. Junior / Mia / Igloo	1994/96	1108/51	1.000	..	..	=
Y10 1.1 i.e. Selectronic Ville	1994/96	1108/51	1.000	..	..	=
Y10 1.1 i.e. 4WD Sestriere	1994/96	1108/51	1.200	..	..	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Stellina	1963/69	767/31	5.000	..	..	=
Giardiniera	1969/78	499/18	2.500	..	..	=

**BENTLEY (Regno Unito)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚡	⚙️	🏠
<b>MARK VI</b>						
Mark VI 4/4	1946/51	4257/-	38.000	...	...	=
Mark VI 4/2	1951/52	4566/-	35.000	...	...	=
<b>R TYPE</b>						
R Type	1952/55	4566/-	60.000	...	...	=
R Type Continental	1952/55	4887/-	85.000	...	...	=
<b>S TYPE</b>						
S1/S1 LWB	1955/59	4887/-	36.000	..	..	=
S1 Continental	1955/59	4887/-	75.000	..	...	=
S2/S2 LWB	1959/62	6230/-	34.000	..	..	=
S2 Continental	1959/62	6230/-	72.000	..	...	=
S3/S3 LWB	1962/65	6230/-	32.000	..	..	=
S3 Continental	1962/65	6230/-	70.000	..	...	=
<b>T TYPE</b>						
T1 2p	1965/77	6230/-	32.000	..	..	=
T1/T1 LWB	1965/77	6230/-	28.000	..	..	=
T1 Convertibile	1967/77	6230/-	42.000	..	..	=
T2/T2 LWB	1977/80	6230/-	26.000	..	..	=
<b>CORNICHE</b>						
Corniche	1971/81	6750/-	30.000	..	..	=
Corniche cabriolet	1971/84	6750/-	40.000	..	..	=
<b>MULSANNI</b>						
Mulsanne	1980/90	6750/-	30.000	..	..	=
Mulsanne turbo	1982/90	6750/-	36.000	..	..	=

**BIZZARRINI (Italia)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚡	⚙️	🏠
A3C GT Strada	1965/69	5358/370	260.000	...	...	+
Europa	1966/69	1897/112	120.000	...	...	=

**BMW (Germania)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚡	⚙️	🏠
<b>SERIE 500</b>						
501 2.0	1951/52	1971/60	14.000	..	..	=
501 2.0 coupé / cabriolet	1951/52	1971/60	16.000	..	..	=
501 2.1	1952/58	2077/65	15.000	..	..	=
501 2.1 coupé / cabriolet	1952/58	2077/65	17.000	..	..	=
501 2.6	1954/61	2580/95	16.000	..	..	=
501 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580				

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
32e4p						
M3	1985/92	2693/122	3.000	**	*	=
M3 Kat	1987/88	2302/200	10.000	***	***	+
M3 Kat 215 Cv	1988/90	2302/195	10.000	***	***	+
324d 4p	1990/92	2302/215	12.000	***	***	+
324d 4p	1985/92	2443/86	2.500	*	*	=
318i / Kat Touring	1988/92	2443/115	2.500	*	*	=
318i / Kat Touring	1990/94	1766/102	3.000	*	*	=
320i / Kat Touring	1988/92	1795/115	3.000	*	*	=
325i / Kat Touring	1988/92	1990/129	3.500	*	*	=
325xi / Kat Touring	1988/92	2494/171	4.000	*	*	=
324d Touring	1988/92	2494/171	4.000	*	*	=
323i Cabrio Baur	1988/92	2443/115	3.000	*	*	=
318i cabriolet	1983/85	2316/150	5.000	**	**	=
320i cabriolet	1990/93	1795/115	5.000	**	**	=
325i cabriolet	1985/93	1990/129	6.000	**	**	=
M3 cabriolet	1985/93	2494/171	6.500	**	**	=
M3 Kat cabriolet	1987/88	2302/200	12.000	***	***	+
M3 Kat 215 Cv cabriolet	1988/90	2302/195	12.000	***	***	+
SERIE 5 E28	1990/93	2302/215	14.000	***	***	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
518						
518i	1981/84	1766/90	2.000	*	*	=
520i	1984/88	1766/105	2.000	*	*	=
525i	1981/88	1990/122	2.500	*	*	=
528i	1981/88	2494/150	2.500	*	*	=
535i	1981/88	2788/182	2.500	*	*	=
M 535i	1986/88	3430/218	3.000	*	*	=
M5	1983/86	3430/218	3.500	**	**	=
524d	1986/88	3453/282	5.000	***	***	+
524d	1985/88	2443/86	2.000	*	*	=
524d	1984/88	2443/115	2.500	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
840 Ci						
840 Ci 4.4	1992/96	3982/282	7.500	**	*	=
850i	1996/99	4396/282	8.000	**	*	=
850i	1989/92	4988/295	8.500	**	*	=
850 Ci	1992/96	4988/295	9.000	**	*	=
850 Ci 5.5	1996/99	5379/322	9.500	**	*	=
850 CSI	1992/96	5576/375	10.000	**	*	=
M1 E26						
M1	1978/81	3453/277	85.000	***	***	+
Z1						
Z1	1988/91	2494/171	22.000	**	**	=

**BUGATTI (Italia)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
EB 110						
EB 110	1991/95	3498	250.000	***	***	+
EB 110 S	1992/95	3498	280.000	***	***	+
EB 110 SS	1993/95	3498	300.000	***	***	+

**CITROEN (Francia)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
TRACTION AVANT						
B 11 / BL 11	1939/57	1911/56	14.500	**	**	=
S 11	1946/53	1911/56	12.000	**	**	=
15 Six	1939/55	2867/177	16.500	**	**	=
2 CV E DERIVATE						
2 CV	1948/78	375/9	3.500	**	**	=
2 CV Special	1978/90	602/33	2.500	**	**	=
2 CV Sahara	1958/66	2x425/24	12.000	***	***	=
Ami 6 / Ami 8	1962/78	602/33	1.500	*	*	=
Ami 6 / Ami 8 Break	1962/78	602/33	2.000	*	*	=
Dyane	1967/70	602/33	1.000	*	*	=
Mehari	1968/87	602/33	3.500	**	**	=
ID / DS E DERIVATE						
ID 19 / DSpecial	1957/75	1911/75	8.000	**	**	=
ID 20 / DSuper	1957/75	1911/98	8.000	**	**	=
ID 21 / DSuper5	1957/75	1911/75	9.000	**	**	=
ID 19 Break / Familiare	1955/65	1911/75	8.000	**	**	=
DS 19	1968/74	1985/90	8.500	**	**	=
DS 20	1965/72	2175/100	9.000	**	**	=
DS 21	1972/75	2347/110	9.500	**	**	=
DS 23	1972/75	2341/110	10.000	**	**	=
DS Break / Familiare	1960/71	2175/110	40.000	***	***	+
DS Cabriolet						

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
CX						
CX 2000	1975/79	1985/102	1.200	*	*	=
CX 20	1980/86	1995/110	1.200	*	*	=
CX 22	1986/89	2165/120	1.200	*	*	=
CX 22	1977/82	2347/140	2.500	**	**	=
CX 2400 GTi / 25 GTi	1984/86	2500/150	3.000	**	**	=
CX 25 GTi Turbo	1987/89	2500/150	3.200	**	**	=
CX 25 GTi Turbo 2	1976/85	2347/140	2.500	**	**	=
CX Prestige	1986/89	2500/150	3.500	**	**	=
CX Prestige / Prestige Turbo 2	1975/91	1985/102	1.500	*	*	=
CX Break						

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
SM						
SM 2.7	1970/72	2670/170	15.000	***	***	=
SM 2.7 i.e.	1972/76	2670/178	16.000	***	***	=
SM 3.0	1972/76	2965/180	18.000	***	***	=

**DAIMLER (Regno Unito)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
SOVEREIGN / DOUBLE SIX E DERIVATE						
Sovereign I serie	1966/73	2792/180	7.000	**	**	=
Sovereign II serie	1973/79	4235/245	6.500	**	**	=
Sovereign III serie	1979/86	4235/245	5.000	**	**	=
Double Six 5.3 I serie	1972/73	5345/253	7.500	***	***	=
Double Six 5.3 II serie	1973/79	5345/253	7.000	***	***	=
Double Six 5.3 III serie	1979/81	5345/253	5.500	***	***	=
Sovereign coupé	1973/77	4235/245	12.500	**	**	=
Double Six 5.3 coupé	1973/77	5345/253	14.000	***	***	=
ALTRI MODELLI						
SP 250	1959/62	2548/140	26.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
V8 2.5 litre	1962/67	2548/140	18.000	**	**	=
V8 250	1967/69	2548/140	17.000	**	**	=
DS 420	1968/70	4235/245	16.000	**	**	=

**DE TOMASO (Italia)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
PANTERA						
Pantera / Pantera L	1970/80	5763/300	40.000	***	***	=
Pantera GTS	1972/80	5763/350	46.000	***	***	=
Pantera GT5	1973/76	5763/500	65.000	***	***	=
Pantera GT4	1980/90	5763/330	36.000	***	***	=
Pantera GT5 S	1983/90	5763/350	40.000	***	***	=
Pantera GT5 S	1990/93	4942/305	38.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
ALTRI MODELLI						
Vallelunga	1964/67	1498/104	32.000	**	**	=
Mangusta	1967/71	4729/305	46.000	***	***	=
Deauville	1970/85	5763/300	12.000	**	**	=
Longchamp	1972/89	5763/300	14.000	**	**	=

