

RUOTECLASSICHE

D. USC. 30/07/2022

RUOTECLASSICHE.IT



JAGUAR E-TYPE

CON LEI DIVENTÒ GRANDE RITA PAVONE

REGINE DEL PASSATO

ALFA ROMEO GIULIETTA SZ

QUANDO ZAGATO E SPADA SPERIMENTARONO LA "CODA TRONCA"



TEST A TEST

CITROËN

AMI 6 E AMI 6 BREAK
STRAVAGANTI NEL LOOK
OGGI SONO VERE RARITÀ

EVENTI

VERNASCA SILVER FLAG
CENTOSESANTA EQUIPAGGI
SU AUTO DA CAMPIONI

FUTURE CLASSIC

ALPINE A110 1300 vs ALPINE A110 S

60 ANNI DI DIFFERENZA
MA L'EREDITÀ È SENSAZIONALE



C'È PISTA PER TE

FIAT 124 ABARTH RALLY

UNA GIORNATA DA SOGNO
PER LA NOSTRA LETTRICE
ELENA COTTO



SHOWROOM DI
MOTO E AUTO
D'EPOCA
YOUNGTIMER
INSTANT CLASSIC
IN VENDITA



RUOTE DA SOGNO SRL
Via D. da Torricella, 29
Reggio Emilia, Italy
TEL. + 39 0522 268511
info@ruotedasogno.com

ruotedasogno.com

LA GUERRA DEI CLONI



Falsi. Ogni volta che, in qualche modo, ci avviciniamo a questo argomento succede qualcosa. L'ultima è stata in occasione del convegno "Fake", organizzato il 28 giugno al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino con l'Agenzia delle accise, delle Dogane e dei Monopoli (Adm), di cui leggete a pag. 90 e sul nostro sito ricercando il titolo. I temi emersi, grazie a un gruppo di relatori estremamente autorevoli e competenti, sono di grande interesse e i numeri citati dal direttore dell'Adm Minenna sono a dir poco sconcertanti. Ma non è di questo che voglio parlarvi qui. Invece, degli effetti collaterali, come accennato, che accadono ogni qual volta affrontiamo l'argomento. Due, ve li racconto. A qualche giorno dal convegno, ricevo una telefo-

“Sono un falsario, vorrei regolarizzare il mio lavoro, perché vorrei proseguire senza rischi”

nata di un noto personaggio che mi confida di essere il proprietario di una importante auto da corsa, costruita negli anni 50 nella "Motor Valley", in uno sparuto numero di esemplari, naturalmente. L'auto è certificata, periziata e riconosciuta come autentica da "tutto il mondo" che conta.

Peccato che in Inghilterra esista un suo clone, perfetto evidentemente - addirittura con il motore matching number, sembrerebbe - che è altrettanto considerato come "vero" da altri enti certificatori, e che viene regolarmente accettato in qualche evento altisonante anche nel nostro Paese. Il proprietario italiano è furibondo, perché lui ha acquisito quell'auto 50 anni fa ed è intimamente convinto della sua autenticità. Una vicenda, questa, che si protrae da un bel po' e che inespugnabilmente non arriva a una conclusione, nonostante le denunce alle autorità competenti. Indagheremo anche noi per cercare di far luce, ma-

gari facendoci dare una mano dalla Casa costruttrice e dagli amici dell'Adm. Appena arriveremo a delle auspicabili risposte, vi racconteremo tutto quanto.

Il secondo. Sempre a distanza di qualche giorno da quel convegno, ricevo una email di un distinto signore che era nella platea all'evento e mi scrive di avere informazioni importanti da condividere con me sul tema, preferibilmente "de visu". Gli fisso un appuntamento in redazione. Candidamente, durante la nostra chiacchierata, mi dice testualmente: "Io sono un falsario, mi piacerebbe 'regolarizzare' il mio lavoro, perché vorrei andare avanti senza correre rischi". E le foto che mi mostra dai suoi ricchi album, che mi sta sottoponendo da consultare, mi confermano che è proprio bravo. Mi spiega tutto su quello che riguarda questo "lato oscuro" del collezionismo - come titolammo qualche tempo fa questa stessa pagina - e il signor "X" mi racconta anche di un'auto che una volta era dichiaratamente riconosciuta e immatricolata come replica e che però, grazie a qualche magheggio e a qualche mancia data nelle mani giuste, "zac" si è ricostruita la verginità e oggi è proposta sul mercato come autentica al triplo del prezzo rispetto a quanto varrebbe se fosse riconosciuta come "fake". L'auto era sua, pertanto conosce tutti i dettagli e tutti i... passaggi, che mi mostra con piglio, raccolti e catalogati nei suoi minuziosi album fotografici.

Chissà, forse un giorno, se lui vorrà, vi racconteremo anche la sua storia. Nel frattempo, andiamo avanti, perché questo tema, nonostante i molti che con un sorriso a mezza bocca ci apostrofano con laconici "Ma cos'è, penserete mica di aver scoperto l'acqua calda?" è spinoso, coinvolge personaggi insospettabili e, soprattutto, è un cancro per il collezionismo. Un argomento scottante, proprio come quest'estate incandescente. Buon ferragosto a tutti!

 ruoteclassiche.it

 RuoteclassicheIT

 @ruoteclassiche

 RuoteclassicheVideo

SOMMARIO

MONDO RCL

- 3 Editoriale**
La guerra dei cloni
- 10 Best in Classic**
Aperte le candidature
- Iniziativa**
- 12 Autotaliana e Youngtimer,**
i nuovi numeri in edicola
- 14 Federperiti e Riar**
- 28 Parere legale**
Le successioni ereditarie
- PENSIERI LIBERI**
- 17 Destra3 lunga chiude**
di Carlo Cavicchi
- 19 Amarcord**
di Giorgio Terruzzi
- 21 Il retrovisore**
di Tiberio Timperi
- LINEA DIRETTA**
- 22 Posta**
La voce dei lettori
- PASSIONI**
- 26 Libri**
Le novità di carta
- 31 Tempo**
Richard Mille per Ferrari

AUTOMOBILI

- 32 Regine del passato**
Alfa Romeo Giulietta SZ 1962
- 38 Test a test**
Citroën Ami 6 1961
Citroën Ami 6 Break 1968
- 46 Protagoniste**
Jaguar E-Type 4.2 FHC
ex Rita Pavone 1966
- 54 C'è pista per te**
Fiat 124 Abarth Rally
- 60 Impressioni**
International Harvester
Scout SS II 1979
- 66 Future classic**
Alpine A110 1300 1970
Alpine A110 S 2022

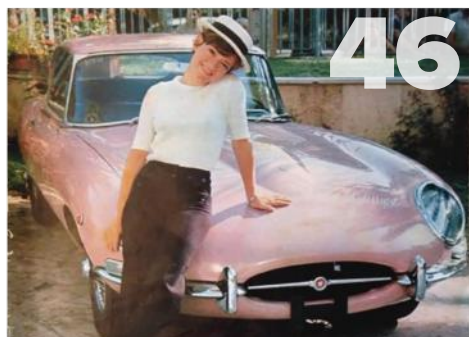
“La Scout **aveva qualcosa di diverso** che la rendeva unica, non vendeva certo come le altre, per questo era più esclusiva”



60



38



46



66

“Con l'Ami 6 lentamente si prende velocità e già alla prima curva si ha **la sensazione di ribaltarsi**, ma non c'è nulla da temere”

ASTA

AUTO D'EPOCA E AUTOMOBILIA

27 Agosto 2022 - Imola

Autodromo Enzo e Dino Ferrari

In collaborazione con:

HISTORIC MINARDI DAY



Centinaia di lotti di automobilia tra stampe, manifesti, quadri, modellini, oggettistica, manufatti, orologi e la bellezza di 40 auto e moto d'epoca sportive.



Per vedere i lotti in asta dal 27 Luglio: www.giusti-auction.com

Per seguire l'asta in diretta: www.liveauctioneers.com

Per info: 3804318679 - info@giustiauction.com

FATTI&PERSONE

- 72 Musei**
Musée des 24 Heures du Mans
- 76 Eventi**
Poltu Quatu Classic
- 80 Rievocazione Circuito**
di Ospedaletti
- 82 Vernasca Silver Flag**
- 86 Goodwood Festival of Speed**
- News**
- 88 Ruote Borrani e Pirelli**
- 90 "Fake" al Mauto**
- Ultima Ora**
- 92 "Motion" al Guggenheim**
di Bilbao
- Club**
- 94 Camea**
- 96 100 anni di Rombi Nisseni**

GARECLASSICHE

- 100 La leggenda di Bassano**
- Gare brevi**
- 104 Baia delle Ninfe**
- LE NOSTRE AUTO**
- 106 Fiat 850 S 1966**
- 107 Rover Mini Cooper Sports Pack 1999**

Gian Burrasca al volante

Nel 1966 Rita Pavone, già popolarissima, diventava maggiorenne. I genitori acquistarono per lei una splendida Jaguar E-Type 4.2 FHC. Tutta rosa.



MERCATO

- 110 Aste**
Bonhams al Festival of Speed
- 112 Focus**
Exploit anteguerra
- 114 Tendenze**
L'analisi - Il punto dell'esperto
Chi sale e chi scende
- Quotazioni**
- 119** Come leggere i nostri prezzi
- 120** Auto e fuoristrada
- 136 Vendo&Compro**
Un ponte fra domanda e offerta
- 145** La scheda per le inserzioni
- 146 ULTIMA PAGINA**
- Controsterzo**
Una bellezza... elettrizzante



“Poltu Quatu Classic è **un concorso speciale** con auto speciali e con criteri di valutazione speciali”



Il mestiere più bello del mondo

*Una vita a contatto della bellezza, un sapere antico
e nuove tecnologie, cultura, creatività e manualità.*

*Se sei interessato, non lasciarti sfuggire questa opportunità
di conoscere ed approfondire*

IL RESTAURO DELLE AUTOMOBILI STORICHE

Accademia del Restauro Veicoli Storici ed Ecipa Lombardia
propongono due corsi che inizieranno a Ottobre 2022:



**Introduzione al Restauro
dei Veicoli d'Epoca (16 ore)**



**Tecniche Avanzate di Restauro
dei Veicoli d'Epoca (32 ore)**

....e grazie ai Voucher Formazione Continua di Regione
Lombardia la quota di iscrizione è **rimborsabile al 100%**!



visita il sito
ecipalombardia.it

oppure scrivici
info@ecipalombardia.it



02 27 000 612



FORMAZIONE
Ecipa Lombardia



1938 BMW 328 ROADSTER Carrozzeria, motore e cambio originali, completamente restaurata da Feierabend



Keeping History Alive



Iscrivetevi

Puntando il vostro smartphone sul QR code qui sopra sarete indirizzati alla pagina di Best in Classic dove potrete registrarvi.

PREMIO RUOTECLASSICHE LE CANDIDATURE SONO APERTE

Basta registrarsi sul nostro sito per partecipare all'iniziativa che cerca il meglio del settore heritage. **Svelata l'intera, prestigiosa giuria**

Via libera alle iscrizioni. Best in Classic, edizione 2022, corre. Si possono già sottoporre le candidature alle dodici categorie dell'eccellenza del motorismo heritage. Molte le novità: intanto la possibilità di aderire, registrandosi e inviando il materiale (testo, foto, video) che sarà selezionato a ftm.edidomus.it/best-in-classic-2022. Secondo: la giuria completa. Ai sei nomi già della partita (Giosuè Boetto Cohen, David Giudici, Mario Isola, Silvia Nicolis, Angelo Sticchi Damiani e Tomaso Trussardi), si sono aggiunte altre sei conferme. Sono il maestro della regolarità Gianmaria Aghem; il due volte campione del mondo di rally e opinionista di Ruoteclassiche, Miki Biasion; Maria Bussolati, direttrice del Museo 1000 Miglia; la giornalista e conduttrice televisiva, Savina Confaloni; Duccio Lopresto, vincitore lo scorso anno del Best in Classic come Giovane talento e director of business development Europe per RM Sotheby's; e Mario Peserico, ceo di Eberhard Italia. La nostra splendida dozzina è chiamata a giudicare i migliori delle rispettive categorie: Auto classica, Auto youngtimer, Restauro, Evento, Gara, Club, Personaggio, Giovane talento, Specialista, Museo/Collezione, Pubblicazione, Sostenitore del settore.

ANGELO STICCHI DAMIANI

INNO ALL'ITALIANITÀ

È il presidente dell'Acì, ma, adesso, per noi è soprattutto protagonista di Best in Classic, perché in forze nella nostra prestigiosa giuria, oltre che partner con Acì Storico. Angelo Sticchi Damiani (foto) risponde a un paio di domande.

Presidente, che cosa l'ha indotto a confermare la partnership tra Club Acì Storico e Best in Classic?

Beh, secondo me Best in Classic è un'ottima idea, è stato bello averla pensata e averla realizzata. Certo, la prima edizione è stata organizzata in un periodo in cui abbiamo dovuto tenere... le distanze, addirittura senza vedere le macchine. Ma è stata un'iniziativa intelligente di valorizzazione del motorismo storico e anche una prova di grande capacità di adattamento a una situazione che nessuno poteva immaginare. Adesso è bello continuare: io ci sono, ho dato già la mia disponibilità, perché questa iniziativa ora possa diventare stabilmente un bel momento.

Da grande appassionato di auto classiche, che cosa si aspetta dal nostro premio?

Io amo in generale tutte le automobili. Si fa una gran fatica a stabilire nei concorsi d'eleganza quale sia la vettura più bella, la migliore, quella meglio conservata, quella più in tema con la gara o con il momento

che stiamo vivendo. Difficile perché sono tante le auto che meriterebbero, sono tanti i modelli che hanno segnato un

periodo importante della storia. In Italia abbiamo un'enorme fortuna: abbiamo avuto grandi costruttori, grandi designer, grandi motoristi. Insomma, il meglio che si potesse sperare. Torino, Milano, la Motor Valley ci hanno regalato automobili straordinarie. Ed è fantastico poterle ricordare e premiare. Naturalmente, questo non significa prendere in considerazione soltanto le marche italiane, però, diciamo la verità, non possiamo neanche trascurarle per paura di essere tacciati di essere troppo di parte nei confronti dei costruttori del Bel Paese. Rendiamo merito a chi ci ha lasciato un grande patrimonio, sperando soprattutto che questi tesori rimangano in Italia. Il rischio, purtroppo, è che molte splendide macchine finiscano in Paesi dove non c'è stata una grande tradizione come da noi. Certo, se portate all'estero restano le migliori testimonianze del made in Italy, dello stile e del genio dei nostri costruttori all'estero. Ma mancheranno ai nostri eventi, alle nostre manifestazioni: se un'automobile è ferma in garage, la si può sempre tirar fuori. Ma una vettura che è andata all'estero non torna più.



E adesso al lavoro!

La giuria è al completo con gli ultimi sei membri confermati.

1. Gianmaria Aghem.
2. Miki Biasion.
3. Maria Bussolati.
4. Savina Confaloni.
5. Duccio Lopresto.
6. Mario Peserico.



Sotheby's

ISCRIVITI PER
PARTICIPARE ALL'ASTA



1965 Aston Martin DB5 Vantage
Stima: CHF1,000,000 - CHF1,200,000



1964 Ferrari 330 GT 2+2 Series I
Carrozzeria di Pininfarina
Stima: CHF180,000 - CHF220,000



1962 Ferrari 250 GTE 2+2 Series II
Carrozzeria di Pininfarina
Stima: CHF230,000 - CHF260,000

9 SEPTEMBER 2022

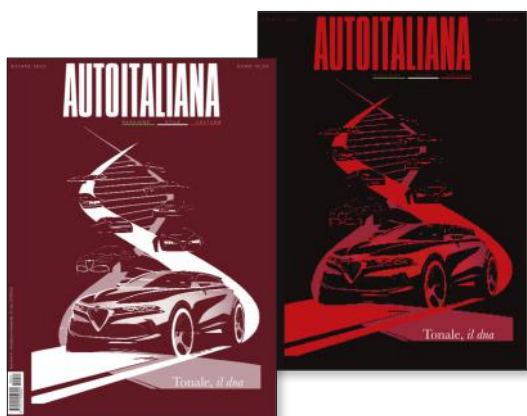
ST MORITZ

IN ASSOCIATION WITH INTERNATIONALE ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHEN

SVIZZERA +41 (0) 79 801 80 23
ITALIA +39 02 9475 3812
GB +44 (0) 20 7851 7070
FRANCIA +33 (0) 1 76 75 32 93
GERMANIA +49 (0) 800 000 7203



rmsothebys.com



AUTOITALIANA

CON LA TONALE SI FA DOPPIO

Una copertina nera e un'altra bordeaux per il volume estivo del nostro trimestrale lifestyle. A voi la scelta

Una Tonale rosso-nera e una bordeaux-bianca. Vi vengono incontro lasciandosi alle spalle, in pista, altre suv dell'Alfa Romeo in un intrigante gioco grafico. Sono due copertine diverse. Autotitaliana raddoppia. Andate in edicola e scegliete quella che vi piace di più. Anzi, se siete collezionisti, prendetele tutte e due. È in edicola dal 29 luglio il dodicesimo volume di Autotitaliana (10 euro). Il servizio di copertina è sulla prima suv compatta ibrida del Biscione. Un viaggio nella fabbrica di Pomigliano per seguire passo passo la costruzione di una Tonale Blu Misano, partendo dal reparto stampaggio e lastratura fino al mariage, cioè il carrozzamento. E Jean Philippe Imparato, che ora è alla guida dell'Alfa Romeo, parla entusiasta del futuro del marchio: "È molto amato, con una notorietà diffusa e radicata e una passione vera,

coinvolgente, a volte quasi commovente". Altre auto. La Maserati MC20 Cielo, versione en plein air della coupé ed erede della tradizione del Tridente. E le Lamborghini 350 GT e Aventador Ultimae, la prima e l'ultima a "vestire" il V12 che ora cede il passo al futuro ibrido. Ancora la Mostro Barchetta Zagato powered by Maserati. Seguono i racconti di Villa d'Este, della 1000 Miglia, del concorso di eleganza di Poltu Quatu...

OLTRE LE AUTO

Prendono il volo gli ultraleggeri Blackshape Prime: talmente affascinanti da essere adottati da Porsche. E torniamo a terra con uno struggente servizio amarcord: Giorgio Terruzzi ci riporta agli anni 60 e alle pubblicità d'autore, quella della tigre da metter nel motore della Esso, dell'Api che vola suggerita da Agostini... E poi tante altre pagine di eleganza e di stile.

YOUNGTIMER

LE PICCOLE PESTI

Quattro francesine Peugeot sono le protagoniste del Match del nuovo numero del bimestrale Youngtimer in edicola dal 15 luglio (4,5 euro). L'estate invita a salire su queste cabriolet, tutte "millesei", che coprono tre decenni di storia del marchio. Due, la 205 1.6 CTI e la 306 1.6 Cabriolet, sono firmate Pininfarina, le altre due, la 206 CC 1.6 e la 207 CC 1.6, invece hanno il tetto rigido retrattile, un'idea di Peugeot che risale al 1935. Hanno passato con noi un giorno sulla Panoramica Zegna. Ancora due auto scoperte per i Budget. La prima è la Mercedes-Benz CLK 500 Cabriolet (A209): in Italia è rara (vale 9000 euro), ma regala eleganza, potenza e compagnia (ha quattro posti). Il secondo Budget è un po' più caro (11.000 euro), il prezzo giusto per la Opel GT 2.0 Turbo 16 V, una vera bellezza con le sue forme muscolose, nata guardando al mercato americano. Alla voce Supercar, c'è l'Alfa Romeo 8C Spider: la sintesi perfetta di un motore

di progettazione Ferrari e del pianale della Maserati GT. Una brillante e abbordabile Fiat Punto Cabrio 90 ELX conclude la carrellata di modelli.

RESTOMOD E GIRI DI PISTA

Chiusa la sezione "automobili" si continua a parlare di... automobili. Il francese Thierry Nardone ha clonato la 928. La linea è fedele all'originale, il resto è trasformato. C'è il racconto di un sabato in pista, con il grande Miki Biasion che, con altri driver, ha tenuto il primo corso di guida per yt e storiche della Ruoteclassiche Driving Academy. E ancora una carrellata di guanti da guida, i consigli per la manutenzione della capote delle Mercedes, gli appuntamenti dell'estate, le notizie e tanto altro.

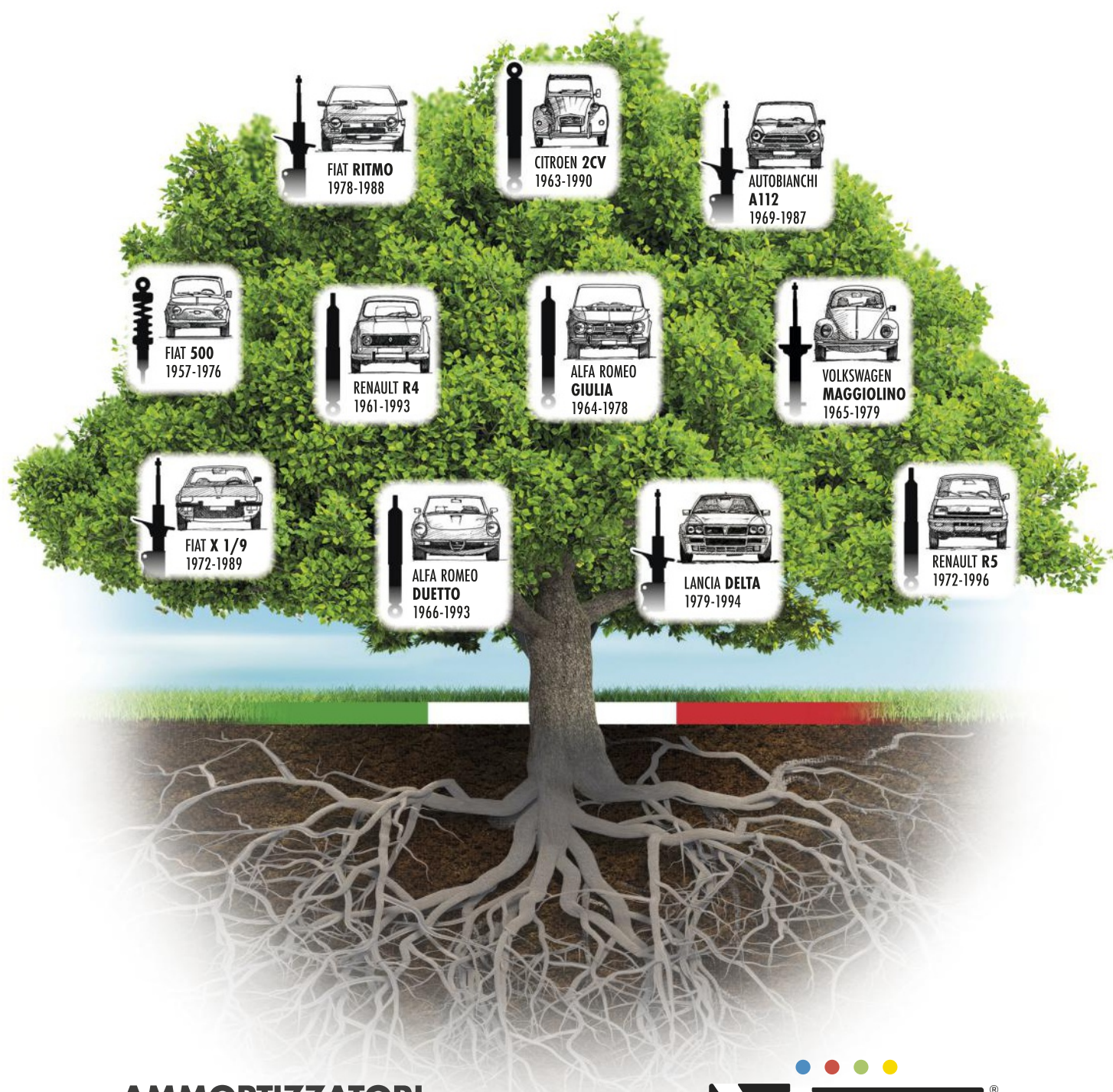


Numeri dell'estate

Il numero 12 di Autotitaliana è in edicola dal 29 luglio (10 euro). Contenuti di stile e doppia copertina.



L'ALBERO DEI DESIDERI



**AMMORTIZZATORI
E SOSPENSIONI
NUOVI E RIGENERATI
ANNI 1960 - 1990
IN PRONTA CONSEGNA**

**DISPONIBILITÀ A RIGENERARE
QUALSIASI AMMORTIZZATORE**

VITAL®
SUSPENSIONS

UNA GAMMA COMPLETA

www.VITALSUSPENSIONS.it

ITALIAN QUALITY

FEDERPERITI E RUOTECLASSICHE

ALLA FRECCIA ROSSA

Per la prima volta l'organizzazione della 1000 Miglia ha permesso a una squadra di periti Eve di seguire la corsa a supporto dei partecipanti in caso di sinistri. Nei quattro giorni di gara e negli oltre 1600 km percorsi sono stati rilevati oltre dieci sinistri stradali, per fortuna senza danni alle persone, ma solo ai veicoli: avere un primo accertamento del danno è utile al proprietario dell'auto in caso di controversie, vista la non facile valutazione dei danni di esemplari da collezione, che purtroppo le compagnie assicurative il più delle volte equiparano a veicoli moderni. La squadra era composta da Fabio Ostè, Alessio Zagni, Marco Mottini e Sanni Restuccia. Ma periti si diventa: gli aspiranti Eve hanno a disposizione corsi per imparare la corretta valutazione commerciale dei veicoli d'epoca e possono così entrare nella grande famiglia di Eve (che raggruppa gli ex corsisti) e far parte di un network che annovera oltre trecento professionisti sparsi in tutta Italia e molto attivo nella divulgazione della cultura della valutazione preventiva e del motorismo storico. Federperiti con Ruoteclassiche ha ideato anche un modello di valutazione acquistabile sul portale veicolidepoca.com. La federazione fornisce supporto anche nei sinistri stradali con esperti iscritti al Ruolo Nazionale Periti Assicurativi, per info 800833822.



REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO

UNITI COL BISCIONE

Il Registro Italiano Alfa Romeo offre un pacchetto interessante per chi si associa attraverso la convenzione con l'Editoriale Domus. Nella quota d'iscrizione sono infatti compresi sia l'abbonamento a Ruoteclassiche sia la possibilità di ottenere un Certificato

di Rilevanza Storica gratuito per una vettura del Biscione. Nato nel 1962, il Riar è presieduto da Sandro Fontecedro e ha sede ad Arese (Milano), al Museo Storico della Casa, con oltre 1300 soci in tutto il mondo. Il sodalizio costituisce un vero e proprio museo itinerante che, ogni anno, in Italia e all'estero, riunisce numerosi appassionati in raduni (nella foto accanto, un gemellaggio con gli aerei) e manifestazioni. Info: riar.it



EDITORIALE DOMUS S.p.A.

PRESIDENTE

Giovanna Mazzocchi Bordone

AMMINISTRATORE

DELEGATO

Sofia Bordone

BUSINESS UNIT

MEDIA DIRECTOR

Nicola Licci

BRAND MANAGER

Paolo Muratore

PRODUCT MANAGER

Alessandro Famiani

LICENSING & SYNDICATION

licensing@edidomus.it

UFFICIO STAMPA

Elisabetta Prosdocimi

ufficiostampa@edidomus.it

Via Gianni Mazzocchi 1/3
20089 Rozzano (Milano).
Telefono 02 824721 - Fax 02 57500132
redazione@ruoteclassiche.it
www.edidomus.it

Editoriale Domus pubblica anche:
Autot italiana, Domus, Dueruote, Meridiani, Meridiani Cammini, Meridiani Montagne, Quattroruote, Tuttotrasporti, Youngtimer

ADVERTISING DIRECTOR

Ferruccio Belloni

Segreteria Pubblicità

pubblicita@edidomus.it
tel. 02 82472253, fax 02 57500132

AGENTI PER L'ITALIA

Veneto, Friuli V. G. e Trentino Alto Adige:

Andrea Bastianello, via Roma 24, 35010 Limena (PD),
tel. 348 3390735, email: bastianelloady@gmail.com

Emilia Romagna, Toscana, Marche, Umbria e Abruzzo:

G.V.M. Marketing Service Srls, piazza Mazzini 21,
60033 Chiaravalle (AN), tel. +39 339 7890135,
email: vittorio.grappone@edidomus.it

Lazio e restanti regioni: Interspazi 2C srls
via Arturo Villigardi 13 00125 Roma. Tel. 366 9767022,
account@interspazi.it - info@interspazi.it

ABBONAMENTI ITALIA

Tel. 02 56568800

da lunedì a venerdì dalle 9.00 alle 18.00

email: uf.abbonamenti@edidomus.it

Abbonamento annuale (12 numeri): € 49,90 (+3,90
contributo spese spedizione).

Modalità di pagamento:

Carta di credito (American Express, Diners, Visa)

Assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA

Versamento sul c/c postale n. 55953202 intestato a Editoriale Domus, Servizio Abbonamenti,

via Gianni Mazzocchi 1/3, 20089 Rozzano (MI).

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

Tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 57500132

email: subscriptions@edidomus.it

Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 95,00

Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 109,00;

2) Africa/North & South America/Asia € 136,00;

3) Oceania € 158,00.

Payment method:

By credit card: American Express, Diners, Mastercard,

Visa

Bank transfer on UniCredit SpA, filiale Milano

Metropolitana, via Marco D'Aviano 5, 20131 Milano (MI),

IBAN IT490200809434000104272924,

Swift Code UNCRITMMOMM.

PERIODICO MENSILE

AGOSTO 2022

DIRETTORE RESPONSABILE

David Giudici

VICE DIRETTORE

Carlo Di Giusto

ART DIRECTOR

Stefano Tosi

REDAZIONE

Raffaella Rietmann (caporedattore centrale)

Fulvio Zucco (caporedattore)

Gaetano Derosa (vice caporedattore)

Fabrizio Greggio (caposervizio)

IMPAGINAZIONE

Daniele Vellini (caposervizio)

Massimiliano Lai

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Paola Pisati (coordinamento)

Roberta Ermolli, Elena Ravazzini

HANNO COLLABORATO

Alfredo Albertini, Andrea Bellomo,

Daniele Bonetti, Mauro Borella,

Carlo Cavicchi, Nanni Cifarelli,

Giulietta Cozzi, Paolo De Vecchi,

Marco Di Pietro, Giancarlo Gnepo Kla,

Gilberto Milano, Nicolò Minerbi,

Francesco Mosconi, Carlo Nocerino,

Paolo Sormani, Silvio Jr. Suppa,

Giorgio Terruzzi, Tiberio Timperi

FOTOGRAFIE

Archivio Quattroruote e Ruoteclassiche,

Tommaso Bertotti, Guido Bissattini,

Paolo Carlini, Nanni Cifarelli,

Piotr Degler, Roberto Deias,

Carlo Di Giusto, Nicolò Minerbi,

Massimiliano Serra, Marco Zamponi

Copertina: Massimiliano Serra

DISEGNI

Archivio Quattroruote e Ruoteclassiche,

Mariagrazia Occhipinti, Owl2

In questo numero la pubblicità
non supera il 45%

STAMPA

Elcograf SpA, stabilimento di Bergamo (BG)

Copyright 2022

Editoriale Domus S.p.A. Milano

È vietata la riproduzione totale o parziale

del contenuto della pubblicazione

senza autorizzazione dell'editore.

Registrazione del Tribunale di Milano

n. 709 del 26/10/1987.



UFFICIO VENDITE ITALIA

sales@edidomus.it

tel. 02-56568800 (lunedì - venerdì 9-18)

Un numero: € 6,00 - Fascicoli arretrati: € 9,90.

Modalità di pagamento:

Contrassegno (contributo spese di spedizione € 2,90)

Carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)

Versamento sul c/c postale n. 668202 intestato a

Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3

20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri

di RUOTECLASSICHE desiderati.

Si prega di accertarsi sempre della effettiva

disponibilità delle copie.

FOREIGN SALES DEPT.

sales@edidomus.it

tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 57500132

Back issues: € 9,90 (postal changes not included).

Payment method: By credit card: American Express,

Diners, Mastercard, Visa Bank transfer on UniCredit SpA,

filiale Milano Metropolitana-via Marco D'Aviano 5, 20131

Milano (MI), IBAN IT490200809434000104272924,

Swift Code UNCRITMMOMM.

Editoriale Domus S.p.A. tratta i dati personali

raccolti in qualità di Titolare in conformità con i principi

detti dal Regolamento UE 2016/679. Il responsabile

della protezione dei dati è contattabile scrivendo

presso la sede del Titolare o all'indirizzo

email.dpo@edidomus.it.

PER L'ITALIA

Distribuzione SO.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.,

via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo MI

tel. 02 660301, telefax 02 66030320.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA

via Manzoni 12, 20089 Rozzano (MI)

tel. 02 5753911, fax 02 57512606

Allemano

measure your time



Una storia di passione,
tradizione e innovazione.

TORINO 1856

Store Allemano
Piazza Bodoni 1F, Torino

allemanotime.com

Fai offerte su auto d'epoca, **selezionate da** **esperti Catawiki**

Ogni giorno i nostri esperti di professione selezionano con cura per le aste solo le più iconiche vetture d'epoca provenienti da tutto il mondo.



Franco Vigorito
Esperto di Auto d'epoca

Acquista e vendi su [Catawiki.com/it](https://catawiki.com/it)



CARLO CAVICCHI

LE DOPPIA VITA DI POLTRONIERI



Una carriera al timone

Tutta la vita a pane e automobili. Direttore per trent'anni, da Autosprint alla nostra testata ammiraglia, Quattroruote.

Sono già cinque anni che Mario Poltronieri ci ha lasciati e con lui se n'è andato un modo mai gridato di fare telecronache, come invece è in voga adesso. Mario, prima che giornalista Rai ed esperto di auto, era stato un grande pilota in pista e soprattutto un formidabile conquistatore di record di velocità, addirittura 112, che

negli anni 50 attizzavano tutti i costruttori. I rally non erano la sua disciplina, anche perché hanno cominciato a essere importanti quando la sua carriera agonistica era alla fine e lui già collaborava con la Rai, ma le due 1000 Miglia sulle spalle bastavano per farlo sentire un pilota completo.

Per mezzo secolo, l'ultimo suo mezzo secolo, è stato il prototipo della persona perbene, allegra, pacata e puntualmente dentro le regole, l'opposto del cuor di leone che aveva caratterizzato la sua prima vita. E proprio perché di fegato ne aveva in abbondanza accettò di fare il navigatore a un altro pilota (e persona) eccezionale, quale Giorgio Pianta. Nel 1964 corsero assieme al Rally di Polonia, valido

per il campionato europeo che all'epoca valeva come il mondiale di oggi, alla guida di una delle tre Flavia Coupé HF che la squadra Lancia aveva mandato per assicurare la Coppa delle Nazioni, con l'Italia al secondo posto alla pari con la

Svezia. La squadra HF, destinata poi a diventare leggendaria, stava muovendo i primi passi e un risultato positivo poteva significare continuare l'attività, mentre una sconfitta faceva temere il peggio. La storia della gara non è molto importante, come non lo è il ritiro delle altre due Lancia e pure delle tre Alfa Romeo ufficiali. Conta che in corsa verso metà gara ci fosse ancora la vettura dello scatenato Pianta e dell'improvvisato navigatore Poltronieri.

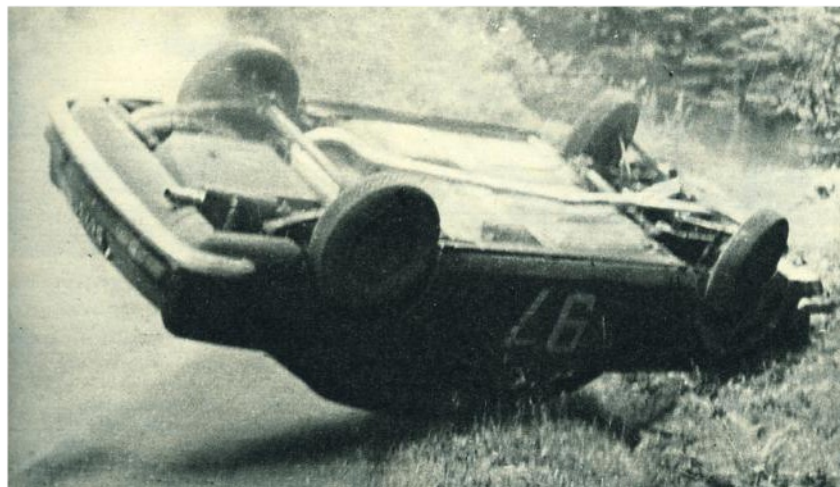
Al tempo le gare erano lunghe e faticose, in quel caso quasi 3500 km con molti trasferimenti spesso a una media imposta superiore agli 80 all'ora; in più due prove di velocità in circuito e 14 su strada. Pianta non aveva ancora trent'anni, mostrava un piede pesante in tutte le condizioni di fondo ed era già uno dei pochi piloti capaci di cavarsela in qualsiasi disciplina. Ma non era un automa, ogni tanto doveva riposare un po' e fare guidare il suo compare che peraltro era un campione vero e che non chiedeva di meglio. Poltronieri se la cavava con maestria, ma a volte succede che anche i più bravi commettano un errore. A lui capitò in una "esse" infida, un destra-sinistra dove la Flavia finì fuori strada con grossi danni alla carrozzeria, ma non alla meccanica. Arrivati a fatica all'assistenza, gli uomini della squadra HF sistemarono quel che potevano, ma non il povero Poltronieri che si era fatto piuttosto male e che non era in grado di continuare.

Che fare? Mancavano ancora un ventina di ore all'arrivo e un ritiro poteva costare caro. Quindi con una spregiudicatezza che oggi verrebbe biasimata, fu deciso che il posto del ferito sarebbe stato preso da un meccanico vestito con la tuta, il casco di Mario e una spessa sciarpa a coprirgli il viso, giustificata dal fatto che la Flavia era senza il vetro anteriore e che pioveva. In condizioni difficili (ed era la fine di luglio), Pianta terminò la gara all'ottavo posto assoluto che significò il successo sperato e di fatto il benessere al seguito dell'attività Lancia nei rally. In quanto al copilota misterioso non si seppe niente. Il destino insomma non fu cinico, ma un po' baro sì. **R**

Il copilota misterioso

La Flavia Coupé HF di Giorgio Pianta e Mario Poltronieri nel momento dell'incidente. Pianta e la Flavia riprenderanno il via (e la vittoria), Poltronieri no...

“Il prototipo della **persona perbene**, pacata e dentro le regole, ma in gioventù Mario era stato un cuor di leone e grande pilota”





200  **ITAS**
1821  **MUTUA**



Assilogos
CONSULENZE ASSICURATIVE



Valle d'Aosta, Piemonte, Liguria, Lombardia,
Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia,
Trentino Alto Adige, Veneto



Toscana, Abruzzo, Umbria, Lazio,
Marche, Sardegna, Molise,
Città del Vaticano



Basilicata, Puglia, Campania,
Calabria, Sicilia

PREMI INDICATIVI DEI MEZZI CON PIÙ DI 25 ANNI

FINO A 3 234€	FINO A 3 247€	FINO A 3 282€
---------------------	---------------------	---------------------

PREMI INDICATIVI DEI MEZZI TRA 20 E 25 ANNI

FINO A 3 286€	FINO A 3 289€	FINO A 3 334€
---------------------	---------------------	---------------------

Le polizze possono comprendere fino a 20 mezzi

GARANZIE E SERVIZI PROPOSTI

- DURATA CONTRATTO: ANNUALE
- FORMA TARIFFARIA: FRANCHIGIA FISSA E ASSOLUTA PER OGNI SINISTRO € 80,00
- MASSIMALE RCA 7.290.000,00 €
(6.070.000,00 € PERSONE -
1.220.000,00 € COSE - ANIMALI)

- GUIDA LIBERA AL RAGGIUNGIMENTO
DI 26 ANNI COMPIUTI
- INCENDIO P.R.A. € 5.000,00
SCOPERTO 10 % MIN. € 250,00
- GARANZIA INFORTUNI CONDUCENTE
€ 50.000,00 MORTE / € 50.000,00 I/P
- UNICO VEICOLO CIRCOLANTE ALLA VOLTA

- RINUNCIA ALLA RIVALSA
COME DA CONDIZIONI
- RIMBORSO TRAINO
*Garanzia prestata da Uca Assicurazione
Spese Legali e Peritali S.p.a.*
- TUTELA LEGALE
*Garanzia prestata da Uca Assicurazione
Spese Legali e Peritali S.p.a.*

Assistorica è una convenzione. Prima della sottoscrizione leggere il set informativo su www.assilogos.com

**CONDIZIONI DI POLIZZA, NOTE INFORMATIVE, TABELLA PREMI/PROVVIGIONI E INFO SU
WWW.ASSILOGOS.COM**

Assilogos S.r.l. Via C. Beaumont, 10 - 10143 Torino - P.Iva: 07483180019 - Numero CCIAA 70789 - Iscrizione al registro degli intermediari assicurativi n° A000170378 dal 01/06/2007 - Responsabili dell'attività di intermediazione: Tricomi Emanuela - Intermediario iscritto in sezione A RUI N° A000170367 dal 22/04/2007
Tricomi Roberto - Intermediario iscritto in sezione A RUI N° A000166705 dal 01/02/2008 - Iscrizione consultabili sul sito del RUI www.ivass.it - assilogos@legalmail.it

GIORGIO TERRUZZI

LA SIGNORA IN GRIGIO DEL TENENTE COLOMBO



Terruzzi e le sue storie

Si definisce giornalista e rugbista. Scrive. Articoli e libri. Storie. Primo G.P. visto dai box: Inghilterra, 1975.

Portava a spasso il tenente Colombo, Peter Falk. L'ha trasportato in una infinità di giorni e storie, sin dentro le nostre case. Continua a farlo perché a lei, grazie a lui, siamo affezionati come a una vecchia amica. Una di famiglia. La nostra, le nostre, prese a conservare le tracce del proprio passato in una successione naturale.

Figli, padri, nipoti e nonni, a bordo, in un modo o nell'altro, guardando la tv. Peugeot 403 Cabriolet. Poco visibile altrove, sulle strade italiane, eppure riconoscibilissima, causa frequentazione iniziata nel 1974, anno di esordio in lingua italiana dell'infallibile tenente.

Un cardenzone, a voler (ri)guardare, con tutti i suoi anni addosso, data di nascita della berlina: 20 aprile 1955, seguita dalla "cabrio" un anno

più tardi. Le radici stilistiche, motoristiche, infilate nel decennio precedente. Abbastanza da apparire un po' appesantita, secondo canoni non ancora assestati su una prossima, spinta modernità. Eppure, la biografia della 403 offre una quan-

tità di sorprese: prima Peugeot pensata per l'esportazione; prima vettura della Casa francese a superare il milione di esemplari venduti, con debutto di un motore diesel (nel '58). Soprattutto, prima Peugeot disegnata da Pinin Farina per l'esordio di un sodalizio di lunghissima durata. Anche se la

biografia racconta del carrozziere francese Pourtout per la definizione dei primissimi esemplari. La Cabriolet: motore millecinque (derivato dalla vetusta Peugeot 203), potenza aumentata: da 58 a 60 cavalli per raggiungere i 140 orari. L'allestimento? Da sciambola. Cuoio per i sedili, tappetini in moquette, colori adeguati alle aspirazioni di una clientela internazionale, anche se poi, il Colombo, scelse quel grigio smunto là, in abbinamento alla studiata sciatteria del noto impermeabile.

L'avventura della Cabriolet durò sino al 1961, quella della berlina sino al '66. Il che fa pensare che il modello a cielo aperto non fu fortunatissimo. Però, come capita spesso, il tempo ha trasformato proprio quella 403 in un oggetto ambito in quanto raro. Non si tratta soltanto di recuperare vecchi reperti a ogni costo. Basta guardarla oggi per comprendere il valore di una originalità affascinante. Il muso ampio, colmo di cromature pare un simbolo dell'evoluzione automobilistica da dopoguerra, la linea delle fiancate, con tanto di profilo, ripristina un'eleganza rétro, la "coda" corta e leggermente arrotondata ricorda vagamente qualche barchetta leggendaria. E poi, a differenza di molte cabriolet, una volta tirata su la capote, il carattere non stinge, la linea non patisce, l'armonia non sparisce.

Ogni modello "scoperto" aspira a diventare un'automobile sportiva, apprezzata da chi vuole distinguersi. In questo senso, ci troviamo di fronte a un'anomalia, perché, più che alludere alla velocità, ai frizzi e lazzi del genere, la nostra 403 rassicura. Rimanda a una sorta di quiete, a un confort senza stress, psicologico o meccanico che sia. Morbida e solida come un'antica matrona, come una nave imponente ed elegante. Perfettamente in linea con le atmosfere dei film. Gialle, certo, ma pallide, senza violenze. Una quiete motoristica, ironica e autoironica, simile a quella che spinge il nostro Colombo a raggiungere, inaspettatamente, puntualmente, il porto, prima della sigla. **R**

“La Peugeot 403 Cabriolet rassicura. Perfettamente in linea con le atmosfere dei film. Gialle, certo, ma pallide, senza violenze”



Capote sdrucita e gibolli

Per i 60 anni della Peugeot 403 Cabriolet, nel 2015 il Musée de l'Aventure Peugeot omaggiò il tenente Colombo con una replica della sua sgangherata auto. .



RUOTECCLASSICHE

BEST IN CLASSIC

2^a
EDIZIONE

Dopo il grande successo riscosso lo scorso anno, torna il premio **BEST IN CLASSIC**, l'iniziativa di **Ruoteclassiche** che mette sotto i riflettori le eccellenze del Motorismo Storico con l'obiettivo di valorizzare e premiare i migliori. Dodici categorie in gara, una giuria di esperti del settore ed una esclusiva serata di celebrazione dei vincitori.

Scopri di più su
ruoteclassiche.it

Main Partner



Club **ACI Storico**

TIBERIO TIMPERI

IL VIZIO DI SBIRCIARE LE AUTO DEI “BARBARI”



Sotto i riflettori

Tiberio Timperi, oltre che grande appassionato e conoscitore di auto, è giornalista e conduttore televisivo, volto “familiare” dell'intrattenimento Rai.

La benzina che sfiora i due euro. Il governo che cade. Il Covid. La guerra. Il vaiolo delle scimmie. L'elettrico che incombe. Le colonnine che non si trovano. Le auto green che costano un botto. Il Fit for 55. Gli attivisti di Friday for the future. Il de profundis per zio Rudolph Diesel. Il parcheggio dello stabilimento pagato a peso d'oro. Il

vicino d'ombrellone e la sua sfrenata passione per Tiziano Ferro e Marco Mengoni. Mancano solo le cavallette (e comunque in Sardegna sono arrivate...) per dirla alla John Belushi alias Jake Elwood in “Blues Brothers” e il quadro è completo. Inevitabile aggrapparsi allora ai ricordi come Tarzan alle liane. Cesenatico. Estate primi anni 70. Secolo scorso. Le foto erano a colori rigorosamente Agfa-Gevaert. Che restituivano un incarnato simil ispettore Derrick. La mia principale occupazione di figlio unico non ancora folgorato dalla radio era passare ai raggi X le auto dei tedeschi e degli svizzeri che calavano in massa nella Riviera romagnola.

L'osservatorio si trovava in via Pascoli, dove al civico 10 c'era la mia pensione. Si chiamava Sirenetta, rigorosamente a conduzione familiare. Sotto i tigli stazionavano auto di cui ignoravo l'esistenza. Le vedevi solo sul mitico Tam, Tutte le Auto del Mondo. Ero attratto da queste aliene su quattro ruote. Spesso squadrate. Denominatore comune delle giap, lo sfarzo di cromature e leziosità nel tentativo impossibile di colmare il gap stilistico con le europee, italiane in partico-

lare. Erano in gran parte Toyota e Mitsubishi, più qualche rara Honda assieme a granitiche Volvo e ovoidali Saab. I nomi a volte suonavano familiari, come Carina. O spesso, combinazioni alfanumeriche di cui ignoravo il significato. Mi avvicinavo e con la mano sul finestrino per evitare il riverbero del sole, sbirciavo nell'abitacolo. Contemplavo cruscotti come opere d'arte. Ripetevo parole come fan, heat, cool, empty. Mi sembravano interni strepitosi. Un denominatore comune della calata dei “barbari” era l'uso indiscriminato della pelle di montone. Presente tanto sui sedili quanto sulla corona del volante. Solo anni dopo, vivendo a Milano, avrei scoperto la libidine del sedile e del volante riscaldato. Il vizio di sbirciare nelle auto sconosciute mi ha accompagnato a lungo. Fino a quando, molti anni dopo, scoprii sotto casa una Ronda, la gemella iberica della Ritmo. Ricordo che gli spagnoli proprietari della Seat non accolsero con piacere il mio interesse, scambiandomi per un malintenzionato. Da allora, ho imparato a contenere il mio interesse.

Chiusa la parentesi, torniamo a Cesenatico. Nel parcheggio della pensione Sirenetta sveltava la Fiat 2300 Coupé del proprietario. L'Ettore Bracci. Romagnolo purosangue, intriso di brillantina e passione per auto, donne e ballo. Rigorosamente in quest'ordine. La 2300 mi appariva come un'astronave color acciaio. Monumentali poltrone rosse, il lunotto curvo, strumenti che a miei occhi di bambino apparivano giganteschi. L'auto esalava un inconfondibile mix di pelle, muffa, tabacco e lavanda che riconoscevo a occhi chiusi. Un odore che all'epoca mi infastidiva, ma che oggi avrebbe la stessa valenza della madeleine di Proust. Ho scritto Proust non Prost. Sai, vista la testata... **R**

“Mi avvicinavo e con la mano sul finestrino per evitare il riverbero del sole, sbirciavo nell'abitacolo. Contemplavo cruscotti”

Ricordi d'estate

La Fiat 2300 Coupé evoca nel nostro Tiberio ricordi di estati lontane.

Era un bambino e vedeva quest'auto come un'astronave. Monumentale, quasi. Oggi è una dolce memoria.



MODELLA D'OLTREMANICA

Nella rubrica Posta di luglio avete accennato al fatto che lo stile della MP Lafer si è ispirato a quello della MG TD. Potreste darmi qualche informazione in più su questa spider inglese?

Gualtiero Formigoni

In effetti la MP Lafer viene considerata alla stregua di una replica della MG TD, la versione di maggior successo delle spider della famiglia T, nata nel 1936 ed evolutasi nelle serie A, B, C, D e F. Alla fine del 1949 la dirigenza della MG realizza che è giunto il momento di introdurre alcuni aggiornamenti sulla TC in modo da rendere la compatta spider inglese più appetibile per il mercato americano, dove le sportive europee nell'immediato dopoguerra stanno riscuotendo un grande successo. Per migliorare il comportamento dinamico della vettura viene completamente rivisto il telaio che, oltre a essere allargato e irrigidito, adotta longeroni fortemente arcuati nella parte posteriore in modo da consentire una maggiore escursione alla sospensione a ponte rigido con balestre. Del tutto inedito l'avantreno a bracci oscillanti trasversali e molle elicoidali. Altra innovazione di rilievo è la scatola dello sterzo a cremagliera, molto più precisa. A colpo d'occhio la modifica subito percepibile sono le ruote in lamiera stampata da 15 pollici in luogo di quelle a raggi da 19. La clientela non amerà i nuovi cerchi, percepiti come "fuori luogo" su una spider dallo stile anni 30, e non a caso sulla maggior parte degli esemplari i proprietari montano ruote a raggi aftermarket; la stessa Casa nel 1952 le offrirà come



optional. Il motore invece rimane il quattro cilindri XPAG di 1250 cc da 55 CV della precedente TC. Le prime TD vengono costruite alla fine del 1949; la produzione termina nel 1953, dopo circa 30.000 esemplari allestiti. Durante il suo ciclo vitale questa compatta sportiva beneficia di numerosi miglioramenti. Già nel dicembre del 1949 il telaio viene ulteriormente irrigidito mediante l'aggiunta di un elemento in acciaio di rinforzo a U posto dietro la plancia; nel gennaio del 1950 i cerchi "pieni" in lamiera stampata vengono dotati di apposite finestrature per migliorare il raffreddamento dei freni, che tendono a surriscaldarsi. Nel corso del 1950 è avviata la produzione della MG TD Mark II o TD Competition, versione speciale distinta da una migliore dotazione e soprattutto elaborata al fine di migliorare le prestazioni. In particolare, la testa vanta valvole maggiorate, molle più rigide e un rapporto di compressione

incrementato a 8,6:1. A queste modifiche si aggiungono due carburatori SU H4 (anziché H2) e due pompe benzina. La potenza sale da 55 a 63 CV. Inoltre sono montati quattro ammortizzatori a frizione Andrex. Nel luglio 1951 il motore XPAG beneficia di un nuovo blocco e di un'inedita coppa; viene anche montata una frizione maggiorata; da allora viene assunta la denominazione ufficiale TD2. Tra agosto e novembre 1952 la TD viene ulteriormente rivista, nel tentativo di contrastare la concorrenza della Triumph TR2 e della Austin Healey 100. Tra i dettagli distintivi, luci posteriori circolari con indicatori di direzione incorporati e nuovo telaio della capote. Ma nel 1953 ecco la TF, subito riconoscibile dal frontale più aerodinamico, con proiettori non più separati bensì parzialmente integrati nei parafranghi. Si tratta del canto del cigno: dopo due anni la famiglia T viene infine pensionata dalla nuovissima MG A.

PASSIONE SENZA ETÀ

LA LANCIA NEL CUORE

Pubblichiamo volentieri l'apprezzamento di Franco Benozzo, esperto conoscitore del mondo dell'automobile e appassionato in particolare della Lancia. Nel 2017 ha collaborato all'organizzazione a Giaveno (TO) di un raduno denominato 1° Concorso di Eleganza, che ha raccolto molti appassionati espositori del territorio, preparando le schede di presentazione (aspetti tecnici, estetici e storici) di tutte le automobili intervenute. A 85 anni compiuti partecipa ancora con entusiasmo a raduni di auto storiche.

Vostro affezionato lettore fin dal novembre del 1987, quando esordì Ruoteclassiche, sul numero di marzo (399) ho avuto finalmente il piacere di leggere un servizio (breve) su una delle migliori auto degli ultimi 50 anni, la Lancia 2000, evoluzione finale della Flavia. La mia prima serie è identica a quella del servizio, ma con interno in velluto rosso, condizionatore e targa "TO H".



SEAT - LANCIA

BETA ALLA SPAGNOLA

Nel volume "Guida al collezionismo Lancia", a proposito della Beta Coupé e HPE noto che non fate cenno ai due modelli identici prodotti (solo assemblati?) dalla Seat in Spagna. La carrozzeria era identica ai modelli prodotti dalla Lancia, il motore aveva cubatura leggermente inferiore. Vi risulta che questi modelli furono venduti anche in Italia? Il loro valore potrebbe essere superiore o inferiore ai corrispondenti modelli italiani? Vi ringrazio per la vostra attenzione e porgo cordiali saluti.

Paolo Vacchini

Il nostro lettore ha puntato i riflettori su un capitolo poco

conosciuto della Lancia. Nel 1979 viene avviata dalla Seat la produzione nello stabilimento di Landaben, a Pamplona, della Lancia HPE e della Coupé. In realtà non si tratta di una fabbricazione vera e propria, bensì di un assemblaggio di componenti provenienti dall'Italia. Il motore invece è prodotto in Spagna. Si tratta di un quattro cilindri derivato dal noto "Lampredi", con cilindrata di 1920 cc, in grado di erogare 111 CV; la stessa unità è impiegata anche sulle Seat 124, 131 e 132. Molto limitata la gamma colori: la Coupé è proposta solo in livrea rossa o marrone, mentre la HPE è disponibile in azzurro e grigio



metallizzato. Il clima politico in via di progressiva democratizzazione dopo la lunga dittatura franchista, finita nel 1975, apre il Paese alle importazioni dall'estero e di conseguenza le due Lancia divengono quasi subito poco appetibili in un mercato in rapido ampliamento e desideroso di liberarsi dal protezionismo del passato. A questo si aggiunge il progressivo distacco dalla Fiat, siglato con la rottura

dell'accordo nel 1982. Così già nel 1981 la HPE e la Coupé, per le quali non era stata prevista l'esportazione fuori dai confini spagnoli, escono di scena, dopo aver giocato un ruolo del tutto marginale: la prima totalizza 1349 unità, la seconda tocca i 1398 esemplari. Per quanto riguarda le quotazioni, non è possibile stabilire una tendenza poiché le transazioni sono pressoché inesistenti. Siamo nell'ambito della mera curiosità.

AGIP NOVECENTO
OGNI CHILOMETRO,
COME SE FOSSE
IL PRIMO.

ACQUISTALO su www.agipnovecento.puntogas.it

Agip Novecento, la linea di prodotti Eni studiata per chi ama e guida auto d'epoca.

Una gamma completa di lubrificanti per ogni epoca, dal 1900 al 1990, fluido freni e additivo per benzina. Tutto è formulato per garantire la massima protezione e le migliori prestazioni.

PUNTOGAS
Rivenditore esclusivo Agip Novecento
per Lazio, Abruzzo, Marche e Umbria

Via Cancelliera 11C
00041 Albano Laziale
Roma (Italy)

392.9580992
www.puntogas.it
info@puntogas.it

Numero Verde
800 904 961

DIVENTA RIVENDITORE
AGIP NOVECENTO
Scrivi a info@puntogas.it

eni
oilproducts.eni.com



RIVOLUZIONE A WOLFSBURG

S fogliando l'allegato dedicato ai marchi Audi-Volkswagen mi è venuta la curiosità di sapere quale sia stata la prima vettura di Wolfsburg a scocca portante.

Angelo Guffanti

Se il Maggiolino (Typ 1), la Karmann-Ghia (Typ 14 e Typ 34) e la 1500 - 1600 (Typ 3) condividevano lo stesso schema costruttivo con telaio a trave centrale, nel 1968 avviene una piccola rivoluzione. Nell'agosto di quell'anno, infatti, debutta la 411 (la Typ 4), prima Volkswagen a scocca portante (foto in alto). Non solo: è anche la prima vettura di Wolfsburg con carrozzeria a quattro porte (la gamma comprende anche la versione a tre porte) e la prima ad adottare l'avantreno MacPherson, in luogo dello schema a barre di torsione trasversali usato fino a quel momento. Nonostante le molte innovazioni, la 411 non ottiene il successo auspicato. Il design, pur funzionale al tipo di vettura, non convince; inoltre, le prestazioni consentite dal quattro cilindri boxer 1700 da 68 CV vengono giudicate modeste. Si

cerca di correre subito ai ripari e già nell'agosto del 1969 viene introdotta la 411 E, dotata di iniezione elettronica, grazie alla quale la potenza sale a 80 CV; al contempo la gamma si amplia con il modello station wagon, denominato Variant. Il gradimento però rimane modesto; nel tentativo di destare un maggior interesse, nell'estate del 1972 la 411 è oggetto di un restyling della parte frontale al fine di renderla più aerodinamica e moderna: nasce la 412 (foto sotto). Con il model year 1974 la cilindrata del boxer viene elevata da 1679 a 1795 cc e si abbandona l'iniezione elettronica, capricciosa e responsabile di un consumo smodato di benzina, a favore di due carburatori, più affidabili e meno assetati: la potenza è di 75 CV per la "normale" e di 85 CV per la S. Il ciclo vitale della Typ 4 termina nel 1974, dopo circa 370.000 unità costruite.



PHOTOBOX

CON NOI TUTTI I MESI

Pubblichiamo alcune immagini **scelte dalla redazione** tra quelle inviate a redazione@ruoteclassiche.it



La 132 del papà

1. "La Fiat 132 acquistata da mio padre nel 1981, da me restaurata un paio d'anni fa e ripresa lo scorso inverno durante una vacanza a Cavalese sulle Dolomiti". E Leonardo Togni ha già in programma di tornarci anche l'anno prossimo.

2. Ecco la Fiat Barchetta di Paolo Magon. La spider torinese coabiterà con un'Autobianchi A112 "unificata".

3. Alessandro Cacciotti, nostro affezionato lettore dal novembre 1987, invia questa immagine del suo garage-museo, dove è ospitata la Morris Minor 1000 appartenuta alla scrittrice Elsa Morante.

4. Nel garage di Luca Cattaneo riposano una Giulietta Sprint Veloce del 1960 (più a sinistra) e una Giulia Spider del 1962, entrambe giunte per soggiornare a Milano dalla Sicilia.

5. Quali indizi starà cercando Sherlock Holmes su questa Ford Cortina MK2 del 1967?

A vestire i panni dell'infallibile investigatore, personaggio letterario ideato da Arthur Conan Doyle, è Daniele Bagnara, immortalato accanto alla sua vettura in occasione del British Day 2019.

BACHECA SOCIAL

@_alessiopassagrilli
Consigli per l'acquisto di una prima auto storica?

R La prima auto storica non si scorda mai. Per questo dev'essere un'auto che parla al nostro cuore prima di qualsiasi altra cosa: non lasciatevi coinvolgere da considerazioni prettamente economiche relative a possibili rivalutazioni future o altro. Il primo passo in questo affascinante mondo delle automobili del passato deve essere compiuto con un unico obiettivo: portarsi in garage una vettura che piace, che coinvolge emotivamente. L'unico consiglio per chi è alle prime armi è quello di orientarsi però verso modelli non troppo impegnativi

dal punto di vista della manutenzione: questo è il momento del divertimento puro. Iniziare con un'automobile poco affidabile, che richiede frequenti interventi in officina, non è proprio il massimo per alimentare la passione.

@yzf__20v
Vista la folle, a mio avviso, corsa all'elettrico, cosa ne sarà del nostro patrimonio storico automobilistico?

R Sul numero scorso il nostro direttore David Giudici ha ampiamente trattato la materia nel suo editoriale con l'aiuto di tre specialisti del settore: Simon Kidston, Augustin Sabatié-Garat e Daniele Turrisi. Partendo dal

presupposto che l'automobile sarà vissuta come qualcosa di diverso, sarà la nostra passione a tenere vivo il patrimonio storico automobilistico, anche perché, come abbiamo detto e sottolineato più volte, lo stop alla vendita dei motori endotermici "nuovi" non significa lo stop alla vendita dei carburanti.

@sturel_6
Le quotazioni della "scalino" 1300 Junior continueranno a salire molto o si calmeranno?

R Il prossimo anno si celebreranno i 60 anni dal lancio dell'Alfa Romeo Giulia GT, un'auto simbolo degli anni 60 e vera icona della Casa del Biscione. C'è chi scommette

che i valori di mercato riprenderanno a crescere, come è avvenuto, in maniera impressionante, qualche anno fa. Per gli esperti è meglio puntare sulle "scalino" (preferibilmente 1600) e sulle 1750 - 2000 GTV.

@mikyaxsport1987
Quando fate un servizio sulle versioni sportive della Citroën AX?
Nel nostro allegato "Guida al collezionismo - Citroën-Peugeot" abbiamo dedicato una sezione alla AX Sport - GT - GTI. Ma su Ruoteclassiche effettivamente ammettiamo di averla trascurata. Però per correre ai ripari non è mai troppo tardi. Quindi a presto.



INDIPENDENT PORSCHE SPECIALIST
CLASSIC & SPORT CARS

OLTRE 50 PORSCHE SEMPRE DISPONIBILI
ASSISTENZA SPECIALIZZATA PORSCHE

ADR MOTORSPORT
Fossalta di Portogruaro - Venezia www.adrmotorsport.it



UN TRIDENTE MOLTO DESIDERATO

Un bellissimo volume ripercorre, telaio per telaio, la storia dell'A6 GCS, una delle Maserati Sport più vincenti (e più ricercate) di sempre

Negli anni 50 la Maserati ha costruito barchette da corsa straordinarie che oggi sono tra le più ricercate e costose per i loro pregi tecnici. Il fiore all'occhiello è senz'altro la A6 GCS. Compatta, molto agile anche se impegnativa da guidare, era l'ideale (nella classe 2 litri) per chi voleva primeggiare, tanto da essere gettonata sia dai gentleman driver sia dai piloti professionisti dell'epoca. Grazie alla sua incredibile versatilità poteva essere utilizzata nelle numerose cronoscalate e, naturalmente, in circuito e anche nella 1000 Miglia. Questo bel volume scritto da due appassionati del Tridente, Walter Bäumer

e Jean-François Blachette, offre una panoramica completa di un modello fondamentale nell'automobilismo sportivo italiano. Il libro inizia con l'excursus tecnico che ha portato la fabbrica di via Ciro Menotti a Modena alla realizzazione dell'A6 GCS, per poi passare in rassegna le varie carrozzerie che hanno vestito la Sport, fino alla storia, telaio per telaio, di tutte le auto costruite. Un lavoro esaustivo con moltissime immagini inedite, foto degli eventuali restauri, la cronistoria delle gare. Cilegna sulla torta, tutti i tecnici e i piloti che hanno contribuito a rendere questa Maserati una delle auto più vincenti della storia.



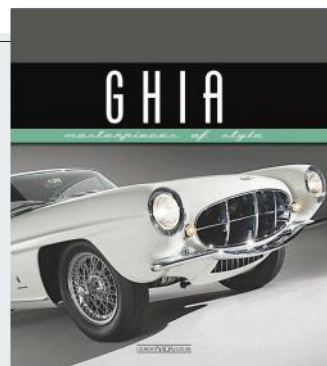
MASERATI A6GCS
W. Bäumer, J. F. Blachette
Editore Dalton Watson
400 pagine - 195 euro

INTERVISTA

IL PILOTA CAVALIERE

“Era su una Cisitalia 202, stranamente chiara color panna (non rossa), ma con una bellissima voce...”. Ricordi di un bambino di fronte al “mito inarrivabile”, Tazio Nuvolari. Il campione “piccolo, elegante, vigoroso, sigaretta in bocca, si ferma in casa da noi...”. Così Luciano Pasotto torna con la mente in un libro intervista all'origine della passione per le auto. E ripercorre, con l'ausilio di tante foto, la sua carriera da pilota (pseudonimo “White”) dalla prima 1000 Miglia del 1958 su Appia Zagato (papà ignaro e contrario) ai rally dei primi anni 60, alla sua Ferrari 275 GTB, al successo nel campionato italiano categoria Sport nel 1970, al ritiro a 35 anni... Alla Hemove, onlus per le malattie reumatiche, vanno i diritti del volume (per acquistarlo: segreteria@hemove.org).

IL PILOTA IN GIACCA BLU WHITE - LUCIANO L. PASOTTO
Leonardo Mello
176 pagine + dischetto - 20 euro



CARROZZERIA GHIA

ECCELLENZA ITALIANA

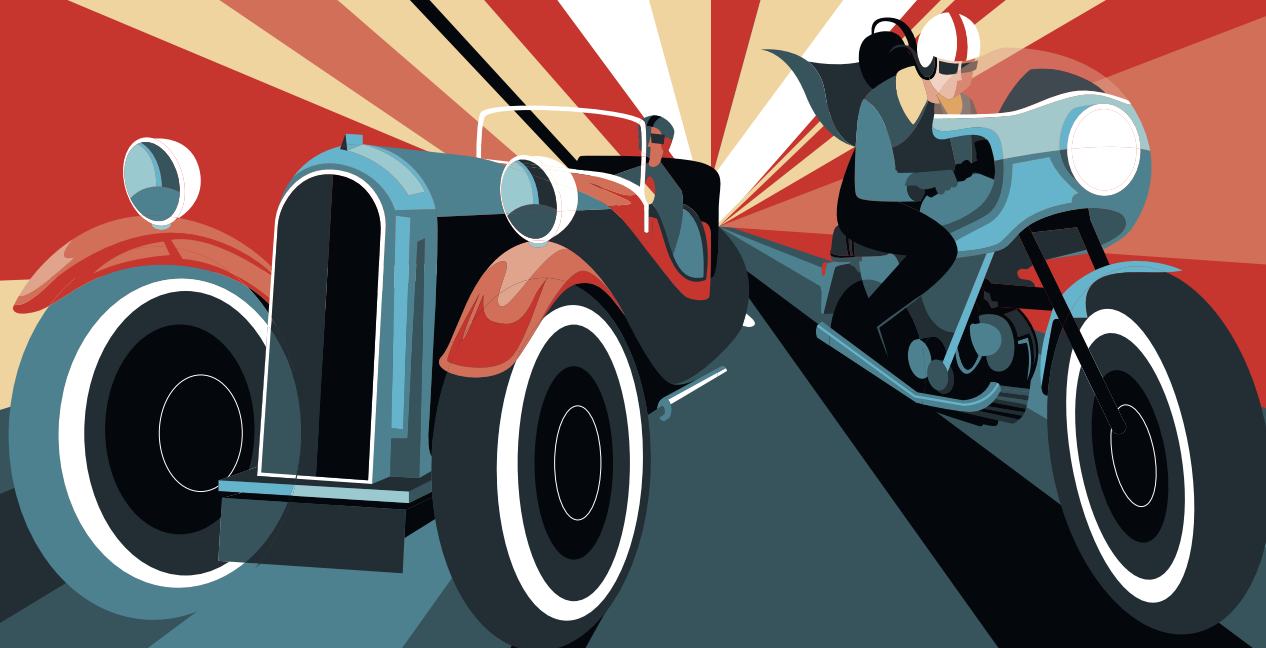
Nata nel 1926, la carrozzeria Ghia si impose subito per le sue fuoriserie sportive, eleganti e dalle linee innovative. Merito della collaborazione con Mario Revelli di Beaumont, antesignano della figura dello stilista freelance. Negli anni 50 e 60 la carrozzeria visse un euforico periodo di espansione, segnato dall'entusiasmante avventura con la Chrysler e alimentato da designer di prima grandezza, tra cui Exner, Savonuzzi, Tjaarda e Giugiaro. Ma la Ghia attraversò anche difficili momenti societari, sfociati nell'acquisizione da parte della Ford nel 1973. La storia di un'eccellenza italiana, ricca di immagini d'epoca, comprese pubblicità e copertine di Quattroruote. Il volume (in inglese) fa parte della collana “Masterpieces of style” firmata da Luciano Greggio, grande (e mai dimenticata) firma di Ruoteclassiche, di cui fu uno degli ideatori. L'autore ripercorre le vicende della carrozzeria dai primi passi di Giacinto Ghia come collaudatore presso la Ceirano e la Diatto negli anni antecedenti la Grande Guerra fino al 2010, quando quel glorioso nome scomparve dalla gamma Ford.

GHIA - MASTERPIECES OF STYLE
Luciano Greggio
Giorgio Nada Editore
168 pagine - 48 euro

CLUB DI AUTO
E MOTO D'EPOCA

ESPOSITORI, TEST DRIVE
E SIMULATORI

STREET FOOD, MUSICA
E INTRATTENIMENTO



FIRENZE

MOTOR CLASSIC

17-18 SETTEMBRE 2022

H. 9.00 - 23.00 | VISARNO ARENA - FIRENZE

INGRESSO GRATUITO
PARCHEGGIO RISERVATO AI MEZZI D'EPOCA

Powered by



WWW.FIRENZEMOTORCLASSIC.IT
SEGRETERIA@MINIOWNERS.IT



CARLO NOCERINO HO EREDITATO UN'AUTO D'EPOCA...

Le automobili sono dei beni per i quali deve **essere assegnato un proprietario**. Ecco come muoversi per entrarne in possesso

Dura lex sed lex

Magistrato, classe 1957, Carlo Nocerino ci guiderà nei meandri del diritto civile, fiscale e penale.

Magari a qualcuno sarà capitato o capiterà di ricevere in eredità una bella auto d'epoca e di non sapere come fare a conseguire la proprietà per poter circolare liberamente. Le automobili fanno parte della categoria dei beni mobili registrati che, in base alle disposizioni dell'art. 12 del D. Lgs 346 del 1990, non devono essere indicati nella dichiarazione di successione, in quanto beni non ricompresi nell'attivo ereditario. Tuttavia sono interessati da alcune formalità per il cambio di intestazione. L'autoveicolo in generale rientra tra i beni a cui deve essere necessariamente assegnato un proprietario e spesso, si sa, è un bene ambito, soprattutto se è un'auto da collezione e in buone condizioni.

L'AUTO PUÒ ATTENDERE

Bisogna prestare molta attenzione: non siate impazienti di mettervi al volante, altrimenti rischiate di vedervi contestata l'accettazione "tacita" di eredità (cioè per comportamenti evidenti e non per atti scritti), che renderebbe difficile un'eventuale decisione di rinuncia, da prendere in considerazione nel caso in cui il de cuius avesse un'esposizione debitoria. Mettersi alla guida dell'auto rappresenta un'azione che dimostra la chiara volontà di accettare i beni del deceduto, perciò prima di pigiare il piede sull'acceleratore, informatevi sulla situazione patrimoniale

dell'intestatario. Se utilizzavate già l'auto prima del decesso del congiunto (come accade tra genitori e figli) siete ufficialmente chiamati all'eredità, in quanto già possessori dell'automobile e siete tenuti a redigere l'inventario dei beni del defunto entro 3 mesi e dichiarare nei 40 giorni successivi se intendete accettare l'eredità con o senza il beneficio dell'inventario (modalità di accettazione che consente di tenere distinti il patrimonio dell'erede e del defunto in caso di presenza di debiti superiori all'attivo da parte di quest'ultimo).

UNO O PIÙ SUCCESSORI

Se da un lato l'uso del bene comporta un'accettazione dell'eredità tacita, dall'altro non è però sufficiente a legittimare la proprietà. Per questo occorrono dei passaggi necessari che vediamo nel dettaglio. Prima di ogni cosa bisogna verificare se il defunto ha lasciato una volontà testamentaria, indicando un unico erede o più eredi. Potete decidere in quest'ultimo caso, soprattutto se nell'asse ereditario sono ricompresi più beni, di procedere a una divisione dei beni che dovrà avvenire sempre con atto pubblico, a meno che non intendiate intestare il veicolo a tutti gli aventi diritto. Vediamo i due casi differenti:

- Quando c'è un solo erede questo deve accettare l'eredità entro 6 mesi mediante atto pubblico dinanzi a un notaio o scrittura privata autenticata,



“Non siate impazienti di **mettervi al volante**, rischiate di vedervi contestata l'accettazione “tacita” di eredità”

dopo è necessario registrare l'atto di accettazione dell'eredità al Pra entro 60 giorni e aggiornare la carta di circolazione alla Motorizzazione Civile per il cambio di intestazione.

- Se gli eredi sono più di uno e si vuole intestare l'auto a uno solo di essi occorre:
 - 1) registrare l'atto di accettazione di eredità intestando il veicolo a tutti gli eredi;
 - 2) registrare l'atto di vendita delle quote a favore di un solo erede (o se lo desidera anche a un terzo);
 - 3) registrare il trasferimento al Pra entro 60 giorni e poi procedere all'aggiornamento dell'intestazione del veicolo presso la Motorizzazione Civile. Forse può interessare sapere che l'autentica della firma può avvenire (se non ci sono più di 10 eredi) direttamente allo Sportello Telematico dell'Automobilista del Pra o della Motorizzazione Civile. Chiaramente ci sono dei costi specifici: imposta di trascrizione, costo della pratica, bollo registrazione e aggiornamento carta circolazione, che potrete

conoscere rivolgendovi agli uffici di competenza. Si consiglia ovviamente, in via cautelare prima di procedere al passaggio di proprietà, di controllare presso il Pra che il veicolo non abbia vincoli che gravano su di esso, tipo eventuali ipoteche o fermi amministrativi. È bene sapere che nel caso di decesso dell'intestatario il bollo non viene sospeso, nemmeno se l'auto resta ferma.

ASSICURAZIONE SÌ O NO

Inoltre un'importante sentenza della Corte di Cassazione a sezioni unite (sentenza n. 21983 del 30.07.2021) ha stabilito che l'obbligo assicurativo sussiste anche quando il veicolo venga custodito in area privata, purché sia idoneo alla circolazione e il luogo sia accessibile, mentre se il veicolo resta in un box e non sosta su spazio pubblico si può sospendere l'assicurazione. Attenzione perché se il nuovo proprietario non è registrato al Pra si rischia di incorrere in una sanzione amministrativa.



Salone internazionale
per appassionati e collezionisti

AUTO CLASSICHE,
PASSIONE SENZA
FINE: AD **AUTO
E MOTO D'EPOCA**
VIVI E CONDIVIDI
IL TUO AMORE
PER LE STORICHE.

5.000 AUTO IN VENDITA

800 RICAMBI

1.600 ESPOSITORI

115.000 M² AREA ESPOSITIVA



ANTEPRIMA

20-21-22-23
OTTOBRE 2022

Acquista on-line il biglietto d'ingresso su www.autoemotodepoca.com

organizzato da

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

Fiera di Padova

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl
Tel. +39 049 7386856 - Fax +39 049 9819826

AUTO
D'EPOCA

FIERA DI PADOVA

autoemotodepoca.com



Eclettico intenditore

Giornalista, appassionato d'auto storiche, collezionismo e design: scrive per mestiere d'orologeria.

Lo si aspettava e alla fine è arrivato, il nuovo orologio di Richard Mille dedicato a Ferrari e realizzato in stretta collaborazione con la scuderia di Maranello. Presentato all'inizio dell'estate, ha richiesto circa 6000 ore di lavoro tra ricerca e sviluppo di cassa e movimento. Niente da invidiare a quanto succede per mettere in strada (o in pista) le vetture del Cavallino rampante, simbolo che è peraltro riportato con la sua inconfondibile sagoma sul quadrante in titanio del modello battezzato RM UP-01 Ferrari; lo stesso materiale ultraleggero è utilizzato per la cassa. La ragione di tutto questo non risiede soltanto nelle alte specifiche di qualità

PAOLO DE VECCHI UN TEAM CHE BATTE TUTTI I RECORD

Richard Mille e Ferrari lanciano l'attesissimo **segnatempo UP-01 in titanio**, con dimensioni incredibili. Ha richiesto seimila ore di lavoro

e originalità tecnica e stilistica cui Richard Mille ha abituato appassionati e collezionisti, ma anche nel risultato che si è voluto ottenere. E se per il costruttore d'auto il limite da raggiungere e sempre superare è quello della velocità e della tenuta di strada, per quello d'orologi è la sfida con le dimensioni.

OLTRE OGNI LIMITE

La meccanica più piccola è più difficile da far funzionare e se a questo si aggiunge la ricerca dello spessore minimo, ecco la sfida affrontata da Richard Mille. Che ha realizzato un movimento meccanico a carica manuale alto soltanto 1,18 millimetri, un vero record di finezza.



“Micromeccanica esasperata e **spessore minimo: 1,18 mm** per il movimento e 1,75 per la cassa”

MENO DI DUE MILLIMETRI

“SLIM FIT”

Lo si vede subito che il nuovo RM UP-01 Ferrari ha superato ogni record in fatto di spessori. Ma se si verificano i numeri, si rimane ancora più sbalorditi: 1,18 mm per il movimento (meccanico a carica manuale) e 1,75 per la cassa (in titanio). Per ottenere tali risultati ci sono voluti un paio d'anni di studi e prototipi; tra le innovazioni necessarie c'è lo scappamento (il cuore pulsante dell'orologio) brevettato e il selettore di funzione integrato (tra ore 10 e 11) nella lunetta, per intervenire sulla ricarica o la rimessa all'ora. Anche il movimento manuale, che ha una riserva di marcia di 45 ore, ha permesso di contenere gli spessori, rispetto all'automatico. La serie è limitata a 150 esemplari per tutto il mondo.



E uno dei tanti stratagemmi inventati per mantenere il passo con questa “ricerca al limite” è stato quello di realizzare una sorta di “simbiosi” tra cassa e meccanismo (le componenti del movimento sono montate sull'interno della cassa, piuttosto che ospitate già assemblate, in una costruzione in cui il fondo ha anche la funzione di platina), in modo da lavorare il più possibile in orizzontale e non in verticale, come avviene normalmente. “Per un progetto del genere

era necessario mettere da parte tutte le conoscenze accumulate in anni di pratica e ogni possibile standard di orologeria”, spiega Julien Boillat, direttore tecnico di Richard Mille.

LUNGO PROCESSO

“È esattamente ciò che abbiamo fatto, anche grazie alla collaborazione con i laboratori Audemars Piguet di Le Locle. Eliminare i decimi di millimetro di spessore è stato un processo molto impegnativo e lungo”.



GIOVEDÌ 15 SETTEMBRE

- PARTENZA DA PESCARA ORE 15.00
- ARRIVO RODI GARGANICO NEL POMERIGGIO
- CENA BUFFET PORTO TURISTICO

VENERDÌ 16 SETTEMBRE

- PARTENZA ORE 9.30 DIREZIONE PESCHICI
- ORE 10.15 ARRIVO PESCHICI E SOSTA IN CENTRO STORICO CON VISITA GUIDATA
- ORE 12.00 PARTENZA DIREZIONE VIESTE
- ORE 12.45 CIRCA ARRIVO PORTO TURISTICO VIESTE E PAUSA PRANZO PRESSO IL FAMOSO RISTORANTE "IL CAPRICCIO"
- ORE 15.00 PARTENZA DIREZIONE FORESTA UMBRA
- ORE 15.40 ARRIVO FORESTA UMBRA E SOSTA DI CIRCA 30 MINUTI
- ORE 17.30 ARRIVO PORTO TURISTICO RODI GARGANICO E SFILATA CON PRESENTAZIONE DELLE AUTO AL PUBBLICO
- ORE 21.00 CENA A BUFFET AL PORTO TURISTICO CON L'ARRIVO DI NUOVI PARTECIPANTI

SABATO 17 SETTEMBRE

- ORE 9.00 PARTENZA DAL PORTO TURISTICO PER GITA IN BARCA "GROTTE GARGANO" (MUNIRSI DI CREMA SOLARE, CAPPELLINO, PANTALONCINI CORTI, COSTUME, TELO MARE E K-WAY)
- ORE 12.30 CIRCA ARRIVO BAIÀ DI CAMPI PER IL PRANZO
- ORE 15.00 RIPARTENZA DIREZIONE RODI GARGANICO ED ARRIVO ORE 16.00 CIRCA POMERIGGIO LIBERO
- ORE 20.00 CONVEGNO PROTEZIONE TARTARUGHE MARINE E SUCCESSIVA CENA DI GALA PORTO TURISTICO

DOMENICA 18 SETTEMBRE

- FINE MANIFESTAZIONE E RIPARTENZA

*Al Porto
con gli Amici*

**Bartolini
& Mauri**
ASSICURATORI

Filiale di Giarre (CT) RETE SICILIA
Service for you di Puglisi M & C sas

Aerodinamica tout court

Prodotta a partire dal 1961, la versione a coda tronca dell'Alfa Romeo Giulietta SZ è caratterizzata anche dal frontale dal profilo più allungato e basso.

Al momento del debutto aveva un prezzo di listino di 2 milioni 875 mila lire. Questa versione è stata costruita in 44 esemplari, mentre di quella a coda tonda ne sono state prodotte 169.



Pensata VELOCE

Nella ricca famiglia dell'Alfa Romeo Giulietta è l'unica **a volare a 200 all'ora** grazie anche alla coda tronca disegnata da Ercole Spada per Zagato. Un concentrato **di sportività** costruito solamente in 44 esemplari

“ABBIAMO MESSO IN PRATICA LA TEORIA DI KAMM SULLA CODA TRONCA CON BUONI RISULTATI”, PAROLA DI ERCOLE SPADA



Promesse mantenute

Qui sopra, il contachilometri con fondo scala a 220 km/h. In basso, caratteristico l'abitacolo con i sedili sportivi "made in Zagato". Il pianale è rivestito con finta pelle, mentre i cristalli posteriori sono apribili a compasso, come sulla Sprint di serie.

Monza, 29 giugno 1961: sul circuito brianzolo va in scena il Gran Premio GT, con le Alfa Romeo impegnate a tener testa alle performanti berlinette Abarth. Pronti, attenti, via: dopo la concitata partenza, il gruppo si sgrana già dopo il terzo giro. In testa viaggia, a velocità sostenuta, un quartetto composto dalla Giulietta SZ di Carlo Facetti, tallonata dalle 1000 della Casa dello Scorpione guidate da Carlo Mario Abate e Massimo Leto di Priolo più un'altra SZ, la "coda tronca" di Elio Zagato, alla sua prima apparizione ufficiale in una gara. E, così come avviene per il debutto di altre famose sportive della Casa del Biscione, anche questa berlinetta, disegnata da Ercole Spada, taglia per prima il traguardo.

DALLA NAIA ALLA "ZETA"

Dopo aver preso il diploma nel 1956 di perito industriale meccanico all'istituto tecnico Feltrinelli di Milano, Spada manifesta da sempre una grande passione per l'automobile. Dopo il servizio militare si mette direttamente in contat-

to con Elio Zagato. "Un colloquio veloce e positivo, con due sole domande", ricorda oggi il grande designer, "mi venne chiesto se sapevo disegnare auto in scala 1:1 e se avevo la patente. In entrambi i casi la risposta fu affermativa, e venni assunto". Gli esordi nella carrozzeria sportiva di Terrazzano di Rho sono da urlo: Ercole disegna la Bristol 406 e, soprattutto, l'Aston Martin DB4 GTZ, entrambe esposte al Motor Show di Londra nel 1960. Poi mette a punto la linea di un'Osca 1600 su espressa richiesta di Ernesto Maserati. E successivamente arriva l'input di vestire la Giulietta: "Siamo stati tra i primi a mettere in pratica la coda tronca, secondo gli intendimenti di Wunibald Kamm". Sebbene la dinamica dei fluidi imponga la forma a goccia come esempio per la minor resistenza aerodinamica, l'ingegner Kamm aveva infatti scoperto, a metà degli anni 30, che il taglio o l'appiattimento della rastrematura della coda della "goccia" in un punto intermedio e il suo contemporaneo abbassamento verso il suolo permetteva di ottenere gran parte dei benefici della parte completa, senza dover tuttavia con-





Interno minimalista
L'attitudine prettamente sportiva della SZ si intuisce anche dall'estrema semplicità della plancia, sovrastata dal bellissimo volante a tre razze in alluminio. Qui sotto, la leva di apertura della portiera.





➔ frontarsi con i relativi problemi di ingombro e peso. Il flusso d'aria, una volta incamminatosi lungo il profilo rastremato di una coda "a goccia", tende a seguire tale traiettoria a dispetto dell'assenza della parte terminale.

MUSO AFFUSOLATO

Ed è proprio quello che fa Spada partendo dalla carrozzeria della SZ prima serie: "Abbiamo allestito un esemplare avvitando un blocco in alluminio con coda tronca", spiega il designer, "un sistema empirico, ma efficace. Lo abbiamo provato in autostrada tra Milano e Bergamo, Elio Zagato alla guida e io di fianco a prendere i tempi. Tra l'altro i vantaggi di questa soluzione non sono solo in rettilineo, ma anche in salita, perché la parte posteriore rimane schiacciata al terreno". Successivamente, in accordo con l'Alfa Romeo, vengono allestiti due prototipi (su telaio 00170 e 00198), per poi essere testati sia col motore di serie sia con quello preparato da Carlo Facetti. Con quest'ultimo i collaudatori Bonini e Moroni riescono a superare i 217 km/h, che corrispondono

al primato di Sanesi sulla sopraelevata di Monza con la SZ dalla coda arrotondata, davvero niente male. Altra peculiarità della "SZT" (sta per Sprint Zagato Tronca, come veniva chiamata ufficialmente nella carrozzeria milanese), altrettanto importante dal punto di vista dell'aerodinamica, è il frontale con profilo più allungato e basso, in modo da aumentare la deportanza e migliorare sensibilmente il flusso d'aria. Allo stesso tempo il padiglione è 20 mm più basso e l'altezza massima risulta di 40 mm inferiore rispetto alla prima versione della SZ.

ESPATRIATA IN PERÙ

La Giulietta a coda tronca avrà una vita relativamente breve, che si concretizza in soli 44 esemplari costruiti. Ma a tutti gli effetti si può considerare la vera base di partenza per la realizzazione, pochi mesi dopo, della Giulia Tubolare, ideata sempre da Spada, che coincide con l'inizio della gloriosa parentesi sportiva dell'Autodelta.

Costruito nel 1962, l'esemplare che compare in queste pagine, telaio 00208, viene conse-

Lunotto panoramico

La parte posteriore della SZ a coda tronca comprende anche un lunotto di dimensioni maggiorate rispetto al precedente. Nel vano posteriore c'è spazio per la ruota di scorta e poco più, oltre al bocchettone del serbatoio carburante.



LA CARROZZERIA IN ALLUMINIO E IL MOTORE MOLTO ESUBERANTE SONO ALLA BASE DELLE OTTIME PRESTAZIONI DELLA SZ

gnato a Milano con la livrea Bianco Gardenia accoppiata a una striscia centrale rosso squillante che le conferisce un'ulteriore grinta corsaiole. Dopo una breve parentesi in Italia, la "nostra" SZ espatria in Perù. Ridipinta di rosso, corre varie competizioni locali con numerose vittorie di classe. Poi l'oblio durato una ventina d'anni, nascosta in un polveroso garage a Cuzco. Qualche anno fa il rientro in patria, praticamente completa ma bisognosa di un restauro radicale. "Quando compri un'auto del genere", dice oggi l'attuale proprietario, Federico Pegorin di Padova, "è basilare che ci sia proprio tutto, vista anche l'esiguità della produzione e la grande difficoltà a reperirne i ricambi, soprattutto di carrozzeria".

Su strada è veramente sbalorditiva la sua grande elasticità di marcia. Questa versione monta il cambio a cinque marce, che consente di raggiungere i fatidici 200 all'ora in un tempo incredibilmente breve, manco avesse il turbo. Molto leggera e maneggevole, frena anche piuttosto bene, grazie ai dischi anteriori. Accidenti a lei, oltre a essere bella è anche un vero piacere guidarla. **R**

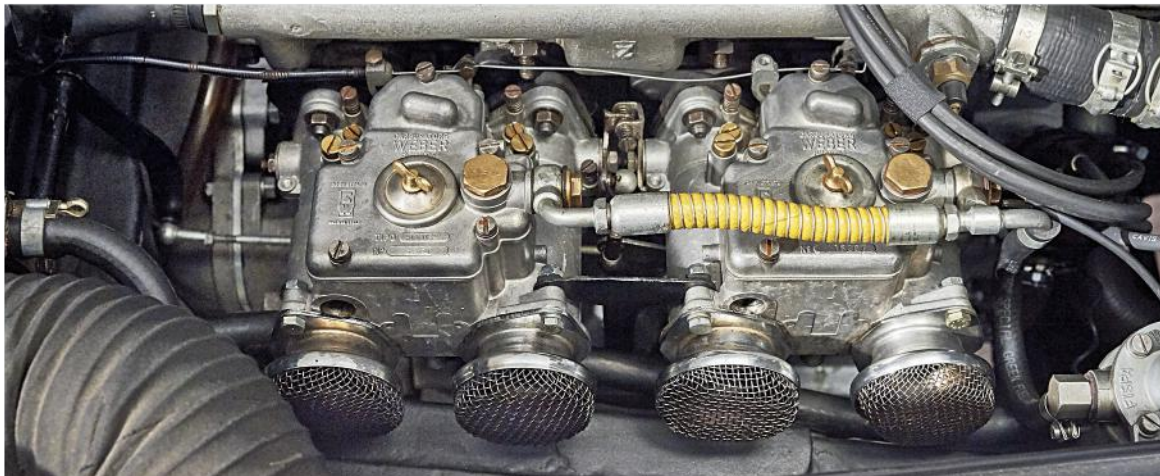
Numeri distintivi

La Giulietta SZ ha la scocca contraddistinta dalla sigla 101.26, mentre il basamento del 4 cilindri è del tipo 00120, uguale a quello della Sprint Speciale disegnata da Bertone.



I preziosi cornetti

I due carburatori doppio corpo Weber DCOE2 hanno i cornetti per l'aspirazione libera. Il peso di soli 840 kg (grazie soprattutto alla carrozzeria in alluminio) e l'esuberanza del motore sono alla base delle sue esaltanti prestazioni.



CARATTERISTICHE

Motore

Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 74 mm - Corsa 75 mm
Cilindrata 1290 cc
Rapporto di compressione 9,7:1
Potenza 98 CV a 6500 giri/minuto
Distribuzione a valvole in testa a V°
Due alberi a camme in testa
Due carburatori doppio corpo orizzontale Weber 40 DCOE2
Raffreddamento ad acqua, 7,5 litri
Lubrificazione forzata, 5,7 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 42 Ah.

Trasmissione

Trazione posteriore
Cambio a 5 marce
Pneumatici 155-15.

Corpo vettura

Coupé 2 porte, 2 posti
Scocca portante in lamiera d'acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
Sospensioni posteriori a ponte rigido, braccio longitudinale, braccio centrale triangolare, molle elicoidali
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni a disco anteriori, a tamburo posteriori
Sterzo a vite e rullo
Capacità serbatoio carburante 80 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2250 mm
Carreggiate: anteriore 1292 mm - posteriore 1270 mm
Lunghezza 4000 mm - Larghezza 1500 mm
Peso 840 kg.

Prestazioni

Velocità 200 km/h
Consumo medio 11,6 litri/100 km.

ANALISI DI MERCATO

Quotazione di riferimento

Insieme con la sorella SZ a coda tonda e la Sprint Veloce prima serie, è la sportiva della famiglia Giulietta più ricercata e ambita dai collezionisti. E ha raggiunto valori considerevoli.

Le label	A+	AB	B+
In euro	650.000	480.000	290.000

Valore di mercato

In crescita

È il momento di

Vendere	Comprare	Tenere
Prospettiva di investimento		■ ■ ■ ■ ■
Facilità di reperimento		■ ■ ■ ■ ■
Posizionamento vs concorrenti		■ ■ ■ ■ ■

LE BRUTTINE



Con la Ami 6, Citroën colmava lo spazio vuoto tra l'economica 2 CV e le grandi ID e DS. Era la primavera del 1961 quando venne presentata e, fin dalle prime indiscrezioni, fece discutere per il lunotto inclinato "al rovescio". Una scelta stilistica che, peraltro, si era già vista sulla Ford Anglia del 1959 e, prima ancora, sulla Packard Balboa del 1953 o sulla Lincoln Continental Mark III Landau del 1958. La stessa Quattroruote, nella prova del marzo 1964, definì la linea della Ami "originale, ma tormentata e sgradevole". Celati dietro la forma stravagante dell'Ami c'erano due

personaggi dalle opposte personalità. Il primo, Pierre Bercot, era il presidente e direttore generale della Citroën, un uomo tradizionalista, concreto, attento ai bilanci. Il secondo era il varesino Flaminio Bertoni che, come sappiamo, aveva già realizzato per la Casa Traction Avant, 2 CV e DS.

Era la fine del 1957, quando i vertici della marca diedero il via al progetto AM, dove A indicava la prima lettera, in linguaggio tecnico, d'identificazione della 2 CV ed M l'iniziale di "milieu de gamme", cioè al centro della gamma. Bertoni, da artista qual era, voleva mano libera

RICERCATE

Belle no. Strane di sicuro, stravaganti persino e all'epoca molto care, le bicilindriche francesi da noi non hanno avuto gran successo. **Oggi i fan le vogliono** proprio per l'originalità firmata dall'italiano Flaminio Bertoni



nel disegnare la futura Ami, che desiderava con il portellone posteriore. Bercot, dal canto suo, detestava le auto così concepite perché le assimilava ai furgoni, imponendo il baule separato dall'abitacolo. E poi bisognava far quadrare i conti della società, spendendo il meno possibile e ottenendo al tempo stesso il massimo risultato.

ATTENTI ALLE ECONOMIE

Con queste premesse, e con la necessità di utilizzare il telaio e la meccanica della 2 CV (due cilindri orizzontali raffreddati ad aria) ➔

Da sempre in Italia

La Ami 6 berlina in tinta Gris Liban (AC149) è di Roberto Donati. Questo esemplare è stato immatricolato in Italia il primo settembre 1961. La Ami 6 Break del 1968, colore Rouge Cornaline (AC419), è di Ilario Ferretti. Ha una capacità di carico di 320 kg.

LE LAMIERE DELLE PRIME ERANO **TANTO SOTTILI** CHE SI PIEGAVANO PREMENDO CON LE DITA



Design italiano

Il tappo con la chiave è un accessorio dell'epoca, il serbatoio è da 25 litri. In basso: l'Ami di profilo mostra la sua linea originale e anticonformista, ultima realizzazione dello stilista varesino Flaminio Bertoni, che fu anche un apprezzato scultore. Le sue vetture e le sue opere sono esposte in una sala a lui dedicata all'interno del museo Volandia, vicino all'aeroporto di Milano Malpensa.

➡ Bertoni aveva le mani legate, ma il suo genio riuscì comunque a ottenere quasi tutto ciò che voleva e, soprattutto, a realizzare una linea originale, anticonformista, tipicamente Citroën. Tuttavia, nei primi disegni di Flaminio, l'Ami prevedeva un cofano anteriore molto spiovente. Ma dalla direzione gli venne detto che si doveva mantenere il carburatore sovrastato dal filtro dell'aria della 2 CV, che impediva di fatto un muso di quel tipo. Bertoni, furioso, dovette alla fine cedere e progettare di conseguenza un nuovo frontale, con il cofano ben più alto nella parte verso il parabrezza.

I tecnici, nel frattempo, si occuparono del motore, aumentando la cilindrata da 425 cc a 602 cc, per una potenza di 22 CV, sufficiente a spingere l'Ami a oltre 110 km/h, grazie anche al peso contenuto in appena 620 kg. Le prime Ami arrivarono in Italia a settembre del 1961 e, tra i primi a riceverla, dopo un'attesa di qualche mese, ci fu il signor Giorgio Ferrante, classe 1898, che la ritirò il giorno 4 di quello stesso mese con la targa di Verona che mostra ancora oggi. Si trat-

tava dell'esemplare numero 11.543, uscito dalla catena di montaggio del nuovissimo stabilimento di Rennes-La-Janais, concepito per produrre l'Ami e inaugurato dal generale Charles de Gaulle. Il signor Ferrante fu subito molto contento della sua nuova vettura, color Gris Liban, ma lo fu un po' meno un mese più tardi, quando seppe delle migliorie introdotte dalla Casa.

DIFETTI DI GIOVENTÙ

La prima serie, infatti, prodotta solo per pochissimi mesi, aveva alcune particolarità come i vetri posteriori fissi (diventeranno apribili a scorrimento), i tergicristalli senza ritorno automatico e l'apertura del baule mediante un tirante posto nell'angolo destro del sedile posteriore, che obbligava ad aprire la porta di guida con la chiave, sbloccare le porte posteriori e, finalmente, accedere allo sgancio della serratura: da ottobre 1961 l'Ami 6 sarà dotata del classico pulsante esterno. Non da ultimo, venne deciso di adottare lamiera della carrozzeria più spesse, perché quelle iniziali si ammaccavano con la semplice ➡





Conservata con cura

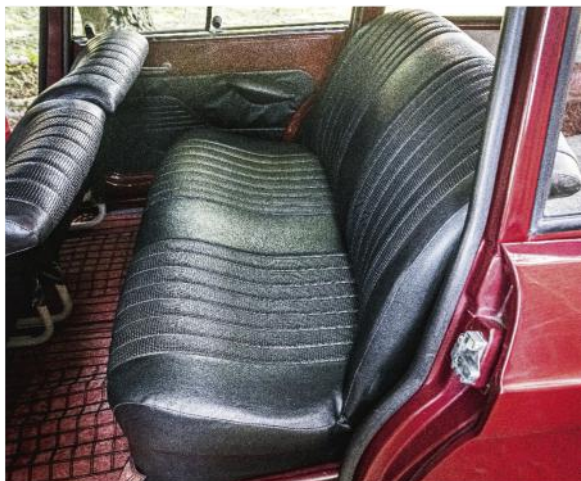
Da sinistra, in senso orario, la leva accanto al sedile posteriore che sblocca l'apertura del baule; il lunotto invertito che resta pulito in caso di pioggia; i sedili con la tappezzeria originale, mai restaurata; il posto guida con il volante quasi orizzontale. Il pomello del cambio non è corretto: dovrebbe infatti essere di colore bianco.



La più potente è lei

Su questa Break i sedili sono in skai nero traforato, pratico e resistente.

Il tachimetro ha la scala a 140 km/h, contro i 120 del primo tipo. Negli anni, infatti, la potenza è aumentata fino a 35 CV. A destra, il vano bagagli: il sedile può essere tolto per aumentare la capacità di carico. Dal 1968 i fanali posteriori sono trapezoidali.



LA GRANDE PRATICITÀ DELLA BREAK FECE SÌ CHE, PUR NATA TRE ANNI DOPO, SIA LA PIÙ DIFFUSA

➔ pressione di un dito. In Francia l'Ami 6 si vendette subito bene ma, per aumentare l'offerta e ovviare all'assenza del portellone, si decise di affiancarle la Break ad agosto del 1964. Flaminio Bertoni era venuto a mancare a febbraio di quell'anno e gli ultimi ritocchi alla linea vennero eseguiti dal suo successore al centro stile della Casa, Robert Opron. Con una portata di 320 kg, una lunghezza di carico di 1,65 metri (dopo aver tolto il sedile posteriore) e una notevole praticità d'uso, la Break fu un successo che offuscò quello della berlina. Al punto che, alla fine della produzione (1969) le giardinette saranno ben 551.880, su un totale di 1.035.866 Ami 6 prodotte.

INCOLLATA ALLA STRADA

Dopo queste opportune premesse, ci avviamo a provare le Ami. Roberto Donati, proprietario della berlina, ci spiega alcuni dettagli, come la procedura per evitare di ingolfare il motore (se è caldo, pedale dell'acceleratore a fondo e poi avviare; se è freddo, mai toccare l'acceleratore e tirare solo lo starter). Ci accomodiamo al posto ➔

PRESERIE A MONZA

DEBUTTO COL BOTTO

Il 24 aprile 1961 l'Ami 6 viene presentata simultaneamente in vari Paesi d'Europa, con uno sforzo mediatico e organizzativo non indifferente, per l'epoca. Se in Francia il lancio è previsto all'aeroporto militare di Villacoublay, vicino a Versailles, in Italia avviene a Villa Mirabello, una dimora secentesca situata nel parco di Monza. La vettura esposta è un esemplare di preserie e presenta un frontale leggermente differente, con due profili cromati per tutta la larghezza e l'assenza della barra di protezione tubolare. A settembre, con la commercializzazione in Italia e l'importazione da parte della Sai Costruzioni Automobili SpA di via Gattamelata 41 a Milano, viene fissato un prezzo di listino di 975.000 lire, non proprio concorrenziale se confrontato a quello dell'Alfa Romeo Dauphine,



795.000 lire e della Fiat 1100 Export, 890.000 lire, ma uguale a quello della Volkswagen Maggiolino, 975.000 lire, appunto. In casa Citroën, la 2 CV aveva un prezzo di 795.000 lire e la DS 19 di 2.300.000 lire. Le vendite saranno modeste e, per esempio, da gennaio a novembre 1963, quando ormai il modello è ben conosciuto, si attestano su 1996 esemplari sul nostro mercato in undici mesi, contro 8025 Ford Anglia, 12.437 Renault 8, 40.385 VW Maggiolino e ben 82.596 Fiat 1100.



IL ROLLIO È ESAGERATO, MA NIENTE PAURA: L'AMI **NON PERDE MAI IL GRIP** CON L'ASFALTO



Società anonima

Sopra, le targhette identificative con la dicitura originale Société Anonyme André Citroën Paris. Il vano motore ospita anche la ruota di scorta, un vantaggio soprattutto nella berlina, che ne ottiene un baule più capace. A destra, le Ami nella piazza di Massalengo (Lodi): ringraziamo il Comune per l'ospitalità e il Club Italia Bicilindriche Citroën per l'organizzazione del servizio.

→ di guida. Il sedile è fin troppo soffice, abituati come si è a quelli rigidi delle auto di oggi. Quasi si sprofonda e, mentre troviamo la posizione giusta, già avvertiamo la carrozzeria dondolare per via delle sospensioni morbidissime. Il volante è quasi orizzontale, la strumentazione essenziale: i comandi principali (luci, frecce, clacson) si comandano senza staccare le mani dalla corona. La leva del cambio è quella della 2 CV, al centro della plancia, pratica e facile da usare. Ci guardiamo attorno. I montanti sottili promettono un'eccellente visibilità. Lo specchietto retrovisore è in basso, come sulla DS. Inseriamo la prima: il bicilindrico ha un suono piacevole, anche se si avverte il suo rumore nell'abitacolo. Seconda, terza e quarta, lentamente si prende velocità e già alla prima curva si ha la sensazione di ribaltarsi, ma non c'è nulla da temere. L'Ami, a trazione anteriore, è incollata alla strada e più si inclina, più pare rimanere attaccata all'asfalto.

Ovviamente bisogna dimenticare qualunque velleità sportiva, si deve procedere... en douceur, in dolcezza, apprezzando il paesaggio e la conversazione. La Break, come ci spiega il suo proprietario, Ilario Ferretti, ha un comportamento simile, anche se è appena più rigida per le sospensioni irrobustite. Questo esemplare, color Rouge Cornaline, è del 1968, un anno prima dell'arrivo dell'Ami 8, che non avrà più il famoso lunotto "rovesciato" e nemmeno, sulla berlina, il portellone. Con buona pace di Flaminio Bertoni e l'apprezzamento di Pierre Bercot.

CARATTERISTICHE

Motore

Anteriore, longitudinale - 2 cilindri orizzontali contrapposti
Alesaggio 74 mm - Corsa 70 mm
Cilindrata 602 cc
Rapporto di compressione 7,75:1
Potenza 22 CV SAE a 4750 giri/minuto (dal 1968 35 CV SAE)
Raffreddamento ad aria
Distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri, albero a camme centrale, ingranaggi)
Un carburatore invertito Solex 30 PBI (dal 1964 40 PICS2)
Lubrificazione forzata, radiatore olio
Impianto elettrico 6 V, batteria 45-50 Ah (dal 1966 12 V).

Trasmissione

Trazione anteriore
Cambio a 4 marce
Pneumatici 125x380.

Corpo vettura

Berlina 4 porte (Break 5 porte), 4 posti
Telaio a piattaforma
Carrozzeria in acciaio (berlina: tetto in materiale plastico)
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, molle elicoidali
Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, molle elicoidali
Ammortizzatori idraulici a frizione
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a cremagliera
Capacità serbatoio carburante 25 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2400 mm
Carreggiata anteriore 1260 mm - posteriore 1220 mm
Lunghezza 3870 mm (Break 3958 mm) - Larghezza 1520 mm
Peso 620 kg (Break 690 kg).

Prestazioni

Velocità 105 km/h
(dal 1964 112 km/h; dal 1968 124 km/h)
Consumo medio 6 litri/100 km.

ANALISI DI MERCATO

Quotazione di riferimento

Le quotazioni della berlina (qui sotto) sono esattamente doppie di quelle della Break, che pur prodotta in numeri simili non ha lo stesso appeal per i collezionisti.