**FERRARI (Italia)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
12 CILINDRI V						
166 Inter	1948/51	1995/115	380.000	***	***	=
212 Inter	1951/53	2563/160	360.000	***	***	=
342 America	1952/53	4102/200	780.000	***	***	=
250 Europa	1953/54	2963/220	320.000	***	***	=
375 America	1953/54	4523/300	780.000	***	***	=
375 MM	1954/58	4523/340	3.500.000	***	***	=
250 GT coupé Pininfarina	1954/58	2953/240	260.000	***	***	=
250 GT cabriolet Pininfarina	1958/62	2953/240	300.000	***	***	=
250 GT spider California	1958/62	2953/240	1.000.000	***	***	+
250 GTL	1962/63	2953/290	3.400.000	***	***	+
250 Testa Rossa	1962/64	2953/270	5.200.000	***	***	+
250 GTO	1962/64	3286/320	3.200.000	***	***	+
250 Le Mans	1963/66	4962/340	650.000	***	***	=
410 Superamerica	1960/64	3967/340	700.000	***	***	=
400 Superamerica	1964/67	4962/360	380.000	***	***	=
500 Superfast	1964/66	3286/280	340.000	***	***	=
275 GTB	1964/66	3286/280	340.000	***	***	=
275 GTB4	1966/68	3967/340	180.000	***	***	=
330 GTC	1966/68	3967/340	260.000	***	***	=
365 GTS	1969/70	4390/320	180.000	***	***	=
365 GTS	1969/70	4390/320	280.000	***	***	=
365 GTS	1966/67	4390/320	700.000	***	***	=
365 spider California	1971/72	4390/310	80.000	***	***	=
365 GTC4	1969/73	4390/350	240.000	***	***	=
365 GTB4 Daytona	1970/73	4390/350	500.000	***	***	=
365 GTS4 Daytona spider						

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
12 CILINDRI V 2+2						
250 GT 2+2	1960/64	2953/240	100.000	***	**	=
330 GT 2+2	1964/67	3967/340	120.000	***	**	=
365 GT 2+2	1967/70	4390/310	90.000	***	**	=
365 GT4 2+2	1972/76	4390/310	36.000	***	**	=
400 GT	1976/82	4823/310	32.000	***	**	=
400 i	1982/86	4823/300	28.000	***	**	=
412	1986/88	4823/340	26.000	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
12 CILINDRI CONTRAPPOSTI						
365 GT4 BB	1973/76	4390/380	125.000	***	***	+
BB 512	1976/82	4942/340	120.000	***	***	+
BB 512i	1982/84	4942/340	100.000	***	***	+
Testarossa	1984/92	4942/390	60.000	***	**	=
512 TR	1992/95	4942/428	70.000	***	**	=
F 512 M	1995/96	4942/411	80.000	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
8 CILINDRI						
308 GT4	1976/80	2927/250	18.000	***	***	=
308 poliestere	1978/80	2927/255	45.000	***	***	=
208 GTB / GTS	1980/82	1991/155	24.000	*	*	=
208 Turbo GTB / GTS	1982/86	1991/220	28.000	**	**	=
GTB / GTS Turbo	1986/88	1991/254	32.000	***	**	=
308 GTB / GTS	1976/81	2927/255	25.000	***	**	=
308 GTB / GTSi	1980/82	2927/215	24.00			



Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	£	¥
2300 L familiare	1963/68	2279 / 105	5.000	••	••	••
1500 L	1962/68	1481 / 75	4.000	••	••	••
2300 coupé	1961/65	2279 / 105	10.000	••	•••	••
2300 coupé S	1965/68	2279 / 136	12.000	••	•••	••
<b>124 E DERIVATE</b>						
124 / 124 2a serie	1966/72	1197 / 60	1.500	••	••	••
124 3a serie	1972/74	1197 / 65	1.500	••	••	••
124 Special	1968/70	1438 / 70	2.000	••	••	••
124 Special T	1970/72	1438 / 80	2.500	••	••	••
124 Special T 1400	1972/74	1438 / 80	2.500	••	••	••
124 Special T 1600	1972/74	1592 / 95	3.000	••	••	••
124 familiare / familiare 2a serie	1966/72	1197 / 60	1.600	••	••	••
124 familiare 3a serie	1972/74	1197 / 65	1.600	••	••	••
124 coupé 1a serie	1967/69	1438 / 90	5.500	••	••	••
124 Sport coupé 1400 2a serie	1969/72	1438 / 90	5.000	••	••	••
124 Sport coupé 1600 2a serie	1969/72	1608 / 110	5.500	••	••	••
124 Sport coupé 1600 3a serie	1972/76	1592 / 108	4.500	••	••	••
124 Sport coupé 1800 3a serie	1972/76	1756 / 118	5.000	••	••	••
124 Sport spider 1.4	1967/69	1438 / 90	8.500	••	•••	••
124 Sport spider 1.6	1969/72	1608 / 110	8.500	••	•••	••
124 Sport spider 1.600	1972/75	1592 / 108	9.000	••	•••	••
124 Sport spider 1800	1972/75	1756 / 118	9.500	••	•••	••
Spider America 1800	1975/80	1995 / 105	8.000	••	•••	••
Spider America 2000	1980/87	1995 / 105	8.500	••	•••	••
Spidereuropa	1982/87	1995 / 105	8.500	••	•••	••
Spidereuropa Volumex	1983/87	1995 / 136	10.000	••	•••	••
124 Abarth rally	1972/76	1756 / 128	32.000	•••	•••	••
125	1967/70	1608 / 90	3.500	••	••	••
125 Special / Special 2a serie	1968/72	1608 / 100	4.000	••	••	••
<b>130 E DERIVATE</b>						
130 2800	1969/70	2866 / 140	3.200	••	••	••
130 2800 160 Cv	1970/71	2866 / 160	3.500	••	••	••
130 3200	1971/77	3238 / 165	3.500	••	••	••
130 coupé	1971/77	3238 / 165	6.500	••	••	••
126	1972/76	594 / 23	1.500	••	••	••
126 650	1976/82	652 / 24	1.200	••	••	••
126 Personal / Personal 4	1976/82	652 / 24	1.500	••	••	••
126 Black / Silver / Red / Brown	1978/82	652 / 24	1.500	••	••	••
126 unificata	1982/88	652 / 24	1.200	••	••	••
126 Bis / Up	1988/92	704 / 26	1.200	••	••	••
<b>127 E DERIVATE</b>						
127 2p / 3p	1971/77	903 / 47	1.500	••	••	••
127 Special 2p / 3p	1974/77	903 / 47	1.500	••	••	••
127 900 L / C 2p / 3p	1977/81	903 / 45	1.200	••	••	••
127 900 CL 4p	1977/81	903 / 45	1.200	••	••	••
127 1050 CL 2p / 3p	1977/81	1049 / 50	1.500	••	••	••
127 Top 3p	1979/80	1049 / 50	1.500	••	••	••
127 Rustica	1979/81	1049 / 50	1.000	••	••	••
127 Sport 70 HP 3p	1978/81	1049 / 50	2.500	••	••	••
127 900 Special / Super 2p / 3p	1981/83	903 / 45	1.200	••	••	••
127 1050 Super 3p	1981/83	1049 / 50	1.500	••	••	••
127 Sport 75 HP 3p	1981/83	1301 / 75	2.500	••	••	••
127 1050 3p	1981/86	1050 / 50	1.000	••	••	••
127 D 3p	1981/86	1301 / 45	1.000	••	••	••
127 Panorama	1981/86	1050 / 50	1.000	••	••	••
127 D Panorama	1981/86	1301 / 45	1.000	••	••	••
<b>128 E DERIVATE</b>						
128 2p / 4p	1969/76	1116 / 55	1.500	••	••	••
128 familiare	1969/76	1116 / 55	1.600	••	••	••
128 Special 1100 2p / 4p	1974/76	1116 / 55	2.000	••	••	••
128 Special 1300 2p / 4p	1974/76	1290 / 60	2.000	••	••	••
128 rally	1971/76	1290 / 67	2.500	••	••	••
128 1100 / C / CL 2p / 4p	1976/83	1116 / 55	1.000	••	••	••
128 1300 CL 4p	1976/83	1290 / 60	1.200	••	••	••
128 1100 / CL Panorama	1976/83	1116 / 55	1.200	••	••	••
128 1300 Panorama CL	1976/83	1290 / 60	1.300	••	••	••
128 1100 Sport / SL coupé	1971/75	1116 / 64	3.500	••	••	••
128 1300 Sport / SL coupé	1971/75	1290 / 75	3.800	••	••	••
128 3p 1100	1975/79	1116 / 65	2.800	••	••	••
128 3p 1300	1975/79	1290 / 75	2.800	••	••	••
<b>131 E DERIVATE</b>						
131 Mirafiori 1300 / S 2p / 4p	1974/78	1290 / 65	1.000	••	••	••
131 Mirafiori 1600 / S 4p	1974/78	1585 / 75	1.000	••	••	••
131 familiare 1300	1974/78	1290 / 65	1.500	••	••	••
131 familiare 1600 / S	1974/78	1585 / 75	1.500	••	••	••
131 1300 L / CL 2p / 4p	1978/81	1301 / 65	1.000	••	••	••
131 1300 Super 4p	1978/81	1301 / 78	1.200	••	••	••
131 1600 CL 4p	1978/81	1585 / 75	1.000	••	••	••
131 1600 Super 4p	1978/81	1585 / 96	1.200	••	••	••
131 1300 Panorama L	1978/81	1301 / 65	1.200	••	••	••
131 1600 Panorama CL	1978/81	1585 / 78	1.200	••	••	••
131 1600 Panorama Super	1978/81	1585 / 96	2.500	••	••	••
131 1300 CL 4p 3a serie	1981/83	1301 / 65	1.000	••	••	••
131 1300 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1301 / 78	1.500	••	••	••
131 1600 CL 4p 3a serie	1981/83	1585 / 75	1.000	••	••	••
131 1600 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1585 / 96	1.500	••	••	••
131 2000 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1995 / 115	1.800	••	••	••
131 1300 Panorama CL 3a serie	1981/83	1301 / 65	1.500	••	••	••
131 1600 Supermirafiori Panorama 3a serie	1981/83	1585 / 96	2.000	••	••	••
131 2000 Supermirafiori Panorama 3a serie	1981/83	1995 / 115	2.500	••	••	••
131 Maratea benzina	1982/83	1995 / 115	5.000	••	••	••
131 Racing	1978/81	1995 / 115	5.000	••	••	••
131 Abarth Volumetrico	1980/81	1995 / 135	7.500	••	••	••
131 Abarth rally	1976/78	1995 / 140	38.000	•••	•••	••