I label	A+	AB	B+
In euro	15.000	10.000	5000

Valore di mercato

In crescita

È il momento di

	Vendere	Comprare	Tenere
Prospettiva di investimento			
Facilità di reperimento			
Posizionamento concorrenti			

Originale o convenzionale

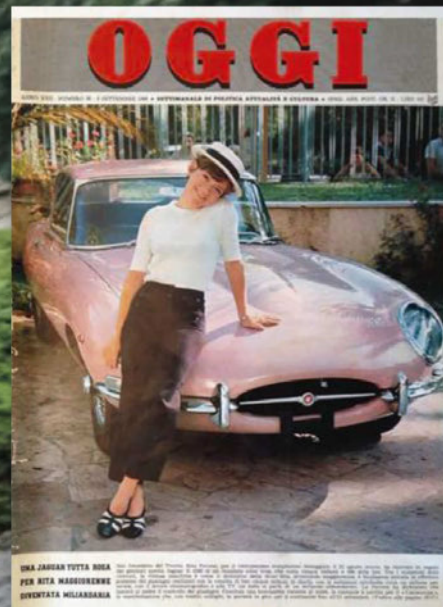
Nell'altra pagina, anche nella vista dall'alto si nota subito la personalità maggiore della linea della berlina rispetto alla Break.





PROTAGONISTE JAGUAR E-TYPE 4.2 FHC "RITA PAVONE" (1966)





Gian Burrasca maggiorenne
La copertina di "Oggi" dell'8 settembre 1966 festeggiava i 21 anni di Rita Pavone con la foto della Jaguar E 4200 di un "inusitato color rosa". E si spiegava che il regalo, costato "5 milioni e 600 mila lire", era dei suoi genitori: con la maggiore età la cantante entrava formalmente in possesso del suo patrimonio, pur continuando a lasciare al padre "il controllo dei guadagni".

Annegata nella più femminile delle sfumature, intestata alla più irriverente delle cantanti, immatricolata nella più "eterna" delle città: questa coupé inglese ribalta tutti gli stereotipi. Aplomb? Non pervenuto

Zanzara ROSA

IN UN'ELEGANTE STRADA ROMANA RIMBOMBAVA IL RUGGITO DI UN SEI CILINDRI. ERA IL 23 AGOSTO 1966



Sincronizzare le emozioni

4.2: bastano due cifre applicate sul caratteristico portellone del bagagliaio per esprimere l'aumento di cilindrata (che si registrò nell'ottobre 1964) rispetto al 3.8 della prima versione (presentata, come noto, a Ginevra 1961). Con il nuovo motore, il cambio a quattro marce adottò la prima sincronizzata.

“When I was little, my mama said to me / 'One day you'll find a love to last eternally'", canta la radio in un brillante blues di inizio anni 60, già pennellato di influenze pop che lo rendono particolarmente coinvolgente per le orecchie dei nostri tempi. Ma nella stanza non si diffonde la voce di Elvis, originario interprete di "I want you with me", bensì una timbrica intensa e carica di personalissima energia, quella bruciante di un'eterna ragazza torinese: Rita Pavone. Investita dal successo in un'Italia del 1963 con il Pil in deflagrazione, molto nota per titoli del tutto nostrani come "La partita di pallone" o "Datemi un martello" (per citarne solo due), l'artista intrattiene da sempre vivaci rapporti di confidenza anche con i ritmi yankee, che molto si confanno alla sua verve. Non è dato sapere se, in parallelo alle suggestioni musicali, "The Pelvis" e la Cadillac color confetto su cui si muoveva dal 1958 abbiano esercitato una qualche influenza motoristica, però basta conoscere un pizzico la scoppiettante interprete (che ci ha con-

cesso un'intervista a pag. 50) per capire come la tinta di questo Giaguaro sia decisamente opera sua. Un'originale, non una cover.

Estate 1966: mancava pochissimo all'uscita di "Rita la Zanzara", musicarello brioso e in apparenza senza pretese, in verità diretto da Lina Wertmüller e ispirato (come l'attuale trasmissione di Giuseppe Cruciani) alla vicenda del giornolino scolastico del liceo Parini di Milano, oggetto di un processo per oscenità che segnerà un'epoca. Da fine settembre i mangiadischi di tanti giovani avrebbero emesso un curioso ronzio d'insetto seguito da "Ehi, ah! Questa volta me la paghi cara / Io divento come una zanzara".

UN AGOSTO RUGGENTE

Nel frattempo, in un'elegante strada romana rimbombava ben altra sonorità: il meraviglioso ruggito di un sei cilindri anglosassone. Era il 23 agosto, la cantante compiva ventun anni, accedeva alla maggiore età e, con una spiritosaggine degna di Gian Burrasca (interpretato nel 1964), i suoi genitori (che gestivano il suo patrimonio) le regala-





Dettagli rivelatori

Dai gallettoni sulle ruote a raggi allo splendido volante in legno, fino all'immacolato sei cilindri in linea, il fascino inglese si dimostra impeccabile. I sedili anteriori "a poltroncina" (con allestimento a due posti secchi, perché la 2+2 nacque a settembre del '66) e la plancia in finta pelle sono indicativi di un esemplare post 1964.

L'INTERVISTA

LA VERSIONE DI SMALL WONDER

"Piccola meraviglia": così si legge sul sito di Rita Pavone, la cantante che ha segnato un'epoca. Ci ha raccontato anche del suo gusto motoristico

Oltre cinquanta milioni di dischi a proprio nome, quattro partecipazioni a Sanremo, molteplici ingressi nella classifica inglese, cinque inviti all'Ed Sullivan Show in America, titoli pubblicati in tutto il mondo (fra cui, appunto, "Small Wonder" registrato a New York), otto film, uno sceneggiato e diversi Carosello. Ma anche

un carattere scanzonato e travolgente che, oltre a regalarle un simpatico angolino nei ricordi di tanti italiani, le ha permesso di valorizzare la fisicità minuta e rendersi veemente anticipatrice del movimento "body positive" così di moda ai nostri giorni. Figlia di un operaio della Fiat, la cantante torinese ha conquistato il mondo. Quando la raggiungiamo

al telefono, ci risponde con una voce ancora suadente, di una cordialità e un buonumore rari.

Signora Pavone, come mai per il suo compleanno scelse come regalo un'automobile, per giunta di grossa cilindrata?

Guardi, ho sempre amato moltissimo le sportive, fin da ragazzina. È una forma di compensazione (ride): io così piccolina, quando salivo a bordo mi sentivo improvvisamente grande, mi sentivo al settimo cielo. Pensi che nel caso della Jaguar hanno dovuto addirittura allungarmi i pedali!

Quindi il suo rapporto con le quattro ruote è sempre stato positivo...

È un rapporto bellissimo! Soprattutto facile, gioioso. Mio padre lavorava alla Fiat, ma al di là di questo io amo l'idea della velocità, della guida. Questa Jaguar, poi, fu speciale.

Perché?

Perché coincise con la maggiore età e l'indipendenza. Fu una questione di... vita, oserei dire. Segnò un momento importante della mia vita, un momento di crescita. E poi la volli rosa, tutti mi guardavano, era un colore così femminile! Trovai la cosa divertentissima (ride ancora)!

Il fatto che fosse così vistosa non le creò mai qualche preoccupazione?

Sì sì, come no. A un certo punto



Forever ventuno

Stesso cappello, stessi pantaloni neri, stessa posa sbarazzina: a distanza di qualche anno l'artista torinese si è prestata a riproporre l'immagine del 1966, che fu scattata il giorno del suo ventunesimo compleanno. Da allora la grinta non è affatto cambiata. Ma neppure la tenerezza, come dimostra il cuore accanto alla firma, a destra.



Sempre in anticipo

In questa nuance la FHC ricorda la "vettura numero 5" di Penelope Pitstop, co-protagonista bionda del cartone animato "Wacky Races" (in italiano "La corsa più pazzo del mondo"). La cui prima apparizione, però, risale al 1968: una volta di più, dunque, le scelte dell'anticonformista Rita precorrevano i tempi.

non potevo più girare! Ricordo un'occasione in cui ero a Milano e l'attore Franco Branciaroli mi riconobbe da lontano, venendomi incontro sbracciandosi. A me faceva piacere, ma a un certo punto la situazione diventò eccessiva e la feci fare rossa (per restare nella discrezione, ndr). Poi è tornata del suo colore.

La conversazione potrebbe proseguire a lungo, si avvertono la passione e la gentilezza nelle parole, ma è il momento di congedarsi. Da una personalità così, tuttavia, ci si può attendere di tutto: chissà, magari un giorno spunterà fuori la storia di una spider arcobaleno protagonista di incredibili scorribande fra Torino e la Svizzera...

"IO COSÌ PICCOLINA, QUANDO SALIVO A BORDO MI SENTIVO IMPROVVISAMENTE GRANDE, MI SENTIVO AL SETTIMO CIELO"



➡ laroni una fiammante E-Type... rosa come una manciata di confetti. Oggi lo racconta con un'irresistibile, spensierata autoironia, un allegro colpo di spugna su certi sguardi che potrebbe averle riservato una capitale già lontana dalla Dolce Vita, ma non ancora intrisa di atmosfere sessantottine.

A Pavone non interessa, né si avviluppa in considerazioni profemministe che pure una simile tinta potrebbe suggerire, specialmente distesa su una carrozzeria tanto superba da rubare un apprezzamento al "Drake", per giunta in tempi in cui a signore e signorine veniva concessa al massimo una misurata Bianchina azzurra. L'unico felino cromaticamente assimilabile era una Pantera, la quale tuttavia si aggirava nei titoli di testa dei film di Blake Edwards (1963) e non per strada, dove assumeva la tonalità verde militare delle "volanti" della Polizia. E poi, dal novembre 1962 nelle edicole era comparso un fumetto tascabile non proprio ispirato ai buoni sentimenti, che mutò la sportiva inglese nell'icona nera (in tutti i sensi) di un universo all'inizio sgradito alla Casa madre: Diabolik, naturalmente. La neo ➡

Oscena bellezza

La cantante, che nella foto a sinistra lascia l'autografo sotto il cofano sollevato a "denudare" l'incantevole propulsore, ha tenuto a ringraziare per le attenzioni prestate alla sua Jaguar Francesco Panzeri, manager di RPM Logistics (rpmimportexport.com) e della rimessa Carcierge di Como.

BEN PRESTO LA TENERA NUANCE DIVENNE **TROPPO** **RICONOSCIBILE** E FU NECESSARIA UNA RIVERNICIATURA, POI RIVISTA

Capolavori di stile

A parte gli indicatori di direzione anteriori arancioni, tutto è conforme alle specifiche di metà anni 60. Gli scatti di queste pagine sono realizzati al parco di Villa Erba sul Lago di Como, al cui ufficio stampa va la nostra gratitudine.



➔ maggiorenne? Se ne infischiava, si divertiva senza sovrastrutture e con più grinta di quei sei cilindri. Allora come adesso.

La FHC (Fixed Head Coupé, nel gergo Jaguar) apparve con la sua proprietaria sulla copertina di "Oggi" dell'8 settembre 1966, in un volitivo trionfo di vernice pastello che peraltro, secondo l'artista, era stata applicata direttamente a Coventry su gentile richiesta. In Italia, invece, fu prodotto di sicuro un modellino Politoys in fibra di vetro da 800 lire, con scatola specifica e perfino... cartoncino autografato.

IL PERIODO ROSSO

Intanto la popolarità della giovane Rita restava esplosiva, al punto che presto la tenera sfumatura iniziale divenne troppo riconoscibile e si rese necessario un provvido maquillage rosso fuoco, prima del trasferimento in Svizzera (1968) con relativo cambio di targa. Si tratta dell'unico intervento rilevante, poi riconvertito all'originale, nell'intera esistenza della coupé: per il resto questa splendida 4.2 prima serie rappresenta un'eccellente "conservata", con appena 30.000 km. Se ne occupa amorevolmente Francesco Panzeri, manager della Rpm Logistic System di Chiasso, alle cui cure la Pavone ha affidato la E-Type anni fa: secondo lui e altri appassionati, con una storia così potrebbe valere almeno il 50% in più dello standard. Capito? Diabolik, scansati.

CARATTERISTICHE

Motore

Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea
Alesaggio 92,07 mm - Corsa 106 mm
Cilindrata 4235 cc
Rapporto di compressione 9:1
Potenza 265 CV a 5400 giri/minuto
Coppia 39,2 kgm a 4000 giri/minuto
Distribuzione a valvole in testa
Due alberi a camme in testa, catena
Tre carburatori orizzontali SU HD 8
Lubrificazione forzata, 8,5 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 57 Ah.

Trasmissione

Trazione posteriore
Cambio a 4 marce
Pneumatici 185-15.

Corpo vettura

Coupé 3 porte, 2 posti
Scocca portante con telaietti ausiliari ant. e post.
Sosp. ant. a ruote ind., trapezi, barre di torsione, barra stab.
Sosp. post. a ruote ind., bracci triang. e semiassi oscillanti, doppie molle elicoidali
Ammortizzatori idraulici, post. doppi
Freni a disco ant. e post. con servofreno, post. inboard
Sterzo a cremagliera
Capacità serbatoio carburante 64 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2440 mm
Carreggiate: anteriore 1270 mm - posteriore 1270 mm
Lunghezza 4450 mm - Larghezza 1660 mm
Peso a vuoto 1123 kg.

Prestazioni

Velocità 240 km/h
Consumo medio 15 litri/100 km.

Quotazione AB

75.000 euro (4.2 FHC di serie).





**La rabbia in corpo**

Elena Cotto possiede una Fiat 124 Sport Spider e anche per questo fra le auto dei suoi sogni c'è la versione più "cattiva" del modello, ossia la 124 Abarth Rally. Noi gliene abbiamo proposta una... davvero feroce.



PROMESSA PER PAPÀ

La protagonista della giornata in pista con noi questo mese è **Elena Cotto, che ha guidato una vera Gruppo 4**, raccogliendo idealmente la passione del genitore Enzo, da poco scomparso. Con una... colonna sonora indimenticabile



Inseparabili

Elena al volante della 124 preparata per le gare del Gruppo 4. Abita vicino al Lago di Viverone, in Piemonte, una zona ideale per godersi la sua spider. Anche per questo assicura che non la venderà mai.

Q uesto mese “C’è pista per te” presenta addirittura due circostanze inedite: per la prima volta, la nostra pilota per un giorno è una signora. Ed è a bordo di un’auto da corsa vera e propria. Da rally in allestimento Gruppo 4, nella fattispecie. Poi c’è un terzo aspetto particolarmente sentito: anche se alla guida compare la sola Elena Cotto, nell’abitacolo della Fiat 124 Abarth Rally lei non è rimasta un attimo da sola. Confusi? Forse è meglio andare per gradi, fare manovra in retromarcia e parcheggiare su Ruoteclassiche dello scorso maggio. Per la rubrica “Con noi tutti i mesi”, la signora Cotto posa accanto alla 124 Sport Spider 1.8 “sulla quale ho imparato a guidare”.

DA SEMPRE IN FAMIGLIA

Nella didascalia, ringrazia il padre Enzo per averle trasmesso la passione per i motori. Effettivamente, quella 124 Sport Spider è la macchina di famiglia fin dal lontano 1973. “Quando sono nata, papà possedeva una 850 Spider. Mia madre disse che era ora di pensare a un’auto più familiare. E lui portò a casa questa... Ci sono cresciuta, mio padre ha voluto tenerla per la sua unica figlia”, racconta Elena.

“Quand’ero piccola mi portava al Salone dell’Automobile di Torino, e anche a vedere il Rally di Sanremo. Un aneddoto: in settimana era sempre via, in viaggio per lavoro. Ricordo di aver fatto un album ritagliando le schede di Quattro ruote. Quando tornò a casa glielo mostrai, tutta orgogliosa. Lui s’illuminò per un istante, prima di capire che avevo distrutto la sua collezione... Non ebbe il coraggio di dirmi niente”.

Quando alla prima nipote Giulia si è aggiunta la seconda, Francesca, nel 2013 nonno Enzo pensò di comprare una Fiat X1/9 da lasciar loro in eredità. Così in futuro ci sarà un’auto a cielo aperto per ognuna. Mentre alla figlia, giusto dieci giorni prima di mancare lo scorso 12 giugno, ha voluto fare un ultimo regalo: compilare insieme la candidatura a “C’è pista per te”. Nell’esaminare la Top 5, restò perplesso: in famiglia una 124 Sport Spider c’era sempre stata. “Ma questa è la versione Abarth, papà, ribatto. E lui: caspita, quella sì che sarebbe una macchina da provare!”.

DOCUMENTI, PREGO

A una signora non si chiedono mai le generalità. Alla macchina però sì: documenti alla mano, la Fiat 124 Spider Sport Abarth Rally CSA, telaio numero 0076385, cilindrata 1756 cc, fu costruita nel 1973, quindi acquistata per 3.300.000

lire e immatricolata a Schio il 1° giugno 1974. Nata per correre, è stata accontentata partecipando subito alle gare di Gruppo 4 del campionato italiano Rally con il Team Ceccato, primo pilota Sergio Comerio. Il palmarès sportivo di questa “vettura corse clienti” è concentrato fra il 1974 e il 1976, con un 14° posto all’Isola d’Elba come miglior risultato. La verniciatura è apocrifa, ma elegantissima, nella sua livrea blu notte con i codolini passaruota e i brancardi bianchi, in un suggestivo movimento ondivago.

“Questa livrea fu adottata durante il restauro, una decina d’anni fa. Ed è la stessa della 124 personale di Giuseppe Ceccato”, spiegano Nicola Aversa e Francesco Carbini di Excellence in Motion di Modena, che ne hanno ricostruito le vicende storiche per conto dell’attuale proprietario, un cliente parigino.

GRINTA DA VENDERE

“Quando l’auto ci arrivò dalla Germania non ne sapevamo nulla, avevamo giusto il numero di telaio e c’era la scritta originale ‘Fiat Ceccato’ sul rollbar”. Già prima di ciò che nasconde, il cofano in alluminio fa innamorare a prima vista, con le due prese dinamiche, le alettature di raffreddamento e le calotte dei fari Carello supplementari.

LA SUA TOP 5



Fiat 124 Abarth Rally



Lancia Delta HF Integrale



Renault 5 Turbo



Alpine A110



Alfa Romeo Giulietta Spider



“Per me guidarla è stato rivedere mio padre **che cambia le marce e che mi sgrida** perché non ascolto i giri del motore”

Come quella del patron

La livrea bicolore adottata col restauro di una decina di anni fa riprende esattamente quella della vettura personale di Giuseppe Ceccato, per la cui scuderia questo esemplare ha debuttato in corsa. I cerchi sono dei Campagnolo dell'epoca.



Le prese d'aria, le vistose rivettature e le “spalle larghe” concorrono a evocare tutta la grinta dell'Abarth, che ha fatto eleggere Torino capitale mondiale dei rally fino agli anni 90. Sulle portiere spiccano ancora le tabelle adesive della recente Vernasca Silver Flag, che le ha giustamente attribuito il numero 124.

La pubblicità Fiat dell'epoca recitava: “La potente sportiva italiana omologata nella categoria Gran Turismo Speciale. Bella da vedere. Bella da guidare”. Anche per questo, ma non solo, già prima di allacciare la cintura Elena è carica di energia, un filo elettrico scoperto. Poi “è andata esattamente come presentivo. Per me, guidarla è stato rivedere mio padre che cambia le marce, che mi insegna a guidare e mi sgrida dicendo che devo ascoltare di più i giri del motore. Lui ha usato la sua fino a 83 anni. Le sue ultime preoccupazioni sono state il rinnovo della patente e della revisione. La verità è che sono venuta qui per ricevere il passaggio del testimone”.

QUESTA SÌ CHE È MUSICA

L'esperienza al volante è di quelle che non si dimenticano, nell'abitacolo dominato dal sound dello scarico inox - il più poetico e insieme eccitante per le orecchie della nostra Elena ➡

CARATTERISTICHE (MODELLO DI SERIE)

Motore

Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 84 mm - Corsa 79,2 mm
Cilindrata 1756 cc
Rapporto di compressione 9,8:1
Potenza 128 CV a 6200 giri/minuto
Distribuzione a valvole in testa a V
Due alberi a camme in testa, cinghia dentata
Due carburatori doppio corpo invertiti Weber
44 IDF 20 e 44 IDF 21
Lubrificazione forzata, 4,5 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.

Trasmissione

Trazione posteriore
Cambio a 5 marce
Pneumatici 185/70 VR13.

Corpo vettura

Spider con hardtop amovibile 2 porte, 2 posti
Scocca portante
Sospensioni ant. a ruote indep., doppi bracci trasv., barre di spinta, molle elic.
Sospensioni post. a ruote indep., bracci trasv., barre di spinta e montanti elastici, molle elic.
Barre stab. e ammortizzatori telescopici
Freni a disco con servofreno
Sterzo a vite e rullo
Capacità serbatoio carburante 45 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2280 mm
Carreggiate: anteriore 1415 mm - posteriore 1415 mm
Lunghezza 3910 mm - Larghezza 1630 mm
Peso a vuoto 945 kg.

Prestazioni

Velocità oltre 190 km/h
Consumo medio 9,4 litri/100 km.

Quotazione AB

70.000 euro.



ANCHE VOI COME ELENA

Volete essere selezionati per trascorrere una giornata in pista con noi e provare la storica dei vostri sogni? Scrivete all'indirizzo email lettoriinpista@ruoteclassiche.it indicando i cinque modelli preferiti e quali auto storiche possedete. Concludete con tutti i vostri dati (oltre a nome e cognome, indirizzo di residenza e numero di cellulare).



➔ - e dal lamento del differenziale autobloccante. La versione da rally marca una grossa differenza rispetto alla vettura stradale; a parte i sedili sportivi Fusina, la plancia è semplificata, con le etichette esplicative della funzione di ogni spia o levetta; si notano poi l'assenza di quasi tutti i rivestimenti interni e il volante a due sole razze.

EMOZIONI A MILLE

Anche nella meccanica cambiano diverse cose: lo scarico è più libero, le ruote sono maggiorate, l'assetto è rivisto in chiave agonistica e il motore è preparato secondo quanto previsto dalle norme del Gruppo 4, nel quale questa 124 ha disputato la sua carriera sportiva.

Ma a Elena non importa tanto il giro veloce in pista, quanto "sentire mio padre Enzo accanto a me. Ho guidato come se seduto sul sedile del navigatore ci fosse lui che mi sgridava in continuazione", spiega, sul filo della comprensibile commozione. "Oggi di sicuro mi avrebbe detto di andare un po' più veloce, di scalare meglio, di guardare di più i giri sullo strumento... Ma anche di stare attenta, perché guidare un'auto così è una responsabilità anche in condizioni di sicurezza. Io? Ho riso, ho pianto, ho gridato, l'ho chiamato.

“Giocavamo a riconoscere le macchine dal loro rumore. **Quello della 124 Abarth** me lo porto dentro da tutta la vita”

Vedete, di tutte le cinque macchine che avevo indicato nella mia lista, non mi aspettavo proprio questa”.

LA PROVA DEL FUSTINO

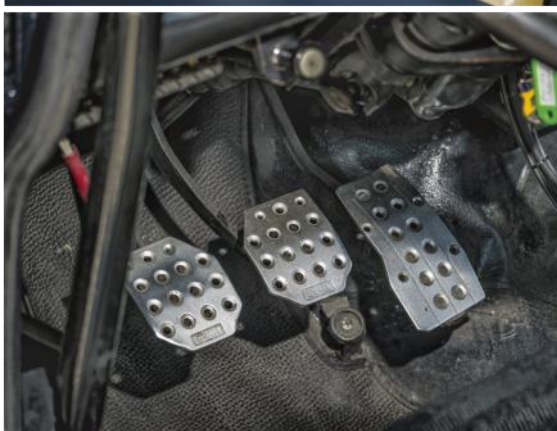
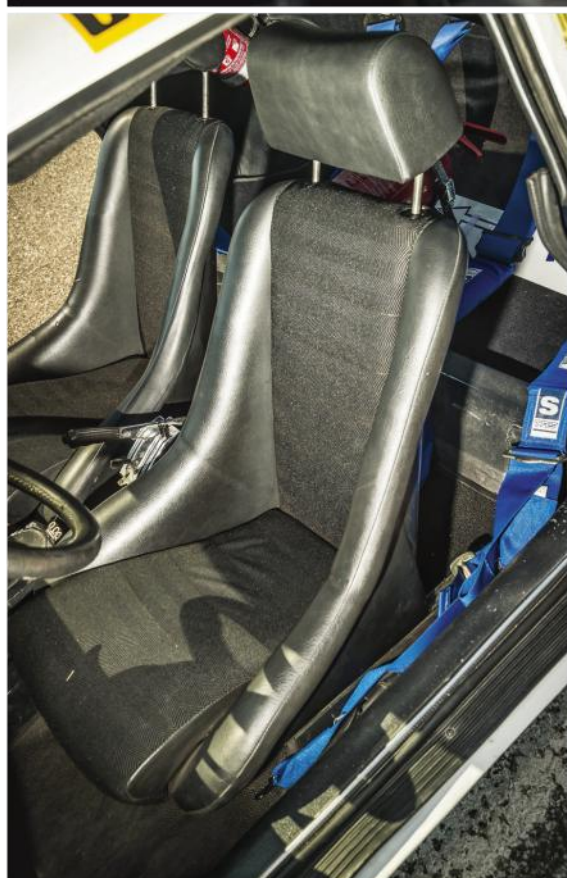
La signora Cotto, infatti, l'aveva inserita per ultima: la prima scelta era la Lancia Delta HF Integrale. Il destino, o forse qualcos'altro, ha decretato diversamente. "Entrando in macchina ne ho riconosciuto subito il profumo: è stato come ritrovarsi a casa. Già nel metterla in moto mi sono venuti i lucciconi agli occhi, ma mi sono imposta di non piangere subito.

Uno dei giochi che facevamo da piccola io e mio padre era riconoscere le auto dal loro rumore. Quello della 124 Abarth è un suono che mi porto nelle orecchie da tutta una vita, non potrei mai confonderlo”.

Inutile rivolgerle la classica domanda del fustino di detersivo: pensa che cambierebbe questa giornata sulla 124 Abarth con la prova di tutte le altre quattro macchine? "Assolutamente mai", risponde decisa lei. "Per me oggi è stata la chiusura di un cerchio. E l'apertura di un nuovo. Da sola, mentre guidavo in pista, gli ho promesso: continuerò”.

R





Tutto sotto controllo

In alto, si notano le etichette sulla plancia per non confondere i comandi e la piastra poggipiedi dal lato passeggero. A lato, i sedili sportivi Fusina, molto contenitivi, e la pedaliera in metallo traforato. Qui sopra, il motore con i filtri dell'aria K&N e lo spinterogeno "fuori ordinanza". Le parti originali sono comunque a corredo della macchina.

A red International Harvester Scout SS II is shown from the front right, driving on a dirt road. The car is in motion, with a blurred background of trees and foliage. The license plate reads 69336W MI. The text "BEST PERFORMANCE" is visible on the front bumper.

L'ALTRA



Da Toronto a Treviglio

Questa Scout era destinata inizialmente alla filiale di Toronto, in Canada, della Casa; poi è stata dirottata in Italia, importata da una ditta di Roma.

Il restauro integrale è stato eseguito con la collaborazione di Daniele Bertolini della Best Performance di Treviglio (BG), grande esperto del modello americano.

AMERICA

In Italia è ancora più esotica che negli Usa, **dove peraltro fioriscono club e registri dedicati**. Da noi è quasi introvabile, eppure chi scrive ne ha avute due. E nella versione più rara. Vi raccontiamo la storia di una Casa che ha attraversato due secoli puntando sulla qualità

L'AZIENDA ESISTEVA DALLA PRIMA METÀ DELL'800. IDEÒ LA PRIMA FALCIATRICE MECCANICA, POI, NEL 1958, L'IDEA DELLA SCOUT



Colpo di fortuna

Sopra, la targhetta identificativa dell'esemplare. La Scout SS II appartiene all'autore del servizio, che ne aveva acquistata una dello stesso modello da ragazzo, preferendola per le sue caratteristiche tecniche d'avanguardia. Ritrovarne un'altra, per di più della stessa versione, qui in Italia pareva impossibile; poi arrivò la telefonata di un amico...

La storia dell'automobile è sempre piena di sorprese. Anche quando si pensa di conoscere l'universo motoristico, capita di imbattersi in vicende appassionanti come quella che raccontiamo. La International Harvester Company era un'azienda americana di attrezzature agricole nata nella prima metà dell'800, quando il suo fondatore Cyrus Hall McCormick inventò e produsse la prima falciatrice meccanica.

Il successo fu immediato, anche grazie ai venditori che provvedevano a fare dimostrazioni presso le fattorie con l'ausilio della neonata rete ferroviaria, che permetteva di spostare i grossi macchinari fra gli immensi spazi degli Stati Uniti. Dopo le falciatrici si passò ai trattori e ai veicoli industriali. Già nel 1930 la produzione di trattori Farmall aveva toccato le 100.000 unità, e fu così che nel dopoguerra, con il boom economico e il grande successo della Jeep, i vertici della IH (International Harvester) iniziarono a studiare un fuoristrada leggero. All'inizio del 1958 furono stabilite le linee guida, che ipotizzavano un mezzo a quattro ruote

motrici più piccolo del pickup già prodotto dalla IH, ma più grande di una Jeep CJ. Le ricerche della direzione vendite avevano individuato una quota di mercato di 6000-10.000 pezzi all'anno, e fu così che il 22/12/1958 il consiglio di amministrazione diede luce verde al progetto "Small 4x4 Unit".

DISEGNATA ALL'ESTERNO

La realizzazione partì dallo stabilimento di Fort Wayne nell'Indiana, sede del Truck Engineering Dept. dove però non esisteva un ufficio di stile, così la IH affidò i primi disegni alla Creative Industries di Detroit, studio di design automobilistico all'epoca molto in voga. I primi prototipi vennero realizzati in breve e già mostravano un veicolo compatto e modernissimo, con linee futuristiche - per un fuoristrada - che non sarebbero sfigurate neanche dopo decenni. Il risultato fu la Scout 80, inizialmente pensata con carrozzeria in vetroresina, ma poi prodotta in acciaio con il telaio separato a longheroni. Il parabrezza su queste prime versioni era totalmente abbattibile, a differenza dei modelli successivi. La denominazione Scout fu





Piancia old style

In alto, il portellone apribile in due metà ribaltabili; Sopra, le cinture addominali e il posto guida con il volante a tre razze di forma sportiva; la strumentazione è inserita in indicatori di forma rettangolare, piuttosto antiquati già a fine anni 70; qui a fianco, la leva del cambio a 4 marce.



➡ scelta dall'inizio anche se una ditta di veicoli industriali canadese l'aveva già registrata. Il problema fu risolto a inizio 1960, quando la IH acquistò i diritti del nome per 25.000 dollari.

DA QUATTRO A OTTO CILINDRI

Per il motore si era partiti da un V8 di derivazione Pontiac tagliato... in due longitudinalmente; il risultato fu un 4 cilindri di 152 cubic inches, ovvero 2490 cc: da qui il nome 4-152 assegnato al propulsore, che inizialmente erogava circa 93 CV. La Scout 80 ebbe successo durante i primi anni 60 e dal 1965 vennero introdotte nuove motorizzazioni, un 6 cilindri in linea di 3,8 litri e, finalmente, un V8 di 4,4 litri. Questa versione fu denominata Scout 800 e costruita in moltissime varianti, ad esempio la Sportop con tetto in tela o in fiberglass e la Comanche, più lussuosa e rifinita. Il V8 crebbe fino a 5 litri e nel 1971 uscì la Scout II. All'apparenza simile alla 800, in effetti era profondamente migliorata. Erano state chieste ai progettisti ben 32 modifiche importanti, fra cui: sedile posteriore abbattibile, apertura portiere

maggiore, marce tutte sincronizzate anche in ridotta, circuito freni sdoppiato... il tutto con nuovi colori, decal e accessori per rendere la Scout II ancora più accattivante. Perfino la pubblicità si differenziava dagli altri costruttori e lo slogan "Scout II, anything less is just a car" (Scout II, tutte le altre sono solo automobili) la diceva lunga sulle ambizioni della Casa, che negli anni 70 si scontrava con "mostri sacri" come Ford Bronco, Jeep Wagoneer, Chevrolet Blazer e con la nuova Range Rover.

Ma la Scout aveva qualcosa di diverso che la rendeva unica, non era certo venduta quanto le altre, ma proprio per questo era più esclusiva. E con una robustezza e qualità ben superiori. In quegli anni non era raro vedere la Scout in mano ai vip, e non solo in campagna. Attirò anche l'attenzione di costruttori di vetture speciali come Monteverdi in Svizzera, che la usò quale base per le sue costosissime Safari e Sahara, oggi ricercate dai collezionisti più sofisticati. A fine anni 70 tutto sembrava procedere bene, anche grazie a nuovi motori come il V8 di 5,7 litri e un diesel prodotto da Nissan che riscosse successo in Europa. Nel 1977 uscì



LA SCOUT SS II ERA DESTINATA AL FUORISTRADA DURO. **OGGI** **È LA PIÙ RICERCATA** MA NON È FACILE TROVARLA

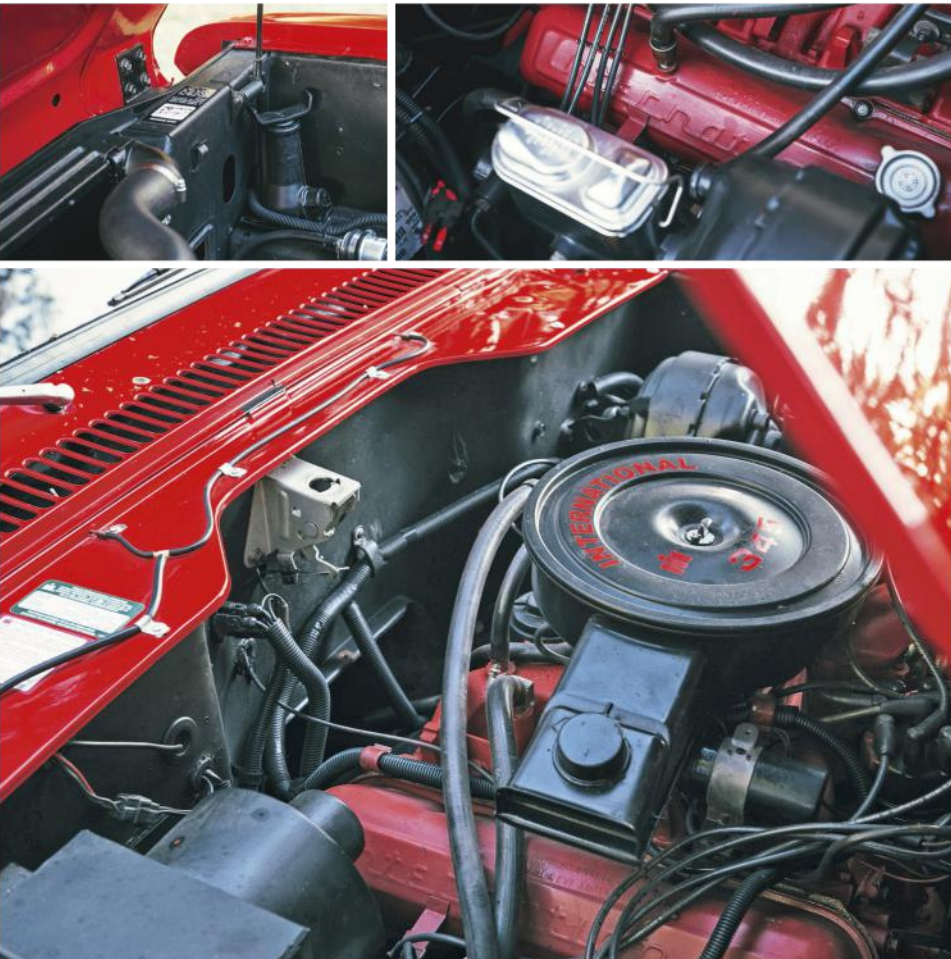
la Scout SS II destinata all'off road competitivo. Si trattava di una Scout II alleggerita all'osso con portiere in plastica, tetto in tela e rollbar, sospensioni rinforzate e motore V8 5700 con cambio manuale.

LA PUNTA DI DIAMANTE

Costruita in soli 3968 esemplari fino al 1979, è oggi considerata il "Sacro Graal" delle Scout (sembra ne siano sopravvissute poco più di un migliaio). Nel 1979 la IH attraversò però una serie di traversie, tra le quali un lunghissimo sciopero e diversi problemi finanziari. Nel giro di un anno vi fu il tracollo e la linea di montaggio della Scout si fermò il 21 ottobre 1980. In tutto dal 1961 vennero prodotte 532.674 Scout, un numero esiguo a confronto delle altre marche americane. Oggi negli Usa vi sono diverse aziende che riproducono i ricambi, anche se alcuni particolari, come certi lamierati e alcuni dettagli interni, sono difficili da reperire. Si è parlato diverse volte di far risorgere la Scout in chiave moderna, ma per ora non vi è niente di concreto, se non il fortissimo ricordo di una fuoristrada leggendaria. **R**

Optional pratici

L'esemplare fotografato monta le porte metalliche e l'hardtop in vetroresina disponibili come accessori a richiesta. La capote di tela e le porte di materiale plastico sono comunque custodite nel box dell'autore del servizio, membro tra l'altro del Comitato prezzi di Ruoteclassiche.



CARATTERISTICHE

Motore

Anteriore, longitudinale - 8 cilindri a V di 90°
Alesaggio 98,43 mm - Corsa 92,86 mm
Cilindrata 5653 cc
Rapporto di compressione 8,2:1
Potenza 150 CV a 3400 giri/minuto
Coppia 36,6 kgm a 2000 giri/minuto
Distribuzione a valvole in testa
Un albero a camme centrale
Carburatore doppio corpo
Raffreddamento ad acqua, 22 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 61 Ah.

Trasmissione

Trazione posteriore, anteriore inseribile
Cambio a 4 marce più ridotte, rapporto 2,03:1
Pneumatici 78x15 HR.

Corpo vettura

Roadster 3 porte, 5 posti, hardtop a richiesta
Telaio a longheroni e traverse
Carrozzeria in acciaio
Sospensioni anteriori ad assale rigido, balestre longitudinali
Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre longitudinali
Ammortizzatori idraulici
Freni ant. a disco, post. a tamburo
Sterzo a vite e dado
Capacità serbatoio carburante 72 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2540 mm
Carreggiate: anteriore 1450 mm - posteriore 1450 mm
Lunghezza 4210 mm - Larghezza 1770 mm
Altezza 1680 mm
Peso in ordine di marcia 1675 kg.

Prestazioni

Velocità 149 km/h
Consumo medio 13-16 litri/100 km.

ANALISI DI MERCATO

Quotazione di riferimento

Ruoteclassiche non quota distintamente la rarissima SS II. Riportiamo qui i valori delle Scout "normali" prodotte nello stesso periodo, che sono più basse.

Le label	A+	AB	B+
In euro	13.500	9000	4500

Valore di mercato

In crescita

È il momento di

	Vendere	Comprare	Tenere
Prospettiva di investimento			
Facilità di reperimento			
Posizionamento concorrenti			

La più rara della stirpe

Il grosso V8 5700 è verniciato in rosso. La Scout SS II è stata prodotta in soli 3968 esemplari. La potenza erogata è di soli 150 CV, ma a un regime bassissimo: 3400 giri/minuto.

Acqua o fuoco?

Costruita dal 1962 al '77, la "berlinette" sullo sfondo attira chiunque conosca la storia delle competizioni, e non solo. Questa (della The Box Car Collection) appare nel più tipico dei blu. L'erede in primo piano, altrettanto desiderabile, si presenta in un arancio che prende il nome dalle fiamme.



Piacere ETERNO

A sessant'anni dalla nascita, un simbolo della Francia incanta ancora. Almeno finché non si prova l'auto che ne raccoglie il testimone. Perché **il gusto per la guida si è persino affinato:** per altri sei decenni di gloria





Bellicosa e vivibile

Se il climatizzatore e i due bagagliai (nella foto, quello posteriore) accordano perfino la possibilità di viaggiare, i sedili Sabelt sono meno permissivi. Comunque la comodità generale non delude. Con un automatico a sette rapporti che si presta alla pista e al gran turismo.

Come un gigantesco totem, la colonnina del pedaggio occhieggia irraggiungibile dal finestrino. Non è la prima del tragitto, dunque la procedura si rivela ormai nota: prima cercare il comando dell'alzacristalli sul tunnel per tentare un ultimo avventato slancio di braccio, poi invariabilmente rassegnarsi a scendere con almeno metà del corpo e infilare finalmente la tessera in una feritoia che pare troneggiare sulla facciata di un grattacielo. Il parco del Mottarone, dopo la sbarra, si dischiude in un susseguirsi di curve strette e insistenti che accendono i desideri, suggerendo al cervello l'immagine dell'A110 lanciata su una pista al pari di un ingordo cane da caccia. La preda? Una dose di endorfine, lassù in cima, che raramente un'auto contemporanea può agguantare.

L'ultima delle Alpine, classe 2017 (ma rinfrescata a fine 2021), è un piccolo miracolo d'ingegneria imbastito intorno a una scocca al 96% in alluminio, affusolata e leggera come una volta, capace di incatenare il pilota a uno schele-



trico sedile da appena 13,1 kg e negargli le bocchette centrali orientabili senza quasi che se ne accorga, circuendolo con un manto in microfibra assai più ispirato alle corse che ai salotti. Il 1800 turbo a benzina, qui in variante 300 cavalli, piomba da una Mégane RS Cup direttamente fra chi guida e la splendida coda, purtroppo sporcata da uno spoiler che contraddice un po' l'impostazione iniziale pensata per evitare le appendici, pur regalando 81 kg di deportanza supplementari e ulteriori 60 grazie al profilo anteriore abbinato.

CURVE "EFFETTO DIMA"

Non a caso questa è una S, cattivissima versione alla sommità della gamma con assetto irrigidito e peso strizzato in 1109 kg: ovvero come la base, solo con cinquanta unità di potenza in più. Il kit aerodinamico resta in verità un optional, al pari di molti altri contenuti che proiettano il prezzo oltre gli 87 mila euro (maggiori dettagli nella didascalia a pag. 69), ma in ultima analisi si tratta di un'inezia in carbonio che nulla cambia sul misto stretto. Molto meglio concen-





IN MONTAGNA LE CURVE SONO QUASI RETTIFICATE DA UNO **STERZO MERAVIGLIOSO,** CHE TRASMETTE SICUREZZA

trarsi su quel volantino meraviglioso, ultra diretto, terribilmente ludico e terribilmente serio, un piacere per le mani in perfetto accordo con un telaio che trascende la precisione. Sulla montagna impressiona come la francese quasi rettificata le curve, col muso che si infila dappertutto e ne esce con bestiale facilità, in una naturalezza capace di infondere sicurezza a chiunque. Merito della massa distribuita al 44% davanti e 56% dietro? Di certo una sensazione di stabilità così si vive raramente, anche quando si provano tante auto. E viene spontaneo tuffarsi fra le pieghe della strada in modalità Sport, per un rombo e comandi più incisivi, mentre la temibile Track dai controlli disattivati è consigliabile solo ai veri esperti. Nel frattempo, fra un sorriso e l'altro si disegna anche la vetta. Neppure stavolta la portiera viene aperta volentieri, ma solo per brama di giocare ancora un po'.

Parcheggiata sul ciglio del piazzale, una coupé blu chiaro dalle forme assai raccolte attende paziente. Si sta raffreddando, in qualità di ultracinquantenne un po' provata dopo la salita, e

subito il cofano spalancato spiffera un primo importante "segreto": il motore è montato a sbalzo, non davanti al retrotreno come sull'erede, il che ha giustificato per anni paragoni non sempre benevoli con la più taurina 911. Peccato che sulla francese le cilindrata ufficiali, al netto delle modifiche agonistiche, non abbiano mai oltrepassato i 1647 cc (in questo caso 1255, che non troviamo però sulla carta di circolazione belga che è avara di numeri precisi). Ed è appena il caso di ricordare che l'impostazione tutto dietro provenisse dalla modestia progettuale della Renault 8, reinterpretata però con telaio a trave centrale d'acciaio, carrozzeria in vetroresina e una generosa dose di genialità.

NOBILE STIRPE...

La presentazione ufficiale si tenne nell'autunno del 1962, un anno esatto prima della Porsche, ovvero sei lunghi decenni fa. Se qualcosa colpisce, dopo tanto tempo, si tratta proprio dello spirito verace e smalzato che promana dalla prima A110 insieme all'odore di benzina e ➔

Un fascino... brutale

Oltre alla strumentazione da sindrome di Stendhal, con scritte in francese e fondoscala a 240 km/h, le impunture sui sedili e la presenza di comandi ostici (come il devioluci a destra del volante) costruiscono uno charme impagabile. Anche se il motore sbilancia i pesi all'indietro.



A110 1300

Motore

Posteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alesaggio 74,5 mm - Corsa 72 mm
 Cilindrata 1255 cc
 Rapporto di compressione 10,5:1
 Potenza 103 CV SAE a 6750 giri/minuto
 Coppia 11,9 kgm a 5000 giri/minuto
 Distribuzione a valvole a V in testa
 Un albero a camme laterale, catena
 Alimentazione con 2 carburatori doppio corpo Weber 40 DCOE
 Lubrificazione forzata con radiatore dell'olio, 4,5 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione

Trazione posteriore
 Cambio a 5 marce
 Pneumatici 145-15, a richiesta 165-15.

Corpo vettura

Coupé 2 porte, 2 posti
 Telaio monotrave centrale, scocca in materiale sintetico
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici
 Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci articolati e longit., molle elicoidali, doppi ammortizzatori telescopici
 Freni a disco ant. e post.
 Sterzo a cremagliera
 Capacità serbatoio carburante 38 litri, a richiesta 79 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2100 mm
 Carreggiate: anteriore 1295 mm - posteriore 1275 mm
 Lunghezza 3850 mm - Larghezza 1520 mm - Altezza 1130 mm
 Peso a vuoto 635 kg.

Prestazioni

Velocità 205 km/h
 Accelerazione 1 km da fermo in 30 s
 Consumo medio 11 litri/100 km.



ANALISI DI MERCATO

Quotazione di riferimento

Si riferisce a un esemplare stradale, originale, di costruzione francese. Le A110 prodotte su licenza in vari Paesi, dalla Bulgaria al Brasile, valgono meno.

Le label	A+	AB	B+
In euro	95.000	63.500	32.000

Valore di mercato **Stabile**

È il momento di

☐ Vendere	☐ Comprare	☒ Tenere
Prospettiva di investimento	☒	☒
Facilità di reperimento	☒	☒
Posizionamento vs concorrenti	☒	☒

L'evoluzione invisibile

Oltre alle migliorie meccaniche (concentrate sui motori), la prima A110 conobbe una ridda di minime novità estetiche: nel 1962 mancavano i doppi fari, offerti cinque anni dopo, nel '72 ecco le "frecce" della Dyane e DS e le maniglie con incavo, nel '77 i cerchi "Bobine". Il '73? Segnò la consacrazione in gara.

di alimentazione a carburatori (sulla nuova si può invece elegantemente fruire del bocchettone Easy Fuel senza tappo e dell'iniezione diretta). Un'idea di autentica creazione da guidare, non iperbolica ma acquattata e combattiva, contenuta nelle dimensioni eppure abbastanza selvaggia da urlare subito l'appartenenza a una stirpe legata, anche nel nome, all'efficacia sui passi difficili.

GENERAZIONI A CONFRONTO

Quanto si avverte la necessità di un'auto così ancora oggi? L'edizione 2022 appaga stupendamente questo bisogno viscerale in termini dinamici, peraltro con uno 0-100 km/h in 4,2



1962 Soltanto due fari.



1967 Il muso più celebre.



1972 Un po' di Citroën.



1977 Cerchi rinnovati.



2017 Il grande ritorno.



SUL PIANO EDONISTICO, NONNA
E NIPOTE PAIONO **IN CONDIZIONE
DI PARITÀ.** DOLOROSAMENTE
DIFFERENTI INVECE... NEL LISTINO

secondi che si prende la rivincita su certe 911 attuali. Garantisce com'è ovvio un confort di un'altra galassia, con una taratura delle sospensioni non punitiva in generale e addirittura capace di ricordare il velluto dopo aver provato l'abitacolo dell'antenata, dove non vibrano solo le emozioni. Sul piano edonistico, poi, nonna e nipote paiono in condizione di sostanziale parità: entrambe talvolta molto ammirate (specie se si incontra un appassionato transalpino in trasferta), talvolta qualificate con ignoranza come malriusciti cloni delle tedesche, con una leggera prevalenza di occhiate positive per la più... arancione delle due.

Una differenza dolorosa, semmai, si cela nel listino. In passato impegnativo però accessibile, ora prepotentemente vicino all'apogeo del "premium". Ma non si tratta certamente dell'unico marchio cui è capitata questa disgraziata metamorfosi, nemmeno sul versante italiano delle Alpi. E per converso una progenitrice del 1977, nella rara versione 1.6 SX costruita in 387 unità, è stata battuta all'asta a marzo per

96.293 euro. Sempre difficile concedersi lo sfizio, che il fronte sia classico o moderno.

L'esemplare il cui termostato ha finalmente cessato di fare le bizzarrie è stato immatricolato il 4 aprile 1970 e deve essere appartenuto a un belga molto lungimirante, perché solo dall'anno successivo l'A110 cominciò a distinguersi nei rally (battagliando, fra l'altro, contro la Fulvia HF e la solita nemesis di Zuffenhausen) e attese il 1973 per raccogliere lo storico titolo di campione del mondo Costruttori. Si racconta che gli operai di Dieppe, ascoltata la notizia alla radio della fabbrica, accolsero il fondatore Jean Rédélé con una gran festa: ecco, l'amore per gli imprenditori di una volta (l'industriale avrebbe compiuto cent'anni lo scorso 17 maggio) è un romanticismo evocato con straordinaria incisività dall'anziana "berlinette".

A proposito, chissà se un po' la si definiva così anche per via della linea di Michelotti... A furia di ricordi, quasi ci si dimentica che la dispensatrice di endorfine avrebbe dovuto coincidere con l'Alpine più recente. Perché non concederle un'altra possibilità? Resta tutta la discesa. **R**

A110 S

Motore

Posteriore-centrale, trasv. - 4 cilindri in linea sovralimentato
Alesaggio 90,1 mm - Corsa 79,7 mm
Cilindrata 1798 cc
Potenza 221 kW (300 CV) a 6300 giri/minuto
Coppia 340 Nm da 2000 giri/minuto
Distribuzione bialbero a camme in testa, 4 valvole per cilindro
Alimentazione a iniezione elettronica diretta
Turbocompressore e intercooler.

Trasmissione

Trazione posteriore
Cambio automatico sequenziale a 7 rapporti
Pneumatici ant. 215/40 R18, post. 245/40 R18.

Corpo vettura

Coupé 2 porte, 2 posti
Telaio in alluminio con scocca in alluminio rivettata e saldata
Sospensioni ant. a ruote ind., trapezi, molle elic., barra antirollio
Sospensioni post. a ruote ind., trapezi, molle elic., barra antirollio
Freni a disco autoventilanti, abs
Servosterzo ad azione differenziata
Capacità serbatoio carburante 45 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2419 mm
Carreggiata anteriore 1556 mm
Carreggiata posteriore 1553 mm
Lunghezza 4178 mm
Larghezza 1798 mm
Altezza 1252 mm
Capacità bagagliaio 196 litri
Massa in ordine di marcia 1109 kg.

Prestazioni

Velocità 275 km/h (con Aero Kit)
Accelerazione 0-100 km/h in 4,2 s
Rapporto peso/potenza 3,7 kg/CV
Consumo medio 6 litri/100 km.

L'esclusività che si nota

A chi desideri distinguersi, sull'ultima Alpine basta un (costoso) sguardo agli optional: fra gli altri, tetto a contrasto (3450 euro), vernice Arancio Fuoco (1880), cerchi Sérac (750) con gomme Michelin PS Cup (750), interno in microfibra (1690), Aero Kit (5490). E il prezzo schizza dagli iniziali 73.050 a 87.310 euro.



2022 Ecco la S, con 300 CV.



A SPASSO NEL TEMPIO

Affacciata sul circuito de La Sarthe c'è la struttura che ospita **la storia dell'endurance più famosa del mondo** raccontata da decine di cimeli e migliaia di modellini. E, soprattutto, da oltre cento automobili



Per rivivere emozioni

Qui sopra, il museo è proprio dietro la Chicane Dunlop. Per evitare la coda, si consiglia la prenotazione. In alto, l'opera dello scultore belga Olivier Strebelle raffigura la posa plastica di "Monsieur Le Mans", Jacky Ickx, al volante della sua Lotus nel 1974. Nella pagina a lato: un monumento alla Citroën DS.

Probabilmente chi va a Le Mans per assistere alla 24 Ore non lo sa. Meglio, così sarà una sorpresa. Il consiglio comunque è che se all'altezza della Chicane Dunlop, durante il giro perlustrativo alla caccia del posto migliore per assistere alla gara, ci si imbattesse in una fila di gente che punta dalla parte opposta, è meglio seguirla. Perché in piazza Luigi Chinetti c'è il museo prediletto dai connoisseur del motorismo d'Oltralpe. E cioè il Musée des 24 Heures du Mans (lemans-musee24h.com). Dentro a quello che sembra un enorme box di cemento di 350 metri quadrati c'è quasi un secolo di storia motoristica, raccontata in oltre cento bolidi. Il benvenuto è affidato a una specie di "hall of fame" (letteralmente "Les Héros", gli eroi), fatta di teche, ritratti gigantografici e cimeli vari. Un'infilata di gente che pensava di partecipare solo a una corsa di 24 ore e invece è entrata nella storia. Da Nuvoletti a Ferrari (per cui "la Le Mans è la gara della verità"), da Porsche a Steve McQueen, l'uomo che proiettò l'endurance francese nei cinema di tutto il mondo. E poi Pirro, Kristensen, il golea-

dor danese che ne ha vinte nove, Jacky Ickx e la foto del pronti via in cui è l'unico a non correre alla macchina. Per finire con Tatiana Calderon: quando la corsa cominciò a tingersi di rosa col team Richard Mille (2020). E dopo i piloti, le loro macchine. Anzi, macchinine. Perché il tour prosegue nella stanza dei modellini, una collezione di repliche in scala 1/43 delle eroine a quattro ruote del circuito de La Sarthe.

BOLIDI DA TUTTO IL MONDO

Antipasto perfetto per il resto del menu. Che prevede portate sostanziose, come la mastodontica inglese fortemente voluta da Walter Owen Bentley. Infatti questa 3 Litre Sport Vanden Plas di 2996 cc era stata preparata apposta per la gara d'Oltralpe, che allora sapeva di proibito, visto che i sudditi di Sua Maestà non potevano ancora indire gare notturne. Brutta ma buona (visto che la prima Le Mans nel 1923 fu vinta proprio da questa Casa), la Chenard & Walcker è una 1100 cc di soli 600 chili, capace di velocità massime di 170 km/h. Quest'auto, iscritta per la prima volta all'edizione del 1925, venne soprannominata- 



BENTLEY
MOTORS SPORT TORPEDO
1924
60
ANNI
1914-2024

BOUGIE CHAMPION
POUR TOUS MOTEURS

GRANDE
PEU D'ART
JAZZ-BAND



All'alba vincerò

Qui sopra, una fotografia sagomata del pilota Henry Pescarolo, un abbonato alla 24 Ore, cui ha partecipato trentatré volte, vincendone quattro. In alto, la tipica coda allungata delle auto di fine anni 70. Questa è del modello Renault che trionfò nel 1978. In basso, l'angolo dell'orgoglio francese con le Panhard 750 anni 50.

DENTRO UN ENORME BOX DI CEMENTO C'È QUASI UN SECOLO DI STORIA MOTORISTICA, SCANDITA DA OLTRE CENTO BOLIDI

ta Tank, carrarmato appunto, in onore alle sue linee tutt'altro che filanti. Ma se gli annali attestano la nascita della corsa in piena Belle Époque, la trasformazione in tempio del motorismo avviene solo nell'immediato dopoguerra. Quando finalmente si torna a correre.

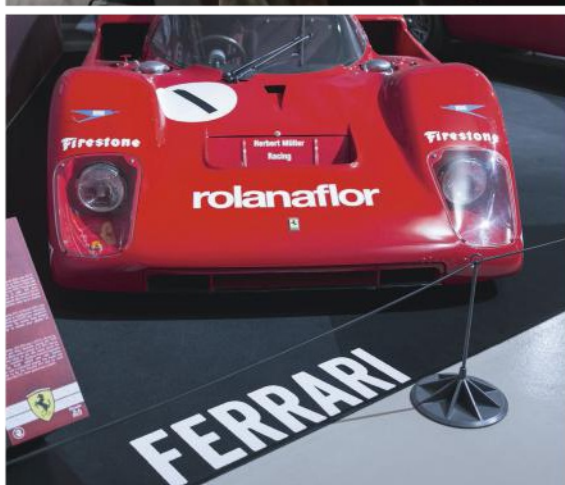
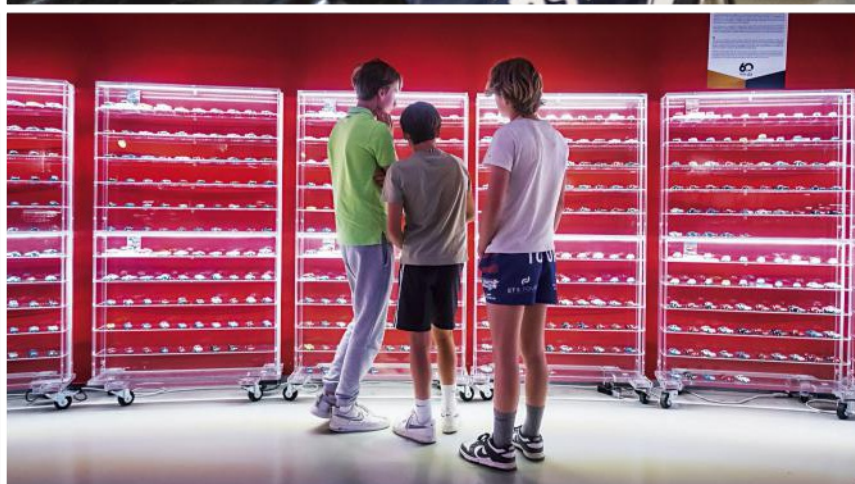
E così, dagli anni bui si passa a quelli in rosso, Ferrari. Celebrati a dovere da una 166 MM, donata al museo da quel Luigi Chinetti che la portò sul gradino più alto del podio nel '49. Altro pezzo di storia, ma datato 1964, è uno dei primi prototipi dell'inarrestabile Ford GT 40. La controffensiva statunitense fortemente voluta da Mr. Henry Ford II per dare una lezione al "Drake" di Maranello (vicenda a cui si è ispirato il film "Le Mans 66"). E mentre gli appassionati di Bugatti si fermeranno ad adorare la torpedo Type 40, le gentili consorti si rifaranno gli occhi con il baule da viaggio realizzato appositamente per monsieur Ettore Bugatti dalla maison Hermès. Non mancano le altre beniamine di casa: Gordini, Panhard, Renault e Simca. Una per tutte: la Simca 5, con i suoi 568 cc e 30 CV, della Le Mans del '37. Il ri-

passo delle puntate precedenti della corsa continua fino alle LM GTP dei primi anni Duemila. Come la Bentley Speed 8 che ha portato Capello sul gradino più alto del podio (insieme all'asso pigliatutto Kristensen). Ma nonostante alla prossima 24 Ore manchi ancora un anno, per placare la voglia di Le Mans c'è un modo rapido, e online.

L'ALBUM DEI RICORDI

Quattro clic nella galleria fotografica del negozio Internet. È qui che con la scusa di cercare un'immagine per arredare il salotto o il garage, si può sfogliare l'album di questa storia, che nel 2023 compirà il suo primo secolo di competizioni. Tra le tante foto, a colori e in bianco e nero, c'è quella della prima partecipazione di un'Alfa Romeo (1930), quando un nobiluomo inglese portò in gara una 6C Sport piazzandosi quinto (alla media di 108,652 km/h). O un'altra, di 36 anni dopo, che mostra un americano di sana e robusta costituzione, Henry Ford II, fare quattro passi sulla griglia di partenza. Su cui tornerà, 24 ore dopo, per festeggiare il trionfo delle sue GT 40. **R**





Le Mans chiama Hollywood

Da sinistra qui a lato, in senso orario: tuta e foto della Calderon; una Ferrari 512 M del 1970; "Mr. Cool" ovvero Steve McQueen; un prototipo della Ford GT 40; la Socéma-Grégoire del 1952 con la tipica calandra che nasconde la turbina da 25.000 giri; la locandina del film "Le Mans 66" (2019), con Matt Damon e la galleria dei modellini in scala 1/43.



DOLCE VITA SMERALDA

La settima edizione del concorso d'eleganza più glamour dell'estate finisce nell'album dei ricordi: **sole, mare, relax, brindisi e sorrisi.**

Tutto questo mentre dalle acque trasparenti della Sardegna emerge la Lancia Rally 037 di Erik e Raffaella Comas, Best of Show 2022



Peace & Love a Poltu Quatu

Nella fotografia grande, la piazzetta del Grand Hotel Poltu Quatu, il quartier generale del concorso d'eleganza. Qui sopra, Gianluca Maggiore & family in perfetto stile Peace & Love sulla loro Volkswagen del 1963, premiata dall'Asi.

Questa cosa di Poltu Quatu è un po' sfuggita di mano. Si dev'essere sparsa la notizia che qui, tendenzialmente in uno dei primi fine settimana di luglio, si raduni parecchia gente - mediamente giovane - con l'unico scopo di divertirsi, rilassarsi e tirare tardi la sera e che la presenza di una cinquantina di automobili, tra classiche, youngtimer e moderne, sia solo una copertura, un pretesto per sparire dai radar (del capoufficio, della moglie, dei figli, vedete voi) per quattro giorni e tre notti, come minimo.

Dimenticatevi l'atmosfera controllata e i rigorosi protocolli degli altri concorsi d'eleganza: Poltu Quatu Classic, per quei due o tre che non lo sanno ancora, è un evento ideato e organizzato da Simone Bertolero a sua immagine e somiglianza, dunque con estro, creatività o più semplicemente seguendo il (suo) desiderio di condividere con vecchi e nuovi amici un lunghissimo party *au bord de la mer* nelle località più glamour della Costa Smeralda. Il che spiega il successo, il tutto esaurito, il perché succeda soltanto a Poltu Quatu.

ATMOSFERA DI LEGGEREZZA

C'è un momento preciso in cui Poltu Quatu Classic 007th edition è iniziato: è l'aperitivo nella piazzetta centrale di San Pantaleo, venti minuti di macchina da Porto Cervo, un borgo autentico e antico dove il tempo sembra essersi fermato. Dev'essere per via della luce calda del tramonto, che si sofferma più a lungo di quanto uno s'aspetti, o delle bollicine, che iniziano a scorrere lungo gole accaldate, oppure ancora per l'invito a #makelavitaldolceagain scritto a caratteri cubitali sugli abiti delle ragazze o per tutte queste cose assieme che accade la magia: è una diffusa sensazione di benessere, che probabilmente non ha nulla a che fare con le automobili, per quanto uniche, rare, speciali e desiderabili possano ➡

Gente da vita dolce

Da sinistra, Nils Oppermann sulla Bianchina Trasformabile di Roberto Fornaciari con la top model Noniko Kakhadze; Alois Ruf a bordo della Ctr Anniversary, Best in class nella categoria Supercar; Laura Kukuk, giudice a Villa d'Este e a Poltu Quatu, indossa la polo di lino di ItalianGesture; l'organizzatore Simone Bertolero posa con le modelle vestite dall'artista livornese Crocky.





POLTU QUATU CLASSIC È UN **CONCORSO SPECIALE** CON AUTO SPECIALI E CON CRITERI DI VALUTAZIONE SPECIALI



Icone a quattro ruote

In alto, la Spider Duetto Hybrid di Garage Italia Customs accanto all'Alfa Romeo Spider 1750 di Giulio Massara, premiata dalla Fiva; a centro pagina, le tre Lancia Aurelia B24 schierate una accanto all'altra e, a sinistra, la Ruf Ctr Anniversary; qui sopra, il Maggiolino del 1963 e la Ferrari 250 GT Tour de France del 1958, restaurata da Quality Cars, che ha vinto la classe Ferrarissima 75.

➔ essere. Strette di mano, saluti, e perché no, baci e abbracci, come una volta e come sempre da queste parti, del resto. Perché al Poltu Quatu Classic ci si ritorna, ci si ritrova, ci si dà appuntamento mesi prima. A proposito: segnatevi le date, bloccate le agende: 6-9 luglio 2023.

E CHE AUTOMOBILI!

Mentre i partecipanti si lasciano sedurre dal fascino della vita smeralda, spostandosi dal Phi Beach alla spiaggia di Capriccioli, da un aperitivo da Larusmiani sulla Promenade di Porto Cervo al vecchio aeroporto abbandonato di Vena Fiorita (a fare i tondi), la giuria "lavora" (tra virgolette, per rispetto di chi lo fa sul serio). Sedici tra i più illustri esponenti mondiali del motorismo storico, tra i quali ingiustificatamente anche chi scrive, godono del privilegio di ascoltare le storie delle auto in concorso. Così salta fuori che una Porsche 356 Convertible D era stata acquistata nel 1962 da un tale Raúl Modesto Castro (gusti raffinati in tema d'auto, comunque) o che quell'Aurelia azzurra è proprio quella utilizzata per le riprese del cult movie "Il Sorpasso" (presto su questi stessi schermi) oppure ancora il destino

commovente di una Lancia Stratos e del suo (unico!) proprietario, che insieme non riuscirono a vincere alcun rally. O, se preferite, le vicende della Ferrario Lucertola, uno strano veicolo a sei ruote (con tutt'e quattro le posteriori motrici) sviluppato sulle montagne del Lago di Como, prodotto in 24 esemplari e finito per essere usato dai contrabbandieri. E cosa dire della Bruseghini 750 Joker, con i suoi sedili di legno, altro sogno realizzato e infranto dopo appena 17 esemplari?

Che Poltu Quatu Classic sia un evento speciale con automobili speciali e con criteri di valutazione speciali lo dimostra il fatto che la giuria s'è spaccata in due quand'è stato il momento di scegliere la Best of Show. Da una parte quelli che l'avrebbero voluto assegnare alla Ferrari 250 GT Tour de France del 1958 (prima nella classe Ferrarissima 75), dall'altra chi si è innamorato della storia della Lancia 037 telaio 133 in livrea Eminence del 1983: praticamente una capsula del tempo se è vero, e lo è, che dopo essere stata aggiornata alle specifiche Evo II e aver vinto un rally in Svizzera, finisce per trent'anni chiusa in un garage, prima di essere riscoperta, restaurata e... premiata. Succede solo a Poltu Quatu, dicevamo. **R**



Tutti al mare, tutti al mare

Qui a fianco, l'originale e rarissima Ferrario Lucertola a sei ruote su base Fiat 500 al Phi Beach di Arzachena; al centro, da sinistra, Raul Marchisio riceve in premio il libro "Made in Italy" di Piotr Degler; Raffaella ed Erik Comas davanti alla loro Lancia O37 Eminence, Best of Show a Poltu Quatu Classic; le modelle a San Pantaleo per l'aperitivo. In basso, foto di gruppo al Phi Beach: si riconosce, al centro, l'art car Fiat 500 by Esther Mahlangu di Daniele Ferrua, che ha vinto il premio offerto da GoodWool.





RICOMINCIA LA FESTA

Sette batterie sul tracciato, ognuna al via per due volte. **Circa duecento moto** alla partenza. Una trentina di titoli iridati distribuiti fra i piloti partecipanti. I numeri della manifestazione ligure sono segno del suo gradimento



Campioni a gogò

Qui sopra, Troy Bayliss, uno dei tanti campioni intervenuti alla rievocazione storica. La sua carriera è stata legata principalmente alla Ducati. In alto, una batteria di concorrenti attende il via; balle di paglia, fumo, vecchie moto... sembra di fare un salto indietro nel tempo.

Giacomo Agostini, Marco Lucchinelli, Troy Bayliss. E poi Gianfranco Bonera, Carlos Lavado, Pier Paolo Bianchi. E ancora Eugenio Lazzarini, Dieter Braun, Benedicto Caldarella, sempre in sella con le sue 83 primavere. Non è l'albo d'oro del motociclismo, sono solo alcuni dei piloti che nel weekend del 4-5 giugno si sono dati appuntamento a Ospedaletti, a un passo da Sanremo, per animare la VII rievocazione storica del circuito stradale dove molti di loro si sono sfidati fino al 1972, anno dell'ultima edizione agonistica.

Quanto alla rievocazione, l'ultima si era tenuta nel 2018, quando fu fatta la promessa da parte del comitato organizzatore di rendere l'appuntamento annuale anziché biennale, alternando auto e moto storiche, visto che sul circuito di Ospedaletti si era corso con entrambe. Quello che è successo dopo, lo sappiamo tutti. La promessa è stata rinnovata quest'anno, vista la strepitosa accoglienza da parte del pubblico. Il fascino di

questa manifestazione ha molteplici componenti; la località, in riva al mare e la data di giugno, quando è già estate ma i turisti non sono troppi, hanno il loro peso. Poi c'è il fatto che il percorso attuale, fra le vie del paese, è esattamente quello dei tempi andati, dalla prima edizione del 1947 (per le auto) all'ultima del 1972 (per le moto). E questo è un fatto eccezionale, visto che nel tempo altri circuiti cittadini sono scomparsi o sono stati stravolti dall'evolversi della viabilità stradale.

NESSUNA DISTANZA

Ma la peculiarità probabilmente più gradita al pubblico è quella che, un po' per scelta e un po' perché gli spazi lungo le vie di Ospedaletti sono quelli che ci si può immaginare, il paddock è allestito sulla passeggiata a fianco del rettilineo di partenza, dove l'accesso è libero.

Questo significa che le moto possono essere ammirate da vicino e anche che i piloti, semplici appassionati o ex iridati, sono lì, a portata di mano e di scambio di battute, senza filtri o bar-



Divise per cilindrata

Qui a fianco, il via di un folto gruppo dal rettilineo oggi attrezzato con svariate chicane mobili, per frenare l'impeto dei concorrenti. In primo piano, Gianluca Chiara con la Moto Guzzi 250 TS; all'estrema destra, con il numero 59, Juan Bultò su Bultaco 250 TSS, costruita dall'azienda di famiglia. Qui sotto, da sinistra: Gilera Saturno 500; Rumi Junior 125; Gilera e Moto Guzzi 500.



riere. E poter discorrere con i detentori di una trentina di titoli mondiali, tanti erano quelli rappresentati quest'anno, non è certo cosa di tutti i giorni. Niente motorhome, niente box dove rintanarsi e, bisogna riconoscerlo, nessuna intenzione di sottrarsi al pubblico da parte dei campioni, fanno sì che a Ospedaletti sia normale sedersi al bar al loro fianco e bersi una birra facendo due chiacchiere insieme.

PREMIO GIORNALISTICO

Altra consuetudine del circuito di Ospedaletti è quella di assegnare, nella giornata di sabato, un premio al giornalista che si sia distinto

nell'ambito motociclistico, intitolato al pilota, collega e autore di numerosi raid apparentemente impossibili Roberto Patrignani. Quest'anno la famiglia di Roberto l'ha consegnato a una nostra firma di spicco, Pino Allievi.

A questa rievocazione non sono stilate classifiche, anche per non invogliare ad aprire troppo il gas, dal momento che si guida comunque fra marciapiedi e tombini, e gli appelli alla massima prudenza sono costantemente ripetuti. Però, al via, ci sono pur sempre dei campioni e qualche breve schermaglia per entrare per primi in curva, sperando di non dare troppo nell'occhio, la si vede in ogni batteria. **R**

Dall'America alla Liguria

Qui sopra, a sinistra, in primo piano Paolo De Simoni con la Motobi Zanzani 250 e, dietro, Giovanni Sellari con la Benelli 250 SS. Sopra a destra, con l'immane numero 1, Giacomo Agostini in sella alla MV Agusta 500 ex ufficiale giunta apposta da una collezione statunitense.



PALESTRA PER PILOTI



La rossa in corsa

In alto sopra il titolo, il manifesto della Vernasca Silver Flag è stato realizzato da Samuele Ferrari, uno studente del Liceo artistico Cassinari di Piacenza. Qui sopra, la partenza della prima manche.

Le auto delle formule addestrative e dei “monomarca” sono state il tema portante della ventiseiesima edizione. **Circa 160 i partecipanti** per un percorso storico che comprende tutte le tipologie di bolidi da competizione

“Campioni si diventa... a scuola” è stato il tema della ventiseiesima edizione della Vernasca Silver Flag, la rievocazione organizzata dal Cpae della cronoscalata Castell'Arquato-Vernasca, dove la “scuola” è il nugolo di auto dei campionati monomarca e delle categorie addestrative o promozionali che dir si voglia, da quelle per le gare in pista a quelle su strada o nei rally. È stata una palestra che ha formato tantissimi campioni, ma ha soprattutto consentito a molti appassionati di avvicinarsi al mondo delle corse, di correre e di coronare il sogno di diventare dei piloti. A ogni edizione la Vernasca Silver Flag cambia il tema e, con questo, le auto, ma l'atmosfera resta quella di sempre: una festa capace di regalare le stesse emozioni di quando, dal 1953 al 1972, le strade della Val d'Arda hanno visto il debutto o il

successo di Lorenzo Bandini, Mauro Pregliasco, Andrea De Adamich, Arturo Merzario, solo per ricordare alcuni dei piloti più famosi che su questo percorso hanno lasciato il segno. Ma, a differenza delle 17 edizioni agonistiche, da quando la competizione ha lasciato il posto alla rievocazione, il ricordo della gara diventa solo l'occasione per riscoprire le auto che sono state protagoniste della corsa sull'Appennino piacentino, come di ogni altra forma dell'automobilismo del passato. Un lento scorrere della memoria attraverso le forme e i rumori di circa 160 auto, che come tradizione della “Silver” non hanno escluso alcuna espressione, spaziando dalle anteguerra, con la Fiat 501 S del 1922 nel ruolo di più datata, per arrivare alle contemporanee nel ruolo di apripista, passando attraverso i gruppi formati dalle “Turismo”, dalle “Gran Turismo”, le più numerose in assoluto, 



Che inseguimenti

Qui accanto, l'Abarth 1000 TC (1962) di Bruno Lucchini tallonata dalla Shelby Mustang 350 GT (1965) di Ralf Pickel e dalla Ford Cortina Lotus (1965) di Ian Farrel. Pagina a destra, dall'alto, l'Attila MK7 Can Am (1965) di Paolo Galiotto inseguita dalla McLaren MC1 (1967) di Marino Rebmann; la Fiat 501 (1922) di Roberto Corno; la Fiat Ritmo Abarth (1979) di Freddy Sfulcini.



IL BEST OF SHOW È STATO ASSEGNATO **ALL'ALFA** **ROMEO TZ2 DEL 1966** EX WORKS DI SIMON KIDSTON

➔ dalle “Sport”, dai “Prototipi”, dalle “Monoposto”, dalle “Rallyssime” e da quello classificato come “Campioni a scuola” per identificare le auto che hanno illustrato il tema di questa edizione.

DALL'ISETTA ALLA COBRA

Una grandissima varietà di tipologie capace di offrire uno spettacolo che ha spaziato dalla più minuscola, la Iso Isetta, che con i suoi 2,29 metri di lunghezza ha anticipato il fenomeno delle moderne citycar, ma nel suo palmarès vanta anche la partecipazione alla 1000 Miglia, alle americane Shelby Cobra e Chevrolet Corvette Stingray con il V8 da 7000 cc. E lo stesso vale in termini di prestazioni, con le “piccole”, per limitarci all'ambito corsaiolo, Fiat Cinquecento Trofeo o Formula Junior, sino alle straripanti Lola Formula 5000 e Porsche 956, plurivittoriosa nella prima metà degli anni 80. Così com'è doveroso ricordare, tra le varie special guest, la mitica Ferrari 250 GT 2+2 del 1962 della Polizia di Stato, la granturismo che rappresentava la punta di diamante tra i veicoli delle forze dell'ordine destinata agli inseguimenti alla “mala” con alla guida il maresciallo Armando Spatafora, ma che, proprio in virtù delle sue prestazioni, venne usata anche per affrontare le emergenze sanitarie, come confermò nel tempo record impiegato per coprire i quasi 230 km del tratto Roma-Napoli per la consegna di sangue. E sempre per rimanere in tema Ferrari, visto che il territorio della “Silver”, la provincia piacentina, ha un si-

gnificato particolare per le auto della Casa di Maranello, dato che nel Circuito di Piacenza di 75 anni fa avvenne il debutto in corsa, è doveroso ricordare la partecipazione della 340 MM del 1953 di Roberto Crippa, protagonista di un ampio servizio sul numero 400 di Ruoteclassiche. Numero e di assoluta qualità le Alfa Romeo, che con le GTA e GTAm sono state protagoniste della gara “originale”, così come le Abarth in tutte le loro varianti, dalle turistiche su base Fiat, ai Prototipi, alle macchine da rally fino a quelle dei campionati monomarca a ruote coperte e scoperte. È un legame quello tra la Vernasca Silver Flag e la Casa dello Scorpione che anche quest'anno ha registrato l'immane presenza di Anneliese Abarth, visibilmente soddisfatta nel vedere quanto interesse suscitino ancora le auto con il nome e il marchio del marito Carlo.

UNA MESSE DI PREMI

L'evento rappresenta un grande palcoscenico sia per i bolidi sia per i collezionisti, ma anche per i club, i team, le associazioni che, soprattutto per quelle da competizione, le curano e le mantengono efficienti. Era presente l'onorevole Giovanni Tombolato alla guida della Opel Kadett 1.3 SR del 1979, ex ufficiale Opel Sai Garage, preparata da Silvano Carenini per il Gruppo 2: a dargli il benvenuto l'onorevole Elena Murelli nell'ideale paddock di Castell'Arquato.

La formula dell'evento piacentino è vin-

Biscioni importanti

1. L'Alfa Romeo TZ2 (1966) di Simon Kidston.
2. Giovanna Romano con l'MG Playford (1958)
3. Paolo Saporetto al volante della Lancia Aurelia B20 seconda serie (1952)t
4. La Ferrari 250 GT 2+2 (1962) coi colori della Polizia di Stato.
5. Anneliese Abarth è sempre presente alla Vernasca Silver Flag.
6. La Iso Isetta (1955) di Francesco Pozzi.
7. Roger Ehrbar sulla Lola T 142 F. 5000 (1968).
8. L'AC Bristol Ace (1956) di Steve Gray.
9. L'Alfa Romeo Giulietta SVZ (1956) di Tim Buttkus.
10. La Ferrari 340 MM (1953) di Roberto Crippa.



cente: non contano la potenza, le prestazioni e le dimensioni, bensì lo stato d'originalità dell'auto e la sua storia. La sola sfida a cui sono chiamate le auto è quella di un "Concorso dinamico di restauro e conservazione". Per la giuria, visto il numero delle auto presenti e le loro caratteristiche, la scelta non è mai facile.

Alla fine, ad aggiudicarsi l'ambito Best of Show è l'Alfa Romeo TZ2 del 1966, portata a Castell'Arquato da Simon Kidston. Schierata in forma ufficiale dall'Autodelta, con alla guida Teodoro Zeccoli a Andrea de Adamich, ha vinto la propria classe alla 1000 Km di Monza. Ha corso anche al Nürburgring, a Sebring e alla Targa Florio. Il premio speciale Fiva è stato assegnato alla Lola T142/20 F. 5000 del 1968. La monoposto usata in gara da Sid Taylor, Tony Lanfranchi, Robin Widdows e Frank Gardner fa parte oggi della collezione di Roger Ehrbar. I trofei Asi per l'auto meglio conservata e per quella meglio restaurata sono stati assegnati rispettivamente alla Lancia Aurelia B20 GT seconda serie del 1952 di Paolo Saporetto e alla bellissima Osca 187 S del 1957 di Franco Adamoli, che si è alternato alla guida con la figlia Barbara nelle tre salite in programma nei due giorni dell'evento. A chiudere le premiazioni i due preziosi orologi messi in palio dalla Tag Heuer: se li sono aggiudicati la Porsche 911 RS del 1972 di Cyrille Rocher e l'Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce dalla livrea giallo paglierino carrozzata Zagato del 1956 di Tim Buttkus. **R**





Parterre du roi

Dall'alto, Nigel Mansell ha riprovato a Goodwood la Ferrari 639 prototipo di Formula 1; l'immane Jackie Stewart, Giacomo Agostini e un sorridente Charles Henry Gordon-Lennox, undicesimo duca di Richmond.

INNO ALLA PASSIONE

Anche quest'anno **il festival della velocità** nella tenuta privata di Lord March ha visto la celebrazione del motorsport. Grandi personaggi e auto straordinarie, gare e live show, futuro e storia. A partire dalle cinque versioni di McLaren F1...

“A Goodwood c'è tutto, ed è tutto vero”. Questa la frase che si sente ripetere di frequente nelle giornate del Festival of Speed, quando la tenuta privata di Lord March, duca di Richmond viene invasa non solo dagli esemplari a due e quattro ruote più belli e iconici al mondo, ma anche e soprattutto dallo spirito della passione per i motori alla stato puro. Così, come in uno dei sogni più belli, ti ritrovi a passeggiare su un prato verde tra cinque differenti versioni di McLaren F1, in lontananza una Ferrari Enzo, una Bugatti Type 57 C Atalante e una Lancia Astura del 1938; ed è solo il foyer, l'antipasto. Entrando nei paddock, l'asticella, se possibile, si alza ulteriormente perché i capolavori di meccanica applicata all'automobilismo presenti non solo sono reali, ma vivi; si muovono e i loro motori cantano le sinfonie più sublimi. Auto da competizione di ogni genere e tipo sono schierate, pronte a entrare in pista e dare il meglio di sé sul

mitico tracciato della Hill Race. Per quattro giorni dalle tribune il popolo di Goodwood può assistere a uno spettacolo unico al mondo; centinaia di vetture da gara sfilano correndo tra cordoli creati con balle di fieno. Non si fanno distinzioni d'epoche o categorie, unico requisito richiesto essere un'auto straordinaria. Ma è forse attraversando il ponte che scavalca la pista e porta all'area dedicata alla festa che si scopre e assapora il vero spirito del Festival of Speed. Una distesa senza fine di stand, da quelli più piccoli di gadget e memorabilia a quelli delle Case ufficiali che abbagliano i visitatori con maxi schermi, live show e demo dei modelli più recenti. Descrivere a parole quello che accade nella tenuta di Lord March in quei giorni di inizio estate è forse l'impresa più ardua.

Un mix di passione, spensieratezza, storia e futuro; il ruggito dei V12 va a braccetto con il sibilo dei nuovi motori elettrici, così come le eleganti sale della Goodwood House con le bancarelle di

Per tutti i gusti

Partenze a ruote fumanti, drifting, sbandate controllate ma anche semplici passeggiate per farsi applaudire dal folto pubblico: al Festival of Speed di Goodwood si può ammirare veramente di tutto.





fish and chips. Tutto in giusta misura, tutto magistralmente accordato; gli elementi lavorano in perfetta sinergia come gli ingranaggi della più sorprendente auto da competizione, appunto. Ed è forse in anni come questi, quando ci si chiede cosa ne sarà del motorsport e della passione per i motori, anni pieni di dubbi e timori che tutto questo possa a un certo punto scomparire, che il Festival of Speed acquista un significato ancor più importante. Al netto delle emozioni provate c'è un pensiero che emerge chiaro e cristallino; se non lo avete ancora fatto, l'anno prossimo andate al Festival of Speed, portate con voi la vostra famiglia e gli amici, anche quelli a cui dei motori non interessa nulla. Chiunque deciderete di coinvolgere in quest'esperienza vi ringrazierà, perché è impossibile rimanere impermeabili alla purezza del divertimento, ma ancora di più vi ringrazieranno quelle splendide creature fatte di metallo e bulloni che per una breve ma intensa parentesi escono dai musei e tornano a vivere. **R**



LE MANS CLASSIC

LA CARICA DEI 400 BOLIDI

Le auto da competizione dagli anni 30 in poi **si sono date battaglia** sul leggendario circuito de La Sarthe

Dopo quattro anni di oblio, è tornata, con la sua decima edizione, Le Mans Classic. L'evento, organizzato da Peter Auto in collaborazione con Richard Mille, non ha tradito le aspettative con una partecipazione incredibile di pubblico che non ha voluto perdere un'edizione così ricca di auto e di personaggi, tra piloti e vip.

UN GIORNO IN PIÙ, CHE BELLO

Tra le novità di questa edizione, la possibilità per gli spettatori di ammirare le auto già a partire da giovedì. Questo per consentire un contatto più friendly tra piloti, collezionisti, club di marca e pubblico, un'idea molto apprezzata visto l'alto numero di presenze. Alcune auto hanno testato i nuovi carburanti sintetici, tra cui la Porsche 904 Carrera di David Clark, la Lola T70 di Richard e Armand Mille e la Chevron B21 di Carlos Tavares. Venendo alle varie categorie, Le Mans Classic ha esordito con la griglia 1, dedicata alle anteguerra:

spazio dunque alle Alfa Romeo 8C, Aston Martin Speed Model, Bentley 4 ½ Tourer, BMW 328, Bugatti Type 35, Delage D6 3 litri, Lagonda LG 45, Morgan 4/4, Talbot 105. Nella seconda fascia, aspra battaglia tra i bolidi costruiti dal 1949 fino al 1956, con Aston Martin DB, Mercedes 300 SL, Jaguar D-Type, Lancia Aurelia, Lotus 11, Maserati 300 S, Porsche 550 e Talbot-Lago. In fascia tre, Aston Martin DB4 GT, Austin Healey 3000 MK II, Chevrolet Corvette (C1), Ferrari 250 GT, Lister-Jaguar Costin e Maserati T61 Birdcage. La griglia 4 (1962-65) è stata sicuramente la più applaudita, con mostri sacri del tipo di Ferrari 250 Le Mans, Jaguar E-Type Lightweight, Ford GT 40, Shelby Cobra. In quella successiva, una parata di leggendarie Ferrari 512 e Porsche 917, più le Ford GT 40 Mk IV, le Lola T70 e la Howmet TX a turbina. Interessante anche la griglia dal 1972 fino al 1981, con numerosi costruttori artigianali come Moynet, Toj, Cheetah. Tra i piloti, molto applauditi Emanuele Pirro, Gerard Larrousse e Jürgen Barth.



CELEBRAZIONI CENTENARIE

GIRA E RIGIRA QUESTA È LA STORIA

Un corteo di classiche ha attraversato Milano per celebrare i **100 anni di Ruote Borrani** e i **150 di Pirelli** prima di arrivare all'autodromo di Monza

Un vero e proprio allineamento astrale, quello di sabato 18 giugno. Tre storici, illustri anniversari si sono annodati per una celebrazione collettiva in occasione della seconda edizione del MiMo - Milano Monza Motor Show - e dell'ultima tappa della 1000 Miglia. Centocinquanta anni per Pirelli, un secolo tondo tondo per le ruote Borrani e per l'Autodromo Nazionale: il triplo genetliaco è stato festeggiato degnamente, con una sfilata di auto d'epoca che ha attraversato il centro storico meneghino tra due ali di folla entusiasta e fotografante. Il gran finale è giunto sulla pista di Monza, per l'arrivo in circuito dei circa 400 equipaggi della quarantesima edizione della rievocazione storica della 1000 Miglia. Milano è diventata lo sterminato red carpet per il piccolo corteo di classiche che ha preso le mosse dalla sede dell'azienda di Rozzano, alle porte del capoluogo lombardo. Qui ancora oggi sono prodotte in modo artigianale le ruote a raggi in acciaio e alluminio più famose del mondo. Il logo della Mano Rossa apparve a Milano il 22 aprile 1922, quando Carlo Borrani acquisì il brevetto internazionale dalla britannica Rudge-Whitworth. Nel 1924 un giovane Enzo Ferrari decise di adottare le ruote dell'officina milanese per le vetture della sua scuderia e ne diventò il cliente più celebre. Da allora le "Ruote della vittoria", le prime realizzate in alluminio, hanno conquistato otto campionati del mondo

di Formula 1 e 7482 corse automobilistiche in tutto il mondo. Ancora oggi Borrani è in grado di realizzare ruote per auto classiche grazie a un archivio con oltre ottomila disegni originali e progetti.

LADY ALLA SFILATA

Montavano tutte ruote Borrani e pneumatici Pirelli Collezione le vetture di pregio che si sono ritrovate la mattina del 18 giugno per la sfilata a Milano. La più preziosa? L'Alfa Romeo

6C 2300 Berlinetta Mille Miglia del 1938 guidata da Francesco Bonfanti, di proprietà della sua famiglia fin dagli anni 60. La 6C era in compagnia di un'altra Alfa carrozzata Touring Superleggera, la Spider 2000 del 1959. Il Cavallino era rappresentato dalla prestigiosa Ferrari 250 GT Pinin Farina del 1957, esposta Salone di Francoforte di quell'anno e immediatamente acquistata dalla famiglia di Wolfgang "Taffy" Von Trips, che la guidò nei trasferimenti





tra i gran premi europei. Per la scuola tedesca, hanno presenziato le Porsche 356 C e 912 E dei titolari.

LA "P LUNGA"

I pneumatici Pirelli Collezione ripercorrono la storia della "P lunga". Sono stati progettati per far correre le auto storiche di maggior pregio costruite fra il 1930 e il 2000, conservando l'impronta originale, ma aggiornandoli con le moderne tecnologie di costruzione. Alla

"Collezione" appartengono, per esempio, gli storici Stella Bianca degli anni 20 e gli Stelvio. Oltre alla serie dei Cinturato sportivi, inaugurata dal modello CA67 del 1953. È passato alla storia il CN72 del 1966, il più performante, in dotazione alle prime supercar come la Ferrari 365 GT, la Lamborghini Miura e la Maserati Ghibli. La storia del Cinturato si sviluppa fino al P5 del 1977. Quindi l'evoluzione-rivoluzione del P Zero, presentato nel 1986 per

equipaggiare la Lancia Delta S4 nel Mondiale Rally e adottato, fra le altre, dalla leggendaria Ferrari F40. Dopo una tappa al villino storico della Bicocca degli Arcimboldi, costruito nel XV secolo e sede di rappresentanza della Pirelli, la parata celebrativa ha raggiunto la grande festa collettiva di MiMo e 1000 Miglia nel paddock dell'autodromo di Monza, per mischiarsi alle centinaia di storiche che hanno animato un fine settimana memorabile.

Paolo Sormani

Lunga esperienza

Qui sotto, la storica sede di Rozzano di Ruote Borrani. Più a sinistra, le cinque classiche protagoniste della giornata celebrativa davanti al villino della Bicocca degli Arcimboldi, oggi sede di rappresentanza della Pirelli. Sopra, dettagli di ruote (Borrani) e pneumatici (Pirelli) dall'esperienza centenaria.



MAUTO DI TORINO

VERO O FALSO? E NON È UN GIOCO

In un convegno, che ha aperto la mostra in tema, i massimi esperti di vetture d'antan hanno spiegato **il fenomeno della contraffazione**

Tra autoveicoli, ciclomotori e parti accessorie, nel 2021 l'Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli (Adm) ha sequestrato oltre 36.000 pezzi contraffatti, con un incremento rispetto all'anno precedente di circa il 300%. Il dato, piuttosto sconcertante, è stato rivelato da Marcello Minenna, direttore generale Adm, durante la presentazione di una mostra sul tema dei "Fake" inaugurata a fine giugno al Mauto di Torino (visitabile fino al 28 agosto). Il problema dei falsi sollevato da Ruoteclassiche con due sue inchieste nel corso degli ultimi anni, è insomma più vivo che mai. Cosa si può fare per contrastarlo con più efficacia? E chi lo alimenta? Se ne è parlato a Torino in un convegno organizzato dal Mauto in collaborazione con l'Adm e moderato dal nostro direttore David Giudici. "È una continua lotta tra guardie e ladri", ha commentato Adolfo Orsi, storico dell'auto, giudice internazionale nei più famosi concorsi di eleganza e perito di tribunale, "le falsificazioni oggi sono sempre più raffinate e, a meno che non ci siano errori marchiani, è praticamente impossibile giudicare falsa una vettura basandosi solo sull'esame visivo. Bisogna usufruire di altre conoscenze, come quelle fornite dalle università per la verifica dei materiali o da specialisti per quanto riguarda le saldature". Un compito spesso complicato, come ha riconosciuto Roberto Giolito, responsabile di Stellantis Heritage: "Ricorrere alla tomografia dei componenti



meccanici sarebbe molto importante, ma dovremmo ogni volta smontare la vettura e farne in qualche modo una operazione 'alla Csi', non sempre è possibile". Chi costruisce falsi infatti non è uno sprovveduto, "normalmente è una persona che si è specializzata su quel modello. E per questo motivo è estremamente pericolosa, perché conosce tutto di quell'auto. Tante volte è anche proprietaria di una vettura autentica e può costruire una

copia partendo da quella originale", è ancora il parere di Orsi. C'è poi la responsabilità di chi compra, che spesso è complice della falsificazione.

COME DIFENDERSI

Il fenomeno "Fake" coinvolge anche il mondo dei ricambi, come ha constatato Paolo Rezzaghi della Brembo, e danneggia l'immagine di marchi famosi, come sostenuto da Barbara Herlitzka della Martini & Rossi. Per difendersi non resta

che fare affidamento sulle nuove tecnologie digitali (per esempio gli Nft), come ha dichiarato Cristiano Bolzoni di Maserati Classiche, oppure ricorrere al fai da te, come rivelato da Tomaso Trussardi, che per evitare truffe ha deciso di comprarsi dei catorci e trasformarli in restomod. I contenuti completi del convegno si possono leggere sul sito di Ruoteclassiche (ruoteclassiche.it) alla voce "Fake".

Gilberto Milano





Vero o falso?

Al Mauto di Torino sono affiancati esemplari originali e brutte copie. Qui sopra, a sinistra la Ferrari 360 Modena (falsa) e la Ferrari 360 Challenge Stradale (vera). In alto altre due Ferrari gialle: a sinistra, la 750 Monza (vera) e il fake 196 S. Nell'altra pagina, due monoposto di F1, in primo piano l'autentica Ferrari 312 T5 n° 2 di Gilles Villeneuve e di fronte la "replica" della Ferrari 312 T "Niki Lauda". In alto, i partecipanti al convegno.

REGISTRO STORICO GILCO

IL MAESTRO DEGLI CHASSIS

Con la consegna delle prime tre targhe è stato ufficializzato **il sodalizio dedicato a Gilberto Colombo** e alle sue splendide realizzazioni

È stato presentato l'8 giugno, all'interno della cornice della settimana milanese del design, il Registro Storico Gilco, con la consegna delle prime targhe a tre Ferrari d'epoca. Si tratta di una 166 del 1950, una 212 berlina del 1951 e la 340 MM del 1953 (protagonista di un ampio servizio sul numero 400 di Ruoteclassiche). Lo spazio Gilco-Lab Art & Bike ha ospitato amici e appassionati, che si sono ritrovati per una serata all'insegna di ricordi e aneddoti motoristici e per celebrare il centenario della nascita del fondatore dell'azienda di tubi meneghina, Gilberto Colombo. A fare gli onori di casa durante la serata è stato Marco Colombo, figlio di Gilberto, che ha dedicato un pensiero al fondatore: "Papà sarebbe veramente felice di essere qua con noi questa sera, proprio nel punto di Milano dove una volta aveva sede la sua officina e dove nascevano i suoi telai". Accanto a lui la moglie Serena Omodeo-Salè che ha ricordato l'obiettivo



primario del registro storico: "Fare un censimento delle auto con telaio Gilco ancora esistenti, al quale si aggiunge la volontà di accrescere la qualità del nostro già importante archivio".

CAVALLINO E TRIDENTE

Progettista, innovatore, artista e designer, con la sua produzione telaistica Colombo ha calcato le scene industriali dal dopoguerra e per tutti gli anni 50 nel campo dell'automobilismo sportivo, legando il proprio nome agli esordi di agonismo non solo

del Cavallino rampante, ma anche della Maserati e di molte altre Case dell'epoca, dai marchi affermati a quelli nascenti. Nei decenni successivi ha segnato il rinnovamento della Classe Star nella vela e ha contribuito alle migliori realizzazioni delle aziende italiane nel settore ciclo. Il registro ha anche avviato l'attività di censimento e registrazione delle auto con telaio originale Gilco e i relativi servizi di valutazione e certificazione. gilcodesign.com



AL GUGGENHEIM DI BILBAO

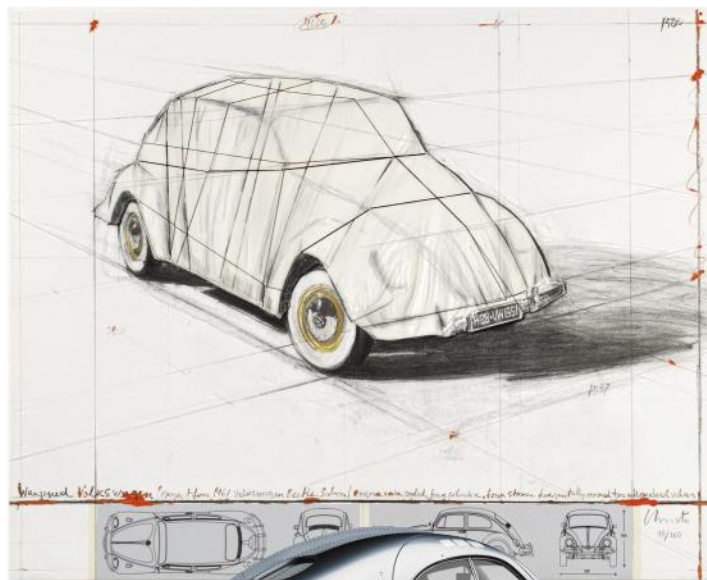
MOVIMENTO ARTISTICO

Una mostra ripercorre un secolo di storia dei motori. **Quaranta iconiche auto** si specchiano in opere d'arte delle stesse epoche

Una Mercedes-Benz 300 SL del 1955 grigio metallizzato con le sue ali spiegate è appoggiata su una pedana nera. Sul muro di fronte, un'altra 300 SL coupé, ma rossa: è una serigrafia su tela del 1986 firmata Andy Warhol. Altra sala, altra pedana: c'è l'Alfa Romeo BAT 7, l'esperimento di aerodinamica che Franco Scaglione disegnò nel 1954. Una visione, allora. Che si specchia, sulla parete opposta, in tre opere futuriste, tre inni al movimento, di Giacomo Balla ("Velo della vedova + paesaggio" del 1916, "Velocità astratta + rumore" del 1913 e "Automobile in corsa" sempre del 1913).

VERSO IL FUTURO

L'auto e l'arte. O forse l'auto è arte. Questo il senso della mostra "Motion. Autos, Art, Architecture", aperta fino al 18 settembre al Guggenheim di Bilbao (ingresso 16 euro, prenotazione obbligatoria su tickets.guggenheim-bilbao.eus). Curata dal grande architetto inglese Norman Forest, affianca quaranta icone di un secolo di storia dell'automobile a pitture, sculture, installazioni, disegni, schizzi, fotografie, manifesti



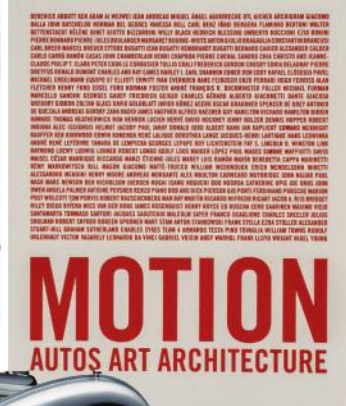
pubblicitari, modellini, oggetti di design, la galleria del vento che porta nel futuro... Molte opere esposte appartengono a collezioni private o a musei che per la prima volta le prestano per essere viste dal grande pubblico. La prima sala è dedicata alla nascita dell'automobile con

la prima vettura a motore in assoluto e la prima prodotta in serie dal 1886 al 1894, la Benz Patent Motorwagen. Si passa al 1900 con la Lohner-Porsche elettrica ideata da Ferdinand Porsche a 24 anni e da Ludwig Lohner. E poi alla Ford T Tourer del 1914 e alla Rolls-Royce 40/50 Alpine Eagle del 1914. Contrattare di quegli inizi automobilistici, le opere e le architetture che ispirarono la rivoluzione dei trasporti: come l'"Uccello nello spazio" di Constantin Brancusi, un'astrazione che evoca l'idea dello slancio, di una salita verso l'alto. Come il modellino del Chrysler Building di New York affiancato da un disegno dello stesso grattacielo di Hugh

Ferriss del 1929. Alle pareti, altre opere di Warhol, di Man Ray, lo splendido olio "Chitarra Verticale" di Le Corbusier. Sono forse l'arte e l'architettura ad aver ispirato l'idea di movimento? Forse, all'inizio. In un'epoca impregnata di uno spirito nuovo e frenetico. Ma ogni tempo, con le sue visioni e le sue sensibilità, ha anticipato o condizionato il design dell'automobile.

VISIONI POP

Qui, le auto vengono divise in periodi. Ci sono quelle che si riconoscono nella categoria "Sculptures": tra vari Lalique e un Henry Moore, una Bentley R Type Continental del 1953, una gialla Pegaso Z-102, una Delahaye





AL MAUTO

FIAT 500 IN MOSTRA

Il 4 luglio, Giornata Mondiale della 500 storica, è stata inaugurata la mostra "65 anni di un mito - Fiat 500: icona del made in Italy" al Mauto di Torino (sarà visitabile fino al 4 settembre). Sono esposti sei esemplari del Fiat 500 Club Italia più quelli del Mauto (Nuova 500, D, F, L e R). Ripercorrono la storia della piccola Fiat attraverso pannelli esplicativi, due motori provenienti dal Museo della 500 "Dante Giacosa" di Garlanda, opere d'arte e un ricco catalogo.



Type 165. E poi nella sezione "Popularising" Giacometti, Carrà, ancora Le Corbusier, Renzo Piano, lo stesso Norman Forest rimbalzano su altri simboli pop: un Maggiolino del 1951, una Fiat 500, una Citroën 2 CV, una Renault 4... Tra le varie "Sporting", l'Aston Martin DB5 e la Porsche 356 "Pre A" (con Giò Ponti, Frank Lloyd Wright, Roy Lichtenstein...).

E poi "Visionaries": la Lancia Stratos Zero del 1970 domina le Firebird e la Bat 7, una F.1, la Dymaxion replica del 2010 e multiformi inni alla velocità. L'ultima sala è per i modelli Usa.

BANDIERA ITALIANA

Oltre alle sei auto italiane (Alfa Romeo, Bugatti, Ferrari, Fiat, Lancia) e alle numerose opere



Storia dell'arte

Qui sopra, la scultura di Umberto Boccioni "Forme uniche nella continuità nello spazio". A lato, "Benz Patent Motor Car" di Andy Warhol. Nella spettacolare esibizione di Bilbao automobili e pezzi artistici raccontano le loro epoche.

di nostri artisti, nella mostra c'è anche un contributo della Scuola del Design del Politecnico di Milano: l'installazione "Autofficina Futuro" illustra l'auto di domani. Accompagna la mostra il ricco libro-catalogo "Motion, Autos, Art, Architecture" (44 euro), curato da Norman Foster, con belle immagini e 38 saggi di critici d'arte ed esperti di auto.

AAVS

BONTEMPI PRESIDENTE

"L'associazione vuole essere il terzo polo del motorismo storico in Italia. Attenta agli aspetti culturali, in particolare all'identificazione della qualità dei veicoli storici". Sono le parole di Massimiliano Bontempi, eletto presidente dell'Associazione Amatori Veicoli Storici. "Tra i programmi futuri", ha proseguito Bontempi, che è anche membro del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, "anche la semplificazione del quadro normativo e la proposta di un'adeguata selezione del parco circolante ultraventennale per stabilire correttamente quali veicoli meritino l'attestazione di storicità".

CAMEA

DA MEZZO SECOLO ASTI È LA MIA CITTÀ

Il sodalizio piemontese, attivo dal 1972, organizza gare e rievocazioni per **signore a due e quattro ruote**. Sempre attento a territorio e cultura



SCHEDA CLUB

Nome	Club Auto Moto d'Epoca Astigiano
Presidente	Fabio Gaiotto
Anno fondazione	1972
Sede	via Brofferio 98, Asti
Telefono	0141 355799
Sito	cameaasti.it
Mail	camea@cameaasti.it
House organ	no
Numero iscritti	400
Quota iscrizione	100 euro, compresa quota Asi
Raduni annuali	Rievocazione Asti-Sanremo (auto) Rievocazione Circuito del Monferrato (moto) Asti è la mia Città

Fondato da una ventina di appassionati nel 1972, il Camea, Club Auto Moto d'Epoca Astigiano festeggia quest'anno 50 anni. Fin dai primordi lo scopo del sodalizio astigiano è stato promuovere il collezionismo di mezzi storici (auto, moto, trattori, veicoli commerciali...), valorizzandone conservazione e restauro. Poco dopo la fondazione, l'affiliazione all'Asi. Oggi conta circa 400 soci. Figura dominante del Camea è stato Werther Burini, un appassionato già socio del Veteran Car Club d'Italia e proprietario di un'autoscuola astigiana. Con la sua passione il club è cresciuto, non solo numericamente. La segreteria offre assistenza per le pratiche di certificazione e i commissari tecnici sono a disposizione per informazioni sul restauro e la conservazione dei mezzi storici. Oggi l'attività del circolo si articola sull'organizzazione di eventi (ma anche sulla partecipazione ad appuntamenti promossi da altri gruppi). Il 2022

si è aperto con uno stand del Camea ad Automotoretro, a Torino, dove è stata esposta una derivata Fiat Topolino barchetta in fase di restauro che partecipò ad alcune edizioni della 1000 Miglia. A fine maggio il club ha riproposto la rievocazione storica della Coppa Asti-Sanremo, gara automobilistica svoltasi tra il 1953 e il 1966 a cura dell'Ac di Asti e oggi evento turistico-culturale a calendario Asi. Vi hanno partecipato una trentina di equipaggi con veicoli che spaziavano dal 1954 (Fiat 1100 TV) agli anni 90 (Peugeot 106 Rallye). Lungo il percorso, teatro un tempo della competizione velocistica, varie deviazioni... culturali. Per gli appassionati delle due ruote, il 5 giugno il Camea ha organizzato, in occasione dei 100 anni dalla prima edizione, la Rievocazione Storica del Circuito del Monferrato per moto ante 1945. A luglio ha dato vita al 31° Interclub Piemonte-Valle d'Aosta 2022 con un'ottantina di equipaggi su autentici gioielli:



dalla Lancia Lambda alle Balilla, dalle Fiat 1100 alle Alfa Duetto e Lancia Fulvia, alla plurivittoriosa Lancia Delta. Per settembre è in programma Asti è la mia Città, manifestazione motoristica in concomitanza con il Palio.