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	£	¥
132						
132 1600 / 1600 Special	1972/74	1592 / 98	2.000	••	••	••
132 1800 Special	1972/74	1756 / 105	2.500	••	••	••
132 1600 GL / GLS	1974/77	1592 / 98	2.000	••	••	••
132 1800 GLS	1974/77	1756 / 105	2.200	••	••	••
132 1600 3a serie	1977/81	1585 / 98	1.800	••	••	••
132 2000 3a serie	1977/81	1995 / 112	2.000	••	••	••
132 2000 i.e. 3a serie	1979/81	1995 / 122	2.200	••	••	••
X 1/9						
X 1/9 / Special	1972/78	1290 / 75	7.000	••	•••	••
X 1/9 Five Speed	1978/82	1498 / 85	6.500	••	•••	••
X 1/9 Bertone	1982/89	1498 / 85	6.500	••	•••	••
<b>DINO</b>						
Dino coupé	1966/69	1987 / 160	15.000	•••	•••	••
Dino spider	1967/69	1987 / 160	28.000	•••	•••	••
Dino 2400 coupé	1969/73	2418 / 180	16.500	•••	•••	••
Dino 2400 spider	1969/73	2418 / 180	32.000	•••	•••	••
<b>PANDA</b>						
Panda 30	1980/83	652 / 30	800	••	••	••
Panda 30 L / CL / Super	1983/85	652 / 30	800	••	••	••
Panda 45	1983/85	903 / 45	800	••	••	••
Panda 45 Super	1980/83	903 / 45	1.000	••	••	••
Panda 4x4	1983/86	965 / 48	1.200	••	••	••
<b>UNO</b>						
Uno 45 / S / ES 3p	1983/85	903 / 45	500	••	••	••
Uno 55 / S 3p / 5p	1983/85	1116 / 55	500	••	••	••
Uno 70 S 3p	1983/85	1301 / 70	800	••	••	••
Uno SX 3p / 5p	1984/85	1301 / 70	800	••	••	••
Uno Turbo i.e.	1984/85	1301 / 105	1.800	•••	••	••
<b>RITMO E DERIVATE</b>						
Ritmo 60 L 3p / 5p 1050 cc	1979/82	1049 / 58	500	••	••	••
Ritmo 60 L / CL 3p / 5p	1978/79	1116 / 60	500	••	••	••
Ritmo 65 L / CL 3p / 5p	1978/82	1301 / 65	500	••	••	••
Ritmo 75 CL 3p / 5p	1978/82	1498 / 75	600	••	••	••
Ritmo Targa Oro 3p / 5p	1979/82	1301 / 65	1.000	••	••	••
Ritmo 75 Super 5p	1981/82	1301 / 75	1.200	••	••	••
Ritmo 85 Super 5p	1981/82	1498 / 85	1.000	••	••	••
Ritmo 105 TC 3p	1981/82	1585 / 105	2.600	••	••	••
Ritmo 125 TC Abarth 3p	1981/82	1995 / 125	3.800	•••	••	••
Ritmo D L / CL 5p	1980/82	1714 / 55	500	••	••	••
Ritmo 60 L / CL / ES 3p / 5p 2a serie	1982/88	1116 / 55	500	••	••	••
Ritmo 60 S 5p 2a serie	1982/88	1116 / 55	800	••	••	••
Ritmo 70 S 5p 2a serie	1982/88	1301 / 68	800	••	••	••
Ritmo 85 S 5p 2a serie	1982/85	1498 / 82	1.000	••	••	••
Ritmo 100 S 5p	1985/87	1585 / 105	800	••	••	••
Ritmo 105 TC 3p 2 serie	1982/88	1585 / 105	3.000	••	••	••
Ritmo 130 TC Abarth 3p 2a serie	1982/88	1995 / 130	4.500	•••	••	••
Ritmo D L / CL 5p 2a serie	1982/88	1714 / 58	500	••	••	••
Ritmo 60 Team / Super Team 5p	1987/88	1116 / 55	500	••	••	••
Ritmo 70 Super Team 5p	1987/88	1301 / 68	800	••	••	••
Ritmo 100 Super Team 5p	1987/88	1585 / 105	800	••	••	••
Ritmo D Team 5p	1987/88	1714 / 58	500	••	••	••
Ritmo Turbo Ds 5p	1986/88	1929 / 80	1.000	••	••	••
Ritmo 85 S Cabrio	1981/82	1498 / 85	2.500	••	••	••
Ritmo 85 S Cabrio 2a serie	1982/85	1498 / 82	2.500	••	••	••
Ritmo 70 S Cabrio Bertone	1985/88	1301 / 68	2.500	••	••	••
Ritmo 100 S Cabrio Bertone	1985/88	1585 / 105	3.000	••	••	••
<b>REGATA</b>						
Regata 70 / 70 S	1983/86	1301 / 68	800	••	••	••
Regata 100 S	1983/86	1565 / 100	1.000	••	••	••
Regata 100 S Weekend	1984/86	1565 / 100	1.200	••	••	••
Regata 70 / 70 S rst	1986/90	1301 / 65	800	••	••	••
Regata 100 i.e. S rst	1986/90	1565 / 105	1.200	••	••	••
Regata 100 i.e. S Weekend rst	1986/90	1565 / 101	1.500	••	••	••
<b>ARGENTA</b>						
Argenta 1600	1981/83	1592 / 98	800	••	••	••
Argenta 2000 i.e.	1981/83	1995 / 122	1.000	••	••	••
Argenta D	1981/83	2445 / 72	800	••	••	••
Argenta 100	1983/85	1592 / 98	800	••	••	••
Argenta 120 i.e.	1983/85	1995 / 122	1.000	••	••	••
Argenta SX	1984/85	1995 / 135	1.500	••	••	••
Argenta Ds	1983/85	2445 / 72	800	••	••	••
Argenta Turbo Ds	1983/85	2445 / 90	1.000	••	••	••
<b>C</b>						