Non solo auto

Qui a destra, le moto protagoniste di una passata edizione della Asti Colline e Vigneti. Sopra a sinistra, un momento della Asti-Sanremo e, accanto al titolo, i primi soci nel 1972, anno di fondazione del Camea.



CORSA DI GRAN SALITA SUSA-MONCENISIO

UNA TEMPERINO FINO IN VETTA

La rievocazione della gara piemontese, che esordì **120 anni fa**, ha decretato il successo di una delle prime utilitarie degli anni 20



Protagonista nell'edizione del 1922, e anche quest'anno, il 18 e 19 giugno, a distanza di cento anni. La grande star della rievocazione della Corsa di Gran Salita Susa-

Moncenisio inserita a calendario Asi, è stata una Temperino, perfettamente funzionante e sempre a suo agio sulle strade che salgono al colle. A 120 anni dalla prima edizione ha partecipato alla manifestazione, organizzata dal Veteran Car Club Torino, una settantina di mezzi suddivisi in trenta vetture anteguerra (1902-1945), dieci moto storiche (sempre 1902-1945) e altre trenta auto costruite tra il 1945 e il 1976. Oltre alla Temperino, si sono fatte apprezzate una Lancia

Lambda, un tris di Balilla Coppa D'Oro, una Fiat Zero, un paio di Lancia Ardena e una Simca-Fiat 6 CV. Si è iniziato con un tour per le strade della città di Susa seguito da una gimkana che ha visto la vittoria della Fiat 503 degli argentini Marcelo e Marco Gonzales, padre e figlio. Il giorno dopo l'attenzione si è spostata sulla storica salita che da Susa porta al piazzale Moncenisio. Giunte in vetta, auto e moto storiche, dopo una sosta, sono ridiscende verso Mompantero per pranzo e premiazione.

RADUNI

LE SIGNORE SULLO IONIO

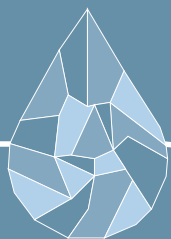
Trentacinque auto storiche, tra cui una Mercedes 190 SL, un'Austin Healey, una MG TF e una Lancia Flaminia Convertibile, hanno dato vita a fine maggio alla tredicesima Sulle rive dell'Alto Ionio, organizzata dal Cjvas-I Delfini di Taranto. Oltre alla sfilata delle auto, un concorso di eleganza vinto da una Lancia Aurelia B24.

AUTO DELL'EST

Visto il successo della prima edizione con una colorata carovana di 40 vetture prodotte oltre la Cortina di ferro, torna il 17 e il 18 settembre 2022 il raduno "Trabant & Auto dell'Est" organizzato dal Trabant Club Italia. Meeting a Borgoricco (Pd), alla Concessionaria Carraro, via Croce Ruzza 6. Informazioni e iscrizioni: Giacomo, tel. 333 41890839; Antonio 389 8916653.

no stress

CAR DETAILING



📍 Via dell'edilizia 57 - 36100 Vicenza (VI)

📞 393 6013518 Manuel Barbagallo

🌐 www.nostresscardetailing.com  

Il tempo passa ... ma la tua auto no!

Ripristiniamo le plastiche interne, riportando la tua auto allo splendore originario. Come appena uscita dal concessionario!



Inviaci le foto delle tue plastiche per un preventivo immediato >

📧 info@nostressct.com

100 ANNI DI ROMBI NISSENI

SALITE E GIRI DI PISTA IN SICILIA

Caltanissetta ha ospitato il raduno di **75 vetture d'antan** per celebrare il centenario della Coppa Nissena. Con giri in pista a Pergusa

Grande successo di partecipanti e appassionati a Caltanissetta in occasione della 100 anni di Rombi Nisseni, raduno automobilistico promosso da Aci Storico e organizzato dall'Automobile Club di Caltanissetta, rievocazione storica della Coppa Nissena. Settantacinque equipaggi si sono dati appuntamento in piazza Garibaldi, dove sono stati accolti dall'amministrazione comunale e dai vertici dell'Automobile Club di Caltanissetta, presieduto da Carlo Alessi e diretto da Rita Caruso e dal fiduciario Aci Sport Maurizio Giugno. Le vetture appartenenti a ogni epoca hanno attraversato le strade della storica cronoscalata siciliana toccando Xiboli, Santa Barbara e Capodarso e proseguendo per l'autodromo di Pergusa, dove hanno effettuato due giri del circuito. Dopo i giri in pista, gli equipaggi hanno proseguito verso Villarosa e Santa Caterina di Villarmosa. Al rientro nel capoluogo nisseno, gli equipaggi hanno



visitato il museo archeologico e l'Abbazia di Santo Spirito risalente al XII secolo e di architettura normanna. Tra le auto più blasonate, hanno destato attenzione una Lancia Appia del 1958, guidata dall'esperto conoscitore della storia automobilistica siciliana e collezionista Lillo Ariosto, un'Austin Healey Sprite del 1960, un'Alfa Giulia del '62, una Porsche 356 del '63, una potente Alfa GTV del 1985, una Lancia Fulvia Zagato e una Jaguar E-Type del 1969.



FOTOGRAFIE

MISS VETTURETTE

A margine del Gran Criterium delle Vetturette di Chieti (del Club Ruote Classiche Teatine con la collaborazione di Aci Storico, Comune e Regione Abruzzo) si è svolto un concorso fotografico in due sezioni: la prima basata sui like social, la seconda più... tecnica. Sono state votate e giudicate oltre 200 opere. Ha vinto la foto di Gabriele Fabilli (qui sotto). Sui social la più votata è stata quella di Marcello Tacconelli.



ACI STORICO

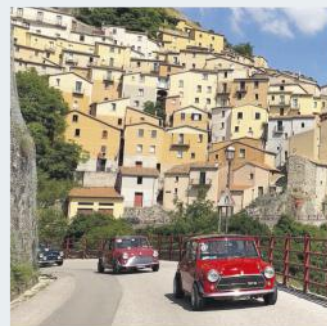
IL MUSEO DI LUCCA

Nuova affiliazione ad Aci Storico. È il Museo del Motore a scoppio Barsanti e Matteucci, nella Antica Loggetta dei Guinigi a Lucca. Sono illustrati gli studi e i risultati conseguiti da Barsanti e Matteucci, a partire dal 1843 fino al 1864 quando fu messo in funzione il motore Bauer, in Belgio. Sconto sul biglietto di ingresso per i soci Aci.



RUOTE NELLA STORIA

SFILATA A MURO LUCANO



Muro Lucano ha ospitato il 18 giugno un'altra tappa di Ruote nella Storia. Cinquanta le auto storiche partecipanti. "La cultura per la storia dell'auto aiuta a scoprire luoghi e tradizioni delle nostre regioni", ha detto Salomone Bevilacqua, presidente di Ac Potenza. Il tour prevedeva tra l'altro la sfilata nel centro storico e la visita al Museo Nazionale.

RUOTE D'EPOCA RIVIERA DEI FIORI

SIGNORE AGÉE IN GITA A PONENTE

Nel Savonese un evento riservato a una trentina di vetture ante anni 40, fra cui una **Lancia Lambda del '28** e una Lancia Augusta del '34



Celle Ligure si è tuffata nel passato ospitando, l'ultimo fine settimana di maggio, Viaggiando nel Tempo, manifestazione riservata a vetture ante anni 40, organizzata da Ruote d'Epoca Riviera dei Fiori. Il via venerdì 27 con l'arrivo di una trentina di auto storiche, tutte funzionanti e tirate a lucido, provenienti dalle regioni limitrofe e dalla Francia. Il programma, articolato dall'infaticabile Michele Miresse, ha previsto per

il primo giorno una visita ad Albissola Marina a un laboratorio di ceramica e cena in riva al mare, al chiaro di luna. Sabato, dopo il ritrovo sul lungomare di Celle Ligure, la carovana si è diretta nel centro storico di Savona: ammiratissime una Lancia Lambda rossa del 1928 (a destra, sotto le quattro storiche sul molo di Celle), una Lancia Augusta del '34 e una Buick 10 del 1910 (qui sopra a sinistra), i partecipanti, dopo il



pranzo in darsena, hanno fatto visita alla pinacoteca; quindi rientro a Celle e cena in spiaggia accompagnata dallo swing del quartetto Dabstep Jazz Band. Domenica, con le vetture esposte in passeggiata e nel centro storico di Celle, presentazione del libro "L'automobile nella pubblicità dal 1898 al 1930" di Mario Moscardini e Augusto Zerbone e lezione gastronomica per preparare il pesto genovese.

AOSTA VERSO IL COLLE

Anche la campionessa del mondo di sci Federica Brignone è intervenuta a giugno alla XXXV Aosta-Gran San Bernardo, organizzata dal Cameva. Per festeggiare i 102 anni dalla prima edizione, è stata anche allestita una mostra fotografica nel centro di Aosta. Sui pressostati ha prevalso l'equipaggio Boracco-Bossi su A112 (foto qui sotto).



APPASSIONAUTO

TRENTINO SOLIDALE

Dal 10 al 12 giugno si è svolta AppassionAuto, raduno di 80 equipaggi su auto d'epoca e supercar in Val Rendena e Val di Non a scopo benefico. Sono stati raccolti fondi per ragazzi con difficoltà per un totale di 125.000 euro.



*Classic Car
Club Napoli*
FEDERATO ASI

80125 NAPOLI - 2ª Trav. Via Augusto Righi, 42
Tel. 081 5709679 - 081 5707180 - Fax 081 7626268
e-mail: info@classiccarclubnapoli.it
web: www.classiccarclubnapoli.it



... UN'INSUPERABILE
PASSIONE!

17 manovelle d'ORO
25 primati





POLTU QUATU CLASSIC

CONCOURS D'ELEGANCE FOR CLASSIC CARS
GRAND HOTEL POLTU QUATU

The 007TH EDITION



PATRONED BY:



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA



Automobile Club Sassari

SPONSOR:

LOCMAN
ITALY



PARTNER:



MEDIA PARTNER:



Car&vintage



THANKS A LOT!

POLTU QUATU CLASSIC

CONCORSO D'ELEGANZA
PER AUTO D'EPOCA

GRAND HOTEL POLTU QUATU

6/7/8/9 **LUGLIO** 2023



auto
classic



GRAND HOTEL
Poltu Quatu ★★★★★

Enjoy Summer



DOLOMITI DA FAVOLA

Più di quattrocento chilometri su strade straordinarie, il 75esimo anniversario della Osca, la cena firmata dallo chef stellato Alessio Longhini. In mezzo a tutto questo ben di dio, l'hanno spuntata Gianmarco Rossi e Manola Antonelli sulla loro **Singer Nine Sport del '33**



Ultracentenarie da corsa

Qui sopra, foto di gruppo dei partecipanti della Leggenda di Bassano 2022. Sotto, l'Itala Tipo 51S del 1921 di Di Paolo-Mancini, la vettura più antica in gara. Nell'altra pagina, Miki Biasion all'arrivo in piazza Libertà a Bassano.

Di leggende, Bassano del Grappa ne ha parecchie. Miki Biasion, per cominciare, una leggenda dentro "La Leggenda", verrebbe da dire, visto che non si contano più le volte in cui ha fatto da apripista a questo singolarissimo evento. Lui, la Dallara Stradale blu, l'Eberhard & Co. al polso e via, traghettando nella contemporaneità quel genere d'auto, le barchette, appunto, che per noi sono l'apoteosi del godimento storico, inarrivabili oggetti dei desideri più reconditi.

E per questo è servito un gran coraggio al Circolo Veneto Auto e moto d'Epoca per perseguire ostinatamente l'obiettivo di organizzare una gara solo per e con macchine da corsa sco-

perte. Sembrava un azzardo e invece, ventisette edizioni dopo, la Leggenda di Bassano - Trofeo Giannino Marzotto riesce a catalizzare l'attenzione dei collezionisti e finanche di qualche irriducibile del cronometro. Certo, diranno gli organizzatori, avere un club alle spalle (un club attivissimo, peraltro), aiuta parecchio a far quadrare programmi e bilanci, ma ci vogliono anche passione, creatività, capacità di innovare senza perdere la propria identità. Che poi è quello che rende la Leggenda di Bassano unica nel panorama nazionale degli eventi per auto classiche.

Edizione numero ventisette, dicevamo, che è andata in scena dal 23 al 26 giugno scorso: ottanta equipaggi provenienti da sedici Paesi e tante automobili pazzesche. Come la Cooper-Jaguar ➔





Podio da Leggenda

Qui sotto, la Singer Nine Sport dei vincitori, Gianmarco Rossi e Manola Antonelli. Nella foto grande, in basso, la Fiat-Stanguellini Ala d'Oro di Mazzola-De Angelis. Nelle foto piccole, la Bentley Speed Model di Piantelli-Montaldi (terzi al traguardo) e l'Alfa Romeo 8C 2300 di Roschmann-Roschmann.

➔ T33 del 1955 dell'equipaggio inglese Harman-King, plurivittoriosa a Goodwood e Silverstone, e la Cooper-Bristol T24/25 Sport del 1953 di Harmer-Galloway oppure alla Frazer Nash Le Mans del 1951 di Joice-Waterhouse. Dove potreste vedere altrove automobili così, qui in Italia? Forse alla 1000 Miglia, ma non è detto; più facilmente al Gran Premio Nuvolari? Può essere... Qui, alla "Leggenda", di sicuro. Non solo: la "Leggenda" ha accolto anche una decina di Osca per celebrare i 75 anni dello storico marchio bolognese fondato dai fratelli Maserati.

La "Leggenda", però, non è fatta solo di auto: i primi cento chilometri spettacolari da Bassano verso Asolo, le terre del Prosecco, il suggestivo cen-

tro storico di Mel e l'immane tappa a Valdobbiadene. E poi tornanti, gallerie, gli scorci mozzafiato di Passo San Boldo prima di giungere a San Martino di Castrozza. All'indomani, un anello intorno alle Dolomiti: Passo Rolle, Moena, Selva Val Gardena, La Marmolada, Passo Valles... altri 250 km di pura bellezza. Senza trascurare le esperienze enogastronomiche al Rifugio Nigra e all'hotel Alpenroyal, quindi, soprattutto, la grand soirée del sabato impreziosita dalla giovane promessa della cucina italiana, lo chef stellato Alessio Longhini. Poi uno si chiede come mai tanti stranieri... Ma dove la trovano tanta bellezza tutta assieme?

CAMPIONI DI OGGI E DI IERI

Tra cucina di alto livello, automobili da sogno e location da togliere il fiato, ci sarebbe da ricordare che c'è stata anche una gara di regolarità e neanche tanto pro forma, visto il numero dei rilevamenti, più di cinquanta. Alla fine l'ha spuntata l'equipaggio Rossi-Antonelli su Singer Nine Sport del 1933, che si sono aggiudicati pure i due cronografi Eberhard & Co. Champion V 31063, dopo un testa a testa con il duo Mazzola-De Angelis su Fiat-Stanguellini Ala D'Oro del 1947. Più staccati, Piantelli-Montaldi su Bentley Speed Model del 1926. Premi a pioggia per tanti, se non per tutti, compresi i campioni di rally Tonino Tognana e Massimo De Antoni che hanno festeggiato qui i 40 anni dalla vittoria nel campionato italiano Rally con la Ferrari 308 GTB.

R

Scuderia Emmebi 70
organizza

10 SETTEMBRE 2022

**GARA DI REGOLARITÀ
CLASSICA PER
AUTO STORICHE
ISCRITTA A
CALENDARIO ACI SPORT**

Si svolgerà nei giorni 9 (solo verifiche)
e 10 Settembre 2022, con partenza ed arrivo
presso il Museo Mille Miglia a Brescia.

Il percorso si snoderà attraverso
gli spettacolari paesaggi offerti
dalle Valli Bresciane e sarà
impreziosito dalle 70 prove
cronometrate, magistralmente
posizionate dal nostro staff tecnico.

Una gara adrenalinica resa prestigiosa
dai ricchi e numerosi premi
e dall'ottima ospitalità
riservata a tutti
i partecipanti.

Follow us:



www.trofeovallibresciane.it

BAIA DELLE NINFE

IN SARDEGNA SFIDA IN FAMIGLIA

Il duello generazionale ha visto prevalere **la Fiat 508 C di Guido Barcella** sull'Autobianchi A112 dell'agguerrito figlio Nicola

Il Baia delle Ninfe, valido anche quest'anno come gara per assegnare il Cireas, si è risolto con una grande sfida in famiglia che ha visto Guido Barcella e Ombretta Ghidotti su Fiat 508 C duellare per tutta la manifestazione con il figlio Nicola e Simone Rossoni; su un'Autobianchi A112 hanno reso davvero complicata la gestione della corsa ai più esperti genitori che stanno incontrando pochissimi ostacoli nel corso di questo campionato tricolore che ormai li vede a un passo dal successo generale. Il secondo posto di Barcella junior e Rossoni dimostra comunque come ormai le nuove generazioni possano avvicinarsi a questa disciplina con la consapevolezza di poter ben figurare e trovare le soddisfazioni che sono al tempo stesso premio e stimolo a proseguire in questa avventura su quattro ruote d'epoca. Sulle strade del Sassarese, belle e spettacolari come poche altre in



Italia, sul terzo gradino del podio è salito l'equipaggio bresciano su Alfa Romeo Spider Veloce formato da Attilio Bonetti e Agape De Giacomi, che già lo scorso anno dimostrarono un grande feeling con la gara sarda tanto da salire come oggi sul terzo gradino del podio. Tra le scuderie la vittoria è andata alla Nettuno Bologna che sta proseguendo il proprio cammino in una stagione sin qui decisamente gratificante.

Bellezze sull'isola

Sopra, l'Alfa Romeo Spider Veloce di Bonetti-De Giacomi. Qui sotto, i vincitori Barcella-Ghidotti su Fiat 508 C (con la stessa auto hanno vinto anche la Targa AC Bologna, notizia a lato). In basso, l'Autobianchi A112 di Barcella-Rossoni.



TARGA AC BOLOGNA

SULLE STRADE EMILIANE



In uno dei luoghi dove maggiormente pulsa la passione per i motori è andata in scena l'ennesima prova del Cireas, che ha premiato ancora una volta la Fiat 508 C del duo composto da Guido Barcella e Ombretta Ghidotti. I due hanno sbaragliato la concorrenza dimostrando, se mai ce ne fosse stato bisogno, di essere l'equipaggio da battere in questa edizione 2022 del campionato tricolore di regolarità per auto storiche. La coppia bergamasca alla Targa AC Bologna ha preceduto, dopo numerose prove e un percorso piuttosto selettivo (8 ritiri in totale), l'equipaggio Bertoli-Gamba, sorpresa della manifestazione, che su una Fiat 508 S MM (foto sopra) ha conquistato una seconda piazza interessante. Terzo gradino del podio per il duo siciliano Accardo-Messina su Fiat 1100/103. Tra le donne la vittoria è andata al consolidato duo Angino-Biagi che ha corso su un'Autobianchi A112. Nella classifica riservata alle scuderie è mancato il successo sulle strade di casa per la Nettuno Bologna: la vittoria è andata infatti alla Franciacorta Motori, protagonista di una bella prestazione di squadra su un percorso per nulla banale e che ha fatto scoprire alcune strade affascinanti della grande provincia bolognese.

EVENTI ACI SPORT



AGOSTO

27-28 TROFEO NOCI MOTOR CLASSIC
Noci Motor Classic Asd - Cremona - trofeonocimotorclassic.it

SETTEMBRE

10-11 TROFEO VALLI BRESCIANE
Emmebi70 - Brescia - trofeovallibresciane.it

15-18 GRAN PREMIO NUVOLARI
Scuderia Mantova Corse - Mantova - gpnuvolari.it

16-17 BIELLA CLASSIC
Asd Veglio 4x4 - Biella - biellaclassic.com

25 TROFEO AIDO
Gli amici dell'Aldo - Brescia - trofeoaido.org

25-30 RAID DELL'ETNA
Scuderia del Mediterraneo - Palermo - raidetna.it



MANIFESTAZIONI ASI

AGOSTO

25 SIBILLINI E DINTORNI
Scuderia Marche Club Motori Storici - Macerata - scuderiamarche.it

27 TROFEO CITTÀ DELLE ACQUE
Associazione Folignate Automoto Storiche - Perugia - afas110.it

SETTEMBRE

2 RAID DELL'ADRIATICO
Club Motori d'Epoca Senigallia - Pesaro - motoridepocasenigallia.it

10 TROFEO CITTÀ DELLE ACQUE
Club Serenissima Storico Auto Moto - Treviso
clubserenissimastorico.it

11 CESANA-SESTRIERE-PRAGELATO
Piemonte Veteran Car - Torino - cesanasestriere.com

23 GIRO VALLE DEL LIRI
Came Frusinate - Frosinone - girovalledelliri.it

24 MEMORIAL MORANDI
Cams Castiglione - Mantova - camsc.it

24 RIEVOCAZIONE PONTEDECIMO-GIOVI
Veteran Car Club Ligure - Genova - vccligure.com

COPPA FRANCO MAZZOTTI

A SUON DI RECORD

Una delle grandi classiche del motorismo storico italiano è pronta a riaccendere i motori: l'1 e 2 ottobre Brescia sarà capitale della regolarità storica con l'edizione numero 14 della Coppa Franco Mazzotti, organizzata come ogni anno dal Club Mille Miglia. Una manifestazione che nel corso degli anni ha saputo crescere in modo esponenziale diventando ormai da tempo la terza gara in Italia per numero di iscritti, alle spalle della 1000 Miglia e del Gran Premio Nuvolari. La corsa bresciana partirà dalla città per raggiungere il Lago d'Idro, quindi quello di Valvestino prima di abbracciare il Garda attraversando Gargnano, Salò e Desenzano per arrivare a Sirmione, dove si concluderà la prima giornata di gara. Il giorno dopo, di corsa dalla perla del Garda verso la Valtenesi, quindi la salita a Serle prima di toccare Brescia, raggiungere Chiari per il tributo al conte Franco Mazzotti (uno dei celebri quattro moschettieri fondatori della 1000 Miglia) e quindi arrivo conclusivo in Franciacorta dove Gussago abbraccerà tutti i concorrenti.



AGOSTO 2022



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

18 - 19 - 20
NOVEMBRE 2022

Vuoi vendere la tua auto?

Possiedi un'auto d'epoca e vorresti esporla e venderla?
Milano AutoClassica ti offre la possibilità di riservare
un tuo spazio all'interno della manifestazione.

Per ricevere informazioni:
invia una mail a:

info@milanoautoclassica.com

Indicando alcuni dati quali:

**NOME - COGNOME - CITTÀ - RECAPITO TELEFONICO - EMAIL
MARCA - MODELLO - ANNO DI PRODUZIONE**

oppure inquadra il Qr Code qui sotto:



Segreteria organizzativa: EMAC / Tel +39 0572 70.152 / e-mail: info@milanoautoclassica.com

FIERA MILANO RHO

www.milanoautoclassica.com



Operazione nostalgia

Dopo aver posseduto due 500 non ho saputo resistere all'idea di poter salvare questa 850, una vera e propria "operazione nostalgia". Tutto sommato, si presentava in buone condizioni, anche se è stato necessario uno scrupoloso lavoro di messa a punto per farla ripartire dopo tantissimi anni di inattività. A destra, la pompa dell'acqua pronta per essere rimontata e la puleggia risistemata.

ALLA RICERCA DEL CLIMA IDEALE

Il circuito di raffreddamento sigillato, un vanto all'epoca **sulla piccola torinese**, ora è sorvegliato speciale per la sua debolezza

La "ottoemezzo", l'auto dei ricordi di bambino, quella dei viaggi (interminabili) da Lodi a Bari per le vacanze estive, la prima auto di mio padre. Era targata MIB91672, comperata nel 1966, una Super bianca con interno rosso e cadenini neri. Quando venne venduta segnava 72.500 km ed era ancora in gran forma, sostituita da una Fiat 132 Special. Quattro anni fa, quando questa 850 mi è stata regalata, sono rimasto colpito dalle stupefacenti coincidenze: anche lei Super con la stessa livrea e il medesimo colore dell'interno, 72.600 km all'attivo, da non credere. Non potevo non salvarla nonostante i 25 anni di oblio in un angusto capannone.

UN PREGIO DIVENTATO UN DIFETTO

Il ripristino è stato fatto in casa, grazie all'aiuto dell'amico Adriano Coscia, un elettrauto tuttofare, al carrozziere Gabriele Piccinini e alle amorevoli cure di Carlo Foletti, specializzato nel restauro di Alfa Romeo che ha fatto un'eccezione per l'850. Che ha un motore brillante, ma con un punto debole, il circuito di raffreddamento. Ironia della sorte, proprio uno dei pregi che in uno spot televisivo con Gino Bramieri e Delia Scala nel 1964 veniva tanto decantato; col passare degli anni è diventato un sorvegliato speciale. Purtroppo

la posizione del radiatore, nel vano motore in fondo a destra, non è il massimo come scelta e, nonostante il circuito sigillato, le temperature che si raggiungono anche nel piccolo cabotaggio sono notevoli. Quindi la soluzione definitiva è stata la revisione di tutti gli organi. A partire dalla sostituzione della massa radiante, fatta in tempo reale perché un vecchio ricambista di Fidenza aveva in casa un radiatore nuovo di zecca. Poi mano alla pompa dell'acqua: anziché revisionarla (all'epoca esisteva il kit apposito) ne è stata trovata una "new old stock", originale e ancora imballata. Ma, soprattutto, è stata cambiata la puleggia il cui foro di calettamento era totalmente rovinato. E ora l'850 va che è una meraviglia, senza più bollire. **R**



“Bianca, con interno rosso proprio come la prima auto di mio padre, un vero tuffo nel passato”





PICCOLA, CATTIVA E CON UN'ANIMA

Questa Mini Cooper è **l'unica auto che resiste dal 2017** nel garage del nostro Andrea, forse perché non smette mai di fargli i dispetti...

Ricordo perfettamente quando ho capito che era lei. Il signor Gianluca mi dice: "Mo spetta qua che la vado a prendere". Sento poco dopo un rombo spropositato, pieno, scoppiettante. Ed ecco che compaiono dalla rampa del garage due fari tondi accesi e altri quattro supplementari che mi guardano con aria di sfida.

Sfida accettata, la Mini Cooper Sports Pack in livrea Blu Tahiti deve essere mia. Non l'avevo ancora guidata. Non soltanto quella, ma proprio mai nella vita.

ESSENZA DI KART

Faccio il giro di prova sulla Statale di montagna dove sono arrivato al pelo per evitare la chiusura del salone in questo piccolo paesino a mezz'ora di strada da Bologna. Mi rendo conto che le leggende sulla tenuta di strada della Mini e sulla sua somiglianza con i kart hanno più di un fondo di verità. Tanto per quanto riguarda il comportamento quanto per la rigidità.

È il 2017, già da qualche tempo avevo capito che con le auto nuove ho poco a che fare, e poco tempo prima avevo barattato una Fiat 500 di pochi anni con una Volvo XC70, perché volevo andare nel deserto.

Capii ben presto che questa passione era

costosa, e la Mini, unica macchina che ho conservato da così tanto tempo, mi ha confermato il sospetto. È rimasta spesso senza batteria, non partiva, ma in verità il problema era nel serbatoio, leggi pompa della benzina. Immaginate quanta permanenza e quali costi nel lasciare un gioiellino così presso l'assistenza Bmw, coi meccanici bravissimi, certo, ma che quelle scatolette di metallo (con airbag, che ho il terrore che mi esploda in faccia dall'oggi al domani) non le capiscono più di tanto perché sono abituati ad avere a che fare con opere d'arte di tecnologia infarcite di elettronica. E anche perché ai tempi le Mini non erano affar loro.

Altro scherzo che mi ha fatto? L'anno scorso, quando ha deciso di prendere vita a prescindere dalla mia volontà, ritenendomi colpevole di usarla poco, con una magia del motorino di avviamento. Ferma per tre mesi grazie alla Brexit, ora romba come il primo giorno: esageratamente. **R**

“Mi guardava con aria di sfida... Sfida accettata, la Mini Cooper Sports Pack doveva essere mia”



Scarpe grosse

La Sports Pack si riconosce a prima vista per i cerchi in lega da 13 pollici con pneumatici maggiorati e i codolini più larghi verniciati nel colore della carrozzeria. Inoltre sul muso ci sono quattro fari supplementari, molto aggressivi ma terribilmente esposti nei parcheggi.



Ventilatore reversibile Limora con pale ad alte prestazioni

Aspira o spinge l'aria, basta girarlo e invertire la polarità!

► 15 diametri differenti

► **12 Volt o 6 Volt**

- in stock
- pale paraboliche
- ottimizzazione aerodinamica
- aumento del flusso d'aria stesso consumo di energia.

A buon mercato grazie a grandi quantità acquistate!

Ogni ventilatore costa solo **78€**
Limora.com/Limora-Ventilatore

Austin Healey
Range Rover
Land Rover
Triumph
Jaguar
Mini
MG



Manicotti del radiatore rinforzati in Kevlar o in silicone

Tipico manicotto in gomma rinforzata in fibra sintetica. Rigido ed elastico al tempo stesso, resistente alle alte temperature e alla pressione esterna!

per esempio:

Austin Healey BN4 a BJ8

senza riscaldamento: set da 2

205398

con riscaldamento: set da 4

205396

103€

198€

Impianti di scarico in acciaio inox per tutte le classiche britanniche

Impianto di scarico realizzato secondo le nostre specifiche da 304/406 „Sheffield Stainless“. Controllo della qualità senza compromessi, superfici impeccabili e saldature tip-top, accuratamente lucidate. Prodotte per noi in esclusiva, splendidamente elaborate, si adattano perfettamente sotto la macchina!



Collettore di scarico 2"
E-Type
207223 **468€**



**migliore qualità
miglior prezzo
disponibile in
stock**



**Limora.com/
Scarico**

Griglia del radiatore disponibile in stock

cromato
MGB fino a ottobre 1969 •
MGC (1967-69)
14406

298€



Paraurti Acciaio inox V2A disponibile in stock

per esempio:
MGB • MGB V8 • MGC
522810

980€



Mini 479135

159€

Radiatore ad alte prestazioni in alluminio

Riproduzione fedele all'originale, rifinita in modo fantastico ...

Ancora 3 kg in meno di carico sull'asse anteriore! La migliore rete in alluminio ad alte prestazioni disponibile sul mercato.

Austin Healey • Jaguar • Triumph • MG • Mini • Range Rover • Land Rover • Lotus • Alfa Romeo



Lista completa
**Limora.com/
Radiatore**



**Liquido di
raffreddamento
additivo chimico.**



Attrezzo del radiatore

questo piccolo strumento rappresenta un prezioso aiuto.

348635

15€

Chimica super intelligente

Riduce la tensione superficiale del liquido di raffreddamento. Riduce la temperatura del motore. Bottiglia da 355ml sufficiente per 20 litri di refrigerante. Miscibile con qualsiasi altro liquido di raffreddamento.

Motori a benzina

303509

19€

Diesel

342352

20€

Paraurti per MGA disponibile in stock



Rostro paraurti

6108

28€

Paraurti posteriori

6109

170€

Paraurti anteriori

5263

260€

4 X 28€

+ 1 X 170€

+ 1 X 260€

= 498€

disponibile in stock:

Tendicatena idraulico

„EAC3629A“

per Jaguar, Land Rover, Daimler
317573

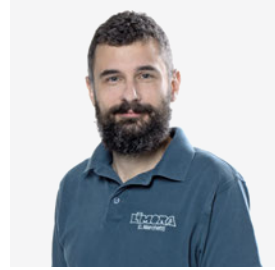
47€

„12H3292“

per Austin Healey, MG, Alfa Romeo
207139

44€





Jaguar XJ12, XJS, EV12, Mercedes W111, 116

Compressore d'aria disponibile in stock

Nuovo di fabbrica, ultramoderno compressore d'aria esclusivamente per noi!

- 5,9 Kg invece di quasi 16 Kg
- Sostituisce 1:1 il vecchio compressore.
- Nessuna modifica
- La metà di assorbimento di

- potenza
 - quasi raddoppiata la capacità di raffreddamento
- Jaguar XJ12, XJS, EV12, Mercedes W111, 116, 3.5, 4.5, 6.9 (tutti i modelli V8) Opel Diplomat 5.4, Audi 100 / 200 505939

680€

Jaguar XJS e XJ40

disponibile in stock

Compressore aria condizionata nuovo per Jaguar XJS e XJ40 „CCC4929“ 481277

290€

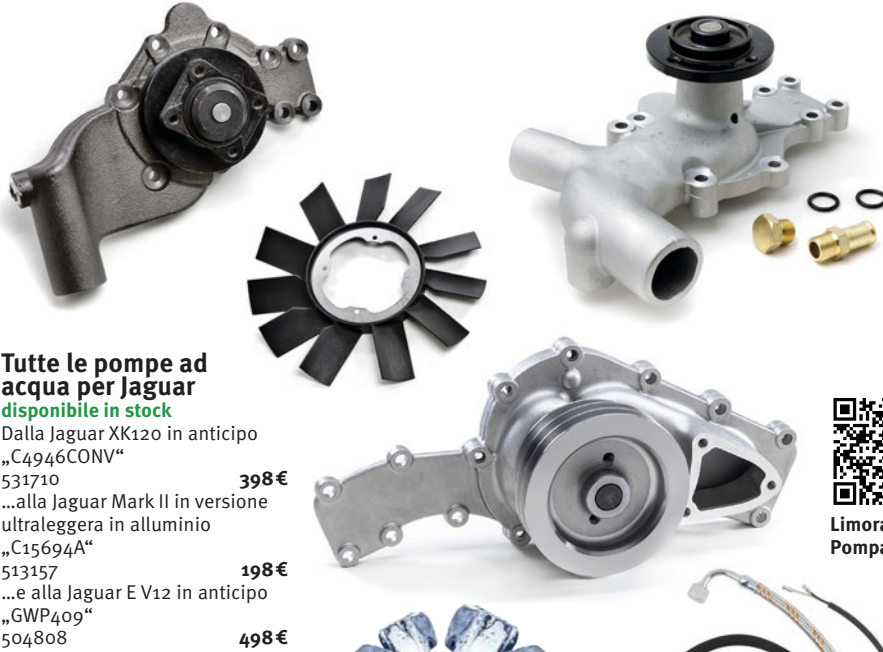
Si consiglia vivamente di sostituire il filtro disidratatore

Contattateci oggi stesso

Enrico Marchetti e Katarzyna Kaczmarczyk vi aiuteranno, chiamando il seguente numero:

Italia 0321 1644 232

o Oppure, visitate il nostro sito Limora.com nella versione italiana.



Tutte le pompe ad acqua per Jaguar disponibile in stock

Dalla Jaguar XK120 in anticipo „C4946CONV“

531710 398€

...alla Jaguar Mark II in versione ultraleggera in alluminio „C15694A“

531357 198€

...e alla Jaguar E V12 in anticipo „GWP409“

504808 498€



Limora.com/
Pompa-dell-acqua



Questo è anche un efficace additivo refrigerante



Anche cool Ombrello grigio scuro

455741 38€

Union Jack

532851 54€

Triumph

Pompa benzina per modelli TR 5 - 6 ad iniezione

Pompa pronta per l'installazione montata su piastra di montaggio con filtro, tubi e cavo di colle-

gamento. Sostituzione perfetta della pompa originale Lucas. 306980

430€



Tubi di iniezione
con guaina in acciaio inox. Set di 6 pezzi con connessioni galvanizzate. 18907

396€



Ugello di iniezione
289404

138€

Tutti disponibile in stock:

Nuovo sterzo per quasi tutti i veicoli britannici LHD o RHD, anche ad alto rapporto.

Triumph TR4 - TR6, Stag TR7, Spitfire, MGA, MGB, MG TD TF, Midget, Jaguar E-Type, XK ecc.

per esempio:

Scatola sterzo
Triumph Spitfire 1500 lhd 11211

248€



Banda termica per terminale di scarico

1. Bianca. Resistente a temperature fino a 1000 °C.
2. Banda minerale, nera, resiste fino a 650 °C diretti e 1090 °C di irradiazione e permanente fine 520 °C.
3. Fibra di carbonio e titanio di alta tecnologia, con pietra di lava. Resiste fino a 980 °C di calore diretto e fino a 1370 °C calore irradiato. Permanente a 650 °C.

	Larghezza	Lunghezza	Codice-No	Prezzo
1	25 mm	4,5 m	478981	17€
	50 mm	4,5 m	478983	32€
	25 mm	15 m	478985	76€
	50 mm	15 m	478987	108€
2	25 mm	4,5 m	478982	17€
	50 mm	4,5 m	478984	32€
	25 mm	15 m	478986	76€
	50 mm	15 m	478988	108€
3	25 mm	4,5 m	505204	20€
	50 mm	4,5 m	505205	40€
	25 mm	15 m	505202	76€
	50 mm	15 m	505203	108€

GOODWOOD PARLA INGLESE

Con una proposta di catalogo del 70% di vetture made in Uk, l'evento europeo più importante per gli appassionati **fa registrare un risultato migliore del 2021**. Ma il fatturato complessivo scende



1



2



3



4



5

1. Frazer Nash-Bmw 328 Roadster. (1937)
2. Aston Martin DB4 IV serie Convertible (1962)
3. Rolls-Royce Phantom II Continental Sports (1933)
4. Aston Martin DB MK III (1958)
5. Mercedes-Benz SLS Amg (2011)

Che fosse una questione interna inglese lo si deduceva dalla composizione del catalogo proposto da Bonhams il 24 giugno al Festival of Speed di Goodwood: il 70% delle vetture offerte era di costruzione britannica, Aston Martin in particolare (22%). Se quello d'Oltremarica è sempre stato il mercato di riferimento europeo, oggi, nel post Brexit, qualche dubbio sulla sua importanza inizia a manifestarsi. Quanti collezionisti sono stati condizionati dai problemi delle esportazioni di vetture dal Regno Unito? Nel 2021 Bonhams, al Goodwood Members' Meeting, chiuse con il 91% delle vendite. Nel 2022 delle 77 vetture in catalogo al Festival of Speed solo 49 sono state aggiudicate: il 64%. E il fatturato complessivo si è ridotto, conseguenza di una qualità meno elevata delle auto proposte. Altro dato: una vettura su due è stata venduta a un prezzo inferiore a quello ipotizzato. Sono cresciute in compenso le vetture aggiudicate oltre la stima massima (20%) e anche quelle proposte senza prezzo di riserva: il 31%. Valori comunque condizionati dalla mancata vendita delle due stelle del catalogo: la McLaren

P1 GTR del 2015 (stima 2-2,5 milioni di euro) e la Benetton F.1 del 1993 ex Riccardo Patrese e Michael Schumacher (1,2-1,8 milioni di euro).

LE PIÙ PAGATE

La vettura più pagata è stata così una Frazer Nash-Bmw 328 Roadster del 1937, aggiudicata a 742.190 euro, sotto la stima minima di 875.000. Eppure la 328 venduta sul mercato britannico (con guida a destra), frutto di un accordo di importazione tra Bmw e Frazer-Nash, era all'epoca la sportiva più avanzata. Tra il 1936 e il 1939 ne furono prodotte 426, di cui 48 vendute in Uk con il badge Frazer Nash-Bmw. Sotto la stima anche un'Aston Martin DB4 IV serie Convertible del 1962, aggiudicata a 686.045 euro (richiesta minima, 750.000 euro). Tra le vetture aggiudicate oltre la stima (160.000 euro contro 135.000), una Rolls-Royce Phantom II Continental del 1933, con la linea della carrozzeria che si inclina all'indietro, tetto scorrevole e cofano a lamelle. Stessa sorte per un'Aston Martin DB MKIII del 1958 nel suo colore originale (206.000 euro contro 175.000) e per una Mercedes-Benz SLS Amg del 2011 rosso fiammante (206.430 euro contro 180.000).

TOP TEN DELL'ASTA

1. Frazer Nash-Bmw 328 Roadster (1937)	€ 742.190
2. Aston Martin DB4 IV serie Convertible (1962)	686.045
3. Jaguar SS 100 3,5 Litre Roadster (1938)	496.075
4. Aston Martin DBS Superleggera (2019)	482.670
5. Dino 246 GTS (1973)	369.190
6. Aston Martin DB MKIII DHC - conversion (1957)	294.965
7. Lamborghini 400 GT (1967)	268.150
8. Lamborghini Aventador LP700-4 Miura Homage (2016)	241.335
9. Jaguar SS 100 2,5 Litre Roadster (1938)	206.475
10. Mercedes-Benz SLS Amg (2011)	206.430

Fonte: K500

TUTTI I NUMERI DELL'ASTA DI BONHAMS A GOODWOOD

	2022	2021
Fatturato complessivo	€ 7.715.595	€ 8.355.912
Numero di auto in vendita	77	61
Numero di auto aggiudicate	49	37
Percentuale di auto aggiudicate	64%	61%
Percentuale di auto vendute sotto la stima min	51%	81%
Percentuale di auto vendute oltre la stima max	20%	8%
Percentuale di auto senza prezzo di riserva	31%	11%
Prezzo medio delle auto vendute	€ 157.460	€ 225.835
Età media delle auto offerte	1970	1970

Fonte: K500

BOLAFFI A TORINO

SOTTO LA MOLE INCANTA LA ROVER "P5" DI MASTROIANNI

La Casa torinese ha chiuso la sua prima asta di auto classiche del 2022 con un risultato in linea con il mercato attuale. La percentuale di vendita relativa alle sole auto (43,7%) è infatti stata sensibilmente inferiore di quanto ottenuto in dicembre nell'ultima vendita del 2021, dove aveva ottenuto un ottimo 67% di "sell-through". I tempi probabilmente non invitano a spendere. Delle 64 vetture in catalogo solo 28 sono passate di mano, lasciandone invendute molte di elevato prestigio. Il catalogo era composto soprattutto da auto del dopoguerra, tra le quali diverse youngtimer e varie microcar, più alcune barn find. Il risultato più alto è stato ottenuto da una Alpine A110 del 1972 aggiudicata a 87.400 euro (diritti d'asta compresi) seguita da un'Alfa Romeo 1750 GT Veloce del 1970 venduta per 50.600 euro. Tra le vetture aggiudicate anche la Rover "P5"

acquistata nuova nel 1969 da Marcello Mastroianni (28.750 euro) e una Toyota Celica 4WD Carlos Sainz del 1992, prodotta in edizione limitata, aggiudicata per 32.775 euro. Sicuramente rara anche la Fiat 131 Racing Volumetrico Abarth nella versione due porte prodotta in una trentina di unità e venduta a 37.950 euro, poco

sopra la stima massima (37.000 euro). Non hanno trovato un nuovo padrone invece la Ford Thunderbird del 1956 appartenuta alla famiglia Innocenti, eleggibile oltretutto alla 1000 Miglia (era stimata 35-55.000 euro) e una Fiat Campagnola che è stata di proprietà della Rai (25-30.000 euro).



1



2



3



4

1. Alpine A110 (1972)
2. Alfa Romeo 1750 GT Veloce (1970)
3. Toyota Celica 4WD Carlos Sainz (1992)
4. Rover 3,5 Litre Coupé (P5) ex Marcello Mastroianni (1969).

BONHAMS A PEBBLE BEACH

PROPOSTE CALIFORNIANE

La Casa londinese sarà in California nella settimana di Pebble Beach con un bel catalogo. Spiccano una Porsche 356 "Pre A" 1500 del 1953 carrozzata Reutter, da 50 anni dello stesso proprietario (foto);

una Bugatti Type 57 C Atalante del 1938, "straordinariamente originale", una "superba" Miura P400 S del 1969 e, tra le altre, un'Alfa Romeo 33 TT12 del 1975 guidata da Stommelem, Ickx e Reutemann bonhams.com



ANTICIPAZIONI

L'HISPANO SUIZA PIÙ FAMOSA



All'asta di RM Sotheby's a Monterey anche 48 esemplari della collezione Masterworks of Design. Come l'Hispano Suiza H6 C "Tulipwood" torpedo del 1924 carrozzata Nieuport (foto), unico esemplare prodotto per la Targa Florio del 1924 (stima 8-12 milioni di dollari). E anche una Mercedes-Benz 540 K Spezial Roadster del 1937 costruita per il re dell'Afghanistan (9-12 milioni di dollari). E poi Bugatti, Isotta Fraschini, Rolls-Royce, Alfa Romeo vestite da carrozzieri come Saoutchik, Gangloff, Figoni e Zagato. rmsothebys.com

CINQUANT'ANNI DI SPORTIVE



La californiana Gooding & Co. propone a Pebble Beach un catalogo molto ricco dove spicca la collezione del noto pilota privato statunitense William Wonder. Abile anche nel commercio, Wonder aveva un intuito speciale nell'investire i propri guadagni in auto da competizione, in parte ora in vendita. Tra queste, da segnalare una Ferrari 333 SP del 1999 (foto), ultima vettura per gare Endurance costruita a Maranello (stimata 4,5-5,5 milioni di dollari); una Mercedes-Benz 300 SL del 1955, ordinata da un appassionato americano con un motore potenziato, sospensioni sportive e radio Becker Mexico (stimata 2-2,5 milioni di dollari). E poi una Ford Mustang Probe GTP del 1986, una delle sei costruite (350.000-450.000 dollari) e una March 85G GTP del 1985 progettata da Adrian Newey (250.000-350.000 dollari). goodingco.com



IL BLASONE È IMPORTANTE

Tra i dieci modelli con il tasso di rivalutazione più elevato **ben otto sono Bugatti**, con una crescita in tre anni compresa tra +278% e +130%

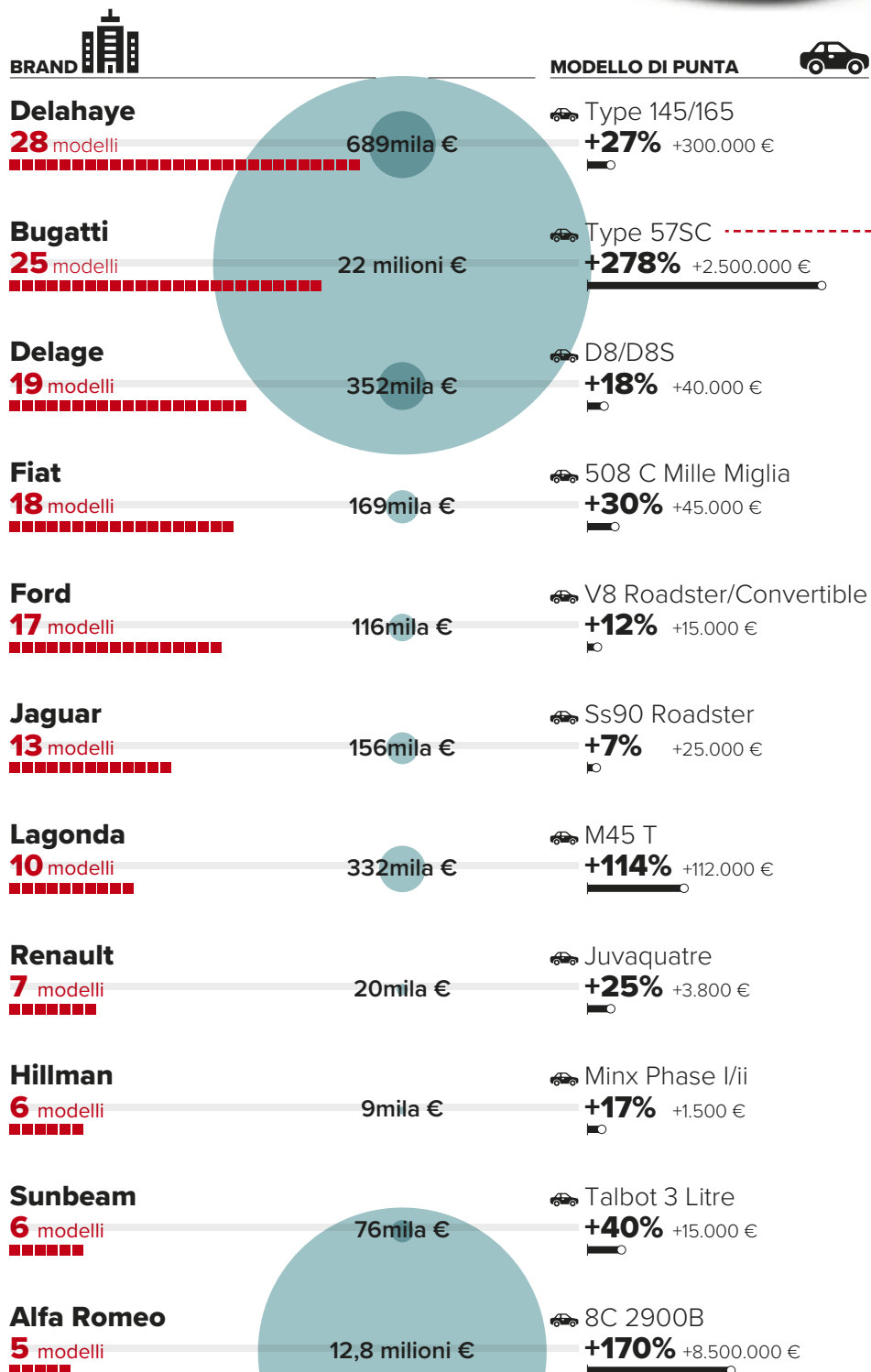
Veteran, Vintage e Post Vintage: ecco i tre segmenti di mercato sottoposti alla nostra analisi questo mese. Ossia tutte le auto presenti nel listino prodotte tra il 1918 e il 1945. Sono periodi storici che vedono un volume di transazioni modesto e solitamente con variazioni di quotazione contenute. Tranne che per le supercar d'alto lignaggio, che in alcuni casi hanno fatto segnare nel triennio incrementi eccezionali. La marca che ha donato più soddisfazioni economiche è la Bugatti, con ben 8 modelli presenti nella top ten. Le quotazioni di Ruoteclassiche tengono conto delle transazioni internazionali, in particolare, in questi casi, delle vendite alle aste, che vengono costantemente monitorate dai nostri esperti.

VALORI TRIPLICATI

L'aggiornamento delle nostre quotazioni ha portato a incrementi eccezionali che, per le tre Bugatti sul podio, sono compresi tra +278% e +200%. Ma anche la rivalutazione dell'Alfa Romeo 8C 2900B è notevolissima: +170%, che corrisponde a un incremento della quotazione A+ di ben 8,5 milioni di euro. Tra i modelli più popolari, in gran parte fermi da tempo, occorre segnalare la rivalutazione del 40% della Fiat 508 C, ossia la Nuova Baliilla 1100. Tale incremento ha una spiegazione precisa: grazie al coefficiente molto favorevole, è l'auto giusta per puntare al successo assoluto nelle gare di regolarità più importanti, pur mantenendo costi modesti. Ecco perché tutti gli esemplari sul mercato si vendono al volo e quindi le quotazioni sono schizzate verso l'alto.

Analisi di tutti i modelli che hanno incrementato il proprio valore negli ultimi tre anni. (Segmenti "Veteran", "Vintage" e "Post vintage")

- Numero di modelli
- Incremento totale per marca
- Incremento modello



*Viaggiamo
insieme!*



monge[®]
Il pet food che parla chiaro

MADE IN ITALY

Buone vacanze con i vostri amici a 4 zampe
nelle spiagge pet friendly Monge!

Scoprite tutte su www.monge.it



NO CRUELTY TEST

MONGE
La famiglia italiana del pet food

GREENCOMPANY

CINQUANTENNI D'ASSALTO

ANNI 70 MEGLIO DI TUTTI?

Nell'ultimo anno **è continuata la corsa al rialzo** delle youngtimer. Ma quanto a crescita assoluta dei prezzi, le "seventies" fanno meglio

Per alcuni collezionisti (e non sono nemmeno pochi), le "vere" auto storiche devono avere almeno 40 anni. Se poi sono di più, ancora meglio. Il mercato, però, va controcorrente: il fenomeno degli ultimi anni sono infatti le youngtimer, cioè le auto prodotte dagli anni 80 al Duemila. Con una crescita delle quotazioni nettamente superiore alla media del mercato. Nell'ultimo anno, però, le auto degli anni 70 hanno fatto segnare una crescita dei prezzi pari se non superiore a quella delle youngtimer.

SEVENTIES IN TESTA

Secondo l'Analisi di Mercato di Ruoteclassiche i modelli che hanno fatto registrare un aumento della quotazione negli ultimi mesi sono cresciuti in media del 14,89%, un dato che si traduce, per la media complessiva del segmento compresi i modelli stabili, in un +4,55%. Le auto degli anni 70, invece, hanno performato rispettivamente +14,7% e +4,78%. Quindi questo specifico segmento è cresciuto addirittura di più, seppur di poco. In valore assoluto, le youngtimer si sono rivalutate

in media di 4727 euro, le "seventies" addirittura di 5788 euro. Venendo alla consueta analisi sul trimestre (che in questo numero riguarda il periodo giugno-agosto), sul listino sono stati apportati 254 cambiamenti di valore, per una media di incremento del 7,73%, che non ha inciso se non marginalmente sul valore complessivo del mercato (soltanto dello 0,28%). Come al solito una gran parte delle modifiche ha riguardato le youngtimer (oltre un centinaio). Ma se la rivalutazione media è stata del 4,6%, per i 37 modelli degli anni 70 che sono cresciuti di valore la media è stata più di tre volte superiore: +15%.

VOLANO LE SUPERCAR

A conferma dell'analisi illustrata qualche riga sopra. In cima invece alla graduatoria dei modelli che si sono rivalutati di più, la rarissima Cizeta Moroder V16T, la instant classic Ferrari 599 GTO e le Lancia Flaminia Sport Zagato. Crescita importante anche per le Bentley d'anteguerra, di conseguenza ai risultati delle aste inglesi più recenti.

LE ASTE DI CATAWIKI

N. di lotti in asta	2316
Quote vendite in DACH*	21,88%
Quote vendite in Italia	19,47%
Quote vendite in Francia	19,26%
Quote vendite in Olanda	11,82%

Tipologia di auto
Youngtimer

*Germania-Austria-Svizzera

Caccia alle Porsche

Lo scorso mese nelle aste di Catawiki sono state trattate 2316 auto da collezione. La prevalenza degli acquirenti proveniva dall'area "Dach" (Germania, Austria e Svizzera). Cospicua anche la quota dei compratori italiani (quasi il 20%). È un dato che sottolinea quanto bene funzioni l'e-commerce di Catawiki nell'ambito dei veicoli storici e da collezione. La marca sulla quale sono state concluse più trattative



è stata, come avviene ormai da tempo, la Mercedes, che conquista una quota di mercato del 14%, seguita da Fiat (che sfiora il 10%). Il modello più costoso aggiudicato è stata una Porsche 911 3.3 Turbo (sopra), che ha trovato un compratore per 102.500 euro. A seguire, una Fiat Dino 2400 Spider che ha raggiunto i 100.000 euro. Prezzi molto elevati per una Porsche 912 1.6 Targa (59.000 euro) e per una recente Mercedes G55 AMG, sotto (52.000 euro).



L'ESPERTO

TUTTI PAZZI
PER LE "SEC"

S secondo l'esperto del Comitato Prezzi Beppe Cagnani (nella foto), i trend di mercato delle Mercedes da collezione nel primo semestre 2022 vedono quasi tutti i modelli in forte rilancio. "È aumentata molto la richiesta e la rivendibilità è pressoché immediata per gli esemplari in stato di conservazione eccellente, oppure quelli restaurati professionalmente - spiega Cagnani, che è considerato uno tra i periti più esperti per le auto da collezione. "Sono soprattutto le Mercedes youngtimer a far girare la testa ai compratori: le Sec della serie C126 in particolare, con le 560 una spanna sopra le altre. In fase di crescita anche le SL (R129) e persino le serie W124, se selezionate scegliendo le versioni più rare o performanti, stanno salendo alla ribalta della cronaca. Le serie R107 sono più stabili nei valori, ma è cresciuta l'appetibilità. Andando a ritroso nella storia delle roadster con la Stella, è ormai impossibile trovare una 'Pagoda' perfetta a meno di 100.000 euro. Il consiglio per gli acquisti per i prossimi mesi? Puntate sulle CLK. Meglio se cabriolet".

ANALISI DEL MESE - AGOSTO 2022

Marche quotate	325
Modelli quotati	9353
Youngtimer quotate	2677
Instant classic	826
Anni 60	1167
Italiane quotate	2754
Veicoli pubblicati su RCL	7064

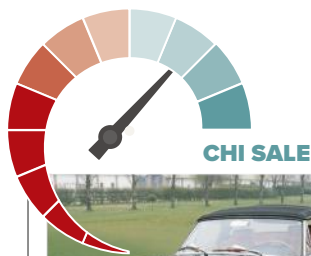
CHI SALE E CHI SCENDE

PAREGGIO CON L'ALFA

Nell'ultimo anno **le Fiat si sono rivalutate** in media del 6%. Come le auto del Biscione

Fiat è la marca con il parco circolante più numeroso tra le storiche in Italia. Ciò non si traduce in quotazioni stabili: l'elevato apprezzamento dei collezionisti ha determinato ultimamente un incremento dei prezzi paragonabile a quello delle Alfa Romeo. Nell'ultimo anno, infatti, le quotazioni Fiat sono cresciute esattamente quanto quelle delle auto del Biscione: +6% in media. Ma i modelli che si sono rivalutati l'hanno fatto in maniera ancor

più consistente: in media del 25%. Con alcuni highlight eccezionali: le Punto HGT, per esempio, che avevano prezzi molto popolari, stanno crescendo a tutto spiano (+150% in 12 mesi). In grande risalita anche le Ritmo (in particolare quelle sportive, ovviamente) e le Panda. Tra le più anziane, salgono le 500 C Belvedere e le 508 C. Anche per questa marca, però, il focus dei collezionisti è soprattutto sul periodo degli anni 70.



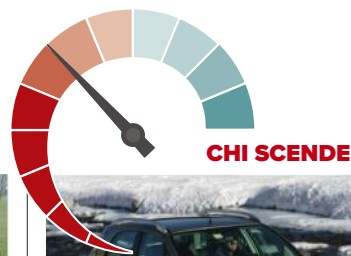
FIAT DINO 2400 SPIDER (1969-72) +25.000 euro

Dopo lunghi periodi di alti e bassi, la Dino Spider è ormai stabilmente ben sopra i 100.000 euro per la label A+ (130.000 euro). L'incremento di 25.000 euro è riferito alla label AB.



FIAT RITMO 105 TC (II SERIE) (1983-85) +3000 euro

La sorella minore della Ritmo Abarth piace: il suo valore (label AB, cioè in buono stato) è passato da 6000 a 9000 euro in un anno (+50%).



FIAT SEDICI 1.9-2.0 MJT (2006-11) -500 euro

Se le versioni a benzina sono rimaste stabili, il "clone" Fiat della Suzuki SX4, che non è ancora considerato storico, ha visto le motorizzazioni a gasolio in calo di valutazione.

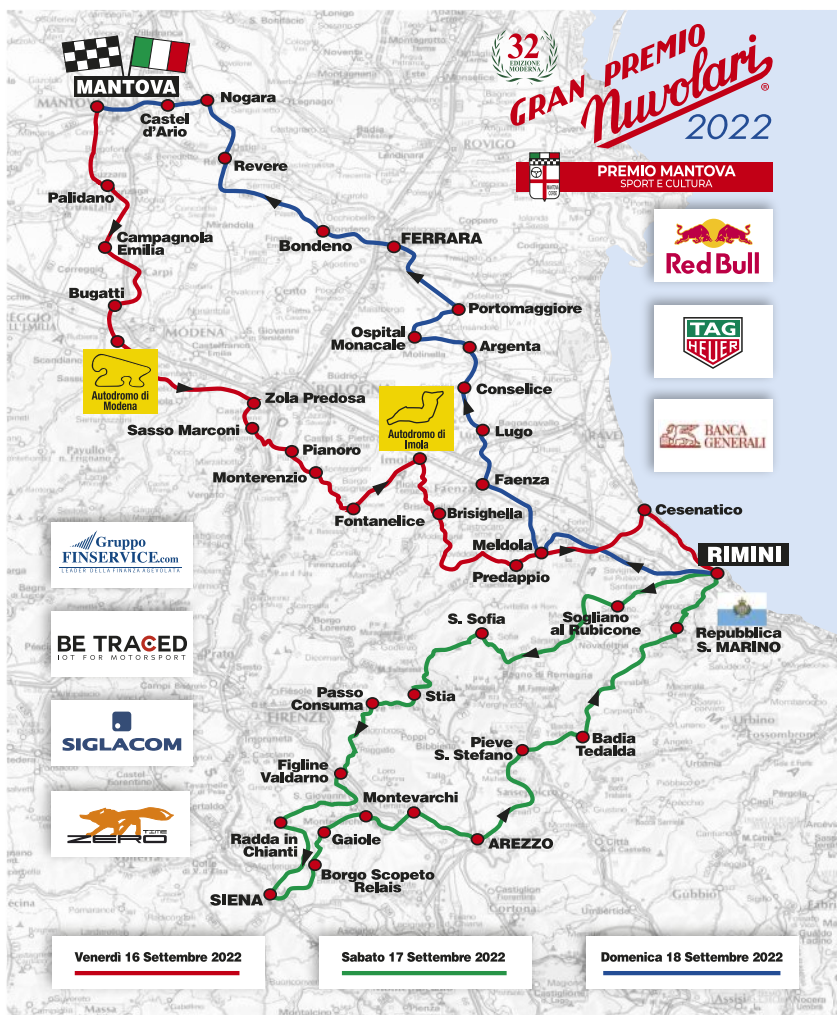


FIAT G. PUNTO 1.4 T-JET 16V (2007-09) -500 euro

Mentre le Punto Abarth volano verso l'alto, per le Fiat Grande Punto sportive occorre attendere ancora. Le quotazioni sono in leggera discesa.



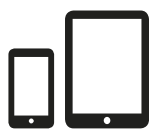
32^a Edizione - Mantova, 15/18 Settembre 2022
www.gpnuvolari.it



SCEGLI LA STRADA GIUSTA

SCONTI
OLTRE IL

40%



12 NUMERI
digitale incluso



1 ANNO A SOLI
€ 49,90* anziché
~~€ 72,00~~

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

ABBONATI SUBITO!



PER BEN
2 ANNI

Ruoteclassiche
24 NUMERI**
a solo **€89,90*****
INVECE DI €144,00

SCONTO
38%



1 ANNO

Ruoteclassiche
12 NUMERI**
+
Quattroruote
12 NUMERI**
a solo **€84,70***
INVECE DI €132,00

SCONTO
36%



1 ANNO

Ruoteclassiche
12 NUMERI**
+
Dueruote
12 NUMERI**
a solo **€68,70***
INVECE DI €120,00

SCONTO
43%

**SCEGLI LA MODALITÀ DI ABBONAMENTO
CHE PREFERISCI:**

www.shoped.it/rcl22

oppure telefona al numero **0256568800*** dal Lunedì al Venerdì dalle 9.00 alle 18.00

*Numero telefonico di rete fissa nazionale. I costi della chiamata dipendono dal gestore e dal piano tariffario

***+ 3,90 di spese di spedizione **+ versione digitale inclusa ***+ € 5,90 di spese di spedizione



AUTO D'EPOCA

5° CONCORSO d'ELEGANZA

Città di Chieti

Riservato Auto "Youngtimer"

3 - 4 Settembre 2022

COME LEGGERE I NOSTRI PREZZI

Le quotazioni di Ruoteclassiche sono sottoposte a un aggiornamento costante su base mensile **e sono disponibili online in versione integrale**, a pagamento: quattroruote.it/quotazione-auto-epoca; sulla rivista, per esigenze di spazio, alcune marche e alcuni modelli non sono presenti. Ecco come interpretare correttamente le nostre "label"

Le nostre valutazioni costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra un'auto storica o da collezione e per le società d'assicurazioni. Coprono un periodo di tempo che va dal 1918 al 2012, con una sovrapposizione a quelle di Quattroruote (i "Prezzi dell'Usato") per gli anni dal 2007 al 2012. Le vetture con oltre 20

anni sono tutte quotate, anche se alcune versioni possono risultare accorpate perché di identico valore commerciale; le vetture dai 10 ai 20 anni sono invece selezionate in considerazione dell'importanza collezionistica. Non sono quotate, tranne rare e giustificate eccezioni, le fuoriserie, le repliche, le serie speciali che non abbiano una

valutazione specifica differente da quella del modello originario e le auto da competizione. Le denominazioni dei modelli sono, quando possibile, quelle ufficiali; negli altri casi, invece, sono quelle che a nostro avviso consentono di identificare la specifica versione con la maggiore chiarezza. Le diciture (I S.), (II S.), ecc. indicano la serie

del modello. Gli aggiornamenti delle quotazioni delle automobili avvengono su base mensile: per esigenze di spazio sulla rivista sono riportate solo le label di riferimento AB e le A+ e B+, fatte salve le eccezioni riportate nella tabella. Le quotazioni dei motocicli, disponibili anche online, vengono inoltre pubblicate su Motoclassiche.

SETTE "LABEL" DI CLASSIFICAZIONE

LE CURVE NECESSARIE

Le quotazioni possono essere disponibili per tutte le label o, per specifici veicoli o tipologie, solo per alcune o anche soltanto per la label di riferimento. Il rapporto di valore tra una label e l'altra non è, come avveniva in precedenza, il risultato di una percentuale in più o in meno, ma è legato a una curva di svalutazione-rivalutazione che tiene conto di parametri specifici legati alla storia del modello, al suo successo commerciale (all'epoca e attuale), all'immagine del marchio e ad altre variabili.

SIGLA, DESCRIZIONE E CRITERI DI ATTRIBUZIONE

A+	Veicolo conservato in perfetto stato o totalmente restaurato (con documentazione completa che ne attesti il ripristino), in condizioni pari al nuovo. Preferibilmente dotato di documentazione e targa originali e con certificazione di un ente riconosciuto. Per i veicoli più anziani la perfetta conservazione può portare a valutazioni ancora superiori, da formulare caso per caso.
A	In perfetta efficienza o parzialmente restaurato e comunque in ottime condizioni, sia per le parti ripristinate sia per quelle originali. Non presente per motoveicoli.
AB	In buono stato (quotazione di riferimento), con manutenzione regolare e costante, anche restaurato da qualche anno. Unica quotazione per veicoli industriali e commerciali leggeri.
BA	In condizioni di buona originalità oppure con restauri di vecchia data, bisognoso di alcuni interventi per arrivare alla perfetta efficienza. Non presente per motoveicoli.
B+	Incompleto in alcuni dettagli, marciante, ma con meccanica da rivedere.
B	Incompleto di carrozzeria e/o meccanica, che necessita di un restauro anche impegnativo. Non presente per motoveicoli.
C	Allo stato di relitto, da considerare principalmente come fonte di ricambi. Non presente per motoveicoli e per alcune vetture.

MERCATO

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISERIE

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ABARTH ITALIA					
750 BERLINA	747	1956-60	36,0	24,0	12,0
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	105,0	70,0	35,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	98,0	65,0	32,5
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-60	125,0	90,0	45,0

MERCATO

QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
THUNDERBIRD (II S.) COUPÉ					
5765-7043	1958-60		37,5	25,0	12,5
THUNDERBIRD (III S.) CONVERTIBLE					
6388	1961-63		45,0	30,0	15,0
THUNDERBIRD (III S.) COUPÉ					
6388	1961-63		30,0	20,0	10,0
THUNDERBIRD (IV S.) CONVERTIBLE					
6388-7010	1964-66		45,0	30,0	15,0
THUNDERBIRD (IV S.) COUPÉ					
6388-7010	1964-66		30,0	20,0	10,0
THUNDERBIRD (IX S.) COUPÉ					
3800-4946	1983-88		11,3	7,5	3,8

MERCATO

QUOTAZIONI MOTO

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ACCOSSATO ITALIA					
50 CR	49	1977-79	3,0	2,0	1,0
80 CE	79	1979-85	3,3	2,2	1,1
80 CE	79	1984-86	3,0	2,0	1,0
80 CR	70	1970-85	2,0	1,0	0,5

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+

ABARTH

ITALIA					
750 BERLINA	747	1956-60	36,0	24,0	12,0
500 BERLINA	479	1957-63	27,0	18,0	9,0
595	594	1963-71	34,0	25,0	15,0
595 SS	594	1964-71	38,0	28,0	16,8
695	690	1964-71	43,0	32,0	19,2
695 SS	690	1964-71	51,5	38,0	22,8
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	59,5	44,0	26,4
850 TC BERLINA	847	1960-64	40,5	30,0	18,0
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-64	52,5	35,0	17,5
OT 850 BERLINA	847	1964-68	27,2	17,0	11,9
OT 1000	982	1964-68	32,0	20,0	14,0
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	40,0	25,0	17,5
OT 1300 SCORPIONE SS F.LOMBARDI	1280	1969-71	64,0	40,0	28,0
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	67,0	42,0	29,4
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	70,5	44,0	31,0
OTS 1000 COUPÉ	982	1964-68	61,0	38,0	26,6
1000 BERLINA	982	1962-64	60,0	40,0	20,0
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	52,5	35,0	17,5
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	60,0	40,0	20,0
1000 RADIALE BERLINA	982	1968-70	90,0	60,0	30,0
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V	1368	2007-10	9,0	6,0	3,0
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V SS	1368	2009-10	12,0	8,0	4,0

ALFA ROMEO

ITALIA					
RLSS	2994	1925-27	450,0	335,0	200,0
6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	1.200,0	900,0	540,0
6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	225,0	165,0	99,0
6C 1750 SPORT	1752	1929-33	450,0	335,0	200,0
6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	2.300,0	1.700,0	1.000,0
6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	2.700,0	2.000,0	1.200,0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	450,0	335,0	200,0
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	850,0	630,0	380,0
6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	500,0	370,0	220,0
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	1.100,0	780,0	470,0
6C 2500 SPORT	2443	1939-51	160,0	120,0	72,0
6C 2500 SPORT COUPÉ	2443	1939-50	475,0	350,0	210,0
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2443	1939-51	430,0	320,0	190,0
6C 2500 SS COUPÉ	2443	1939-51	680,0	500,0	300,0
6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1939-51	680,0	500,0	300,0
6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO	2443	1947-51	250,0	185,0	111,0
6C 2500 SPORT/GT	2443	1950-53	205,0	150,0	90,0
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443	1949-51	900,0	670,0	400,0
1900	1884	1950-54	36,0	26,7	16,0
1900 SUPER	1975	1954-59	40,0	29,6	17,8
1900 TI	1884	1952-54	52,5	39,0	23,4
1900 TI SUPER	1975	1954-57	60,0	44,5	26,7
1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	80,0	59,5	35,5
1900 SPRINT (I S.)	1884	1951-53	285,0	210,0	125,0
1900 SPRINT (II S.)	1884	1951-53	390,0	290,0	175,0
1900 SPRINT (II S.)	1884	1953-54	205,0	150,0	90,0
1900 SS	1975	1954-55	285,0	210,0	125,0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	170,0	125,0	75,0
AR 51 «MATTIA»	1884	1951-55	33,0	22,0	11,0
GIULIETTA SPRINT (I S.)	1290	1954-55	111,0	82,0	49,0
GIULIETTA SPRINT (II S.)	1290	1955-58	90,0	60,0	30,0
GIULIETTA SPRINT (III S.)	1290	1958-59	61,0	45,0	27,0
GIULIETTA SPRINT (III S.)	1290	1959-62	54,5	40,5	24,3
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1959-62	120,0	89,0	53,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (I S.)	1290	1956-58	250,0	185,0	111,0
GIULIETTA S.V. (I S.) «CONFORT.»	1290	1958	120,0	89,0	53,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (II S.)	1290	1958-62	81,0	60,0	36,0
1300 SPRINT	1290	1963-65	52,0	34,5	17,3
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	60,0	40,0	20,0
GIULIETTA (I S.)	1290	1955-59	24,0	17,8	10,7
GIULIETTA (II S.)	1290	1959-61	21,6	16,0	9,6
GIULIETTA (III S.)	1290	1961-63	20,3	13,5	6,8
GIULIETTA TI (I S.)	1290	1957-59	27,2	17,0	11,9
GIULIETTA TI (II S.)	1290	1959-61	24,3	18,0	10,8

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+

GIULIETTA TI (III S.)	1290	1961-65	22,5	15,0	7,5
GIULIETTA SPIDER (I S.)	1290	1955-58	96,0	71,0	42,5
GIULIETTA SPIDER (II S.)	1290	1958-61	79,0	58,5	35,0
GIULIETTA SPIDER (III S.)	1290	1961-62	75,0	50,0	25,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE (I S.)	1290	1956-58	107,0	79,0	47,5
GIULIETTA SPIDER VELOCE (II S.)	1290	1958-61	90,0	66,5	40,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE (III S.)	1290	1961-62	86,0	57,5	28,8
GIULIETTA SZ	1290	1960-61	480,0	355,0	215,0
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	650,0	480,0	290,0
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	73,0	48,5	24,3
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	95,0	63,0	31,5
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	125,0	83,0	41,5
DAUPHINE	845	1960-64	10,5	7,0	3,5
4	747-845	1962-64	12,0	8,0	4,0
2000	1975	1958-62	22,0	14,7	7,3
2000 SPRINT	1975	1960-62	47,0	31,5	15,7
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	90,0	60,0	30,0
2600	2584	1962-69	28,0	20,7	12,4
2600 DE LUXE (OSI)	2584	1965-67	70,0	52,0	31,0
2600 SPRINT	2584	1962-66	56,0	41,5	24,9
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	101,0	75,0	45,0
2600 SZ	2584	1965-68	320,0	235,0	140,0
GIULIA TI (FRENI A TAMBUR)	1570	1962-63	27,0	16,9	11,8
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	21,0	13,1	9,2
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	120,0	89,0	53,5
GIULIA SUPER (BISCIONE)	1570	1968-72	28,0	18,7	9,3
GIULIA SUPER (BOLLINO)	1570	1965-67	30,0	20,0	10,0
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	12,0	8,0	4,0
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	13,5	9,0	4,5
GIULIA 1300	1290	1964-71	15,8	10,5	5,3
GIULIA 1300 TI	1290	1966-69	14,0	9,3	4,7
GIULIA 1300 TI	1290	1969-72	12,8	8,5	4,3
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	13,5	9,0	4,5
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	14,6	9,7	4,9
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	15,5	7,0	3,5
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	12,0	8,0	4,0
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	44,0	27,5	19,3
GIULIA SPRINT GTA	1570	1965-69	350,0	220,0	155,0
GTAM	1985	1970-71	405,0	300,0	180,0
GIULIA SPRINT GT VELOCE	1570	1966-68	49,5	31,0	21,7
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-68	33,5	21,0	14,7
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1969-71	29,6	18,5	13,0
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	285,0	210,0	125,0
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	49,5	36,5	21,9
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	23,2	14,5	10,2
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	27,2	17,0	11,9
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	56,5	37,5	18,8
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	90,0	60,0	30,0
GIULIA TZ	1570	1963-65	1.200,0	880,0	530,0
GIULIA TZ2	1570	1964-65	3.500,0	2.600,0	1.600,0
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	70,0	46,5	23,3
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	46,0	34,0	20,4
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	40,5	27,0	13,5
1750 SPIDER VELOCE (AMERICA)	1779	1967-69	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	33,0	22,0	11,0
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	22,5	15,0	7,5
SPIDER 1750 VELOCE	1779	1969-72	27,0	18,0	9,0
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1.3 JUNIOR	1290	1972-77	19,5	13,0	6,5
SPIDER 1.6 JUNIOR	1570	1972-75	21,0	14,0	7,0
SPIDER 1.6	1570	1975-82	21,0	14,0	7,0
SPIDER 1.6	1570	1983-90	13,5	9,0	4,5
SPIDER 2.0	1962	1983-90	15,0	10,0	5,0
SPIDER 2.0 Q.V.	1962	1986-90	19,1	12,7	6,4
SPIDER 1.6	1570	1990-93	21,0	14,0	7,0
SPIDER 2.0	1962	1990-95	23,0	15,3	7,7
1750	1779	1968-72	15,0	10,0	5,0
1750 GT VELOCE (I S.)	1779	1968-70	49,0	32,5	16,3
1750 GT VELOCE (II S.)	1779	1970-72	45,0	30,0	15,0
2000 BERLINA	1962	1971-77	18,0	12,0	6,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+

2000 GTV	1962	1971-76	49,5	33,0	16,5
33 STRADALE	1995	1967-69	15.000,0	11.100,0	6.700,0
MONTREAL	2593	1970-77	75,0	55,5	33,5
ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)	1886-1490	1972-80	9,8	6,5	3,3
ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)	1886-1490	1980-84	6,8	4,5	2,3
ALFASUD TI	1886-1490	1973-84	12,0	8,0	4,0
ALFASUD TI Q.V.	1490	1982-84	13,5	9,0	4,5
ALFASUD GIARDINETTA	1886-1351	1975-80	9,0	6,0	3,0
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5	1286-1490	1976-79	11,3	7,5	3,8
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5 VELOCE	1351-1490	1979-83	12,8	8,5	4,3
ALFASUD SPRINT TROFEO	1490	1982-83	15,0	10,0	5,0
SPRINT 1.3/1.5	1351-1490	1983-89	12,0	8,0	4,0
SPRINT Q.V.	1490-1712	1983-89	12,8	8,5	4,3
ALFETTA	1779	1972-75	19,0	14,1	8,4
ALFETTA 1.6	1570	1975-77	13,5	10,0	6,0
ALFETTA 1.6	1570	1977-81	11,0	8,1	4,9
ALFETTA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	10,0	7,4	4,4
ALFETTA 1.8	1779	1975-81	12,8	9,5	5,7
ALFETTA 2.0	1962	1981-85	10,0	7,4	4,4
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-85	11,0	8,1	4,9
ALFETTA 2.0 CEM	1962	1983	11,5	8,5	5,1
ALFETTA 2000	1962	1977-78	11,0	8,1	4,9
ALFETTA 2000L	1962	1978-81	11,5	8,5	5,1
ALFETTA 2000 LI AMERICA	1962	1981	10,1	7,5	4,5
ALFETTA GT 1.8	1779	1974-77	17,0	12,6	7,6
ALFETTA GT 1.6	1570	1976-81	14,0	10,4	6,2
ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	15,5	11,5	6,9
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	8,8	6,5	3,9
ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	13,5	10,0	6,0
ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	17,6	13,0	7,8
ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	24,3	18,0	10,8
ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	54,0	40,0	24,0
GTV 2.0	1962	1983-87	13,5	10,0	6,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
75 TURBO AMERICA	1779 1987-90	20,0	13,3	6,7
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE	1779 1990-92	22,5	15,0	7,5
75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE A.S.N.	1779 1991	25,1	16,7	8,4
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1762 1987-88	50,0	37,0	22,2
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492 1985-92	17,0	11,3	5,7
ALFA 75 3.0 V6	2959 1987-92	19,0	12,7	6,3
164 TWIN SPARK	1962-1995 1987-98	5,3	3,5	1,8
164 TURBO	1995 1987-92	7,0	4,7	2,3
164 2.0 V6 TURBO	1996 1991-93	8,0	5,3	2,7
164 3.0 V6	2959 1987-97	12,0	8,0	4,0
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959 1990-94	13,5	9,0	4,5
164 3.0 V6 24V QUADRIFOGLIO VERDE	2959 1992-93	17,0	11,3	5,7
164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996 1991-98	6,8	4,5	2,3
164 3.0 V6 24V SUPER	2959 1992-98	9,0	6,0	3,0
164 3.0 V6 24V Q4	2959 1993-98	20,0	13,3	6,7
SZ (ES 30)	2959 1989-96	83,0	55,0	27,5
RZ	2959 1993-96	90,0	60,0	30,0
155 2.0 TURBO 16V Q4	1995 1992-97	25,0	15,6	10,9
155 2.5 V6	2492 1992-97	10,5	7,0	3,5
GTV (916) 1.8i 16V TWIN SPARK	1747 1998-02	6,0	4,0	2,0
GTV (916) 2.0i 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	7,5	5,0	2,5
GTV (916) 2.0 V6 TURBO	1996 1995-01	11,5	7,7	3,8
GTV (916) 3.0 V6 3.0 V6 24V	2959 1993-03	15,0	10,0	5,0
GTV (916) 2.0 TS	1970 2003-06	6,8	4,5	2,3
GTV (916) 2.0 JTS	1970 2003-06	7,1	4,7	2,4
GTV (916) 3.2 V6 24V	3179 2003-06	13,8	9,2	4,6
SPIDER (916) 1.8i 16V TWIN SPARK	1747 1998-01	7,5	5,0	2,5
SPIDER (916) 2.0i 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	10,0	6,7	3,3
SPIDER (916) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	16,0	10,7	5,3
SPIDER (916) 3.0 V6 3.0 V6 24V	2959 1995-03	20,0	13,3	6,7
SPIDER (916) 2.0 TS	1970 2003-06	10,0	6,7	3,3
SPIDER (916) 2.0 JTS	1970 2003-06	9,8	6,5	3,3
SPIDER (916) 3.2 V6 24V	3179 2003-06	18,5	12,3	6,2
145 2.0 16V T. SPARK QUADRIFOGLIO	1970 1995-01	7,5	5,0	2,5
146 2.0 16V T. SPARK TI	1970 1995-99	6,8	4,5	2,3
156 1.6/1.8 T.S. (I S.)	1598-1747 1997-03	2,7	1,8	0,9
156 2.0 TS (I S.)	1970 1997-02	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESPEED (I S.)	1970 1999-02	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS (I S.)	1970 2002-03	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SELESPEED (I S.)	1970 2002-03	5,7	3,8	1,9
156 2.5 V6 24V (I S.)	2492 1997-03	8,3	5,5	2,8
156 1.6/1.8 T.S. SPORTWAGON (I S.)	1598-1747 2000-03	2,7	1,8	0,9
156 2.0 TS SPORTWAGON (I S.)	1970 2000-02	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESPEED SPORTW. (I S.)	1970 2000-02	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SPORTWAGON (I S.)	1970 2002-03	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SELESPEED SPORTW. (I S.)	1970 2002-03	5,7	3,8	1,9
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (I S.)	2492 2000-03	8,3	5,5	2,8
156 2.5 V6 24V (II S.)	2492 2003-06	7,5	5,0	2,5
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492 2003-06	7,5	5,0	2,5
156 1.9 JTD CROSSWAGON Q4	1910 2004-07	4,5	3,0	1,5
156 GTA	3179 2001-06	26,0	17,3	8,7
156 GTA SELESPEED	3179 2001-06	23,0	15,3	7,7
156 GTA SPORTWAGON	3179 2001-06	23,0	15,3	7,7
156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179 2001-06	21,0	14,0	7,0
166 (I S.) 2.0i TWIN SPARK	1970 1998-04	2,0	1,3	0,7
166 (I S.) 2.5 V6 24V	2492 1998-04	3,0	2,0	1,0
166 (I S.) 3.0 V6 24V	2959 1998-04	3,8	2,5	1,3
166 (I S.) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	3,3	2,2	1,1
166 (II S.) 3.0 V6 24V	2959 2003-06	3,0	2,0	1,0
166 (II S.) 3.2 V6 24V	3179 2003-08	2,9	1,9	1,0
147 GTA	3179 2002-06	23,0	15,3	7,7
147 GTA SELESPEED	3179 2003-06	20,0	13,3	6,7
GT 3.2 V6 24V	3179 2003-07	10,5	7,0	3,5
159 3.2 JTS V6 24V	3195 2005-10	8,3	5,5	2,8
159 3.2 JTS V6 24V SPORTWAGON	3195 2006-10	8,3	5,5	2,8
BRERA 3.2 JTS V6	3195 2008-10	16,5	11,0	5,5
BRERA 3.2 JTS V6 Q4	3195 2005-10	18,0	12,0	6,0
SPIDER (939) 3.2 JTS V6	3195 2008-10	18,0	12,0	6,0
SPIDER (939) 3.2 JTS V6 Q4	3195 2006-10	19,5	13,0	6,5
8C COMPETIZIONE	4691 2007-10	270,0	180,0	90,0



Alfa Romeo Alfesud TI



Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione



Alpine Renault A310 V6



Audi 80 GTE

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
8C SPIDER	4691 2009-10	220,0	165,0	98,0
ALPINE RENAULT		FRANCIA		
A110 BERLINETTA	1108-1149 1964-69	51,0	34,0	17,0
A110 BERLINETTA	1289 1966-69	78,0	52,0	26,0
A110 BERLINETTA	1470 1967-68	70,5	47,0	23,5
A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296 1967-71	78,0	52,0	26,0
A110 1300 G	1255 1970-71	95,0	63,5	32,0
A110 1600	1565 1968-73	78,0	52,0	26,0
A110 1600 S	1565 1970-73	120,0	80,0	40,0
A110 1600 SC/ISI	1605 1974-75	120,0	80,0	40,0
A110 UNIFICATA	1289 1974-77	86,0	57,0	28,5
A110 1600 SX	1647 1976-77	86,0	57,0	28,5
A310 1600	1647 1971-76	45,0	30,0	15,0
A310 V6	2664 1976-84	45,0	30,0	15,0
V6 GT	2849 1985-90	26,3	17,5	8,8
V6 TURBO	2458 1985-91	30,0	20,0	10,0
A 610 TURBO	2975 1991-95	33,0	22,0	11,0
ASTON MARTIN		GRAN BRETAGNA		
1.5 LITRE OHC	1495 1927-32	355,0	240,0	119,0
INTERNATIONAL	1495 1927-32	195,0	145,0	86,0
LE MANS	1495 1932-33	580,0	430,0	260,0
ULSTER	1495 1934-36	1.900,0	1.400,0	840,0
DB2 COUPÉ	2580 1950-53	305,0	190,0	135,0
DB2 CABBIOLETT	2580 1950-53	455,0	285,0	200,0
DB2/4-MK II - MK III COUPÉ	2580-2922 1953-59	230,0	145,0	100,0
DB2/4-MK II - MK III CABBIOLETT	2580-2922 1953-59	305,0	190,0	135,0
DB4 COUPÉ	3670 1958-62	680,0	430,0	300,0
DB4 CABBIOLETT	3670 1958-62	840,0	530,0	370,0
DB4 GT	3670 1959-61	3.200,0	2.000,0	1.400,0
DB4 GT ZAGATO	3670 1961-63	13.600,0	8.000,0	6.000,0
DB5 CABBIOLETT	3995 1963-65	770,0	570,0	340,0
DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995 1963-65	580,0	430,0	260,0
DB6 COUPÉ/VANTAGE	3995 1965-69	385,0	285,0	170,0
DB6 VOLANTE	3995 1965-70	450,0	335,0	200,0
DB6 MK II COUPÉ	3995 1969-70	325,0	240,0	145,0
DBS	2309 1967-72	150,0	95,0	66,5
DBS VANTAGE	3995 1968-71	180,0	111,0	78,0
DBS V8	5340 1969-72	145,0	90,0	63,0
LAGONDA	5340 1976-88	91,0	57,0	40,0
LAGONDA	5340 1988-90	91,0	57,0	40,0
V8	5340 1973-86	124,0	78,0	54,5
V8	5340 1986-90	130,0	80,0	56,0
V8 VANTAGE	5340 1974-82	145,0	92,0	64,5
V8 VANTAGE	5340 1983-91	150,0	95,0	66,5
V8 VANTAGE VOLANTE	5340 1986-90	230,0	145,0	102,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340 1986-88	380,0	235,0	165,0
V8 VOLANTE	5340 1976-91	215,0	135,0	93,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340 1987-90	455,0	285,0	200,0
VIRAGE	5340 1988-93	83,0	55,0	27,5
VIRAGE VOLANTE	5340 1990-98	98,0	65,0	32,5
VOLANTE 2+2	5340 1991-00	90,0	60,0	30,0
DB7	5329 1995-01	48,0	32,0	16,0
DB7 GT	5935 2002-03	63,0	42,0	21,0
DB7 VANTAGE	5935 1999-03	60,0	40,0	20,0
DB7 VOLANTE	3239 1996-01	54,0	36,0	18,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935 1999-03	66,0	44,0	22,0
DB9	5935 2004-08	48,0	32,0	16,0
DB9 VOLANTE	5935 2004-08	57,0	38,0	19,0
LWB VOLANTE	5340 1997-99	68,0	45,0	22,6
VANTAGE	5340 1994-01	90,0	60,0	30,0
VANTAGE 600	5340 1998-99	225,0	150,0	75,0
VANTAGE LE MANS	5340 1999	300,0	200,0	100,0
VANQUISH	5935 2001-04	83,0	55,0	27,5
VANQUISH S	5935 2004-07	90,0	60,0	30,0
AUDI		GERMANIA		
80 (B1) TUTTE LE VERSIONI	1296-1588 1972-78	7,5	5,0	2,5
80 (B1/B2) GTE/GLE	1588 1975-81	5,3	3,5	1,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
80 (B2) TUTTE LE VERSIONI	1272-1921 1978-87	3,8	2,5	1,3
80 (B2) 80/80 Q/90 TUTTE LE VER.	1296-2226 1981-87	4,5	3,0	1,5
80 (B3) QUATTRO	1781-1984 1986-91	4,5	3,0	1,5
80 (B3) QUATTRO 16V	1984 1990-91	5,3	3,5	1,8
80 (B4) 2.6 - 2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771 1991-94	7,5	5,0	2,5
80 (B4) 2.6 E V6/2.8 E V6 AVANT	2598-2771 1992-95	7,5	5,6	3,3
90 (B3) 90/90 QUATTRO	1781-2309 1987-91	3,0	2,0	1,0
90 (B3) 90/90 QUATTRO 20V	2309 1988-90	3,0	2,0	1,0
100 (C1) 100/100 S/100 LS	1760 1968-71	6,8	4,5	2,3
100 (C1) COUPÉ S	1871 1970-73	29,7	19,8	9,9
100 (C1) TUTTE LE VERSIONI	1760-1871 1972-77	7,5	5,0	2,5
100 (C2) TUTTE LE VERSIONI	1588-2144 1977-83	6,0	4,0	2,0
100 (C3) 100/100 QUATTRO	1781-2309 1982-90	5,3	3,5	1,8
100 (C3) TURBO/TURBO QUATTRO	2226 1986-90	6,0	4,0	2,0
100 (C3) AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309 1983-90	5,3	3,5	1,8
100 (C3) AVANT TURBO/TURBO Q.	2226 1983-90	6,8	4,5	2,3
100 (C4) 2.2 TURBO 20V Q. S4/AVANT	2226 1991-94	9,0	6,0	3,0
100 (C4) 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771 1990-94	6,4	4,2	2,1
100 (C4) 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771 1991-94	5,3	3,5	1,8
100 (C4) 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172 1993-94	10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO	2144-2226 1983-90	10,5	7,0	3,5
200 (C3) QUATTRO 20V	2226 1989-90	9,8	6,5	3,3
200 (C3) 200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226 1984-90	12,0	8,0	4,0
200 (C3) AVANT QUATTRO 20V	2226 1989-90	10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO AVANT Q.	2144-2226 1984-90	12,0	8,0	4,0
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO	1781 1996-03	3,0	2,0	1,0
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO QUATTRO	1781 1997-03	6,4	4,2	2,1
S3 (I S.)	1781 1999-03	14,3	9,5	4,8
A3 (II S.) 3.2 V6 QUATTRO	3189 2003-08	8,3	5,5	2,8
A3 (II S.) SPB 3.2 V6 QUATTRO	3189 2004-08	7,5	5,0	2,5
S3 (II S.)	1984 2006-08	13,5	9,0	4,5
QUATTRO	2144 1981-87	56,0	41,5	24,9
QUATTRO SPORT	2133-2144 1983-86	500,0	370,0	220,0
QUATTRO (BAUR)	2226 1987-89	56,0	41,5	24,9
QUATTRO 20V (BAUR)	2226 1989-91	70,0	52,0	31,0
COUPÉ/COUPÉ GT	1781-2226 1981-87	8,3	5,5	2,8
COUPÉ QUATTRO	2144-2226 1983-88	21,6	14,4	7,2
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V	2309 1988-94	10,8	7,2	3,6
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309 1988-94	10,8	7,2	3,6
COUPÉ 2.0 20V QUATTRO	1994 1988-91	7,5	5,0	2,5
COUPÉ 2.0 E	1984 1989-95	6,0	4,0	2,0
COUPÉ 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226 1990-95	19,8	13,2	6,6
COUPÉ 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771 1992-95	10,8	7,2	3,6
COUPÉ 2.6/2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771 1992-95	11,8	7,8	3,9
CABRIO 1.8/2.0 E/2.0 16V	1781-1984 1993-96	6,0	4,0	2,0
CABRIO 2.3 20V/2.6/2.8 V6	2309-2771 1991-96	9,0	6,0	3,0
A4 3.0 V6 30V (II S.)	2976 2001-04	6,4	4,2	2,1
A4 3.0 V6 30V AVANT (II S.)	2976 2001-04	6,3	4,2	2,1
A4 CABRIO 1.8 T/2.4/3.0/3.2 (II S.)	1781-3123 2002-06	6,0	4,0	2,0
A4 3.2 V6 FSI (III S.)	3123 2005-07	7,5	5,0	2,5
A4 3.2 V6 FSI QUATTRO (III S.)	3123 2005-07	8,3	5,5	2,8
A4 3.2 V6 FSI AVANT (III S.)	3123 2005-08	7,5	5,0	2,5
A4 3.2 V6 FSI QUATTRO AV. (III S.)	3123 2005-08	8,3	5,5	2,8
A4 CABRIOLET 1.8/2.0 (III S.)	1781-1984 2005-09	7,5	5,0	2,5
A4 CABRIOLET 3.2 V6 FSI (III S.)	3123 2006-09	10,5	7,0	3,5
A4 CABRIOLET 3.2 V6 FSI Q. (III S.)	3123 2009-09	12,8	8,5	4,3
A6 4.2 V8 (II S.)	4172 1999-04	7,8	5,2	2,6
A6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172 1999-05	7,8	5,2	2,6
A6 ALLROAD (I S.) 2.7/3.2 V6 30V	2671-3123 2000-06	6,4	4,2	2,1
A6 ALLROAD (I S.) 4.2 V8 40V	4163 2002-06	8,3	5,5	2,8
A6 ALLROAD (II S.) 4.2 V8 FSI	4163 2006-10	11,3	7,5	3,8
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO (III S.)	4163 2004-12	7,8	5,2	2,6
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO AV. (III S.)	4163 2005-12	7,8	5,2	2,6
V8	3562-4172 1989-94	10,5	7,0	3,5
A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)	2771 1994-99	6,4	4,2	2,1
A8 3.7/4.2 V8/QUATTRO (I S.)	3697-4172 1994-99	8,2	5,4	2,7
A8 2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)	2771 1998-02	6,0	4,0	2,0
A8 3.7/4.2 V8 40V/QUATTRO (I S.)	3697-4172 1999-02	7,5	5,0	2,5
A8 6.0 W12 48V QUATTRO (I S.)	5998 1999-02	10,5	7,0	3,5
A8 3.7 V8 QUATTRO (I S.)	3697 2002-06	9,0	6,0	3,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
A8 4.2 V8 FSI QUATTRO (II S.)	4163-4172 2002-10	10,5	7,0	3,5
A8 6.0 W12 QUATTRO (II S.)	5998 2004-10	12,8	8,5	4,3
S2 AVANT	2226 1993-96	14,9	9,9	5,0
S2 2.2 20V TURBO QUATTRO	2226 1993-94	13,6	9,0	4,5
RS2 AVANT	2226 1994-96	60,0	40,0	20,0
S4 2.7 V6 30V	2671 1997-00	10,5	7,0	3,5
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671 1997-02	12,0	8,0	4,0
S4 4.2 V8 40V (II S.)	4163 2002-04	10,5	7,0	3,5
S4 4.2 V8 40V AVANT (II S.)	4163 2002-04	11,3	7,5	3,8
S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V (II S.)	4163 2004-06	17,3	11,5	5,8
S4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2004-07	11,1	7,4	3,7
S4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163 2004-08	11,1	7,4	3,7
S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (III S.)	4163 2006-09	17,3	11,5	5,8
S4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2006-09	17,7	11,8	5,9
RS4 AVANT	2671 1999-01	39,0	26,0	13,0
RS4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2005-07	25,5	17,0	8,5
RS4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163 2006-08	26,3	17,5	8,8
RS4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2006-08	27,0	18,0	9,0
S6 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)	2226-4172 1994-97	12,0	8,0	4,0
S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)	2226-4172 1994-97	12,0	8,0	4,0
S6 4.2 V8 (II S.)	4172 1999-04	10,5	7,0	3,5
S6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172 1999-05	11,3	7,5	3,8
RS6 4.2 V8 QUATTRO (II S.)	4172 2002-04	20,8	13,8	6,9
RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT (II S.)	4172 2002-05	22,3	14,9	7,4
S6 5.2 V10 QUATTRO (III S.)	5204 2006-10	22,6	15,0	7,5
S6 5.2 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	5204 2006-10	22,6	15,0	7,5
RS6 5.0 V10 FSI QUATTRO (III S.)	4991 2008-10	37,5	25,0	12,5
RS6 5.0 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	4991 2008-10	37,5	25,0	12,5
S8 4.2 V8 32V	4172 1996-99	12,4	8,3	4,1
S8 4.2 V8 40V	4172 1999-02	12,8	8,5	4,3
S8 5.2 V10 QUATTRO (II S.)	5204 2006-10	15,0	10,0	5,0
TT (8N)	1781 1998-06	9,8	6,5	3,3
TT (8N) ROADSTER	1781 1999-06	11,3	7,5	3,8
TT (8N) QUATTRO	1781 1999-06	12,6	8,4	4,2
TT (8N) QUATTRO 225 CV	1781 1998-06	14,4	9,6	4,8
TT (8N) ROADSTER QUATTRO	1781 1999-06	12,4	8,3	4,1
TT (8N) ROADSTER QUATTRO 225 CV	1781 1999-05	12,0	8,0	4,0
TT (8N) 3.2 V6 24V QUATTRO	3189 2003-06	21,0	14,0	7,0
TT (8N) ROADSTER 3.2 V6 24V QUATTRO	3189 2003-06	21,0	14,0	7,0
TT (8N) QUATTRO SPORT	1781 2005-06	30,0	20,0	10,0
A2 1.4 16V	1390 2000-06	4,5	3,0	1,5
A2 1.6 16V FSI	1598 2002-06	5,3	3,5	1,8

AUSTIN

GRAN BRETAGNA

SEVEN BERLINA	747 1922-39	15,0	10,0	5,0
SEVEN SPIDER	747 1922-39	18,0	12,0	6,0
SEVEN TORPEDO	747 1922-39	17,3	11,5	5,8
A60 CAMBRIDGE DIESEL	1489 1962-69	6,0	4,0	2,0
A60 CAMBRIDGE/ESTATE (P. FARINA)	1622 1961-69	9,0	6,0	3,0
A40	948-1098 1958-68	7,5	5,0	2,5
FXD TAXI	2178-2520 1958-81	9,0	6,0	3,0
CARBODIES TAXI	2286-2664 1982-97	9,8	6,5	3,3
SEVEN (MINI)	848 1959-64	16,5	11,0	5,5
SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848-998 1961-70	13,5	9,0	4,5
SEVEN (MINI)	848-998 1965-70	10,5	7,0	3,5
MINI COOPER	997 1961-63	27,0	18,0	9,0
MINI COOPER S	1071 1963-64	37,5	25,0	12,5
MINI COOPER S	1275 1963-69	34,5	23,0	11,5
MINI COOPER S	959-970 1964-65	36,0	24,0	12,0
MINI COOPER	998 1964-68	25,5	17,0	8,5
MINI CLUBMAN	998 1971-75	9,0	6,0	3,0
MINI CLUBMAN GT	1275 1971-75	22,5	15,0	7,5
MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098 1974-82	9,0	6,0	3,0
MINI/MINI E/MINI HLE/MAYFAIR/CITY	998 1981-90	6,8	4,5	2,3
MINI MOKE	848 1964-68	24,8	16,5	8,3
BMC MINI MOKE (AUS)	998 1969-70	19,5	13,0	6,5
BMC/LEYLAND MOKE (AUS)	998 1970-81	18,0	12,0	6,0
LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998-1275 1974-77	18,0	12,0	6,0
LEYLAND MINI MOKE (P)	998 1980-90	19,5	13,0	6,5
CAGIVA MINI MOKE (I)	998 1991-95	19,5	13,0	6,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
METRO 1.0 (TUTTE LE VERSIONI)	998 1980-90	2,6	1,7	0,9
METRO 1.3/1.3 S/1.3 HLE/AUTOM.	1275 1980-90	2,7	1,8	0,9
METRO VANDEN PLAS	1275 1981-87	6,0	4,0	2,0
METRO MG	1275 1981-90	6,3	4,2	2,1
METRO MG TURBO	1275 1983-90	7,5	5,0	2,5

AUSTIN HEALEY

GRAN BRETAGNA

100 BM1	2660 1953-55	86,0	57,5	28,8
100 S BN2	2660 1954-55	750,0	500,0	250,0
100 BN2	2660 1955	93,0	62,0	31,0
100 M BN2	2660 1956	180,0	120,0	60,0
100/G BN4-BN6	2639 1956-59	110,0	73,0	36,5
3000 BN7/BI7	2912 1959-61	86,0	57,5	28,8
3000 MK II BN7/BI7/BJ7	2912 1961-63	93,0	62,0	31,0
3000 MK III BJ8	2912 1963-68	100,0	66,5	33,5
SPRITE MK I (FROG EYE)	948 1958-61	31,5	21,0	10,5
SPRITE MK II	948 1961-62	22,5	15,0	7,5
SPRITE MK II	1098 1962-66	19,5	13,0	6,5
SPRITE MK III	1098 1966-67	18,0	12,0	6,0
SPRITE MK IV	1275 1967-70	16,5	11,0	5,5

AUTOBIANCHI

ITALIA

BIANCHINA TRASFORM./SPECIAL	479-499 1957-62	21,0	14,0	7,0
BIANCHINA CABRIOLET	499 1960-69	25,5	17,0	8,5
BIANCHINA PANORAMICA	499 1960-69	11,3	7,5	3,8
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499 1960-69	12,0	8,0	4,0
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499 1962-69	9,8	6,5	3,3
GIARDINIERA	499 1967-77	9,8	6,5	3,3
STELLINA	767-792 1963-68	18,8	12,5	6,3
PRIMULA COUPÉ 1.2	1221 1965-68	9,8	6,5	3,3
PRIMULA COUPÉ S 1.4	1438 1968-70	9,8	6,5	3,3
A112	903 1969-71	8,3	5,5	2,8
A112 NORMALE/JUNIOR	903 1971-82	6,0	4,0	2,0
A112 ELEGANT	965 1971-82	6,0	4,0	2,0
A112 ELITE	965 1979-85	5,3	3,5	1,8
A112 JUNIOR	903 1982-87	4,8	3,2	1,6
A112 LX	965 1982-85	6,0	4,0	2,0
A112 ABARTH (58 CV)	982 1971-73	24,8	16,5	8,3
A112 ABARTH (58 CV)	982 1973-75	21,0	14,0	7,0
A112 ABARTH (58 CV)	982 1975	18,8	12,5	6,3
A112 ABARTH (70 CV)	1050 1975-77	19,5	13,0	6,5
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1977-79	18,0	12,0	6,0
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1979-82	17,3	11,5	5,8
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1982-84	15,8	10,5	5,3
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1984-85	16,5	11,0	5,5
Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049 1985-90	4,5	3,0	1,5
Y10 4WD/FIRE 1.1 4WD	999-1108 1986-95	7,5	5,0	2,5
Y10 TURBO	1049 1985-89	11,3	7,5	3,8
Y10 1.3 I.E./GT I.E.	1297-1301 1987-95	6,8	4,5	2,3

BENTLEY

GRAN BRETAGNA

6 1/2 LITRE TORPEDO	6597 1926-30	810,0	600,0	360,0
4 1/2 LITRE TORPEDO	4398 1927-31	810,0	600,0	360,0
8 LITRE TORPEDO	7983 1930-32	880,0	650,0	390,0
MK VI	4257 1946-51	67,5	45,0	22,5
MK VI	4566 1951-52	60,0	40,0	20,0
R TYPE	4566 1952-55	67,5	50,0	30,0
R TYPE CONTINENTAL	4566 1953-55	1.000,0	750,0	450,0
S I	4887 1955-59	57,0	42,0	25,3
S I CONTINENTAL	4887 1955-59	475,0	350,0	210,0
S II	6230 1959-62	61,0	45,0	27,0
S II CABRIOLET	6230 1959-62	230,0	170,0	102,0
S III	6230 1962-66	63,5	47,0	28,2
S III CABRIOLET	6230 1962-66	230,0	170,0	102,0
T	6230 1965-70	36,0	24,0	12,0
T COUPÉ J. YOUNG	6230 1966-67	87,0	58,0	29,0
T 2 PORTE MPW SALOON	6230-6750 1967-71	75,0	50,0	25,0
T 2 PORTE DHC	6230-6750 1967-71	83,0	55,0	27,5
T	6750 1971-77	31,5	21,0	10,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
T2	6750 1977-80	36,0	24,0	12,0
CORNICHE TWO DOOR	6750 1971-77	60,0	40,0	20,0
CORNICHE CABRIOLET	6750 1971-77	75,0	50,0	25,0
CORNICHE TWO DOOR	6750 1977-81	60,0	40,0	20,0
CORNICHE CABRIOLET	6750 1977-84	72,0	48,0	24,0
MULSANNÉ	6750 1980-83	30,0	20,0	10,0
MULSANNÉ	6750 1984-89	33,0	22,0	11,0
MULSANNÉ S	6750 1987-93	36,0	24,0	12,0
MULSANNÉ TURBO	6750 1982-91	45,0	30,0	15,0
EIGHT	6750 1984-93	33,0	22,0	11,0
TURBO R/S/RT	6749-6761 1985-98	48,0	32,0	16,0
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750 1984-94	83,0	55,0	27,5
CONTINENTAL R/S/T	6750 1991-02	83,0	55,0	27,5
CONTINENTAL SC	6761 1998-01	113,0	75,0	37,5
CONTINENTAL GT	5998 2003-10	49,5	33,0	16,5
CONTINENTAL FLYING SPUR	5998 2005-10	45,0	30,0	15,0
CONTINENTAL CONVERTIBLE	6761 1993-95	90,0	60,0	30,0
BROOKLANDS/R	6750 1992-98	36,0	24,0	12,0
AZURE	6761 1995-04	113,0	75,0	37,5
AZURE	6761 2006-10	130,0	85,0	42,5
CONTINENTAL GTC	5998 2006-10	60,0	40,0	20,0
ARNAGE/RED LABEL	4398-6761 1998-02	39,0	26,0	13,0
ARNAGE RED LABEL LWB	6750 2001-04	43,5	29,0	14,5
ARNAGE R/LR	6750-6761 2002-10	45,0	30,0	15,0
ARNAGE T	6750-6761 2002-10	51,0	34,0	17,0
ARNAGE DHC (AZURE)	6750 2005-06	105,0	70,0	35,0
BROOKLANDS COUPÉ	6761 2008-10	195,0	130,0	65,0