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
<b>Alfa Romeo</b>						
KX150.3.4 DHC/OTS	1957/59	3442/190	66.000	***	***	=
KX150.3.4 FHC	1957/59	3442/250	66.000	***	***	=
KX150.3.4 S DHC/OTS	1957/59	3442/250	70.000	***	***	=
KX150.3.4 FHC	1959/60	3781/220	70.000	***	***	=
KX150.3.8 DHC/OTS	1959/60	3781/220	74.000	***	***	=
KX150.3.8 FHC	1959/60	3781/265	74.000	***	***	=
KX150.3.8 S DHC/OTS	1959/60	3781/265	78.000	***	***	=
<b>BMW</b>						
<b>MK BERLINE EXECUTIVE</b>						
MK2.4	1955/59	2483/115	14.000	*	***	=
MK3.4	1955/59	3442/210	16.000	***	***	=
MK3.4/240	1959/69	2483/130	14.000	*	**	=
MK3.4/340	1959/69	3442/210	16.000	***	***	=
MK3.8	1959/67	3781/220	18.000	***	**	=
S-Type 3.4	1963/68	3442/210	16.000	***	**	=
S-Type 3.8	1963/68	3781/220	18.000	***	**	=
<b>Mercedes-Benz</b>						
<b>MK BERLINE LUXURY</b>						
MKV	1948/50	3486/126	42.000	**	**	=
MKVII	1950/54	3442/160	24.000	**	**	=
MKVII	1956/59	3442/210	26.000	**	**	=
MKVX	1959/61	3781/220	28.000	**	**	=
MKX	1961/64	3781/220	20.000	**	**	=
420 G	1966/70	4235/265	18.000	***	**	=
<b>Peugeot</b>						
<b>E-TYPE</b>						
E type coupé	1961/64	3781/265	45.000	***	***	=
E type spider	1961/64	3781/265	60.000	***	***	=
E type coupé 4.2	1964/71	4235/265	40.000	***	***	=
E type spider 4.2	1964/71	4235/265	55.000	***	***	=
E type V12 coupé	1970/75	5345/275	35.000	***	***	=
E type V12 roadster	1971/75	5345/275	50.000	***	***	=
<b>Renault</b>						
<b>XJ E DERIVATE</b>						
XJ6 4.2	1968/73	4235/265	6.000	**	**	=
XJ12.5.3	1972/73	5345/275	7.000	***	**	=
XJ6 4.2 II serie / III serie	1973/86	4235/265	5.000	**	**	=
XJ12.5.3 II serie / III serie	1973/86	5345/275	6.000	***	**	=
XJ C 4.2 coupé	1975/78	4235/265	11.500	***	***	=
XJ C 5.3 coupé	1975/78	5345/275	13.500	***	***	=
XJ S	1980/94	5345/275	7.500	***	***	=
XJ S convertibile	1984/94	5345/275	10.000	***	***	=
XJ6 3.6	1986/90	3580/220	6.000	**	**	=
XJ6 4.0	1990/96	3980/225	7.000	**	**	=
XJ12 6.0	1992/96	5993/300	8.500	***	**	=
<b>LAMBORGHINI (Italia)</b>						
<b>350 GT / 400 GT</b>						
350 GT	1964/67	3464/320	120.000	***	***	=
350 GT P-2	1966/67	3464/320	120.000	***	***	=
350 GT 4.0	1965/67	3929/320	100.000	***	***	=
400 GT	1966/68	3929/320	100.000	***	***	=
<b>Miura</b>						
Miura P 400	1966/68	3929/350	250.000	***	***	=
Miura S	1968/71	3929/370	280.000	***	***	=
Miura Super	1971/72	3929/385	300.000	***	***	=
<b>Sierrero</b>						
Sierrero SV	1968/69	3929/320	28.000	***	**	=
Sierrero	1969/70	3929/350	32.000	***	**	=
<b>Jarama</b>						
Jarama	1970/72	3929/350	26.000	***	**	=
Jarama S	1972/76	3929/365	28.000	***	**	=
<b>Espada</b>						
Espada	1968/70	3929/325	40.000	***	**	=
Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929/350	38.000	***	**	=
<b>Urraco E DERIVATE</b>						
Urraco P 200	1975/77	1973/182	18.500	**	**	=
Urraco P 250	1972/77	2463/220	24.000	**	**	=
Urraco P 350	1975/79	2996/250	28.000	**	**	=
Urraco P 200	1979/81	2996/265	32.000	**	**	=
Silhouette	1981/88	3485/255	36.000	**	**	=
<b>Countach</b>						
Countach LP 400	1974/78	3929/375	80.000	***	***	=
Countach LP 400 S	1978/82	3929/350	85.000	***	***	=
Countach LP 500 S	1982/85	4754/375	90.000	***	***	=
Countach Quattroruote	1985/88	5167/455	100.000	***	***	=
Countach 25th Anniversary	1988/90	5167/455	110.000	***	***	=
<b>LM 002</b>						
LM 002	1986/90	5167/455	50.000	***	**	=
LM 002 5.2i cat	1990/94	5167/455	50.000	***	**	=
<b>LANCIA (Italia)</b>						
<b>Ardea E DERIVATE</b>						
Ardea	1939/41	903/29	10.000	***	**	=
Ardea 2a / 3a / 4a serie	1941/52	903/29	9.500	***	**	=
Ardea tassi Roma	1940/43	903/29	10.000	**	**	=
<b>Aprilia E DERIVATE</b>						
Aprilia 1a serie	1936/39	1351/47	18.500	***	**	=
Aprilia 2a serie	1939/49	1486/48	18.000	***	**	=
Aprilia cabriolet	1942/49	1486/48	26.000	***	***	=
<b>Aurelia E DERIVATE</b>						
Aurelia 1a serie B10 / B10S	1950/53	1754/56	14.000	**	***	=
Aurelia 1a serie B15 / B15S	1952/53	1991/65	16.000	**	**	=
Aurelia 1a serie B21 / B21S	1951/53	1991/70	13.500	**	**	=
Aurelia 1a serie B22 / B22S	1952/53	1991/90	15.000	**	**	=
Aurelia 2a serie B12 / B12S	1954/55	2266/87	16.500	**	**	=
Aurelia 2a serie B55 / B55S	1954/55	2266/87	18.000	**	**	=
Aurelia 1a serie B20	1951/52	1991/75	46.000	***	**	=
Aurelia 2a serie B20	1952/53	1991/80	42.000	***	**	=
Aurelia 3a serie B20	1953/54	2451/118	40.000	***	**	=
Aurelia 4a serie B20	1954/55	2451/118	40.000	***	**	=
Aurelia 5a serie B20	1956/57	2451/110	38.000	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]			
<b>Aurelia</b>						
Aurelia 6a serie B20	1957/60	2451/112	38.000	***	***	=
Aurelia spider B24 / B24S	1955/56	2451/118	80.000	***	***	=
Aurelia convertible B24 / B24S	1956/57	2451/110	75.000	***	***	=
Aurelia convertible 2a serie B24 / B24S	1957/58	2451/112	72.000	***	***	=
<b>APPIA E DERIVATE</b>						
Appia 1a serie C10 / C10S	1953/55	1089/38	6.000	**	**	=
Appia 2a serie C10 / C10S	1956/59	1089/44	5.500	**	**	=
Appia 3a serie 808-07 / 808-08	1959/63	1089/48	3.500	**	**	=
Appia Lusso Vignale	1959/63	1089/48	5.000	**	**	=
Appia GTE Zagato 812-05	1960/63	1089/60	25.000	***	***	=
Appia Sport	1961/63	1089/60	10.000	***	***	=
Appia coupé Pininfarina	1959/63	1089/48	10.000	***	**	=
Appia convertibile Vignale	1959/63	1089/48	12.000	***	**	=
Appia giardinetta Viotti 812-21	1960/63	1089/48	5.000	**	**	=
<b>FLAMINIA E DERIVATE</b>						
Flaminia 2.5 813-00	1957/61	2458/102	10.000	**	**	=
Flaminia 2.5 813-10	1961/63	2458/110	10.000	**	**	=
Flaminia 2.5	1963/64	2775/129	11.000	**	**	=
Flaminia 2.5 coupé	1959/63	2458/119	13.500	**	**	=
Flaminia 2.5 coupé 3B	1962/63	2458/128	14.000	**	**	=
Flaminia 2.8 coupé	1963/64	2775/129	15.000	**	**	=
Flaminia 2.8 coupé 3B	1963/64	2775/140	16.000	**	**	=
Flaminia 2.5 Sport 824-01	1959/61	2458/119	58.000	**	**	=
Flaminia 2.5 Sport 824-13	1961/62	2458/140	62.000	**	**	=
Flaminia 2.8 Sport	1962/64	2775/150	62.000	***	***	=
Flaminia Supersport	1964	2775/152	65.000	***	***	=
Flaminia 2.5 GT convertibile	1959/61	2458/119	32.000	**	**	=
Flaminia 2.8 GT convertibile	1961/62	2775/152	32.000	**	**	=
<b>FLAVIA E DERIVATE</b>						
Flavia 1.5 815-00	1960/63	1499/78	3.000	**	*	=
Flavia 1.5 815-200	1963/65	1488/75	3.000	**	*	=
Flavia 1.8	1963/65	1799/86	3.200	**	*	=
Flavia 1.8 iniezione	1965/67	1799/102	3.500	**	*	=
Flavia 1.5 2a serie	1967/69	1488/80	2.000	**	*	=
Flavia 1.8 2a serie	1967/69	1799/92	2.400	**	*	=
Flavia 1.8 2a serie iniezione	1967/69	1799/102	3.500	**	*	=
Flavia 2000	1969/72	1991/131	3.000	**	*	=
Flavia 2000 iniezione	1969/72	1991/140	3.200	**	*	=
Flavia 2000 820	1971/72	1991/114	3.000	**	*	=
Flavia 2000 820 iniezione	1971/72	1991/131	3.200	**	*	=
2000 i.e.	1971/72	1991/115	2.500	**	*	=
2000 i.e.	1972/73	1991/125	2.800	**	*	=
Flavia coupé	1962/65	1799/88	6.500	**	**	=
Flavia coupé Sport	1962/65	1799/95	15.000	**	**	=
Flavia coupé iniezione	1963/68	1799/102	8.500	***	**	=
Flavia coupé 820	1968/71	1799/131	8.500	**	**	=
Flavia coupé 820 iniezione	1968/71	1799/140	9.500	**	**	=
2000 coupé	1971/72	1991/115	10.000	**	**	=
2000 coupé HF iniezione	1971/73	1991/125	10.000	***	**	=
Flavia convertibile	1962/65	1799/88	12.500	**	**	=
Flavia convertibile Sport	1962/65	1799/95	13.500	**	**	=
Flavia convertibile iniezione	1963/68	1799/102	15.000	***	***	=
<b>FULVIA E DERIVATE</b>						
Fulvia	1963/64	1091/58	2.500	*	*	=
Fulvia 2C	1964/67	1091/71	2.800	*	*	=
Fulvia GT 818-20	1967/68	1216/80	3.000	**	**	=
Fulvia GT 818-211	1967/68	1231/80	3.000	**	**	=
Fulvia GTE	1968/69	1298/87	3.500	**	**	=
Fulvia 2a serie 818-610	1969/70	1298/95	2.000	*	*	=
Fulvia 2a serie 818-612	1970/72	1298/85	2.000	*	*	=
Fulvia coupé	1965/66	1216/80	6.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.2	1966/67	1231/80	6.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.2 HF	1966/67	1231/88	15.000	***	***	=
Fulvia coupé 1.3 rallye	1967/69	1298/87	6.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 rallye HF	1968/69	1298/90	7.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 rallye HF	1967/69	1298/101	16.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.6 rallye HF / Lusso	1969/70	1584/114	18.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 S	1970/74	1298/90	5.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 S Montecarlo	1972/74	1298/90	5.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1584/114	28.000	***	***	=
Fulvia 3 coupé / Montecarlo / Safari	1974/76	1298/90	4.500	**	**	=
Fulvia Sport Zagato	1965/66	1216/80	14.000	***	***	=
Fulvia Sport Zagato 1.2	1966/67	1231/80	14.000	***	***	=
Fulvia Sport Zagato 1.3	1967/69	1298/87	13.500	***	***	=
Fulvia Sport Zagato 1.3 S / 1.3 S 2a serie	1968/72	1298/90	13.000	**	**	=
Fulvia Sport Zagato 1.6 2a serie	1971/72	1584/114	14.000	**	**	=
<b>BETA BERLINA E DERIVATE</b>						
Beta 1400	1972/75	1438/90	1.200	*	*	=
Beta 1600	1972/75	1692/100	1.200	*	*	=
Beta 1800 LX	1972/75	1756/110	1.500	*	*	=
Beta 1300 2a serie	1975/80	1297/82	1.000	*	*	=
Beta 1600 2a serie	1975/80	1585/100	1.000	*	*	=
Beta 2000 2a serie	1975/80	1995/119	1.200	*	*	=



Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	Icone		
---------	-----------------	--------------------	---------------	-------	--	--

LAND ROVER (Regno Unito)

80 / 88						
80						
86 / 88 / 88 D I serie	1948/54	1595 / 50	10.000	***	***	=
88 / 88 D II serie	1954/56	1997 / 51	8.500	**	**	=
88 / 88 D III serie	1958/71	1997 / 51	5.000	**	**	=
88 / 88 D III serie	1972/84	2286 / 62	4.000	**	**	=
107 / 109						
107 / 109 / 109 D I serie	1955/58	1997 / 51	8.500	**	**	=
109 / 109 D II serie	1958/71	1997 / 51	5.000	**	**	=
109 / 109 D III serie	1972/84	2286 / 62	4.000	**	**	=
109 V8	1979/85	3528 / 115	4.500	***	***	=
RANGE ROVER						
Range Rover	1970/87	3528 / 135	3.500	***	***	=
Range Rover TD	1986/88	2393 / 110	2.500	**	**	=

LOTUS (Regno Unito)

SEVEN						
Seven	1957/60	1172 / 37	24.000	***	***	=
Seven S2	1960/68	1340 / 85	22.000	***	***	=
Seven S3	1968/70	1340 / 105	20.000	***	***	=
Seven S4	1970/72	1558 / 128	16.000	***	***	=
ELAN						
Elan coupé	1962/75	1558 / 128	22.000	***	***	=
Elan spider	1962/75	1558 / 128	25.000	***	***	=
ALTRI MODELLI						
Europa	1968/75	1558 / 128	15.000	**	**	=
Esprit	1975/85	1973 / 162	12.500	**	**	=
Esprit turbo	1978/82	2174 / 220	16.500	**	**	=

MASERATI (Italia)