BMW

GERMANIA

327 COUPÉ/CABRIOLET	1971 1937-39	405,0	300,0	180,0
328 ROADSTER	1971 1937-39	1.200,0	900,0	540,0
503 COUPÉ	3168 1956-59	310,0	230,0	140,0
503 CABRIOLET	3168 1956-59	445,0	330,0	200,0
507 ROADSTER	3168 1956-60	2.000,0	1.500,0	900,0
250/300 (ISETTA)	245-298 1955-62	37,5	25,0	12,5
700 COUPÉ	697 1959-64	16,5	11,0	5,5
700 CABRIOLET	697 1959-63	24,0	16,0	8,0
700 BERLINA	697 1960-61	12,0	8,0	4,0
700 COUPÉ SPORT	697 1960-64	22,5	15,0	7,5
700 LS BERLINA	697 1962-65	12,0	8,0	4,0
700 LS COUPÉ	697 1964-65	15,0	10,0	5,0
1500	1499 1961-64	12,0	7,5	5,3
1800 TI	1773 1964-66	19,2	12,0	8,4
1800 TV/SA	1773 1964-65	130,0	80,0	56,0
2000 TITI LUX	1990 1966-70	23,2	14,5	10,2
2000 C COUPÉ	1990 1965-69	25,6	16,0	11,2
2000 CS COUPÉ	1990 1965-69	35,0	22,0	15,0
2800 CS (SERIE E9)	2788 1968-71	39,0	26,0	13,4
3.0 CS (SERIE E9)	2986 1971-75	42,0	28,0	14,0
3.0 CSI (SERIE E9)	2986 1971-75	64,0	40,0	28,0
3.0 CSL (SERIE E9)	2986-3003 1971-73	225,0	150,0	75,0
3.0 CSL (SERIE E9) "BATMOBILE"	3003-3153 1973-75	345,0	230,0	115,0
2.5 CS (SERIE E9)	2494 1974-77	30,0	20,0	10,0
1600/1602/1802 (SERIE 02)	1573-1966 1966-75	11,2	7,0	4,9
1600 TI (SERIE 02)	1573 1967-68	19,2	12,0	8,4
1600 CABRIOLET (SERIE 02)	1573 1967-71	64,0	40,0	28,0
1600-1800 TOURING (SERIE 02)	1573-1966 1971-74	14,4	9,0	6,3
2002 (SERIE 02)	1990 1968-76	20,0	11,8	8,8
2000 TOURING (SERIE 02)	1990 1971-74	18,4	11,5	8,1
2002 TI (SERIE 02)	1990 1968-71	34,0	21,3	14,9
2002 TII (SERIE 02)	1990 1971-75	41,5	26,0	18,2
2000 TI TOURING (SERIE 02)	1990 1971-74	34,0	21,3	14,9
2002 CABRIOLET S. 02 (CON ROLLBAR)	1990 1971-75	41,0	24,0	18,0
2002 TURBO (SERIE 02)	1990 1973-74	125,0	84,0	42,0
1502 (SERIE 02)	1573 1975-77	9,6	6,0	4,2
2500/2800/2.8 L (SERIE E3)	2494-2788 1968-77	11,2	7,0	4,9
3.0 S (SERIE E3)	2986 1971-77	23,3	13,7	10,3
3.0 SI (SERIE E3)	2986 1971-77	37,5	22,0	16,5
3.0 L (SERIE E3)	2986 1975-77	17,6	11,0	7,7
3.3 LU (SERIE E3)	3210-3299 1974-77	48,0	30,0	21,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
518/520 (E12)	1766-1990 1972-81	4,8	3,0	2,1
520i (E12)	1990 1973-77	10,2	6,0	4,5
520 (E12 6 CILINDRI)	1991 1977-81	6,5	3,8	2,9
525/528 (E12)	2494-2788 1973-81	8,0	5,0	3,5
528i (E12)	2788 1977-81	16,0	9,4	7,1
M535i (E12)	3453 1980-81	35,0	22,0	15,4
316/318 (E21)	1573-1766 1975-78	7,2	4,5	3,2
315/316/318i (E21)	1573-1766 1979-82	8,0	5,0	3,5
320/320i (E21 4 CILINDRI)	1990 1975-77	12,0	7,5	5,3
320 (E21 6 CILINDRI)	1991 1977-82	9,6	6,0	4,2
323i (E21)	2316 1977-82	18,1	11,3	7,9
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991 1977-82	12,0	7,5	5,3
323 CABRIOLET BAUR (E21)	2316 1978-82	19,2	12,0	8,4
M1	3430 1979-81	650,0	480,0	290,0
630 CSI (E24)	2985 1976-79	16,0	10,0	7,0
633 CSI (E24)	3210 1976-82	22,4	14,0	9,8
628 CSI (E24)	2788 1980-82	19,2	12,0	8,4
628 CSI/633CSI (E24)	2788-3210 1982-88	22,4	14,0	9,8
635 CSI (E24)	3453 1978-82	28,9	17,0	12,8
635 CSI (E24)	3430 1982-89	34,0	20,0	15,0
M635 CSI (E24)	3453 1984-89	78,0	52,0	26,0
728/730 (E23)	2788-2985 1977-79	6,4	4,0	2,8
728i (E23)	2788 1978-82	7,2	4,5	3,2
728i (E23)	2788 1982-86	8,0	5,0	3,5
732i (E23)	3210 1979-82	8,3	5,2	3,6
732i (E23)	3210 1982-86	8,8	5,5	3,9
733i (E23)	3210 1977-79	8,7	5,8	2,9
735i (E23)	3453 1979-82	11,2	7,0	4,9
735i (E23)	3430 1982-86	12,8	8,0	5,6
745i (E23)	3210 1979-82	17,6	11,0	7,7
745i (E23)	3430 1982-87	17,6	11,0	7,7
745i (E23) EXECUTIVE/HIGHLINE	3430 1984-86	23,0	13,5	10,1
518/518i (E28)	1766 1981-87	4,8	3,0	2,1
520i (E28)	1990 1981-88	5,6	3,5	2,5
525i (E28)	2494 1981-85	8,5	5,0	3,8
528i (E28)	2788 1981-87	12,0	8,0	4,0
535i (E28)	3430 1984-89	20,4	12,0	9,0
M535i (E28)	3430 1984-88	25,6	16,0	11,2
M5 (E28)	3453 1985-87	80,0	50,0	35,0
316/318i (E30)	1766 1982-87	4,8	3,0	2,1
316i/318i (E30)	1596-1991 1987-91	4,8	3,0	2,1
320i (E30) 2 PORTE	1990 1984-87	8,8	5,5	3,9
320i (E30) 4 PORTE	1990 1984-87	6,8	4,0	3,0
320i (E30) 2 PORTE	1990-1991 1987-89	7,2	4,5	3,2
320i (E30) 4 PORTE	1991 1987-91	6,4	3,8	2,8
320i (E30) 2 PORTE S	1990 1986-87	10,4	6,5	4,6
318iS (E30)	1766-1796 1989-92	11,1	6,5	4,9
323i (E30)	2316 1982-86	10,4	6,5	4,6
325i (E30) 2 PORTE	2494 1985-91	12,8	8,0	5,6
325i (E30) 4 PORTE	2494 1985-91	9,6	6,0	4,2
325iX 2/4 P (E30)	2494 1985-90	9,4	5,5	4,1
320iS 2 P (E30)	1990 1988-91	30,5	18,0	13,5
320iS 4 P (E30)	1990 1988-90	25,5	15,0	11,3
318i TOURING (E30)	1796 1989-94	5,0	2,9	2,2
320i TOURING (E30)	1991 1987-91	6,8	4,0	3,0
325i TOURING (E30)	2494 1988-91	11,2	7,0	4,9
325iX TOURING (E30)	2494 1988-92	10,2	6,0	4,5
318i CABRIOLET (E30)	1796 1990-94	9,6	6,0	4,2
320i CABRIOLET BAUR (E30)	1990 1983-87	9,6	6,0	4,2
320i CABRIOLET (E30)	1991 1988-92	13,6	8,0	6,0
323i CABRIOLET BAUR (E30)	2316 1983-86	11,9	7,0	5,3
325i CABRIOLET (E30)	2494 1985-92	17,0	10,0	7,5
M3 (E30)	2302 1986-89	67,5	45,0	22,5
M3 CAT (E30)	2302 1989-91	67,5	45,0	22,5
M3 EVOLUTION (E30)	2302 1988-89	83,0	55,0	27,5
M3 SPORT EVOLUTION II (E30)	2467 1989-91	120,0	80,0	40,0
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302 1988-91	75,0	50,0	25,0
730i (E32)	2986 1986-92	6,4	4,0	2,8
730i (E32)	2986 1992-94	6,4	4,0	2,8
730i V8 (E32)	2997 1992-94	7,5	4,7	3,3

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
735i (E32)	3430 1986-92	8,3	4,9	3,7
735iL (E32)	3430 1988-92	8,7	5,1	3,8
740i V8 (E32)	3982 1992-94	11,1	6,5	4,9
750i/LiL (E32)	4988 1986-94	11,9	7,0	5,3
Z1	2494 1989-94	64,0	40,0	28,0
530i (E34)	2986 1988-94	5,3	3,1	2,3
535i (E34)	3430 1988-94	10,2	6,0	4,5
M5 (E34)	3535 1988-92	26,4	15,5	11,6
530i V8 TOURING (E34)	2997 1992-95	5,1	3,2	2,2
540i V8 TOURING (E34) MANUALE	3982 1992-97	17,0	10,0	7,5
540i V8 TOURING (E34) AUTOMATICA	3982 1992-97	12,0	7,5	5,3
M5 TOURING (E34)	3795 1992-95	32,5	19,0	14,3
840 CI/V8 32V MANUALE (E31)	3982-4398 1993-00	30,5	19,0	13,3
840 CI/V8 32V AUTOMATICA (E31)	3982 1993-95	25,6	16,0	11,2
850i/850 CI V12 MANUALE (E31)	4988-5379 1990-99	39,0	23,0	17,3
850i/850 CI V12 AUTOMATICA (E31)	4988 1990-95	34,0	20,0	15,0
850i CSI V12 (E31)	5576 1992-96	70,0	41,0	31,0
318iS (E36)	1796-1895 1993-98	3,7	2,2	1,7
320i 24V (E36)	1991 1990-98	3,7	2,2	1,7
323i/325i/328i 24V (E36)	2494-2793 1990-98	6,8	4,0	3,0
381S RACING/CLASS II (E36)	1796 1994-98	10,2	6,0	4,5
316i COUPÉ (E36)	1596 1993-99	4,8	3,0	2,1
318iS 16V COUPÉ (E36)	1796-1895 1991-99	6,4	4,0	2,8
320i 24V COUPÉ (E36)	1991 1991-99	5,6	3,5	2,5
323i 24V COUPÉ (E36)	2494 1995-99	7,7	4,5	3,4
325i/328i 24V COUPÉ (E36)	2494-2793 1991-99	8,5	5,0	3,8
318i CABRIOLET (E36)	1796 1994-00	6,0	3,5	2,6
320i 24V CABRIOLET (E36)	1991 1994-00	7,7	4,5	3,4
323i/325i 24V CABRIO (E36)	2494-2793 1993-95	11,2	7,0	4,9
328i 24V CABRIO (E36)	2793 1995-00	12,0	8,0	4,0
320i 24V TOURING (E36)	1991 1995-99	3,7	2,2	1,7
323i/325i 24V TOURING (E36)	2494 1995-00	6,8	4,0	3,0
328i 24V TOURING (E36)	2793 1995-00	8,0	5,0	3,5
M3 (E36)	2990 1994-95	30,0	20,0	10,0
M3 3.2 (E36)	3201 1995-99	33,5	21,0	14,7
M3 3.2 SMG (E36)	3201 1997-99	30,5	19,0	13,3
M3 COUPÉ (E36)	2990 1992-95	33,0	22,0	11,0
M3 3.2 COUPÉ (E36)	3201 1995-00	37,0	23,0	16,1
M3 3.2 COUPÉ SMG (E36)	3201 1997-99	34,5	21,5	15,1
M3 CABRIOLET (E36)	2990 1994-95	35,0	22,0	15,4
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201 1995-00	37,0	23,0	16,1
M3 3.2 CABRIOLET SMG (E36)	3201 1997-99	36,5	21,5	16,1
728i (E38)	2793 1995-01	6,4	4,0	2,8
730i V8 (E38)	2997 1994-96	6,8	4,0	3,0
735i V8 (E38)	3498 1996-01	9,3	5,8	4,1
740i V8 (E38)	3982 1994-96	8,3	4,9	3,7
740i V8 (E38)	4398 1996-01	9,4	5,5	4,1
750i/LiL (E38)	5379 1994-01	10,2	6,0	4,5
530i 24V (E39)	2979 2001-03	7,7	4,5	3,4
535i 32V (E39)	3498 1996-01	7,0	4,4	3,1
540i 32V (E39)	4398 1996-03	9,6	6,0	4,2
530i 24V TOURING (E39)	2979 2001-04	7,7	4,5	3,4
535i 32V TOURING (E39)	3498 1997-01	7,0	4,4	3,1
540i 32V TOURING (E39)	4398 1997-04	9,6	6,0	4,2
M5 (E39)	4941 1998-03	36,0	24,0	12,0
Z3 1.8/1.9	1796-1895 1995-02	15,2	9,5	6,7
Z3 2.0/2.2	1991-2071 1999-02	17,6	11,0	7,7
Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979 1996-02	20,0	12,5	8,8
Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2793-2979 1998-02	21,6	13,5	9,5
Z3 M ROADSTER	3201-3246 1997-02	45,0	30,0	15,0
Z3 M COUPÉ	3201-3246 1998-02	59,5	35,0	26,3
323i/325i 24V (E46)	2494-2495 1998-05	5,1	3,0	2,3
328i 24V (E46)	2793 1998-00	6,0	3,5	2,6
330i 24V (E46)	2979 2000-05	6,8	4,0	3,0
323i/325i 24V TOURING (E46)	2494-2495 1999-05	5,1	3,0	2,3
328i 24V TOURING (E46)	2793 1999-00	6,0	3,5	2,6
330i 24V TOURING (E46)	2979 2000-05	6,8	4,0	3,0
323i/325i 24V COUPÉ (E46)	2494-2495 1999-06	6,8	4,0	3,0
328i 24V COUPÉ (E46)	2793 1999-00	7,7	4,5	3,4
330i 24V COUPÉ (E46)	2979 2000-06	10,2	6,0	4,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
318i/320i CABRIOLET (E46)	1995-2071 2000-06	5,6	3,5	2,5
323i/325i 24V CABRIOLET (E46)	2494-2495 2000-06	6,7	4,2	2,9
328i 24V CABRIOLET (E46)	2793 2000	7,5	4,7	3,3
330i 24V CABRIOLET (E46)	2979 2000-06	10,4	6,5	4,6
M3 COUPÉ (E46)	3246 2001-06	38,5	24,0	16,8
M3 CABRIOLET (E46)	3246 2001-06	34,5	23,0	11,5
Z8 ROADSTER	4941 2000-04	225,0	150,0	75,0
730i/735i (E65)	2979-3600 2001-08	5,1	3,0	2,3
740i/745i (E65)	4000-4398 2001-08	6,4	4,0	2,8
760i/LiL (E65)	5972 2002-08	10,4	6,5	4,6
750i (E65)	4799 2005-08	7,2	4,5	3,2
630i COUPÉ (E63)	2996 2004-10	13,6	8,0	6,0
645CI/650i COUPÉ (E63)	4398-4799 2003-08	13,6	8,5	6,0
630i CABRIO (E64)	2996 2004-08	17,6	11,0	7,7
645 CI/650i CABRIO (E64)	4398-4799 2004-08	20,8	13,0	9,1
M6 COUPÉ (E63)	4998 2005-09	37,5	25,0	12,5
M6 CABRIO (E64)	4998 2006-09	45,0	30,0	15,0
Z4 (E85) 2.0i ROADSTER	1995 2005-09	12,8	7,5	5,6
Z4 (E85) 2.2i ROADSTER	2071 2003-06	12,8	8,0	5,6
Z4 (E85) 2.5i/2.5Si ROADSTER	2494-2497 2003-09	14,4	9,0	6,3
Z4 (E85) 3.0i/3.0Si ROADSTER	2979-2996 2003-09	17,6	11,0	7,7
Z4 (E85) M ROADSTER	3246 2006-09	32,0	20,0	14,0
Z4 (E85) 3.0Si COUPÉ	2996 2006-09	24,0	15,0	10,5
Z4 (E85) M COUPÉ	3246 2006-09	36,0	24,0	12,0

BUGATTI

		FRANCIA		
TYPE	13/22/23/16 VALVOLE BRESCIA	1368-1496 1914-26	460,0	340,0 205,0
TYPE 30		1991 1922-26	540,0	400,0 240,0
TYPE 35		1991 1924-31	2.700,0	2.000,0 1.200,0
TYPE 35A		1991 1925-31	2.000,0	1.500,0 900,0
TYPE 35C		1991 1926-31	3.000,0	2.200,0 1.300,0
TYPE 35T		2261 1926-30	3.400,0	2.500,0 1.500,0
TYPE 35TC/B		2261 1927-31	3.400,0	2.500,0 1.500,0
TYPE 41 «ROYALE»		12763 1926-33	12.200,0	9.000,0 5.400,0
TYPE 55		2261 1932-35	5.400,0	4.000,0 2.400,0
TYPE 57 ATALANTE		3257 1933-39	2.700,0	2.000,0 1.200,0
TYPE 57 GALIBIER		3257 1933-39	810,0	600,0 360,0
TYPE 57 STELVIO		3257 1933-39	1.100,0	800,0 480,0
TYPE 57 VENTOUX		3257 1933-39	680,0	500,0 300,0
TYPE 57C		3257 1937-39	950,0	700,0 420,0
TYPE 57S		3257 1936-38	2.000,0	1.500,0 900,0
TYPE 57SC		3257 1937-39	3.400,0	2.500

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
2 CV4	435 1970-78	8,0	5,3	2,7
2 CV6/CLUB	602 1970-90	8,7	5,8	2,9
2 CV6 SPÉCIAL	602 1976-90	7,5	5,0	2,5
2 CV SPOT	435-602 1976	10,8	7,2	3,6
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602 1980-90	9,8	6,5	3,3
2 CV PERRIER/007/COCORICO	602 1981-89	11,3	7,5	3,8
2 CV TRANSAT/France 3	602 1983-84	11,3	7,5	3,8
2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850 1958-66	88,0	55,0	38,5
DS 19	1911 1955-62	31,5	21,0	10,5
DS 19 PRESTIGE	1911 1959-62	75,0	50,0	25,0
DS 19	1911 1963-67	28,5	19,0	9,5
DS 19 PRESTIGE	1911 1963-67	73,5	49,0	24,5
DS 21 PRESTIGE	2175 1963-67	73,5	49,0	24,5
DS 19	1985 1967-68	22,5	15,0	7,5
DS 20	1911-1985 1968-75	19,5	13,0	6,5
DS 20 PALLAS	1985 1968-75	22,5	15,0	7,5
DS PRESTIGE (TUTTI I TIPI)	1985-2347 1968-75	69,0	46,0	23,0
DS 20 BREAK (TUTTI I TIPI)	1911-1985 1968-75	24,0	16,0	8,0
DS 21	2175 1965-72	21,0	14,0	7,0
DS 21 PALLAS	2175 1965-72	24,0	16,0	8,0
DS 21 I.E.	2175 1969-72	24,0	16,0	8,0
DS 21 I.E. PALLAS	2175 1969-72	27,0	18,0	9,0
DS 23	2341 1972-75	25,5	17,0	8,5
DS 23 PALLAS	2341 1972-75	28,5	19,0	9,5
DS 23 I.E.	2341 1972-75	28,5	19,0	9,5
DS 23 I.E. PALLAS	2341 1972-75	31,5	21,0	10,5
DS 23 BREAK (TUTTI I TIPI)	2347 1972-75	27,0	18,0	9,0
DLUXE	1985 1969-72	12,0	8,0	4,0
DSPECIAL	1985 1969-75	14,3	9,5	4,8
DSUPER	1985 1969-75	15,0	10,0	5,0
DSUPER 5	2175 1972-75	15,0	10,0	5,0
DS/ID CABRIOLET USINE	1911-2175 1960-71	245,0	180,0	108,0
ID 19	1911-1985 1957-67	19,5	13,0	6,5
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911-1985 1958-67	25,5	17,0	8,5
ID 19 B	1911 1967-69	16,5	11,0	5,5
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175 1967-69	24,0	16,0	8,0
ID 20	1985 1968-69	16,5	11,0	5,5
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175 1965-67	27,0	18,0	9,0
AMI 6	602 1961-69	15,0	10,0	5,0
AMI 6 BREAK	602 1964-69	7,5	5,0	2,5
AMI 8	602 1969-78	6,0	4,0	2,0
AMI 8 BREAK	602 1969-79	6,0	4,0	2,0
AMI SUPER BERLINA/BREAK	1015 1972-76	9,0	6,0	3,0
DYANE	425 1967-68	8,3	5,5	2,8
DYANE 4/6	435-602 1968-84	7,5	5,0	2,5
MEHARI	602 1968-87	16,5	11,0	5,5
MEHARI 4X4	602 1979-86	45,0	30,0	15,0
SM CARBURATORI/INIEZIONE	2670 1970-75	45,0	30,0	15,0
GS BERLINA	1015-1222 1970-79	6,0	4,0	2,0
GS BREAK	1015-1222 1971-79	6,0	4,0	2,0
GS BIROTOR (WANKEL 995X2)	1990 1974-75	20,3	13,5	6,8
CX (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2347 1974-82	7,1	4,7	2,4
CX 20/22	1995-2165 1982-89	6,3	4,2	2,1
CX 2400 PRESTIGE	2347 1976-83	14,3	9,5	4,8
CX 2400 GTI	2347 1977-82	13,5	9,0	4,5
CX 25 PRESTIGE	2500 1983-85	18,0	12,0	6,0
CX 25 GTI	2500 1983-85	13,5	9,0	4,5
CX 25 TURBO GTI	2500 1984-87	15,8	10,5	5,3
CX 25 RI/TRI/GTI	2500 1986-89	12,0	8,0	4,0
CX 25 TURBO PRESTIGE	2500 1986-87	18,0	12,0	6,0
CX 25 TURBO 2 GTI/PRESTIGE	2500 1987-89	18,0	12,0	6,0
CX BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2347 1975-82	7,1	4,7	2,4
CX 20/22 BREAK (TUTTE LE VER.)	1995-2165 1982-91	8,3	5,5	2,8
VISA GTI	1580 1984-89	8,3	5,5	2,8
VISA RALLYE/CHRONO	1360 1982-83	11,3	7,5	3,8
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361 1984-86	25,5	17,0	8,5
VISA DECAPOTABLE	1124 1983-85	6,8	4,5	2,3
GSA BERLINA	1130-1301 1979-86	5,3	3,5	1,8
GSA BREAK	1130-1301 1979-86	5,3	3,5	1,8
BX 16 GTI	1580 1989-92	4,5	3,0	1,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
BX 19 GTI 16V	1905 1987-91	6,8	4,5	2,3
BX 4 TC	2141 1985-86	75,0	50,0	25,0
AX 1.4 4X4	1360 1991-97	2,7	1,8	0,9
AX SPORT	1294 1987-93	10,5	7,0	3,5
AX GTI/GTI	1360 1988-96	8,3	5,5	2,8
SAXO VTS (II S.)	1587 1996-04	8,3	5,5	2,8
C3 PLURIEL	1360-1587 2003-10	5,3	3,5	1,8

DAIMLER

GRAN BRETAGNA

SP 250 DART	2548 1959-64	70,5	47,0	23,5
V8 2.5 LITRE	2548 1962-67	41,5	27,5	13,8
V8 250	2548 1967-69	39,0	26,0	13,0
DS 420 LIMOUSINE	4235 1968-91	30,0	20,0	10,0
SOVEREIGN	4235 1966-69	24,8	16,5	8,3
SOVEREIGN 2.8	2791 1969-72	12,0	8,0	4,0
SOVEREIGN 4.2 (I S.)	4235 1969-73	15,0	10,0	5,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 (II S.)	3442-4235 1973-79	12,0	8,0	4,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 (III S.)	3442-4235 1979-86	13,5	9,0	4,5
SOVEREIGN 4.2 COUPÉ (II S.)	4235 1973-77	26,3	17,5	8,8
DOUBLE SIX 5.3 (I S.)	5345 1972-73	16,5	11,0	5,5
DOUBLE SIX 5.3 (II S.)	5345 1973-79	13,5	9,0	4,5
DOUBLE SIX 5.3 (III S.)	5345 1979-81	13,5	9,0	4,5
DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E.	5345 1981-86	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E.	5345 1986-92	16,5	11,0	5,5
DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	5993 1993-94	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 6.0 V12	5993 1994-97	18,0	12,0	6,0
DOUBLE SIX 5.3 COUPÉ (II S.)	5345 1973-77	31,5	21,0	10,5
3.6-4.0 (XJ40)	3590-3980 1986-94	11,3	7,5	3,8
SIX 4.0-6 24V	3980 1994-97	12,8	8,5	4,3
V8 4.0 32V	3996 1998-02	14,3	9,5	4,8
SUPER V8 4.0 32V	3996 1998-02	18,0	12,0	6,0
SUPER V8	4196 2005-08	30,0	20,0	10,0

DE TOMASO

ITALIA

VALLELUNGA	1499-1592 1963-67	250,0	165,0	83,0
MANGUSTA	4728 1966-70	270,0	180,0	90,0
PANTERA/PANTERA L	5763 1970-80	130,0	85,0	42,5
PANTERA L	5763 1981-89	165,0	110,0	55,0
PANTERA GT/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1972-80	165,0	110,0	55,0
PANTERA GTS/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1981-85	195,0	130,0	65,0
PANTERA GTS/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1985-90	195,0	130,0	65,0
DEAUVILLE	5763 1971-80	75,0	50,0	25,0
DEAUVILLE	5763 1981-88	83,0	55,0	27,5
LONGCHAMP (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1973-89	75,0	50,0	25,0
LONGCHAMP SPIDER	5763 1980-89	105,0	70,0	35,0

DINO

ITALIA

206 GT	1986 1967-69	610,0	450,0	270,0
246 GT	2419 1969-73	365,0	270,0	160,0
246 GTS	2419 1972-74	420,0	310,0	185,0
208 GT4	1991 1975-80	54,0	40,0	24,0
308 GT4	2926 1973-77	67,5	50,0	30,0

FERRARI

ITALIA

166 INTER	1995 1948-51	800,0	590,0	355,0
195 INTER	2341 1950-52	800,0	590,0	355,0
212 INTER	2562 1951-53	800,0	590,0	355,0
250 EUROPA	2953 1953-55	1.500,0	1.100,0	660,0
250 GT P.F./BOANO/ELLENIA	2953 1956-58	1.200,0	900,0	540,0
250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953 1958-60	550,0	410,0	245,0
250 GT 2+2/330 GT 2+2	2953-3967 1960-64	405,0	300,0	180,0
250 GTL	2953 1963-64	1.400,0	1.000,0	600,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA I S.	2953 1957-59	2.500,0	1.900,0	1.100,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA II S.	2953 1960-62	1.500,0	1.100,0	660,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953 1958-60	12.200,0	9.000,0	5.400,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953 1960-62	16.200,0	12.000,0	7.200,0
250 GT TOUR DE FRANCE	2953 1956-59	9.000,0	6.700,0	4.000,0
250 GT SWB	2953 1960-62	7.000,0	4.100,0	3.100,0
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953 1960-62	10.500,0	7.800,0	4.700,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
250 GT/GTO 64	2953 1961-64	75.000,0		
250 LE MANS	2953-3285 1964-66	14.900,0	11.000,0	6.600,0
340/342/375 AMERICA	4101-4523 1952-55	4.000,0	3.000,0	1.800,0
400/410 SUPERAMERICA	3967-4961 1956-64	5.000,0	3.700,0	2.200,0
275 GTB	3286 1964-66	2.300,0	1.700,0	1.000,0
275 GTB/4	3286 1966-68	2.800,0	2.100,0	1.200,0
275 GTS	3286 1964-66	1.700,0	1.300,0	760,0
330 GT 2+2 (III S.)	3967 1964-67	320,0	240,0	145,0
330 GTC	3967 1966-68	590,0	440,0	265,0
330 GTS	3967 1966-68	1.800,0	1.400,0	810,0
365 GT 2+2	4390 1967-72	180,0	135,0	81,0
365 GTB/4 DAYTONA	4390 1968-73	700,0	520,0	310,0
365 GTC	4390 1969-71	650,0	480,0	290,0
365 GTC/4	4390 1971-72	220,0	165,0	98,0
365 GTS	4390 1969-70	2.300,0	1.700,0	1.000,0
365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390 1970-73	2.300,0	1.700,0	1.000,0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390 1966-68	3.800,0	2.800,0	1.700,0
365 GT4 2+2	4390 1972-76	100,0	74,0	44,5
365 GT4 BB	4390 1973-76	380,0	280,0	170,0
500 SUPERFAST	4961 1964-67	4.100,0	3.100,0	1.800,0
208 GTB	1990 1980-82	73,0	54,0	32,5
208 GTB TURBO	1991 1982-85	74,5	55,0	33,0
208 GTB TURBO	1991 1982-85	80,0	59,0	35,5
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991 1986-89	81,0	60,0	36,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991 1986-89	88,0	65,0	39,0
288 GTO	2855 1984-85	3.000,0	2.200,0	1.300,0
308 GT4	2926 1976-80	67,5	50,0	30,0
308 GTB VETRORESINA	2926 1975-78	175,0	110,0	77,0
308 GTB	2926 1977-81	95,0	70,5	42,5
308 GTS	2926 1977-81	95,0	70,5	42,5
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926 1982-85	88,0	65,0	39,0
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926 1982-85	88,0	65,0	39,0
308 GTBI	2926 1981-82	81,0	60,0	36,0
308 GTSI	2926 1981-82	81,0	60,0	36,0
328 GTB	3185 1985-89	95,0	70,0	42,0
328 GT	3185 1985-89	101,0	75,0	45,0
400 GT	4823 1976-79	75,0	55,5	33,5
400 GT AUTOMATICA	4823 1976-79	54,0	40,0	24,0
400I	4823 1979-84	70,0	52,0	31,0
400I AUTOMATICA	4823 1979-84	54,0	40,0	24,0
412	4942 1985-90	80,0	59,5	35,5
412 AUTOMATICA	4942 1985-90	58,0	43,0	25,8
512 BB	4942 1976-82	340,0	250,0	150,0
512 BB	4942 1981-84	285,0	210,0	125,0
MONDIAL 8	2926 1980-82	40,5	30,0	18,0
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926 1982-85	47,5	35,0	21,0
MONDIAL CABRIOLET	2926 1983-85	58,0	43,0	25,8
MONDIAL 3.2	3185 1985-89	51,5	38,0	22,8
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185 1985-89	61,0	45,0	27,0
MONDIAL 3.4 T	3405 1989-93	58,0	43,0	25,8
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405 1989-94	67,5	50,0	30,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
550 BARCHETTA	5474 2000-01	340,0	250,0	150,0
550 MARANELLO	5474 1996-02	135,0	100,0	60,0
575M MARANELLO	5748 2002-05	175,0	130,0	78,0
575M MARANELLO F1	5748 2002-05	130,0	95,0	57,0
612 SCAGLIETTI	5748 2004-08	100,0	74,0	44,5
612 SCAGLIETTI F1	5748 2004-10	70,0	52,0	31,0
ENZO	5999 2002-03	2.800,0	2.100,0	1.200,0
F355 BERLINETTA	3496 1994-99	100,0	74,0	44,5
F355 BERLINETTA F1	3496 1997-99	81,0	60,0	36,0
F355 GTS	3496 1994-99	105,0	78,0	46,5
F355 GTS F1	3496 1997-99	88,0	65,0	39,0
F355 SPIDER	3496 1995-00	120,0	89,0	53,5
F355 SPIDER F1	3496 1997-00	95,0	70,0	42,0
F40	2936 1988-93	1.700,0	1.300,0	760,0
F430	4307 2004-10	160,0	119,0	71,0
F430 F1	4307 2004-10	130,0	96,0	58,0
F430 SPIDER	4307 2005-10	175,0	130,0	78,0
F430 SPIDER F1	4307 2005-10	135,0	100,0	60,0
F430 SCUERIA F1	4307 2007-10	215,0	160,0	96,0
F50	4698 1995-97	2.500,0	1.900,0	1.100,0
MARANELLO SUPERAMERICA	5748 2005-06	405,0	300,0	180,0
599 GTB FIORANO	5999 2006-12	400,0	265,0	135,0
599 GTB FIORANO F1	5999 2006-12	165,0	110,0	55,0
599 GTO	5999 2010	680,0	450,0	225,0

FIAT

ITALIA

508 «BALILLA» (3M) BERLINA	995 1932-34	28,8	18,0	12,6
508 «BALILLA» (3M) BERLINA LUSO	995 1932-34	30,0	20,0	10,0
508 «BALILLA» (3M) TORPEDO	995 1932-34	36,0	24,0	12,0
508 «BALILLA» (3M) SPIDER	995 1932-34	40,5	27,0	13,5
508 «BALILLA» (3M) SPIDER SPORT	995 1933-34	225,0	150,0	75,0
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 2 P.	995 1934-37	25,5	17,0	8,5
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 4 P.	995 1934-37	25,5	17,0	8,5
508 «BALILLA» (4M) TORPEDO	995 1934-37	34,5	23,0	11,5
508 «BALILLA» (4M) SPIDER	995 1934-37	39,0	26,0	13,0
508 S «BALILLA» (4M) S.S. COPPA D'ORO	995 1934-37	225,0	150,0	75,0
508 S «BALILLA» (4M) BERL. MILLE M.	995 1935-37	250,0	165,0	83,0
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)	569 1936-38	22,4	14,0	9,8
500 «TOPOLINO» TRAS. (B. CORTA)	569 1936-38	22,5	15,0	7,5
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569 1938-45	19,5	13,0	6,5
500 «TOPOLINO» TRAS. (B. LUNGA)	569 1938-45	21,0	14,0	7,0
500 A (BALESTRA LUNGA)	569 1946-48	18,0	12,0	6,0
500 B	569 1948-49	24,0	16,0	8,0
500 B GIARDINIERA LEGNO	569 1948-49	28,5	19,0	9,5
500 C	569 1949-55	12,8	8,5	4,3
500 C GIARDINIERA LEGNO	569 1949-52	24,0	16,0	8,0
500 C BELVEDERE	569 1952-55	13,0	8,7	4,3
508 (NUOVA BALILLA)	1089 1937-39	31,5	21,0	10,5
508 C MILLE MIGLIA	1089 1938-39	195,0	130,0	65,0
1500 A/B/C	1493 1935-47	45,0	30,0	15,0
1500 D	1493 1948-49	30,0	20,0	10,0
1500 E	1493 1949-50	30,0	20,0	10,0
1100 (A)/(A/L)	1089 1939-48	24,0	16,0	8,0
1100 B/B/L	1089 1948-49	19,5	13,0	6,5
1100 E/L	1089 1949-53	18,0	12,0	6,0
1100 S	1089 1947-50	225,0	150,0	75,0
1100 S	1089 1950-51	195,0	130,0	65,0
8V	1996 1952-54	1.100,0	850,0	510,0
8V ZAGATO	1996 1952-54	1.800,0	1.300,0	780,0
1400	1395 1950-54	21,0	14,0	7,0
1400 CABRIOLET	1395 1950-54	42,0	28,0	14,0
1400 A	1395 1954-56	19,5	13,0	6,5
1400 B	1395 1956-58	22,5	15,0	7,5
1400 A/B DIESEL	1901 1953-58	18,0	12,0	6,0
1900	1901 1952-54	24,0	16,0	8,0
1900 A	1901 1954-56	24,0	16,0	8,0
1900 B	1901 1956-58	25,5	17,0	8,5
1900 GRANLUCE	1901 1952-54	33,0	22,0	11,0
1900 A GRANLUCE	1901 1954-56	33,0	22,0	11,0
1900 B GRANLUCE	1901 1956-58	33,0	22,0	11,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
1100/103	1089 1953-56	15,0	10,0	5,0
1100/103 FAMILIARE	1089 1953-56	18,0	12,0	6,0
1100/103 TV	1089 1953-56	41,5	27,5	13,8
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089 1955-56	45,0	30,0	15,0
1100/103 E	1089 1956-57	15,0	10,0	5,0
1100/103 E FAMILIARE	1089 1956-57	16,5	11,0	5,5
1100/103 E TV	1089 1956-57	41,5	27,5	13,8
1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089 1956-57	45,0	30,0	15,0
1100/103 D	1089 1957-60	12,0	8,0	4,0
1100/103 D FAMILIARE	1089 1957-60	13,5	9,0	4,5
1100/103 H LUSO	1089 1959-60	13,5	9,0	4,5
1100 EXPORT	1089 1960-62	9,0	6,0	3,0
1100 FAMILIARE	1089 1960-62	10,5	7,0	3,5
1100 SPECIAL	1089 1960-62	10,5	7,0	3,5
1100 D	1221 1962-66	6,8	4,5	2,3
1100 D FAMILIARE	1221 1962-66	7,5	5,0	2,5
1100 R	1089 1966-69	6,0	4,0	2,0
1100 R FAMILIARE	1089 1966-69	7,5	5,0	2,5
1200 GRANLUCE	1221 1957-60	18,0	12,0	6,0
1200 TRASFORMABILE	1221 1957-60	43,5	29,0	14,5
600 (VETRI SCORREVOLI)	633 1955-57	16,5	11,0	5,5
600 TRAS. (VETRI SCORREVOLI)	633 1956-57	18,0	12,0	6,0
600	633 1957-60	13,5	9,0	4,5
600 TRASFORMABILE	633 1957-60	15,0	10,0	5,0
600 D	767 1960-69	7,5	5,0	2,5
600 D TRASFORMABILE	767 1960-69	9,0	6,0	3,0
600 MULTIPLA	633 1956-60	25,5	17,0	8,5
600 D MULTIPLA	767 1960-67	24,0	16,0	8,0
NUOVA 500 «VETRI FISSI»	479 1957	22,5	15,0	7,5
NUOVA 500 ECONOMICA	479 1957-59	18,0	12,0	6,0
NUOVA 500 NORMALE	479 1957-59	20,3	13,5	6,8
NUOVA 500 SPORT	499 1958-60	33,0	22,0	11,0
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479 1959-60	18,0	12,0	6,0
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499 1959-60	27,0	18,0	9,0
500 D	499 1960-65	11,3	7,5	3,8
500 F	499 1965-72	8,3	5,5	2,8
500 LUSO	499 1968-72	7,5	5,0	2,5
500 R	594 1972-75	6,8	4,5	2,3
500 GIARDINIERA	499 1960-67	9,8	6,5	3,3
1800/1800 B	1795 1959-68	10,5	7,0	3,5
1800/1800 B FAMILIARE	1795 1959-68	13,2	8,8	4,4
2100	2054 1959-61	12,0	8,0	4,0
2100 FAMILIARE	2054 1959-61	17,0	11,3	5,7
2300	2279 1961-63	15,0	10,0	5,0
2300 FAMILIARE	2279 1961-63	20,0	13,3	6,7
2300 LUSO	2279 1963-68	18,0	12,0	6,0
2300 LUSO FAMILIARE	2279 1963-68	22,5	15,0	7,5
2300 COUPÉ	2279 1961-65	27,0	18,0	9,0
2300 COUPÉ S	2279 1961-69	33,0	22,0	11,0
1500 L	1481 1962-68	9,0	6,0	3,0
1200 CABRIOLET	1221 1959-63	27,0	18,0	9,0
1500 CABRIOLET (OSCA)	1491 1959-62	37,5	25,0	12,5
1500 CABRIOLET	1481 1963-66	25,5	17,0	8,5
1500 COUPÉ (OSCA)	1491 1959-62	40,5	27,0	13,5
1500 COUPÉ	1481 1964-65	24,0	16,0	8,0
1600 S CABRIOLET	1568 1962-63	37,5	25,0	12,5
1600 S CABRIOLET	1568 1963-66	37,5	25,0	12,5
1600 S COUPÉ	1568 1963-66	37,5	25,0	12,5
1300	1295 1961-66	7,5	5,0	2,5
1300 FAMILIARE	1295 1961-66	12,0	8,0	4,0
1500/1500 C	1481 1961-67	7,5	5,0	2,5
1500 FAMILIARE	1481 1961-67	12,0	8,0	4,0
850 NORMALE/SUPER	843 1964-68	4,5	3,0	1,5
850 IDROMATIC	843 1966-68	5,3	3,5	1,8
850 SPECIAL	843 1968-71	4,5	3,0	1,5
850 COUPÉ	843 1965-68	10,5	7,0	3,5
850 SPORT COUPÉ	903 1968-71	9,0	6,0	3,0
850 SPIDER	843 1965-68	18,0	12,0	6,0
850 SPORT SPIDER	903 1968-72	16,5	11,0	5,5
850 FAMILIARE	843-903 1965-76	5,3	3,5	1,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
DINO 2000 COUPÉ	1987 1967-69	40,5	27,0	13,5
DINO 2000 SPIDER	1987 1966-69	120,0	80,0	40,0
DINO 2400 COUPÉ	2418 1969-72	36,0	24,0	12,0
DINO 2400 SPIDER	2418 1969-72	130,0	87,0	43,5
124	1197 1966-70	6,0	4,0	2,0
124 FAMILIARE	1197 1966-74	7,5	5,0	2,5
124 SPECIAL	1438 1968-70	8,3	5,5	2,8
124 (I/III S.)	1197 1970-74	5,3	3,5	1,8
124 SPECIAL (I/III S.)	1438 1970-74	8,3	5,5	2,8
124 SPECIAL T/T 1600	1438-1592 1970-74	10,5	7,0	3,5
124 SPORT COUPÉ (I S.)	1438 1967-69	12,0	8,0	4,0
124 SPORT COUPÉ (II S.)	1438-1608 1969-72	13,5	9,0	4,5
124 SPORT COUPÉ 1.6/1.8	1592-1756 1972-74	12,0	8,0	4,0
124 SPORT SPIDER (I S.)	1438 1966-69	27,2	16,0	12,0
124 SPORT SPIDER (II S.)	1608 1969-72	27,0	18,0	9,0
124 SPORT SPIDER 1.6/1.8	1592-1756 1972-75	27,0	18,0	9,0
SPORT SPIDER 2.0	1995 1979-82	21,0	14,0	7,0
SPIDER EUROPA PININFARINA	1995 1982-85	22,5	15,0	7,5
SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995 1982-85	37,5	25,0	12,5
124 ABARTH RALLY	1756 1972-76	105,0	70,0	35,0
125	1608 1967-69	10,5	7,0	3,5
125 SPECIAL	1608 1968-70	12,0	8,0	4,0
125 SPECIAL (II S.)	1608 1970-72	12,0	8,0	4,0
130 BERLINA 2800	2866 1969-71	13,5	9,0	4,5
130 BERLINA 3200	3235 1971-77	13,5	9,0	4,5
130 COUPÉ MANUALE	3235 1971-77	25,0	16,7	8,3
130 COUPÉ AUTOMATICA	3235 1971-77	21,0	14,0	7,0
128	1116 1969-72	6,0	4,0	2,0
128 RALLY	1290 1971-74	15,0	10,0	5,0
128 (II S.)/SPECIAL	1116-1290 1972-76	5,0	3,3	1,7
128 (III S.)	1116-1290 1976-85	4,2	2,8	1,4
128 FAMILIARE	1116 1969-72	6,8	4,5	2,3
128 FAMILIARE (I/III S.)	1116-1290 1972-80	6,0	4,0	2,0
128 SPORT COUPÉ S/SL	1116-1290 1975-80	12,8	8,5	4,3
128 3P	1116-1290 1975-80	9,8	6,5	3,3
127 (I S.)	903 1971-77	5,3	3,5	1,8
127 (II S.)	903-1049 1977-83	3,8	2,5	1,3
127 (III S.)/UNIFICATA	903-1049 1981-86	3,0	2,0	1,0
127 SPORT	1049 1978-81	11,3	7,5	3,8
127 SPORT 5 MARCE	1301 1981-83	11,3	7,5	3,8
127 PANORAMA	1049 1980-86	4,5	3,0	1,5
X19	1290 1972-78	20,4	12,0	9,0
X19 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498 1979-82	15,3	9,0	6,8
X19 FIVE SPEED BERTONE	1498 1982-89	18,7	11,0	8,3
126/126 PERSONAL	594-652 1972-83	4,5	3,0	1,5
126/BIS/UP	652-704 1983-96	3,8	2,5	1,3
131 (I/III S.) BERLINA	1301-1585 1974-83	4,5	3,0	1,5
131 (I/III S.) PANORAMA	1297-1585 1974-84	5,3	3,5	1,8
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1995 1978-83	6,0	4,0	2,0
131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1995 1978-85	6,8	4,5	2,3
131 RALLY ABARTH	1995 1976-78	130,0	85,0	42,5
131 RACING	1995 1978-81	18,0	12,0	6,0
131 RACING VOLUMETRICA	1995 1980-81	27,0	18,0	9,0
131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995 1981-83	24,0	16,0	8,0
132 (TUTTE LE VERSIONI)	1592-1995 1972-81	4,5	3,0	1,5
ARGENTA (TUTTE LE VERSIONI)	1585-1995 1981-85	3,0	2,0	1,0
ARGENTA VOLUMEX	1995 1983-85	9,0	6,0	3,0
RITMO/RITMO SUPER (I S.)	1049-1498 1978-82	5,3	3,5	1,8
RITMO 105 TC (I S.)	1585 1981-83	15,0	10,0	5,0
RITMO 85 S CABRIO	1498 1981-83	8,3	5,5	2,8
RITMO (II S.)	1116-1498 1982-88	4,2	2,8	1,4
RITMO 105 TC (II S.)	1585 1983-85	13,5	9,0	4,5
RITMO 70-85 CAB. (II S.)/CABRIO B.	1301-1498 1983-85	7,5	5,0	2,5
RITMO 125 TC	1995 1981-83	24,0	15,0	10,5
RITMO 130 TC	1995 1983-88	24,0	16,0	8,0
RITMO (III S.)	1116-1585 1985-88	4,2	2,8	1,4
BERTONE RITMO 70 S CABRIO (III S.)	1301 1985-88	6,8	4,5	2,3
BERTONE RITMO SUPER CABRIO 100S	1585 1985-88	7,5	5,0	2,5
PANDA 30	652 1980-84	4,5	3,0	1,5
PANDA 30 L	652 1984-86	4,1	2,7	1,4

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
PANDA 30 CL	652	1984-86	4,4	2,9	1,5
PANDA 30 S	652	1983-86	4,8	3,2	1,6
PANDA 30 CL COLLEGE	652	1984-86	5,3	3,5	1,8
PANDA 45	903	1980-84	4,2	2,8	1,4
PANDA 45 S	903	1982-86	4,5	3,0	1,5
PANDA 750 L/CL	769	1986-91	2,0	1,3	0,7
PANDA 750 S	769	1986-91	2,1	1,4	0,7
PANDA 750 FIRE/FIRE CLX	769	1991-92	2,1	1,4	0,7
PANDA 750 YOUNG	769	1987-92	1,8	1,2	0,6
PANDA 750 S	769	1986-91	2,1	1,4	0,7
PANDA 750 SERGIO TACCHINI	769	1990	3,8	2,5	1,3
PANDA 750 ITALIA '90	769	1990	5,3	3,5	1,8
PANDA 900 DANCE/NEW DANCE	903	1989-92	2,3	1,5	0,8
PANDA 900 I.E./L/CLX/YOUNG	899	1994-00	1,8	1,2	0,6
PANDA 1000 L/CL/CLX/S	999	1986-94	2,6	1,7	0,9
PANDA 1000 SERGIO TACCHINI	999	1990	3,9	2,6	1,3
PANDA 1000 ITALIA '90 CABRIO	999	1990	9,0	6,0	3,0
PANDA 1100 I.E. YOUNG	1108	2000-04	2,0	1,3	0,7
PANDA 1100 I.E. COLLEGE	1107-1108	2001-04	2,1	1,4	0,7
PANDA 1000/1100 SELECTA	999-1108	1991-98	2,7	1,8	0,9
PANDA ELETTRA		1990-99	4,5	3,0	1,5
PANDA 965 4X4	965	1983-86	8,3	5,5	2,8
PANDA 1000/1100 I.E. 4X4	999-1108	1986-04	7,1	4,7	2,4
PANDA 1000 4X4 SISLEY	999	1987-91	11,3	7,5	3,8
PANDA 1000 4X4 SISLEY 2	999	1990-91	10,5	7,0	3,5
PANDA 1000 4X4 VAL D'ISERE (EXPORT)	999	1987-92	12,0	8,0	4,0
PANDA 1000 4X4 TREKKING	999	1990-92	7,5	5,0	2,5
PANDA 1000 I.E. 4X4 TREKKING	999	1990-94	7,5	5,0	2,5
PANDA 1000 I.E. 4X4 TREKKING	1108	1992-04	7,5	5,0	2,5
PANDA 1100 I.E. 4X4 CLIMBING	1108	2002-04	7,5	5,0	2,5
UNO (TUTTE LE VERSIONI)	903-1498	1983-90	3,0	2,0	1,0
UNO TURBO I.E./ANTISKID	1301	1985-89	13,5	9,0	4,5
UNO TURBO I.E. 1400/RACING	1372	1989-93	11,3	7,5	3,8
CROMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1985-97	6,0	4,0	2,0
CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	8,3	5,5	2,8
CINQUECENTO SPORTING	1108	1994-99	4,5	3,0	1,5
SEICENTO 1.1I SPORTING	1108	1998-04	4,5	3,0	1,5
SEICENTO 1.1I SPORT. M. SCHUMACHER	1108	2001-02	6,0	4,0	2,0
PUNTO (I) GT TURBO	1372	1993-99	9,0	6,0	3,0
PUNTO (I) S.J. CABRIO	1242-1581	1994-00	4,5	3,0	1,5
PUNTO (II) S.J. 1.8I 16V HGT/ABARTH	1747	1999-03	7,5	5,0	2,5
BRAVO HGT 2.0/155 20V	1998	1995-00	5,3	3,5	1,8
BARCHETTA 16V	1747	1995-03	12,0	8,0	4,0
BARCHETTA 16V (II S.)	1747	2002-05	13,5	9,0	4,5
COUPÉ 1.8 16V	1747	1996-00	9,0	6,0	3,0
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-98	13,5	9,0	4,5
COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	15,8	10,5	5,3
COUPÉ 2.0 TURBO 20V LIMITED EDITION	1998	1998-99	21,8	14,5	7,3
STILO 2.4 ABARTH 3P/3P SELESPEED	2446	2001-06	5,6	3,5	2,5
STILO 2.4 ABARTH 5P SELESPEED	2446	2001-06	5,6	3,5	2,5
STILO 2.4 ABARTH 3P M. SCHUMACHER	2446	2004-06	7,2	4,5	3,2
PANDA (II S.) 1.4 16V 100 HP	1368	2006-11	6,0	4,0	2,0
AR 51	1901	1951-55	13,5	9,0	4,5
AR 55	1901	1955-59	12,0	8,0	4,0
AR 59	1901	1959-73	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA	1901	1951-55	13,5	9,0	4,5
CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	10,5	7,0	3,5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	6,8	4,5	2,3
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	6,0	4,0	2,0

FORD

EUROPA

TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	7,5	5,0	2,5
TAUNUS 12M P6 (TUTTE LE VER.)	1183-1305	1966-70	6,0	4,0	2,0
TAUNUS 15M P6 (TUTTE LE VER.)	1498-1699	1966-70	6,0	4,0	2,0
TAUNUS 17M P2 (TUTTE LE VER.)	1699	1957-60	8,3	5,5	2,8
TAUNUS 17M P3 (TUTTE LE VER.)	1498-1758	1960-64	8,3	5,5	2,8

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+

TAUNUS 17M P3 TURNIER	1498-1758	1960-64	9,0	6,0	3,0
TAUNUS 17M P5 (TUTTE LE VER.)	1498-1699	1964-67	7,5	5,0	2,5
TAUNUS 17M P5 TURNIER	1498-1699	1964-67	7,5	5,0	2,5
TAUNUS 20M P5 (TUTTE LE VER.)	1998	1964-67	7,5	5,0	2,5
TAUNUS 20M P5 TURNIER	1998	1964-67	7,5	5,0	2,5
17M P7A (TUTTE LE VER.)	1498-1998	1967-68	7,5	5,0	2,5
17M P7A TURNIER	1498-1998	1967-68	8,3	5,5	2,8
17M P7B (TUTTE LE VER.)	1498-2293	1968-71	7,5	5,0	2,5
17M P7B TURNIER	1498-2293	1968-71	8,3	5,5	2,8
20M P7A (TUTTE LE VER.)	1998-2293	1967-68	7,5	5,0	2,5
20M P7A TURNIER	1998	1967-68	8,3	5,5	2,8
20M P7B (TUTTE LE VER.)	1998-2550	1968-71	7,5	5,0	2,5
20M P7B TURNIER	1998-2550	1968-71	8,3	5,5	2,8
26M P7B (TUTTE LE VER.)	2550	1969-71	9,8	6,5	3,3
OSI 20M/TS COUPÉ	1998-2293	1967-68	45,0	30,0	15,0
TAUNUS BERLINA (I/II/III S.)	1294-1999	1970-82	3,8	2,5	1,3
TAUNUS S.W. (I/II/III S.)	1294-1993	1970-82	3,8	2,5	1,3
CAPRI (VII S.) TUTTE LE VERSIONI	1305-2293	1969-73	11,3	7,5	3,8
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	90,0	60,0	30,0
CAPRI 2800 RS/TURBO	2792	1981-83	60,0	40,0	20,0
CAPRI (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1293-2994	1974-78	9,8	6,5	3,3
CAPRI (IV S.) TUTTE LE VERSIONI	1298-2994	1978-87	9,0	6,0	3,0
ESCORT (I S.) TUTTE LE VERSIONI	940-1298	1968-74	7,5	5,0	2,5
ESCORT (II S.) TUTTE LE VERSIONI	940-1297	1975-80	4,5	3,0	1,5
ESCORT (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1117-1597	1980-90	2,3	1,5	0,8
ESCORT XR3i/XR3i	1597	1980-90	9,0	6,0	3,0
ESCORT (III S.) CABRIOLET	1392-1597	1983-90	4,5	3,0	1,5
ESCORT XR3i CABRIO	1597	1983-90	10,5	7,0	3,5
ESCORT (IV S.) XR3i	1796	1990-95	8,3	5,5	2,8
ESCORT (IV S.) CABRIOLET	1392-1796	1990-95	5,3	3,5	1,8
ESCORT (IV S.) MK7 CABRIOLET	1392-1796	1995-99	4,5	3,0	1,5
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	41,5	27,5	13,8
ESCORT RS 1600	1601	1971-75	56,5	37,5	18,8
ESCORT RS 1800	1835	1975-77	52,5	35,0	17,5
ESCORT RS 2000	1993	1973-77	52,5	35,0	17,5
ESCORT RS 2000	1993	1977-80	37,5	25,0	12,5
ESCORT RS 2000 (IV S.)	1998	1991-95	12,0	8,0	4,0
ESCORT RS 2000 4X4 (IV S.)	1998	1993-95	13,5	9,0	4,5
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000	1998	1995-96	11,3	7,5	3,8
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000 4X4	1998	1995-96	12,8	8,5	4,3
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	15,0	10,0	5,0
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-96	49,5	33,0	16,5
CONSUL/GRANADA BERL. (I S.)	1699-2994	1972-77	6,8	4,5	2,3
CONSUL/GRANADA S.W. (I S.)	1699-2994	1972-77	7,5	5,0	2,5
GRANADA (II S.) BERLINA	1699-2792	1977-85	4,5	3,0	1,5
GRANADA (II S.) S.W.	1699-2792	1977-85	5,3	3,5	1,8
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (I/II S.)	957-1392	1976-89	3,0	2,0	1,0
FIESTA XR2	1597-1598	1982-89	8,3	5,5	2,8
FIESTA XR2i	1597-1796	1989-94	7,5	5,0	2,5
FIESTA TURBO	1598	1990-93	10,5	7,0	3,5
FIESTA ST (V S.)	1999	2005-06	6,8	4,5	2,3
RS 200	1803	1985-86	300,0	225,0	135,0
SIERRA (TUTTE LE VERSIONI)	1294-2293	1982-93	2,3	1,5	0,8
SIERRA 2.9I 4X4	2933	1988-92	4,5	3,0	1,5
SIERRA S.W. (TUTTE LE VERSIONI)	1593-1999	1982-93	2,3	1,5	0,8
SIERRA 2.8I 4X4 SW	2792	1988-88	4,5	3,0	1,5
SIERRA 2.9I 4X4 SW	2933	1988-90	4,5	3,0	1,5
SIERRA XR4i	2792	1983-85	7,5	5,0	2,5
SIERRA XR4i 4X4/2.8I 4X4	2792	1985-88	8,3	5,5	2,8
SIERRA RS COSWORTH	1993	1985-92	36,0	24,0	12,0
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	67,5	45,0	22,5
SIERRA COSWORTH/4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	27,8	18,5	9,3
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1998-01	3,8	2,5	1,3
FOCUS ST 170 (I S.)	1988	2002-05	11,3	7,5	3,8
FOCUS ST 170 STATION WAGON (I S.)	1988	2002-05	10,5	7,0	3,5
FOCUS RS 215 (I S.)	1988	2003-05	15,0	10,0	5,0
FOCUS ST TURBO (II S.)	2522	2005-07	11,3	7,5	3,8
FOCUS CC (II S.)	1999	2007-08	5,3	3,5	1,8
PUMA	1388-1679	1997-02	3,8	2,5	1,3
STREETKA	1599	2003-06	6,0	4,0	2,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+

SPORT KA	1599	2003-08	4,5	3,0	1,5
----------	------	---------	-----	-----	-----

FORD

GRAN BRETAGNA

ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1198	1962-65	9,8	6,5	3,3
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	9,8	6,5	3,3
CORTINA (TUTTE LE VER.)	1198-1500	1962-66	9,8	6,5	3,3
CORTINA LOTUS	1558	1964-66	7,5	50,0	25,0
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	52,5	35,0	17,5

GIANNINI

ITALIA

500 GT	586	1963-65	28,5	19,0	9,5
500 TV/TV S	498	1963-65	34,5	23,0	11,5
500 TV (TUTTE LE VERSIONI)	498	1965-72	31,5	21,0	10,5
500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	31,5	21,0	10,5
590 GT (TUTTE LE VERSIONI)	586	1964-72	39,0	26,0	13,0
650 NP (TUTTE LE VERSIONI)	652	1970-72	25,5	17,0	8,5
350 EC	390	1973-75	21,0	14,0	7,0
750 TV	797	1962-64	33,0	22,0	11,0
850/950/1000 COUPÉ	843-980	1965-72	27,0	18,0	9,0
850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	28,5	19,0	9,5
850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	37,5	25,0	12,5
126 GP (TUTTE LE VERSIONI)	594-794	1973-80	9,0	6,0	3,0
PANDA (TUTTE LE VERSIONI)	652-903	1981-85	8,3	5,5	2,8

HONDA

GIAPPONE

S 600	606	1965-66	18,0	12,0	6,0
S 800	791	1966-70	22,5	15,0	7,5
N360/N400/N600	354-599	1969-74	9,0	6,0	3,0
CIVIC 1.6 16V VTI	1595	1991-95	9,8	6,5	3,3
CIVIC 1.6I 16V V-TEC	1595	1990-92	9,0	6,0	3,0
CIVIC TYPE R	1998	2001-05	15,0	10,0	5,0
CIVIC CRX	1590-1595	1984-94	11,3	7,5	3,8
CIVIC CRX 1.6I 16V V-TEC	1595	1990-94	13,5	9,0	4,5
CRX	1590-1595	1992-97	15,0	10,0	5,0
INTEGRA TYPE R	1797	1997-01	22,5	15,0	7,5
NSX	2977-3179	1991-01	90,0	60,0	30,0
S 2000	1997	1999-09	24,0	16,0	8,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ISO RIVOLTA					
ITALIA					
GT 300/IR 300	5359	1962-70	160,0	120,0	72,0
GT 340/IR 340	5359	1962-70	175,0	130,0	78,0
GRIFO GL (300-365 CV)/IR	5359	1965-70	405,0	300,0	180,0
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	540,0	400,0	240,0
GRIFO IR8	5762	1971-74	460,0	340,0	205,0
GRIFO IR9 CAN AM	6998	1971-74	540,0	400,0	240,0
45 (4 SPORTELLI)/IDIA/IR 10	5359-5762	1967-74	95,0	70,0	42,0
LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	108,0	80,0	48,0
LELE IR6	5762	1972-74	115,0	85,0	51,0
LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	122,0	90,0	54,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
JAGUAR					
GRAN BRETAGNA					
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	165,0	110,0	55,0
3 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	3485	1945-49	150,0	100,0	50,0
SS1 COUPÉ/CABRIOLET	2059-2663	1932-36	170,0	125,0	75,0
SS2 COUPÉ/CABRIOLET	1052-1943	1932-36	150,0	110,0	66,0
SS90 ROADSTER	2663	1935	365,0	270,0	160,0
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	600,0	445,0	265,0
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	67,5	45,0	22,5
MK V DROP HEAD COUPÉ	2663-3485	1948-50	105,0	70,0	35,0
XK 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	450,0	265,0	200,0
XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	145,0	106,0	63,5
XK 120 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1951-54	122,0	90,0	54,0
XK 120 DROP HEAD COUPÉ	3442	1953-54	122,0	90,0	54,0
XK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	180,0	135,0	81,0
XK 140 OPEN TWO SEATER SE	3442	1954-57	225,0	165,0	99,0
XK 140 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1954-57	145,0	108,0	64,5
XK 140 FIXED HEAD COUPÉ SE	3442	1954-57	170,0	125,0	75,0
XK 140 DROP HEAD COUPÉ	3442	1954-57	145,0	108,0	64,5
XK 140 DROP HEAD COUPÉ SE	3442	1954-57	170,0	125,0	75,0
XK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	104,0	77,0	46,0
XK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	215,0	160,0	95,0
XK 150 FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	81,0	60,0	36,0
XK 150 S FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	175,0	130,0	77,0
XK 150 DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	81,0	60,0	36,0
XK 150 S DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	175,0	130,0	78,0
C TYPE	3442	1951-53	5.000,0	3.700,0	2.200,0
D TYPE	3442-3781	1954-57	5.300,0	3.900,0	2.300,0
XK SS	3781	1956-57	4.500,0	3.300,0	2.000,0
MK VII	3442	1950-54	51,0	34,0	17,0
MK VII M	3442	1955-56	54,0	36,0	18,0
MK VIII	3442	1956-58	57,0	38,0	19,0
MK IX	3781	1959-61	64,5	43,0	21,5
2.4 LITRE	2483	1955-59	36,0	24,0	12,0
3.4 LITRE	3442	1957-59	46,5	31,0	15,5
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	31,5	21,0	10,5
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	39,0	26,0	13,0
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	54,0	36,0	18,0
340	3442	1967-68	35,5	23,5	11,8
240	2483	1967-69	28,5	19,0	9,5
3.4 S	3442	1964-68	27,0	18,0	9,0
3.8 S	3781	1964-68	30,0	20,0	10,0
420	4235	1966-68	25,5	17,0	8,5
MK X	3781-4235	1961-66	33,0	22,0	11,0
420 G	4235	1966-70	30,0	20,0	10,0
E TYPE (I.S.) FLAT FLOOR COUPÉ	3781	1961-62	220,0	130,0	98,0
E TYPE (I.S.) COUPÉ	3781	1962-64	170,0	100,0	75,0
E TYPE (I.S.) COUPÉ	4235	1964-68	130,0	75,0	56,5
E TYPE (I.S.) COUPÉ 2+2	4235	1966-68	107,0	63,0	47,5
E TYPE (II S.) COUPÉ	4235	1968-71	111,0	65,0	49,0
E TYPE (II S.) COUPÉ 2+2	4235	1968-71	89,0	52,5	39,5
E TYPE V12 COUPÉ	5345	1971-73	82,0	48,0	36,0
E TYPE (I.S.) FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	220,0	130,0	98,0
E TYPE (I.S.) SPIDER	3781	1962-64	170,0	100,0	75,0
E TYPE (I.S.) SPIDER	4235	1964-68	130,0	75,0	56,5
E TYPE (II S.) SPIDER	4235	1968-71	115,0	67,5	50,5
E TYPE V12 SPIDER	5345	1971-75	99,0	58,0	43,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
XJ6 (I.S.) 2.8	2791	1968-73	10,5	7,0	3,5
XJ6 (I.S.) 4.2	4235	1968-73	13,5	9,0	4,5
XJ12/XJ12 L (I.S.)	5345	1972-73	15,0	10,0	5,0
XJ6 (II S.) 3.4/4.2/4.2L	3442-4235	1973-79	10,5	7,0	3,5
XJ12 (II S.)	5345	1973-79	12,0	8,0	4,0
XJ6 (II S.) 4.2 COUPÉ	4235	1975-77	25,5	17,0	8,5
XJ12 (II S.) COUPÉ	5345	1975-77	30,0	20,0	10,0
XJ6 (III S.) 3.4/4.2	3442-4235	1979-86	9,8	6,5	3,3
XJ12 (III S.) XJ12/H.E.	5345	1979-81	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 4.2	3777-5359	1962-73	21,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1982-92	14,3	9,5	4,8
XJS	5345	1975-81	25,5	17,0	8,5
XJS H.E.	5345	1981-87	27,0	18,0	9,0
XJS H.E.	5345	1988-93	28,5	19,0	9,5
XJR-S	5993	1990-93	41,5	27,5	13,8
XJS 6.0 V12	5993	1993-96	34,5	23,0	11,5
XJ6 3.6/3.6 CAT	3590	1983-91	24,0	16,0	8,0
XJS 4.0	3980	1991-96	27,0	18,0	9,0
XJ-SC 3.6	3590	1983-88	24,8	16,5	8,3
XJ-SC 5.3 V12	5345	1983-88	26,3	17,5	8,8
XJS CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	39,0	26,0	13,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	7,5	5,0	2,5
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	8,3	5,5	2,8
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	9,8	6,5	3,3
XJ6 3.2/4.0 (XJ40)	3239-3990	1989-97	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 3.2/4.0 (XJ40)	3229-3990	1989-94	10,5	7,0	3,5
XJR (XJ40)	3980	1990-94	15,0	10,0	5,0
XJR-15	5993	1991	530,0	390,0	235,0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	14,3	9,5	4,8
XJ 220	3498	1992-94	400,0	295,0	175,0
XJ6 (X300) 3.2/4.0/5.0/5.0V	3239-3996	1994-00	11,3	7,5	3,8
XJR (X300)	3980	1994-97	14,3	9,5	4,8
XJ12 (X300) 6.0	5993	1994-97	16,5	11,0	5,5
XJ8 (X308) 3.2/4.0	3253-3996	1997-03	13,5	9,0	4,5
XJR (X308) SUPER CHARGED	3996	1997-03	16,5	11,0	5,5
XJR (X308) 100 SUPER CHARGED	3996	2001-02	22,5	15,0	7,5
XK8 COUPÉ	3996-4196	1996-06	25,6	16,0	11,2
XK8 CONVERTIBLE	3996-4196	1996-06	32,0	20,0	14,0
XKR	3996-4196	1998-06	35,0	22,0	15,4
XKR 100	3996	2001-02	45,0	28,0	19,6
XKR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-06	41,5	26,0	18,2
XKR 100 CONVERTIBLE	3996	2001-02	51,0	32,0	22,4
S-TYPE 2.5/3.0 V6	2497-2967	1999-08	5,3	3,5	1,8
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1999-08	6,8	4,5	2,3
S-TYPE 4.2 R	4196	2002-08	10,5	7,0	3,5
X-TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2001-05	3,8	2,5	1,3
X-TYPE 2.5 V6 24V/ESTATE	2495	2001-09	4,5	3,0	1,5
X-TYPE 3.0 V6 24V/ESTATE	2968	2001-10	5,3	3,5	1,8
XJ6 (X350/8/9) 3.0 V6	2967	2003-09	7,5	5,0	2,5
XJ8 (X350/8/9) 3.5 V8	3555	2003-08	9,0	6,0	3,0
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8	4196	2003-09	10,5	7,0	3,5
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8 SUPER S/C	4196	2003-07	14,3	9,5	4,8
XJR (X350/8/9) V8	4196	2003-08	16,5	11,0	5,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
JEEP					
STATI UNITI					
MB/GPW	2199	1941-45	45,0	30,0	15,0
M 38	2199	1950-52	33,0	22,0	11,0
M 38 A1	2199	1952-68	30,0	20,0	10,0
CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	21,0	14,0	7,0
CJ-5	2199	1955-65	19,5	13,0	6,5
CJ-5	2199-3800	1966-70	16,5	11,0	5,5
CJ-5	2199-4981	1971-79	16,5	11,0	5,5
CJ-5	2475-4981	1980-85	16,5	11,0	5,5
CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	26,3	17,5	8,8
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	26,3	17,5	8,8
CJ-6	2199	1955-65	14,3	9,5	4,8
CJ-6	2199-3801	1966-70	12,0	8,0	4,0
CJ-6	2199-4981	1971-79	12,8	8,5	4,3
CJ-6	2475-4981	1980-85	12,8	8,5	4,3

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
CJ-7	2199-4981	1976-79	19,5	13,0	6,5
CJ-7	1995-4981	1980-86	19,5	13,0	6,5
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	27,0	18,0	9,0
CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	25,5	17,0	8,5
WRANGLER (YJ)	2464-4235	1986-96	15,0	10,0	5,0
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464	1987-96	16,5	11,0	5,5
WRANGLER 4.0 LAREDO (YJ)	3960	1987-96	19,5	13,0	6,5
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3960	1990-94	21,0	14,0	7,0
WRANGLER (TJ)	2429-3964	1996-07	21,0	14,0	7,0
WAGONEER	3777-5359	1962-73	25,5	17,0	8,5
WAGONEER	4235-5896	1974-83	24,0	16,0	8,0
WAGONEER	2466-3956	1984-92	16,5	11,0	5,5
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	24,0	16,0	8,0
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	10,5	7,0	3,5
CHEROKEE	2464-3988	1984-01	7,5	5,0	2,5
CHEROKEE (II S.)	2429-3700	2001-08	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	10,5	7,0	3,5
GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701	1998-05	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 4.7 V8	4701	2005-09	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 5.7 V8 HEMI	5654	2005-08	9,0	6,0	3,0
GRAND C. (III S.) 6.1 V8 HEMI SRT-8	6059-6063	2006-09	12,0	8,0	4,0
COMMANDER 4.7 V8	4701	2006-08	8,3	5,5	2,8
COMMANDER 5.7 V8 HEMI	5654	2006-08	9,8	6,5	3,3

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
LAMBORGHINI					
ITALIA					
350 GT	3464	1964-67	550,0	410,0	245,0
400 GT	3929	1966-68	500,0	370,0	2

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
GALLARDO 5.0 V10 SPIDER	4961	2006-09	130,0	95,0	57,0
LM 002	5167	1986-92	270,0	200,0	120,0

LANCIA

ITALIA

Modello	cm ³	anni	A+	AB	B+
LAMBDA (I S.) TORPEDO	2120	1922-23	250,0	185,0	111,0
LAMBDA (II/III/IV/V S.) TORPEDO	2120	1923-26	150,0	110,0	66,0
LAMBDA (VII S.) TORPEDO	2370	1927	135,0	100,0	60,0
LAMBDA (VIII/IX S.) TORPEDO	2570	1928-31	140,0	105,0	63,0
LAMBDA VII/III/IX SERIE SPIDER	2370-2570	1927-31	245,0	180,0	108,0
AUGUSTA BERLINA	1996	1933-36	48,0	32,0	16,0
APRILIA BERLINA	1552	1937-39	67,5	45,0	22,5
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	67,5	45,0	22,5
APRILIA 1500	1485	1945-49	64,5	43,0	21,5
ARDEA (I S.) BERLINA	903	1939-41	31,5	21,0	10,5
ARDEA (II S.) BERLINA	903	1941-48	27,0	18,0	9,0
ARDEA (III S.)	903	1948-49	24,0	16,0	8,0
ARDEA (IV S.)	903	1949-53	22,5	15,0	7,5
AURELIA B10	1754	1950-52	55,5	37,0	18,5
AURELIA B21	1991	1951-52	48,0	32,0	16,0
AURELIA B15	1991	1952-53	48,0	32,0	16,0
AURELIA B22	1991	1952-53	49,5	33,0	16,5
AURELIA (II S.) B12	2266	1954-57	55,5	37,0	18,5
AURELIA B20 GT (I S.)	1991	1951-52	200,0	150,0	89,0
AURELIA B20 GT (II S.)	1991	1952-53	190,0	140,0	84,0
AURELIA B20 GT (III S.) 2500	2451	1953-54	180,0	135,0	80,0
AURELIA B20 GT (IV S.) 2500	2451	1954-55	200,0	150,0	89,0
AURELIA B20 GT (V S.) 2500	2451	1956-57	190,0	140,0	84,0
AURELIA B20 GT (VI S.) 2500	2451	1957-58	190,0	140,0	84,0
AURELIA B24 SPIDER	2451	1955	900,0	670,0	400,0
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	380,0	280,0	170,0
APPIA C10 (I S.)	1090	1953-56	16,5	11,0	5,5
APPIA C10 (II S.)	1090	1956-59	18,0	12,0	6,0
APPIA COUPÉ PININFARINA (II S.)	1090	1957-59	33,0	22,0	11,0
APPIA CONVERT. VIGNALE (II S.)	1090	1957-59	45,0	30,0	15,0
APPIA GT ZAGATO (II S.)	1090	1957-58	135,0	90,0	45,0
APPIA GTZ ZAGATO (II S.)	1090	1957-58	175,0	115,0	57,5
APPIA GTE ZAGATO (II S.)	1090	1958-59	123,0	82,0	41,0
APPIA (III S.)	1090	1959-63	12,0	8,0	4,0
APPIA LUSO VIGNALE (III S.)	1090	1959-62	33,0	22,0	11,0
APPIA GIARDINETTA VOTTI (III S.)	1090	1960-63	25,5	17,0	8,5
APPIA COUPÉ PININFARINA (III S.)	1090	1959-63	33,0	22,0	11,0
APPIA CONVERT. VIGNALE (III S.)	1090	1959-63	45,0	30,0	15,0
APPIA GTE ZAGATO (III S.)	1090	1959-62	120,0	80,0	40,0
APPIA SPORT ZAGATO (III S.)	1090	1961-63	135,0	90,0	45,0
FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	33,0	22,0	11,0
FLAMINIA BERLINA 2.8	2775	1963-70	33,0	22,0	11,0
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458	1959-63	40,5	27,0	13,5
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8	2775	1963-67	42,0	28,0	14,0
FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	120,0	80,0	40,0
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	135,0	90,0	45,0
FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	98,0	65,0	32,5
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	170,0	100,0	75,0
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	185,0	110,0	83,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	510,0	300,0	225,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	440,0	260,0	195,0
FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775	1964-67	475,0	280,0	210,0
FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	9,8	6,5	3,3
FLAVIA 1.8	1800	1963-67	9,8	6,5	3,3
FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800	1965-67	11,3	7,5	3,8
FLAVIA COUPÉ PININFARINA	1500	1962-64	19,5	13,0	6,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8	1800	1963-68	22,5	15,0	7,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800	1965-68	24,0	16,0	8,0
FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	37,5	25,0	12,5
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	41,5	27,5	13,8
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	45,0	30,0	15,0
FLAVIA SPORT	1500	1962-64	83,0	55,0	27,5
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	98,0	65,0	32,5
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	98,0	65,0	32,5
FLAVIA (II S.)	1488	1967-70	8,3	5,5	2,8

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
FLAVIA (II S.) 1800	1800	1967-70	9,0	6,0	3,0
FLAVIA (II S.) 1800 INIEZ.	1800	1967-70	9,8	6,5	3,3
FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	9,0	6,0	3,0
FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	9,8	6,5	3,3
FLAVIA COUPÉ 2000	1991	1969-71	18,0	12,0	6,0
FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	19,5	13,0	6,5
FULVIA BERLINA	1091	1963-64	9,0	6,0	3,0
FULVIA 2C	1091	1964-69	9,0	6,0	3,0
FULVIA GT	1216	1967	9,8	6,5	3,3
FULVIA GT	1231	1967-69	9,8	6,5	3,3
FULVIA GTE	1298	1968-69	10,5	7,0	3,5
FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298	1969-72	8,3	5,5	2,8
FULVIA COUPÉ	1216	1965-67	21,0	14,0	7,0
FULVIA COUPÉ HF	1216	1966-67	52,5	35,0	17,5
FULVIA COUPÉ	1231	1967-70	18,0	12,0	6,0
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298	1967-69	17,3	11,5	5,8
FULVIA COUPÉ 1.6 RALLYE HF	1298	1967-70	49,5	33,0	16,5
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	18,0	12,0	6,0
FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONE)	1584	1968-70	98,0	65,0	32,5
FULVIA COUPÉ (II S.)	1298	1970-73	16,5	11,0	5,5
FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSO	1584	1970-72	48,0	32,0	16,0
FULVIA COUPÉ MONTECARLO	1298	1972-73	22,0	14,7	7,3
FULVIA COUPÉ 3	1298	1973-76	13,5	9,0	4,5
FULVIA COUPÉ 3 MONTECARLO	1298	1973-76	21,0	14,0	7,0
FULVIA COUPÉ SAFARI	1298	1974-76	16,5	11,0	5,5
FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	56,0	33,0	24,8
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ALLUMINIO)	1298	1967-69	48,0	32,0	16,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ACCIAIO)	1298	1967-69	46,5	31,0	15,5
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO (I S.)	1298	1968-70	45,0	30,0	15,0
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO (II S.)	1298	1970-72	43,5	29,0	14,5
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	73,0	43,0	32,5
2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	9,0	6,0	3,0
2000 I.E. BERLINA	1991	1972-75	10,5	7,0	3,5
2000 COUPÉ	1991	1971-74	21,0	14,0	7,0
2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	24,0	16,0	8,0
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 (I S.)	1297-1756	1972-75	5,3	3,5	1,8
BETA 1.3/1.6/2.0 (II S.)	1297-1995	1975-79	4,5	3,0	1,5
BETA 1.6/2.0 (III S.)	1585-1995	1979-82	4,5	3,0	1,5
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	3,8	2,5	1,3
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	3,8	2,5	1,3
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	8,3	5,5	2,8
BETA COUPÉ 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755	1973-75	10,5	7,0	3,5
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 (II/III S.)	1297-1995	1975-81	9,8	6,5	3,3
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 I.E. (IV S.)	1366-1995	1981-85	10,5	7,0	3,5
BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	18,0	12,0	6,0
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 (II/III S.)	1585-1995	1974-82	22,1	13,0	9,8
BETA HPE 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755	1975	10,5	7,0	3,5
BETA HPE 1.6/2.0 (II/III S.)	1585-1995	1975-81	9,8	6,5	3,3
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-85	10,5	7,0	3,5
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-85	18,0	12,0	6,0
BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1975-80	25,5	15,0	11,3
MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1980-85	25,5	15,0	11,3
037 RALLY	1995	1982-85	600,0	445,0	265,0
STRATOS HF	2418	1973-78	750,0	560,0	335,0
GAMMA 2000/2500 (I S.)	1999-2484	1976-79	8,3	5,5	2,8
GAMMA 2000 (II S.)	1999	1980-85	9,0	6,0	3,0
GAMMA 2500/2500 I.E. (II S.)	2484	1980-85	9,8	6,5	3,3
GAMMA 2000 COUPÉ (I S.)	1999	1976-79	12,8	8,5	4,3
GAMMA 2500 COUPÉ (I S.)	2484	1976-79	15,0	10,0	5,0
GAMMA 2000 COUPÉ (II S.)	1999	1980-85	15,0	10,0	5,0
GAMMA 2500 I.E. COUPÉ (II S.)	2484	1980-85	16,5	11,0	5,5
DELTA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585	1979-93	3,8	2,5	1,3
DELTA GT 1600/GT I.E.	1585	1982-93	5,3	3,5	1,8
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	15,0	10,0	5,0
DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	16,5	11,0	5,5
DELTA S4	1759	1986-88	800,0	590,0	355,0
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	25,5	17,0	8,5
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-93	36,0	24,0	12,0
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	43,5	29,0	14,5
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-93	83,0	55,0	27,5

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1993-94	90,0	60,0	30,0
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 5	1995	1992	140,0	93,0	46,5
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 6	1995	1992	160,0	120,0	72,0
DELTA HF INTEGRALE 16V EVO. YORK	1995	1993-94	120,0	80,0	40,0
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. SPECIALE	1995	1993-94	105,0	70,0	35,0
DELTA HF INT. 16V EVO. DEALERS C.	1995	1994-95	110,0	73,0	36,5
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. FINALE	1995	1995	130,0	85,0	42,5
PRISMA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585	1983-89	2,7	1,8	0,9
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1986-89	6,8	4,5	2,3
THEMA 2.0 I.E.	1995	1984-88	5,3	3,5	1,8
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1984-88	9,0	6,0	3,0
THEMA V6	2849	1984-88	8,3	5,5	2,8
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	20,3	13,5	6,8
THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995	1986-88	9,0	6,0	3,0
THEMA 2.0 I.E./I.E. 16V (II S.)	1995	1988-94	5,3	3,5	1,8
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (II S.)	1995	1988-92	8,3	5,5	2,8
THEMA V6 (II S.)	2849	1988-92	7,5	5,0	2,5
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (II S.)	1995	1988-92	6,0	4,0	2,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (II S.)	1995	1988-92	9,0	6,0	3,0
THEMA 2.0 I.E. 16V (III S.)	1995	1992-94	5,3	3,5	1,8
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (III S.)	1995	1992-94	8,3	5,5	2,8
THEMA 3.0 V6 (III S.)	2959	1992-94	9,0	6,0	3,0
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (III S.)	1995	1992-94	6,0	4,0	2,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (III S.)	1995	1992-94	9,0	6,0	3,0
THEMA 3.0 V6 (III S.) SW	2959	1992-94	9,8	6,5	3,3
THEMA 8.32	2927	1986-88	25,5	17,0	8,5
THEMA 8.32 (II S.)	2927	1988-92	25,5	17,0	8,5
DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF	1995	1992-94	13,5	9,0	4,5
DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF INTEGRALE	1995	1992-94	16,5	11,0	5,5
DEDRA SW INTEGRALE	1995	1994-97	5,3	3,5	1,8
DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995	1993-96	8,3	5,5	2,8
DELTA HPE 2.0 16V TURBO (II S.)	1995	1995-99	8,3	5,5	2,8
K 3.0 V6 24V	2959	1994-01	3,8	2,5	1,3
K 3.0 V6 24V SW.	2959	1996-00	3,8	2,5	1,3
K COUPÉ 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	9,8	6,5	3,3
K COUPÉ 2.4 20V	2446	1997-00	10,5	7,0	3,5
K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959	1997-00	12,0	8,0	4,0
K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998	1998-00	11,3	7,5	3,8
THESIS 2.0 TURBO 20V	1998	2002-08	4,5	3,0	1,5
THESIS 2.4 20V	2446	2002-08	3,8	2,5	1,3
THESIS 3.0 V6	2959	2002-04	4,5	3,0	1,5
THESIS 3.2 V6	3179	2003-07	5,6	3,7	1,9

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
110 D	2495 1983-90	13,5	9,0	4,5
110 TD	2495 1986-90	15,0	10,0	5,0
DEFENDER 90	3528-3947 1990-02	24,0	16,0	8,0
DEFENDER 110	3528-3950 1990-02	24,0	16,0	8,0
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528 1970-76	37,5	25,0	12,5
RANGE ROVER 2 PORTE (II S.)	3528 1977-82	24,0	16,0	8,0
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528 1983-85	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 2 PORTE (II S.)	3528 1985-89	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528 1981-82	21,0	14,0	7,0
RANGE ROVER 4P (II S.)	3528 1983-85	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 4P (III S.)	3528 1985-89	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 4P 3.9 V8 IN. (I S.)	3947-3950 1989-95	22,5	15,0	7,5
RANGE ROVER 4P LSE (I S.)	4275 1992-95	36,0	24,0	12,0
RANGE ROVER 4P 4.0 V8 (II S.)	3950 1994-02	9,0	6,0	3,0
RANGE ROVER 4P 4.6 V8 II S.	4554 1994-02	10,5	7,0	3,5
RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4394-4398 2002-07	10,5	7,0	3,5
RANGE ROVER 4.2 V8 S/C (III S.)	4197 2005-09	15,0	10,0	5,0
RANGE ROVER 5.0 V8 S/C (III S.)	4999 2009-13	27,0	18,0	9,0
RANGE ROVER SPORT (I S.) 4.4 V8	4394 2005-07	11,3	7,5	3,8
RANGE ROVER SPORT (I S.) 4.2 V8 S/C	4197 2005-10	12,0	8,0	4,0
R. ROVER SPORT (I S.) V8 (COMPR.)	4197 2005-06	13,5	9,0	4,5
RANGE ROVER SPORT (I S.) 5.0 V8 S/C	4999 2009-12	14,3	9,5	4,8
DISCOVERY (I S.)	1994-3947 1989-98	5,3	3,5	1,8
DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)	3950 1998-04	10,5	7,0	3,5
DISCOVERY 3.4 0 V6/4.4 V8	4009-4394 2004-07	12,0	8,0	4,0

LOTUS

GRAN BRETAGNA

SEVEN (I S.) MOTORE AUSTIN/FORD	948-1072 1957-62	52,5	35,0	17,5
SEVEN (II S.)	1498 1962-65	48,0	32,0	16,0
SEVEN (III S.)	1558 1965-67	45,0	30,0	15,0
SEVEN	1599 1971-75	46,5	31,0	15,5
ELITE	1216 1957-64	135,0	85,0	59,5
ELAN SPIDER (DHC) S1/S2/S3/S4	1558 1962-70	64,5	43,0	21,5
ELAN COUPÉ (FHC) S3/S4	1558 1965-70	55,5	37,0	18,5
ELAN SPRINT	1958 1970-73	67,5	45,0	22,5
ELAN 26R	1558 1964-66	195,0	130,0	65,0
ELAN +2/+2S	1558 1967-70	48,0	32,0	16,0
ELAN +2S 130/4/+2S 130/5	1558 1971-74	45,0	30,0	15,0
ELAN +2S 130/4 JPS	1558 1973	64,5	43,0	21,5
EUROPA	1563 1971-75	37,5	25,0	12,5
ESPRIT/S2/S3/S3 TURBO	1969-2074 1975-92	48,0	32,0	16,0
ESPRIT SE/SE TURBO	1973-2074 1989-93	56,5	37,5	18,8
ESPRIT S4/S4S	1973-2074 1993-97	60,0	40,0	20,0
ESPRIT GT3 2.0	1973 1996-99	66,0	44,0	22,0
ESPRIT V8 (TUTTE LE VERSIONI)	3506 1996-04	75,0	50,0	25,0
ELAN 1.6i	1588 1989-92	19,5	13,0	6,5
ELAN 1.6i TURBO/ELAN S2	1588 1989-97	25,5	17,0	8,5
ELISE/ELISE HARDTOP	1796 1996-07	30,0	20,0	10,0
ELISE 340R	1796 1999-00	33,0	22,0	11,0
ELISE 111/111 S/S	1598-1796 1999-11	34,5	23,0	11,5
ELISE 111 R/R	1796 2004-11	37,5	25,0	12,5
ELISE SC	1796 2008-11	43,0	28,5	14,3
ELISE CLUB RACER	1794 2009-11	36,0	24,0	12,0
EXIGE	1796 2000-03	54,0	36,0	18,0
EXIGE (II S.)	1796 2004-07	46,5	31,0	15,5
EXIGE S/220 S	1796 2006-11	49,5	33,0	16,5
EXIGE S PP 240	1796 2008-11	57,0	38,0	19,0
EXIGE 260 CUP	1796 2008-11	64,5	43,0	21,5

MASERATI

ITALIA

A6 1500	1488 1946-50	540,0	400,0	240,0
A6 G 2000 PININ FARINA	1954 1951-53	3.400,0	2.500,0	1.500,0
A6 G 2000 FRUA SPIDER	1954 1951-53	1.400,0	1.000,0	600,0
A6 G/54 2000 ZAGATO	1985 1954-57	4.100,0	3.000,0	1.800,0
A6 G/54 2000 ALLEMANO	1985 1954-57	720,0	530,0	320,0
A6 G/54 2000 PININ FARINA	1985 1954	4.100,0	3.000,0	1.800,0
A6 G/54 2000 FRUA SPIDER	1985 1954-57	1.400,0	1.000,0	600,0
3500 GT (CARBURATORI)	3485 1957-64	270,0	200,0	120,0
3500 GT SPYDER VIGNALE (CARB.)	3485 1959-64	680,0	400,0	300,0
3500 GTI (INIEZIONE)	3485 1961-65	215,0	160,0	96,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
3500 GTI SPYDER VIGNALE (INIEZ.)	3485 1961-64	600,0	350,0	265,0
5000 GT TOURING	4937-4941 1960-64	950,0	700,0	420,0
5000 GT ALLEMANO	4937-4941 1960-64	740,0	550,0	330,0
3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485 1963-64	190,0	140,0	84,0
MISTRAL 3.7	3692 1964-67	190,0	140,0	84,0
MISTRAL 4.0	4014 1966-70	205,0	150,0	90,0
MISTRAL SPYDER 3.5	3485 1964	405,0	300,0	180,0
MISTRAL SPYDER 3.7	3692 1964-67	405,0	300,0	180,0
MISTRAL SPYDER 4.0	4014 1966-69	460,0	340,0	205,0
SEBRING 3500 GTIS	3485 1963-69	270,0	200,0	120,0
SEBRING 3.7/4.0	3692-4014 1963-69	270,0	200,0	120,0
GHIBLI	4719 1968-73	330,0	220,0	110,0
GHIBLI SS	4930 1970-73	365,0	270,0	160,0
GHIBLI SPYDER	4719 1969-73	680,0	500,0	300,0
GHIBLI SS SPYDER	4930 1970-73	1.400,0	1.000,0	600,0
MEXICO 4.2	4136 1967-73	135,0	90,0	45,0
MEXICO 4.7	4719 1967-73	150,0	100,0	50,0
INDY 4.2	4136 1969-74	135,0	90,0	45,0
INDY 4.7	4719 1970-74	150,0	100,0	50,0
INDY 4.9	4930 1971-74	165,0	110,0	55,0
QUATTROPORTE (I S.) 4.2	4136 1963-70	98,0	65,0	32,5
QUATTROPORTE (I S.) 4.7	4719 1966-70	105,0	70,0	35,0
BORA 4.7/4.9	4719-4930 1971-80	225,0	150,0	75,0
MERAK	2965 1973-75	75,0	50,0	25,0
MERAK SS	2965 1976-80	90,0	60,0	30,0
MERAK SS	2965 1980-83	90,0	60,0	30,0
MERAK GT 2000	1999 1978-83	55,5	37,0	18,5
KHAMSIN	4930 1973-83	265,0	175,0	88,0
QUATTROPORTE (II S.)	2965 1974-76	52,5	35,0	17,5
KYALAMI 4.2/4.9	4136-4930 1977-83	90,0	60,0	30,0
QUATTROPORTE (III S.) 4200	4136 1980-84	37,5	25,0	12,5
QUATTROPORTE (III S.) 4900	4930 1979-90	41,5	27,5	13,8
ROYALE	4930 1986-90	56,5	37,5	18,8
BITURBO	1996 1982-83	13,2	8,8	4,4
BITURBO	1996 1983-88	10,7	7,2	3,6
BITURBO S	1996 1984-87	19,8	13,2	6,6
BITURBO I	1996 1986-88	13,2	8,8	4,4
BITURBO SI	1996 1987-88	21,5	14,3	7,2
222/222 E	1996-2790 1988-92	14,9	9,9	5,0
2.24V	1996 1989-94	18,2	12,1	6,1
BITURBO 420	1996 1985-88	11,6	7,7	3,9
BITURBO 420I	1996 1986-88	13,2	8,8	4,4
422	1996 1988-92	14,0	9,4	4,7
4.24V	1996 1990-94	16,5	11,0	5,5
4.18V	1996 1991-93	13,2	8,8	4,4
BITURBO 420 S	1996 1986-88	14,0	9,4	4,7
BITURBO 420 SI	1996 1987-88	14,9	9,9	5,0
BITURBO 425	2491 1984-87	11,6	7,7	3,9
BITURBO 430	2790 1988-90	18,2	12,1	6,1
430/430 4V	2790 1990-93	20,6	13,8	6,9
BITURBO SPYDER	1996 1985-87	29,7	19,8	9,9
BITURBO SPYDER I	1996 1986-88	33,0	22,0	11,0
BITURBO SPYDER I	1996 1988-93	36,5	24,2	12,1
BITURBO SPYDER I 24V	1996 1992-96	43,0	28,6	14,3
BITURBO SPYDER 2.8I/SPYDER 2.8	2790 1990-93	34,5	23,1	11,6
228	2790 1985-93	38,0	25,3	12,7
KARIF	2790 1988-93	72,5	48,5	24,2
SHAMAL	3217 1991-96	107,0	71,5	36,0
RACING	1996 1991-93	66,0	44,0	22,0
GHIBLI	1996-2790 1992-98	41,5	27,5	13,8
GHIBLI GT	1996 1995-98	46,0	31,0	15,4
GHIBLI CUP	1996 1996-98	107,0	71,5	36,0
QUATTROPORTE (IV S.) V6	1996-2790 1994-98	12,8	8,5	4,3
QUATTROPORTE (IV S.) V8	3217 1996-98	16,5	11,0	5,5
QUATTROPORTE (IV S.) V6 EVOLUZIONE	2790 1998-01	13,5	9,0	4,5
QUATTROPORTE (IV S.) V8 EVOLUZIONE	3217 1998-01	18,0	12,0	6,0
QUATTROPORTE (V S.) 4.2 V8 DUOSL	4244 2004-10	18,8	12,5	6,3
QUATTROPORTE (V S.) 4.2 V8 AUT.	4244 2007-10	18,8	12,5	6,3
QUATTROP. (V S.) DUO. EXEC./SP. GT	4244 2006-09	19,5	13,0	6,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
QUATTROP. (V S.) AUT. EXEC./SP. GT	4244 2006-10	19,5	13,0	6,5
QUATTROPORTE (V S.) AUT. SPORT GTS	4244 2007-10	21,0	14,0	7,0
QUATTROPORTE (V S.) 4.7 V8	4691 2008-12	29,3	19,5	9,8
QUATTROPORTE (V S.) 4.2	4244 2008-12	22,5	15,0	7,5
3200 GT	3217 1998-02	33,5	21,0	14,7
3200 GTA	3217 1998-02	25,6	16,0	11,2
3200 GT ASSETTO CORSA	3217 2001-02	39,0	26,0	13,0
COUPÉ	4244 2002-08	34,5	23,0	11,5
COUPÉ CAMBIOCORSA	4244 2002-08	40,5	27,0	13,5
GRANSPORT COUPÉ	4244 2004-08	48,0	32,0	16,0
SPYDER GT	4244 2001-06	45,0	30,0	15,0
SPYDER GT CAMBIOCORSA	4244 2001-06	48,0	32,0	16,0
GRANSPORT SPYDER	4244 2006-08	56,5	37,5	18,8
MC 12 STRADALE	5998 2004-05	2.000,0	1.500,0	900,0

MAZDA

GIAPPONE

RX7 COUPÉ (WANKEL 573X2)	1146 1977-85	15,0	10,0	5,0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308 1985-90	17,3	11,5	5,8
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308 1990-92	19,5	13,0	6,5
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308 1992-98	25,5	17,0	8,5
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308 1999-02	28,5	19,0	9,5
RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308 1987-89	22,5	15,0	7,5
RX7 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1308 1990-92	22,5	15,0	7,5
323 TURBO 16V 4WD	1840 1990-95	18,0	12,0	6,0
MX-3	1598-1845 1991-98	6,8	4,5	2,3
MX-5 (MIATA) (I S.)	1598-1840 1990-98	12,0	8,0	4,0
MX-5 (MIATA) (II S.)	1597-1991 1998-06	7,5	5,0	2,5
MX-5 (MIATA) (III S.)	1798-1999 2005-11	9,0	6,0	3,0
MX-5 (MIATA) (III S.) ROAD. COUPÉ	1798-1999 2006-11	10,5	7,0	3,5
RX8 (WANKEL 654X2)	1308 2002-09	15,0	10,0	5,0

MERCEDES

GERMANIA

S TORPEDO	6789 1926-30	1.500,0	1.100,0	660,0
SS TORPEDO	7065 1928-34	2.300,0	1.700,0	1.000,0
SSK	7065 1929-33	5.300,0	3.900,0	2.300,0
SSKL	7065 1930-34	7.600,0	5.600,0	3.400,0
770 GROSSER LIMOUSINE	7665 1930-43	1.200,0	890,0	530,0
290 LIMOUSINE	2867 1933-37	75,0	50,0	25,0
500K CABRIOLET	5019 1934-36	2.300,0	1.700,0	1.000,0
540K CABRIOLET	5401 1936-39	5.400,0	4.000,0	2.400,0
540K SPEZIAL ROADSTER	5401 1936-39	9.000,0	6.700,0	4.000,0
230 BERLINA	2229 1937-41	52,5	35,0	17,5
170 V	1697 1947-53	36,0	24,0	12,0
170 D DIESEL	1767 1949-53	30,0	20,0	10,0
170 DS DIESEL	1767 1949-53	27,0	18,0	9,0
170 S/SV	1767 1949-55	39,0	26,0	13,0
220 BERLINA (W180)	2195 1951-55	33,0	22,0	11,0
220A BERLINA (W180)	2195 1954-56	35,0	23,3	11,7
220 COUPÉ (W187)	2195 1951-55	170,0	113,0	56,5
220 CABRIOLET A (W187)	2195 1951-55	150,0	100,0	50,0
220 CABRIOLET B (W187)	2195 1951-55	105,0	70,0	35,0
300 A/B/C	2996 1951-57	100,0	66,5	33,5
300 D	2996 1957-62	98,0	65,0	32,5
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996 1951-62	180,0	120,0	60,0
300 S/S/C COUPÉ	2996 1952-57	405,0	300,0	180,0
300 S/S/C CABRIOLET	2996 1952-57	540,0	400,0	240,0
180	1767-1897 1953-62	15,0	10,0	5,0
180 D/190 D	1767-1897 1953-61	13,5	9,0	4,5
190	1897 1955-61	15,0	10,0	5,0
190 C	1897 1961-65	13,5	9,0	4,5
219	2195 1956-59	25,0	16,7	8,3
220 S BERLINA (W180)	2195 1956-59	38,5	25,5	12,8
220 S COUPÉ	2195 1956-59	75,0	50,0	25,0
220 S CABRIOLET	2195 1956-59	150,0	100,0	50,0
220 SE COUPÉ	2195 1958-60	86,0	57,5	28,8
220 SE CABRIOLET	2195 1958-60	160,0	105,0	52,5
300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996 1954-56	1.600,0	980,0	690,0
300 SL ROADSTER	2996 1957-63	1.300,0	800,0	560,0
190 SL	1897 1954-57	15,0	10,0	5,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
190 SL	1897 1958-63	130,0	81,0	57,0
190 D/200 D	1998 1961-68	9,8	6,5	3,3
200	1998 1965-68	10,5	7,0	3,5
230	2292 1965-68	12,8	8,5	4,3
220 (W111)	2195 1959-65	18,0	12,0	6,0
220 S (W111)	2195 1959-65	19,5	13,0	6,5
220 SE (W111)	2195 1959-65	21,0	14,0	7,0
230 S	2292 1965-68	15,8	10,5	5,3
300 SE	2996 1961-65	31,5	21,0	10,5
300 SE/SEL	2996 1965-67	25,5	17,0	8,5
300 SEL	2996 1962-65	31,5	21,0	10,5
220 SE COUPÉ (W111)	2195 1961-65	70,0	46,5	23,3
250 SE COUPÉ (W111)	2496 1965-67	85,0	56,5	28,3
280 SE COUPÉ (W111)	2778 1967-71	95,0	63,0	31,5
300 SE COUPÉ	2996 1962-65	110,0	73,5	37,0
220 SE CABRIOLET (W111)	2195 1961-65	115,0	77,0	38,5
250 SE CABRIOLET (W111)	2496 1965-67	130,0	88,0	44,0
280 SE CABRIOLET (W111)	2778 1967-71	150,0	100,0	50,0
300 SE CABRIOLET	2996 1962-65	200,0	130,0	66,0
600 LIMOUSINE	6330 1963-81	200,0	150,0	89,0
600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330 1963-81	230,0	170,0	102,0
600 LANDAULET	6330 1963-81	300,0	220,0	135,0
230 SL «PAGODA» (W113)	2306 1963-66	120,0	80,0	40,0
250 SL «PAGODA» (W113)	2496 1966-68	125,0	83,0	41,5
280 SL «PAGODA» (W113)	2778 1968-71	140,0	93,0	46,5
250 S/250 SE BERLINA	2496 1965-69	13,5	9,0	4,5
280 S/280 SE BERLINA	2778 1968-72	14,3	9,5	4,8
280 SEL	2778 1968-72	15,0	10,0	5,0
280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499 1970-72	19,5	13,0	6,5
300 SEL 2.8 BERLINA	2778 1968-69	22,5	15,0	7,5
300 SEL 6.3 BERLINA	6330 1968-72	75,0	50,0	25,0
280 SE 3.5 COUPÉ	3499 1969-71	145,0	98,0	49,0
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499 1969-71	290,0	180,0	125,0
300 SEL 4.5 AMERICA	4510 1969-71	35,0	23,4	11,7
200/220 (W115)	1998-2197 1968-73	6,8	4,5	2,3
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1998-2496 1973-76	6,8	4,5	2,3
230-6/250 (W114)	2292-2496 1968-73	8,3	5,5	2,8
280/280 E (W114)	2746 1972-76	9,8	6,5	3,3
250 C/250 CE (W114)	2496 1968-73	11,3	7,5	3,8
280 C (W114)	2746 1972-77	12,0	8,0	4,0
280 CE (W114)	2746 1972-77	13,5	9,0	4,5
280 SL (R107)	2746 1974-75	33,0	22,0	11,0
280 SL (R107)	2746 1975-79	30,0	20,0	10,0
280 SL (R107)	2746 1979-86	30,0	20,0	10,0
300 SL (R107)	2962 1985-89	36,5	27,0	16,2
350 SL (R107)	3499 1971-75	36,5	27,0	16,2
350 SL (R107)	3499 1975-80	36,5	27,0	16,2
380 SL (R107)	3818-3839 1980-86	42,0	31,0	18,6
420 SL (R107)	4196 1985-89	40,5	30,0	18,0
450 SL (R107)	4520 1973-75	45,0	30,0	15,0
450 SL (R107)	4520 1975-80	45,0	30,0	15,0
500 SL (R107)	4973 1980-85	48,0	32,0	16,0
500 SL (R107)	4973 1985-89	48,0	32,0	16,0
560 SL (R107)	5547 1985-89	45,0	30,0	15,0
280 SLC (C107)	2746 1974-81	19,5	13,0	6,5
350 SLC (C107)	3499 1971-80	21,0	14,0	7,0
380 SLC (C107)	3818 1980-81	20,7	13,8	6,9
450 SLC (C107)	4520 1973-80	21,0	14,0	7,0
450 SLC 5.0 (C107)	5025 1978-80	33,0	22,0	11,0
500 SLC (C107)	4973 1980-81	27,0	18,0	9,0
280 S/SE/SEL (W116)	2746 1972-79	7,5	5,0	2,5
350 SE/450 SE (W116)	3499-4520 1972-79	9,0	6,0	3,0
350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520 1973-79	10,5	7,0	3,5
450 SEL 6.9 (W116)	6834 1975-80	40,5	27,0	13,5
200/230/230 E/250 (W123)	1988-2525 1976-85	6,0	4,0	2,0
200/230 E/250 (W123)	1991-2525 1980-85	6,8	4,5	2,3
280/280 E (W123)	2746 1976-84	9,0	6,0	3,0
200 T/230 T/230 TE/250 T (T123)	1991-2525 1978-86	15,0	10,0	5,0
280 TE (T123)	2746 1978-86	18,0	12,0	6,0
230 C/230 CE (C123)	2299-2307 1977-84	10,5	7,0	3,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
280 C/280 CE (C123)	2746 1977-84	12,0	8,0	4,0
260 SE (W126)	2599 1986-90	7,5	5,0	2,5
280 S/SE/SEL (W126)	2746 1980-82	7,5	5,0	2,5
280 S/SE/SEL (W126)	2746 1982-85	7,5	5,0	2,5
300 SE/SEL (W126)	2962 1986-89	8,3	5,5	2,8
300 SE/SEL (W126)	2962 1989-91	8,3	5,5	2,8
380 SE/SEL (W126)	3818 1980-81	9,8	6,5	3,3
380 SE/SEL (W126)	3818 1982-85	9,8	6,5	3,3
420 SE/SEL (W126)	4196 1986-91	10,5	7,0	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973 1980-81	11,3	7,5	3,8
500 SE/SEL (W126)	4973 1982-87	12,0	8,0	4,0
500 SE/SEL (W126)	4973 1987-91	12,0	8,0	4,0
560 SE (W126)	5547 1988-91	13,5	9,0	4,5
560 SEL (W126)	5547 1986-89	16,0	10,0	7,0
560 SEL (W126)	5547 1989-91	16,0	10,0	7,0
380 SEC (C126)	3818 1981-86	19,5	13,0	6,5
380 SEC (C126)	4196 1986-92	21,0	14,0	7,0
500 SEC (C126)	4973 1981-87	24,0	16,0	8,0
500 SEC (C126)	4973 1987-92	24,0	16,0	8,0
560 SEC (C126)	5547 1985-87	30,0	20,0	10,0
560 SEC (C126)	5547 1987-92	30,0	20,0	10,0
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299 1982-94	5,3	3,5	1,8
190 E 2.3 16 (W201)	2299 1983-89	27,0	18,0	9,0
190 E 2.5 16 (W201)	2498 1988-93	30,0	20,0	10,0
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2463 1990-93	120,0	80,0	40,0
190 E 2.6 (W201)	2599 1985-93	6,8	4,5	2,3
200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599 1984-93	6,0	4,0	2,0
E 200/E 220 (W124)	1998-2199 1992-95	7,5	5,0	2,5
260 E 4 MATIC (W124)	2599 1987-93	8,3	5,5	2,8
260/280 E/E 280 LIMOUSINE (W124)	2599-2799 1989-95	9,8	6,5	3,3
280 (W124)	2799 1993-95	7,5	5,0	2,5
300 E (W124)	2962 1984-93	8,3	5,5	2,8
300 E 4 MATIC (W124)	2962 1987-93	9,8	6,5	3,3
300 E 24 (W124)	2960-3199 1989-93	10,5	7,0	3,5
E 300 4 MATIC (W124)	