3500 GT / 5000 GT						
3500 GT	1957/61	3485 / 220	60.000	***	***	=
3500 GT iniezione	1961/65	3485 / 235	65.000	***	***	=
3500 GT spider	1960/61	3485 / 220	80.000	***	***	=
3500 GT iniezione spider	1961/65	3485 / 235	85.000	***	***	=
5000 GT	1959/60	4938 / 340	180.000	***	***	+
5000 GT iniezione	1960/65	4938 / 340	200.000	***	***	+
SEBRING						
Sebring 3.5	1962/64	3485 / 235	40.000	***	***	=
Sebring 3.5 2a serie	1964/69	3485 / 235	38.000	***	***	=
Sebring 3.7 2a serie	1964/69	3894 / 245	40.000	***	***	=
Sebring 4.0 2a serie	1964/69	4012 / 255	42.000	***	***	=

MISTRAL						
Mistral 3.7	1963/70	3485 / 245	52.000	**	**	=
Mistral 4.0	1966/70	4012 / 255	56.000	***	***	=
Mistral 3.7 spider	1964/70	3485 / 245	82.000	**	**	=
Mistral 4.0 spider	1966/70	4012 / 255	86.000	***	***	=
MEXICO						
Mexico 4.2	1966/73	4136 / 290	50.000	**	***	=
Mexico 4.7	1970/73	4719 / 300	55.000	***	***	=
GHIBLI						
Ghibli	1966/73	4719 / 300	65.000	***	***	+
Ghibli SS	1969/73	4930 / 335	75.000	***	***	+
Ghibli spider	1969/73	4719 / 300	85.000	***	***	+
Ghibli SS spider	1969/73	4930 / 335	100.000	***	***	+
INDY						
Indy 4.2	1969/76	4136 / 260	32.000	**	**	=
Indy 4.7	1970/76	4719 / 290	34.000	**	**	=
Indy 4.9	1973/76	4930 / 335	36.000	***	**	=

BORA						
Bora 4.7	1971/78	4719 / 310	70.000	***	***	=
Bora 4.9	1975/78	4930 / 335	75.000	***	***	=
MERAK						
Merak GT	1976/83	1999 / 170	24.000	**	**	=
Merak 3.0	1973/75	2965 / 190	30.000	**	**	=
Merak SS	1975/82	2965 / 220	36.000	***	**	=
KYALAMI						
Kyalami 4.2	1976/84	4136 / 255	26.000	**	**	=
Kyalami 4.9	1980/84	4930 / 320	28.000	***	**	=
KAMSHIN						
Kamshin	1973/83	4930 / 320	38.000	***	**	=

QUATTROPORTE						
Quattroporte I	1963/66	4136 / 280	24.000	***	***	=
Quattroporte I 2a serie	1966/69	4136 / 280	26.000	***	***	=
Quattroporte II	1974/75	2965 / 180	14.000	*	**	=
Quattroporte III 4.2	1979/87	4136 / 255	6.000	*	**	=
Quattroporte III 4.9	1982/87	4930 / 280	7.000	**	**	=
Quattroporte Royale	1987/91	4930 / 280	8.500	**	**	=
BITURBO COUPÉ E DERIVATE						
Biturbo	1982/86	1996 / 180	4.000	***	**	=
Biturbo S	1984/86	1996 / 205	5.000	***	**	=
Biturbo i	1986/88	1996 / 185	4.500	**	**	=
Biturbo Si	1988/88	1996 / 220	6.500	***	**	=
Z22	1988/92	1996 / 220	5.000	**	**	=
2.24v	1989/92	1996 / 245	6.500	***	**	=
2.24v cat	1991/93	1996 / 245	6.500	***	**	=
Z28i	1987/92	2790 / 250	6.500	***	**	=
Racing	1990/92	1996 / 283	10.000	***	+	=
Karfi	1988/91	2790 / 285	12.000	***	**	=
Shamal	1989/96	3217 / 325	34.000	***	***	=
Ghibli 2.0 / Primitist	1992/98	1996 / 306	12.000	**	**	=
Ghibli 2.0 Cup	1996/98	1996 / 330	15.000	**	**	=
Ghibli 2.8 / 2.8 GT	1995/98	2790 / 284	12.000	**	**	=
Spyder	1985/87	1996 / 180	8.500	***	**	=
Spyder i	1987/92	1996 / 185	10.000	**	**	=
Spyder cat	1991/94	1996 / 220	12.500	***	**	=
Spyder 2.0 24v cat	1994/96	1996 / 245	13.500	***	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	Icone		
---------	-----------------	--------------------	---------------	-------	--	--

Spyder 2.8 cat	1991/94	2790 / 225	13.500	***	***	=
3200 GT	1996/01	3217 / 370	32.000	***	***	=
BITURBO 4 PORTE E DERIVATE						
Biturbo 425	1983/87	2491 / 192	2.500	**	**	=
Biturbo 420	1984/87	1996 / 180	2.000	**	**	=
Biturbo 420 S	1985/87	1996 / 205	2.500	**	**	=
Biturbo 420 i	1986/87	1996 / 185	2.500	**	**	=
Biturbo 420 Si	1986/88	1996 / 220	3.000	**	**	=
422	1987/92	1996 / 220	3.000	**	**	=
4.18v	1992/93	1996 / 220	3.000	**	**	=
4.24v	1989/92	1996 / 245	4.000	**	**	=
4.24v cat	1991/93	1996 / 245	4.000	**	**	=
430	1988/94	2790 / 250	7.500	**	**	=
430 4v	1992/94	2790 / 283	8.500	**	**	=
Quattroporte 2.0	1994/98	1996 / 287	10.000	**	**	=
Quattroporte 2.8	1996/98	2790 / 284	10.000	**	**	=
Quattroporte 3.2	1996/98	3217 / 335	12.000	**	**	=
Quattroporte scicilindri Evo	1998/01	2790 / 284	12.000	**	**	=
Quattroporte ottocilindri Evo	1998/01	3217 / 335	14.000	**	**	=

MATRA (Francia)

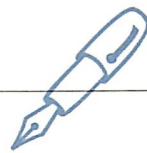
M 530 LX	1967/73	1699 / 70	4.500	**	**	=
Bagheera / Bagheera S	1973/80	1442 / 84	3.500	*	*	=
Murena 2.2	1980/84	2155 / 135	2.500	*	*	=

MERCEDES-BENZ (Germania)

W 136 BERLINE BAULETTO						
170 Va / b	1947/53	1697 / 38	16.000	*	*	=
170 D a / b	1947/53	1767 / 38	12.000	*	*	=
170 S	1953/55	1767 / 52	14.000	**	**	=
170 S D	1953/55	1767 / 40	11.000	*	*	=
W 120 / W 121 BERLINE PONTON						
180 / 180 a	1953/59	1767 / 52	7.500	*	*	=
180 D / 180 D a	1953/59	1767 / 40	6.500	*	*	=
180 b / c	1959/62	1897 / 65	7.500	*	*	=
180 D b / c	1959/62	1897 / 48	6.500	*	*	=
190 a / b / c	1957/62	1897 / 75	8.000	*	*	=
190 D a / b / c	1957/62	1897 / 50	7.000	*	*	=
W 128 / W 180 BERLINE PONTON E DERIVATE						
219	1956/60	2195 / 85	10.000	*	*	=
220	1951/54	2195 / 80	10.000	*	*	=
220 a	1954/60	2195 / 85	8.500	*	*	=
220 S	1954/60	2195 / 100	11.500	*	*	=
220 SE	1956/60	2195 / 115	12.000	**	**	=
220 S coupé	1956/60	2195 / 100	28.000	**	**	=
220 SE coupé	1958/60	2195 / 115	32.000	**	**	=
220 S cabriolet	1956/60	2195 / 100	45.000	**	**	=
220 SE cabriolet	1958/60	2195 / 115	50.000	**	**	=
300	1951/57	2996 / 115	32.000	**	**	=
300 125 Cv	1957/60	2996 / 125	34.000	**	**	=
300 160 Cv	1960/62	2996 / 160	36.000	***	**	=
300 S coupé	1952/57	2996 / 150	80.000	***	**	=
300 S cabriolet	1952/57	2996 / 150	90.000	***	**	=
300 S roadster	1952/57	2996 / 150	100.000	***	**	=
300 CE coupé	1955/58	2996 / 175	85.000	***	***	=
W 186 / W 189 ADENAUER						
300 b	1951/57	2996 / 115	38.000	**	***	=
300 c	1957/59	2996 / 125	40.000	**	***	=
300 d	1959/62	2996 / 160	42.000	**	***	=
300 b convertibile	1951/57	2996 / 115	100.000	**	***	=
300 c convertibile	1957/59	2996 / 125	105.000	**	***	=
300 d convertibile	1959/62	2996 / 160	110.000	**	***	=
W 110 BERLINE CODINE E DERIVATE						
190	1962/65	1897 / 80	3.500	*	*	=
200	1965/68	1998 / 95	4.000	*	*	=
230	1965/68	2281 / 105	5.000	*	*	=
230 S	1965/68	2281 / 120	7.500	*	*	=
190 D / 200 D	1962/68	1998 / 55	3.000	*	*	=
220 b	1960/65	2195 / 105	5.000	*	*	=
2						







Modello Periodo di prod Cilindrata [cc/CV] Valore [Euro]

**RENAULT (Francia)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	€	€
4 CV	1947/51	760/18	3.800	•	•	•
4 CV cabriolet	1950/61	747/20	5.000	•	•	•
Dauphine	1956/65	845/27	1.500	•	•	•
Dauphine Gordini	1958/67	845/37	4.600	••	••	••
4/4 TL	1961/74	845/30	2.000	•	•	•
8 Gordini	1965/71	1108/90	6.500	••	••	••
12 Gordini	1971/74	1565/113	7.500	••	••	••
5 TS	1974/84	1289/64	1.000	•	•	•
5 Alpine	1976/82	1397/93	1.500	••	••	••
5 turbo	1980/82	1397/160	22.500	••	••	••
5 turbo 2	1982/85	1397/160	19.500	••	••	••

**ROLLS-ROYCE (Regno Unito)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	€	€
Silver Cloud	1954/60	4887/-	35.000	••	••	••
Silver Cloud Mk1 / MkII	1960/66	6230/-	36.000	••	••	••
Silver Shadow	1965/71	6230/-	22.000	••	••	••
Silver Shadow 6.7	1971/78	6750/-	20.000	••	••	••
Silver Shadow II	1977/80	6750/-	16.500	••	••	••
Silver Spirit / II	1980/94	6750/-	36.000	••	••	••
Silver Spur / II	1980/94	6750/-	45.000	••	••	••
Phantom V	1958/70	6230/-	90.000	••	••	••
Phantom VI	1968/76	6750/-	100.000	••	••	••

**COUPE / CABRIOLET**

Silver Shadow coupé	1966/70	6230/-	32.000	••	••	••
Comiche coupé	1971/82	6750/-	36.000	••	••	••
Comiche cabriolet	1971/82	6750/-	85.000	••	••	••
Camargue	1977/81	6750/-	40.000	••	••	••

**ROVER (Regno Unito)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	€	€
P5						
P5 3 litri / coupé	1958/67	2625/105	6.500	•	•	•
P5 3.5 litri V8 / coupé	1967/73	3532/146	8.000	••	••	••

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	€	€
P6						
2000 TC	1963/76	1978/106	3.500	••	••	••
3500 V8	1968/71	3532/146	4.500	••	••	••
3500 V8 S	1971/76	3532/150	5.000	••	••	••

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	€	€
SD1						
2300 S	1979/87	2350/126	1.500	•	•	•
2600 S	1979/87	2597/138	1.500	•	•	•
3500 V8	1977/82	3532/145	2.500	••	••	••
3500 V8 S / SE	1979/87	3532/155	3.000	••	••	••

**SAAB (Svezia)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	€	€
95 / 96 E DERIVATE						
95 / 96	1960/68	841/38	5.000	••	••	••
95V4 / 96V4	1966/79	1498/65	4.000	••	••	••
Sonett	1967/74	1498/65	8.500	••	••	••

99 / 900						
99	1971/80	1985/118	1.500	•	•	•
99 turbo	1977/78	1985/145	3.000	••	••	••
900 turbo	1978/83	1985/145	1.500	••	••	••
900 cabriolet	1980/86	1985/145	3.000	••	••	••

**SIATA (Italia)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	€	€
750 E DERIVATE						
750 berlina / GT	1957/61	735/30	2.800	••	••	••
750 coupé / S coupé	1957/59	735/30	3.800	••	••	••
750 spider	1959/61	735/30	5.000	••	••	••

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	€	€
COUPE SPORT						
Coupé Sport 1.3	1961/63	1295/78	2.500	••	••	••
Coupé Sport 1.5	1963/65	1481/67	2.600	••	••	••
Coupé Sport 1.5 S	1961/65	1481/80	2.800	••	••	••
Coupé Sport 1.5 S 94 Cv	1965/66	1481/94	3.200	••	••	••
Coupé 1.5 TS	1964/65	1481/80	3.000	••	••	••
Coupé 1.6 TS	1964/67	1579/90	3.400	••	••	••

850 SPRING						
850 Spring	1967/69	843/37	3.500	••	••	••
850 Spring 2a serie	1969/70	903/47	4.000	••	••	••

**SIMCA/TALBOT (Francia - Regno Unito)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	€	€
1000 Rallye 1	1971/76	1294/60	3.500	••	••	••
1000 Rallye 2	1972/77	1294/82	5.000	••	••	••
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1598/100	1.000	••	••	••
Sunbeam Lotus	1979/81	2174/155	7.500	••	••	••

**STEYR PÜCH (Austria)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	€	€
DERIVATE FIAT						
500 D	1957/66	493/16	5.000	•	•	•
500 / S	1967/72	493/20	5.000	•	•	•
650 T	1962/68	643/20	6.000	•	•	•
650 TR	1962/68	643/27	7.500	••	••	••
650 TR Europa	1962/68	643/30	8.500	••	••	••
700 C	1960/68	643/25	6.500	•	•	•
700 E	1962/64	643/20	6.500	•	•	•
126	1973/76	645/25	1.500	•	•	•

ALTRI MODELLI						
700 AP Hafinger	1958/75	643/25	7.500	••	••	••
Pinzgauer 710	1971/85	2499/84	10.000	••	••	••
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2499/90	12.000	••	••	••

**TRIUMPH (Regno Unito)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	€	€
HERALD						
Herald	1959/61	948/38	2.500	•	•	•
Herald coupé / convertibile	1959/61	948/38	4.500	••	••	••
Herald 1200	1961/70	1147/42	2.500	•	•	•

Modello Periodo di prod Cilindrata [cc/CV] Valore [Euro]

Herald 1200 Estate	1961/70	1147/42	3.500	•	•	•
Herald 1200 coupé / convertibile	1961/70	1147/42	5.000	••	••	••
Herald 12/50	1963/67	1147/51	3.500	•	•	•
Herald 13/60	1967/71	1296/61	4.000	•	•	•

**TR**

TR2	1952/56	1991/90	28.000	••	••	••
TR3 / A / B	1956/62	1991/95	26.000	••	••	••
TR4	1961/65	2138/102	24.000	••	••	••
TR4 IRS	1965/67	2138/102	25.000	••	••	••
TR5 PI	1967/69	2498/150	18.500	••	••	••
TR6	1969/73	2498/150	18.000	••	••	••
TR6 125 Cv	1973/76	2498/125	16.500	••	••	••
TR7 coupé / roadster	1976/82	1998/105	5.000	•	•	•
TR8	1978/82	3532/147	7.500	••	••	••

**SPITFIRE E DERIVATE**

Spitfire	1962/64	1147/63	8.500	•	•	•
Spitfire MkII	1965/67	1147/67	8.000	••	••	••
Spitfire MkIII	1967/74	1296/75	7.500	•	•	•
Spitfire MkIV	1970/74	1296/75	7.000	•	•	•
Spitfire 1500	1974/80	1493/75	6.500	•	•	•
GT6 coupé MkI	1968/68	1998/95	6.500	••	••	••
GT6 coupé MkII	1968/71	1998/104	6.000	••	••	••
GT6 coupé MkIII	1971/73	1998/98	6.000	••	••	••

**ALTRI MODELLI**

Stag	1970/77	2997/145	10.000	••	••	••
Dolomite Sprint	1973/79	1998/127	3.500	•	•	•

**VOLKSWAGEN (Germania)**

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	€	€
MAGGIOLINO						
Maggiolino Std / Export due vetriani	1946/53	1131/25	8.500	••	••	••
Maggiolino cabriolet Karmann	1949/53	1131/25	14.000	••	••	••
Maggiolino cabriolet Hebmuehl	1949/53	1131/25	28.000	••	••	••
Maggiolino Std / Export lunotto ovale	1953/57	1192/30	6.500	••	••	••
Maggiolino cabriolet 30 Cv	1953/57	1192/30	12.000	••	••	••
Maggiolino Std / Export rst	1957/64	1192/30	5.000	••	••	••
Maggiolino Export rst 34 Cv	1959/64	1192/34	5.000	••	••	••
Maggiolino cabriolet rst	1957/59	1192/30	12.000	••	••	••
Maggiolino cabriolet rst 34 Cv	1959/65	1192/34	12.000	••	••	••
Maggiolino 1200 A	1964/65	1192/30	3.500	••	••	••
Maggiolino 1200 A / Economy 34 Cv	1965/66	1192/34	4.000	••	••	••
Maggiolino 1300 A	1966/70	1285/34	3.500	••	••	••
Maggiolino 1300 / L	1966/70	1285/40	3.500	••	••	••
Maggiolino 1500	1966/70	1493/44	4.000	••	••	••
Maggiolino 1300 cabriolet	1965/70	1285/40	10.000	••	••	••
Maggiolino 1500 cabriolet	1966/70	1493/44	10.000	••	••	••

Maggiolone 1302	1970/72	1285/34	3.500	••	••	••
Maggiolone 1302 40 Cv	1970/72	1285/40	3.500	••	••	••
Maggiolone 1302 S	1970/72	1285/50	3.500	••	••	••
Maggiolone 1302 40 Cv cabriolet	1970/72	1285/40	8.500	••	••	••
Maggiolone 1302 S cabriolet	1970/72	1285/50	8.500	••	••	••
Maggiolone 1303 / A / Jeans	1972/73	1285/44	3.500	••	••	••
Maggiolone 1303 50 Cv	1972/78	1285/50	3.500	•	•	•
Maggiolone 1303 S	1972/78	1584/54	3.500	••	••	••
Maggiolone 1303 cabriolet	1972/79	1285/50	7.500	••	••	••
Maggiolone 1303 S cabriolet	1972/79	1584/54	8.000	••	••	••
Maggiolino Mexico / Silver Bug	1978/92	1192/34	2.500	••	••	••

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	€	€	€
KARMANN GHIA TYP 14 / TYP 34						
1200 coupé	1955/59	1192/30	12.500	••	••	••
1200 cabriolet	1957/59	1192/30	15.000	••	••	••
1200 coupé 2a serie	1959/69	1192/34	8.500	••	••	••
1300 coupé 2a serie	1966/69	1285/40	9.000	••	••	••
1500 coupé 2a serie	1967/69	1493/44	9.500	••	••	••
1200 cabriolet 2a serie	1959/69	1192/34	12.500	••	••	••
1300 cabriolet 2a serie	1966/69	1285/40	13.000	••	••	••
1500 cabriolet 2a serie	1967/69	1493/44	13.500	••	••	••
1500 coupé 3a serie	1969/71	1493/44	9.000	••	••	••
1600 coupé 3a serie	1969/					

# automobilismo D'EPOCA

**in vendita  
anche all'estero**

**La nostra rivista è diffusa  
su numerosi mercati  
stranieri: dall'Austria  
a Taiwan, ecco gli indirizzi  
a cui rivolgersi per essere  
sicuri di riceverne  
ogni nuovo numero  
in tempo reale**

## Austria

Wallner Gmbh Martin - Graben-spiegelgasse -  
1010 - Wien 1., Innere Stadt  
Morawa & Styria Buchh. Gmbh - Wollzeile 11/sort.lad.55 -  
1010 - Wien 1., Innere Stadt  
Schmelzer Bettenhausen - Westbahnhof - 1150 -  
Wien 15., Rudolfshaus-funft  
Trescher Thomas - Gottweigergasse 33 - 3500 - Krems An Der Donau  
Atrium PresseInt. - Mozartstrasse 7 - 4020 - Linz  
Ramminger Gerhard - Bahnhofstrasse 69 - 4910 - Ried Im Innkreis  
Leserservice - St. Leonharder Strasse 10 - 5081 - Anif  
Mex Tech. Univ. Keg - Brockmannngasse 6 - 8010 - Graz  
Kienreich Jos.a. - Sackstrasse 6 - 8010 - Graz  
Schmelzer Bettenhausen - Hauptbahnhof Kassenhalle - 8020 - Graz  
Harbich Rudolf - Fressnitzstrasse 40 - 8670 - Krieglach  
Muhrer Peter - Gaalerstrasse 13 - 8720 - Knittelfeld  
Stark Heidelinde - Suduferstrasse 125 - 9081 - Reifnitz  
Schubert Hans Jurgen - Am Corso 27 - 9220 - Velden Am Worther See

## Belgio

Press Line - Rue Des Sablons - 1000 - Bruxelles  
Euro Diffusion - Boulevard Charlemagne - 1000 - Bruxelles  
Ps De Bruckere Place - Place De Brouckere - 1000 - Bruxelles  
Librairie 1992 - Rue Froissart - 1040 - Bruxelles  
Ps Eurosquare - Rue Belliard - 1040 - Bruxelles  
Ps Breydel - Avenue D'audergem - 1040 - Bruxelles  
Gavilan S.a. - Place Dumon - 1150 - Bruxelles  
Brassart - Chaussee De Bruxelles - 1410 - Waterloo  
The Globe Store - Falconplein - 2000 - Antwerpen  
Boekhandel Jezus-eik - Brusselsesteenweg - 3090 - Overijse  
Ps Mons Shape Building - Building Bloc - 7010 - Shape

## Brasile

Livraria Laselva - Aeroporto Congonhas - Sao Paulo  
Livraria Laselva - Aeroporto Guarulhos - Sao Paulo  
Banca Republica - Praca Da Republica 30 - Sao Paulo  
Book Magazine - Rua Haddock Lobo 1503 - Sao Paulo  
Siciliano Book Store - Praca Deputato Dario De Barros 15 - Sao Paulo  
Sodiler - Aeroporto Santos Dumont - Rio De Janeiro  
Sodiler - Aeroporto Nelson Jobin - Rio De Janeiro  
Livraria Letras & Expressoes - Rua V. De Piraja 276 - Rio De Janeiro  
Aeroporto Porto Alegre  
Aeroporto Recife  
Aeroporto Brasilia

## Francia

Rh Gare De Lyon Salle Des Fresques - Paris  
Kiosque - 11, Bd Des Capucines - Paris  
La Plume d'Or - 133 Avenue Ch. De Gaulle - 92200 Neuilly sur Seine  
Diff. Maison De La Presse - 31, Rue Emile Zola - Troyes  
Centre Commercial Continent Aulnoy Les Valenciennes  
Presse Tabac - 31 Bis Rue Marengo - Angoulême

## Germania

Wittwer - Rumelinstr. 38 - 70191 - Stuttgart  
Ludwig, Hbf Koeln - Im Hauptbahnhof - 50667 - Koeln  
Grauert, Hbf Duesseldorf - Postfach 10 26 51 - 40017 - Duesseldorf  
Schmitt & Hahn, Hbf Ffm - Im Hauptbahnhof - 60329 - Frankfurt Hbf

## Grecia

Newsstand - 37, Agias Sofias Street - Thessaloniki  
Kiosk - Karatzani - Drossopoulou Square - Filothei, Athens  
Book Shop - Moihos - 10, Tsimiski Street - Thessaloniki

## Lussemburgo

Schaack Jeanne - 92, Rue Du Canal - L-4051 - Esch-sur-alzette  
Kirchberg Presse (Mpk Shop) - 2, Rue A. Weicker - L-2721 - Kirchberg

Geteburg-presse (Mpk Shop) - 2, Rte. De Luxembourg -  
L-3253 - Bettembourg  
Martinelli S.a.r.l. - 91, Rue De Luxembourg - L-7240 - Bereldange  
Paperland / Belle-etoile (Mpk Shop) - Rte D'arlon -  
L-8268 - Bertrange / Tossenberg -

## Malta

Agenda Airport  
Expressions  
Yorkdale

## Portogallo

Estounoir, Lda - Av. I De Maio N.8 Loja Dta. -  
2500 - 081 - Caldas Da Rainha  
Press Linha, Lda - Vale De Moures-almada Forum Lj. 1.81 -  
2800 - Almada  
Press Linha, Lda - Forum Montijo Loja 017 - 2870 - Montijo  
Americana-pap.liv.equipam. - R.municipio.It.b2 Apartado 36 Leiria-  
2401 - Leiria Codex  
Tema Soc.divulg.lojas (51) - C.com.xenon, Av.iberdade 9 Loja 1 -  
1250 -144 - Lisboa

## Principato Di Monaco

Blue Shop Au Metropole - Galerie Charles Iii - Monaco  
La Regenge - 28, Av. De La Costa - Monaco  
Khevide - 9, Bd Albert Ier - Monaco

## Spagna

El Corte Ingles - Callao S/n - Madrid  
El Corte Ingles - Princesa S/n - Madrid  
Lib. Del Motor - Consell De Cent, 218 - Barcelona  
Lib. Mallorca - Rambla Catalunya, 86 - Barcelona  
Lib. Collector - Pau Claris, 168 - Barcelona

## Svizzera Francese

Centre Commercial: Mmm Crissier - Press And Web - 1023 - Crissier

## Svizzera Italiana - Canton Ticino

Ok Coop Bellinzona  
Stazione Ffs Bellinzona  
Stazione Ffs Biasca  
Centro Della Stampa Locarno / Muralto  
Aldi Graziano Lugano  
Stazione Ffs Lugano

## Svizzera Tedesca

Bahnhofkiosk - Bahnhof - 05000 - Aarau  
Bahnhofkiosk - 05400 - Baden  
Presse-center Neumarkt li - Alte Zuercherstrasse, 20 - 05200 - Brugg  
Kiosk Brunnenhof - Lindenplatz - 05442 - Fislisbach  
Bahnhofkiosk - Sbb/postfach - 05600 - Lenzburg 1  
Kiosk Bahnhofstr. - Bahnhofstrasse, 11 - 05734 - Reinach  
Kiosk Center - Im Shopping-center - 08957 - Spreitenbach  
Kiosk Seminarstr. - Seminarstr. 69 - 05430 - Wettingen  
Bahnhofkiosk - Bahnhofplatz 2 - 05610 - Wohlen  
Raststaettenbruecke N. 1 - 05436 - Wuerenlos  
Aperto Bahnhof Sbb - 04800 - Zofingen  
Kiosk Pressecenter Feller - Marktasse 35 - 03011 - Bern  
Bahnhofkiosk Hb - Railcity/postfach - 03001 - Bern  
Bk Pressecenter - Railcity/postfach - 03001 - Bern  
Bahnhofkiosk Hb - 02502 - Biel  
Bahnhofkiosk - 03780 - Gstaad  
Bahnhofkiosk - 03150 - Schwarzenburg  
Kiosque De La Gare - 02710 - Tavannes  
Bahnhofkiosk - 04402 - Frenkendorf  
Kiosk Bei Der Post - 04436 - Oberdorf  
Pev/3.og West/neutitel - Hofackerstrasse -  
04132 - Pev 3.og West Muttenz

Bahnhofkiosk - 04133 - Pratteln  
Kiosk Perron 1 - Bahnhof Sbb - 04051 - Basel  
Kiosk Freya, Pc - Freiestrasse 6 / Pf 329 - 04001 - Basel  
Avia Tankstellenshop - Hardstr. 15 - 04052 - Basel  
K. + S. Blum-boesiger - Spalenvorstadt 43 - 04051 - Basel  
Kiosque De La Gare - 01700 - Fribourg  
Bahnhofkiosk - 03210 - Kerzers  
Bahnhofkiosk Platz - 07250 - Klosters Platz  
K-kiosk Via Maistra - Via Maistra 2 - 07500 - St. Moritz  
Emmencenter - 06020 - Emmenbruecke  
Bahnhofkiosk West - 06002 - Luzern  
Kiosk Kreuzstutz X - Laedelstrasse 42 - 06003 - Luzern 11  
Kiosk Post - Hirschengraben 57/pf 7561 - 06000 - Luzern 7  
Kiosk Edwin's Shop - Klosterstr. 8/pf 7563 - 06000 - Luzern 7  
Bahnhofkiosk - 06370 - Stans  
Avec. Store Gmbh (1) - Bahnhofplatz 8 - 09230 - Flawil  
Presse-center Rathaus - Poststrasse 28/postfach - 09001 - St. Gallen  
Bahnhofkiosk - Perron 1/postfach - 09001 - St. Gallen  
Presse-center Multergas - Multergasse 16 - 09000 - St. Gallen  
Bahnhofkiosk - 09630 - Wattwil  
Aperto Bahnhof Sbb - Bahnhof Sbb/postf. 416 - 04500 - Solothurn 2  
Kiosk Ekz Passage - Bahnhofstr. 70-72/pf286 - 08501 - Frauenfeld  
Bahnhofkiosk - 08280 - Kreuzlingen  
Bahnhofkiosk - 08590 - Romanshorn  
Bahnhofkiosk Bvz - 03920 - Zermatt  
Bahnhofkiosk - 06341 - Baar  
Kiosk Metalli - Baarerstrasse 22 - 06300 - Zug  
Kiosk Dreieckplatz - Postfach - 06300 - Zug 4  
Kiosk Mm - Ekz Oberdorf/zentralweg 3 - 08910 - Affoltern  
K-snack Bahnhof - 08910 - Affoltern A/valbis  
Kiosk Ekz Sonnenhof - Bahnhofstrasse, 28 - 08180 - Buelach  
Bahnhofkiosk - 08953 - Dietikon  
Kiosk Carrefour - Industriestr. 28/pf 2404 - 08305 - Dietikon  
Kiosk Migros-markt - Wallisellenstrasse 8 - 08152 - Glattbrugg 1  
Kiosk Ekz Glatt - Postfach 1270 - 08301 - Glattzentrum  
Bahnhofkiosk - 08810 - Horgen  
Kiosk Zentrum - Schaffhauserstrasse 139 - 08302 - Kloten  
Bahnhofkiosk - 08700 - Kuesnacht Zh  
Kiosk Zentrum - Einkaufszentrum - 08105 - Regensdorf  
Bahnhofkiosk - 08630 - Rueti Zh  
Bahnhofkiosk - 08712 - Staefa  
Kiosk Beim Migros-markt - Alte Landstr. 180 - 08800 - Thalwil  
Bahnhofkiosk - 08820 - Waedenswil  
Kiosk Shopping Seen - Hinterdorfstrasse 40 - 08405 - Winterthur  
Pc Stadttor - Bahnhofplatz - 08400 - Winterthur  
Presse-center Neuwiesen - Strickerstr. 3 - 08400 - Winterthur  
Kiosk Mm-zentrum - Zuercherstrasse 104 - 08406 - Winterthur  
Avia Hardturm - Hardturmstr. 319 - 08005 - Zuerich  
Herrn Willy Speck - Loewenstrasse 2 - 08001 - Zuerich  
Bahnhofkiosk - Altstetten - 08048 - Zuerich  
Kiosk Letzigraben - Letzigraben 241 - 08047 - Zuerich  
Kiosk Engi-maert - Seestrasse 25/27 - 08002 - Zuerich  
Bk Presse-kiosk - Hauptbahnhof - 08001 - Zuerich  
Laden Zentrum - Hauptbhf/halle Museumstr. - 08023 - Zuerich  
Presse-center Shop Ville - Bahnhofpassage 2/pf 6790 - 08023 - Zuerich  
Bahnhofkiosk Enge Z'halle - 08002 - Zuerich Enge  
Kiosk Abflug Terminal 1 - Terminal 1 - 08058 - Zuerich Flughafen  
Pc Airport Shopping - Airport Shopping - 08058 - Zuerich Flughafen  
Kiosk Bahnreisezentrum - Postfach 2386 - 08058 - Zuerich Flughafen

## Taiwan

EsLite - Tun Nan Store - 2fl, N.245, Sec.1, Tun Hua S. Road - Taipei

Compilate in **stampatello** il modulo che vi interessa e spedite in busta chiusa **allegando la ricevuta del pagamento** a:

Edisport Editoriale SpA - Ufficio Annunci, Arretrati e Abbonamenti - Via Don Luigi Sturzo 7 - 20016 Pero (MI).

**Modalità di pagamento:** • *Assegno bancario* non trasferibile intestato a: Edisport Editoriale Spa • Versamento su c/c postale n° 492207 intestato a: Edisport Editoriale Spa, via Don Luigi Sturzo 7 - 20016 Pero (MI) • *Vaglia Postale* a favore di: Edisport Editoriale Spa • *Carte di credito*: CartaSi - American Express.

CONCESSIONARIA DELLA PUBBLICITÀ



**SEDE MILANO**

20016 Pero (MI) - Via Don Luigi Sturzo, 7  
Tel. 02.380.85.501/502 - Fax 02.380.10.393  
E-mail: comedi@edisport.it

Presidente  
PIERO BACCHETTI

Vice Presidente  
GIULIANO RE

**UFFICIO DI ROMA**

Via Durazzo, 12 - 00195 Roma  
Tel. 06.59.17.462 - 06.59.16.952  
Fax 06.59.15.082

E-mail: comediroma@edisport.it

Non si accetta pagamento in contrassegno

**AUTOMOBILISMO D'EPOCA**

**ABBONAMENTI**

L'abbonamento per 10 numeri decorrerà dal primo numero raggiungibile dopo il ricevimento della richiesta completa.

**POSTA ORDINARIA:**

Italia

€ 47,00

**VIA AEREA:**

Comunità Europea

€ 65,00

Resto del Mondo

€ 85,00

**RICHIESTA EFFETTUATA DA:**

Nome e Cognome (\*).....

Indirizzo e n. (\*).....CAP.....

Città (\*).....Prov.....Tel.....

E-mail.....

**INVIARE L'ABBONAMENTO A:**

Nome e Cognome.....

Indirizzo e n. ....CAP.....

Città .....Prov.....Tel.....

E-mail.....

**SERVIZIO CORTESIA ABBONAMENTI**

Tel. 02 38085402 - fax 02 38010393 - LUN-VEN 9/12,30 - 14/17 - e-mail: arretrati@edisport.it

**AUTOMOBILISMO D'EPOCA**

**ANNUNCI**

**ISTRUZIONI PER L'USO**

La richiesta deve pervenire entro l'ultimo giorno del mese precedente quello di pubblicazione. Le richieste giunte oltre tale limite saranno pubblicate sul numero successivo. Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante una sola auto o moto; in caso di inserzioni multiple sarà pubblicata la prima. Lunghezza massima del testo 100 caratteri (compresi spazi, punteggiatura, numeri). Le fotografie inviate non saranno restituite e dovranno essere inviate nuovamente a ogni richiesta di ripetizione. Le foto grandi saranno pubblicate in testa alla sezione Compro Vendo in una zona apposita. E' possibile pubblicare gratuitamente l'inserzione (anche con foto) sul sito di aste on-line ebay.it, segnando con una crocetta il riquadro in fondo al tagliando.

Barrare la casella  **VENDO AUTO**  **COMPRO AUTO**  **VENDO VARIE**  **COMPRO VARIE**

	senza foto	foto standard	foto grande (1/8 di pag.)
<input type="checkbox"/> TESTO NORMALE	<input type="checkbox"/> gratis	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 40 euro
<input type="checkbox"/> RIQUADRATO	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	
<input type="checkbox"/> GRASSETTO	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	
<input type="checkbox"/> RIQUADRATO + GRASSETTO	<input type="checkbox"/> 8 euro	<input type="checkbox"/> 15 euro	

Marca e modello.....Anno.....

Testo.....

Nome/Cognome (\*).....Tel.....

Indirizzo e n. (\*).....CAP.....

Città (\*).....Prov.....Tel.....

E-mail.....

vuoi che il tuo annuncio vada anche su **ebay** senza nessuna spesa?  SI  NO



è una pubblicazione

**EDISPORT EDITORIALE spa**

Direzione - Redazione -  
Amministrazione

Via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI)  
Tel. 02.380.85.1 - Telefax 02.380.10.393  
Iscritta al R.O.C. n° 6603/10-12-2001

Copyright by EDISPORT EDITORIALE spa

ASSOCIATO A:

**A.N.E.S.**  
ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
EDITORIA PERIODICA SPECIALIZZATA



CONFINDUSTRIA

**ATTENZIONE:** la presenza su Automobilismo d'Epoca di un annuncio di compravendita non garantisce in alcun modo garanzia sull'affidabilità del venditore o del compratore o dell'oggetto della compravendita, della congruenza del suo prezzo, né della veridicità delle caratteristiche. Automobilismo d'Epoca non può verificare in alcun modo la qualità delle inserzioni, il cui spazio è acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato soltanto alle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità dell'annuncio è dell'acquirente dello spazio.

Importo Euro:

c. cred.



con assegno

con vaglia

c/c/p n.492207

Pagherò con carta di credito n°:

.....

Nome Cognome  
del titolare.....

Firma (\*).....

CV2  
scadenza  
codice di 3 cifre  
sul retro della carta

scadenza  
mese anno

data di nascita  
giorno mese anno

(\*) Edisport Editoriale Spa, in qualità del Titolare del trattamento, garantisce la massima riservatezza dei dati da Lei forniti ed il rispetto del Codice Privacy D.lgs 196/03 e Le garantisce tutti i diritti di cui all'art. 7 (in particolare origine, aggiornamento e cancellazione). L'interessato può richiedere l'elenco completo ed aggiornato dei responsabili del Trattamento Dati. I Suoi dati personali saranno trattati manualmente ed elettronicamente e verranno utilizzati per l'Abbonamento/Richiesta d'Arretrati/Richiesta Annunci, oltre che per l'invio di Materiale Informativo, d'Inviti e di Informazioni Commerciali, Analisi statistiche e di mercato (anche a mezzo di soggetti terzi quali Gestori di abbonamenti, Distributori, Corrieri, altre società del Gruppo Edisport, ecc) sia a mezzo posta che e-mail. I campi contrassegnati con \* sono obbligatori: in mancanza di essi non saremo in grado di processare il coupon.



**CLASSICHE  
ALL'AVVENTURA**

*Classic  
marathon*



# COSA DESIDERI DAL TUO CLUB?

- ✓ Consulenza e documentazione tecnica per il restauro
- ✓ Segreteria a tempo pieno con 3 segretari
- ✓ Oltre 20 raduni annuali auto e moto in Italia e all'estero
- ✓ Assicurazione agevolata per ridurre i tuoi costi
- ✓ Una sede di 1600 mq con biblioteca, rimessaggio, e officina attrezzata
- ✓ 8 sezioni di marca per oltre 16.000 veicoli iscritti
- ✓ 6 sezioni territoriali per dialogare in allegria con 8500 soci
- ✓ Auto storica sostitutiva, pulmino e carro attrezzi sociale
- ✓ Notiziario a colori e sito internet aggiornato
- ✓ Professionalità, amicizia, cortesia, e tanta simpatia...

## *Classic Club Italia*



**DA 15 ANNI  
TI DA  
TUTTO QUESTO!**

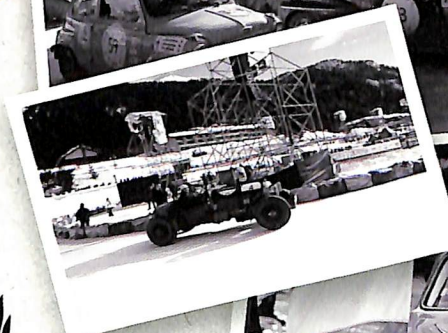


**Segreteria: via Nuova Circonvallazione, 38  
27023 Cassolnovo (Pv) Tel. e Fax 038192344  
ore 15,30/18,30 martedì, mercoledì, giovedì  
Registro Storico: Tel. 3483124833 Mercoledì ore 18/20  
Classic Club Eventi: Tel. 3663956474**



# WINTER MARATHON

Madonna di Campiglio



Fred Mello  
New York  
since 1982

Vieni a scoprire la linea limited edition "Fred Mello Winter Marathon"  
dedicata agli amanti delle auto d'epoca in tutti i Fred Mello store.  
Trova il punto vendita più vicino a te nella sezione Store Locator di: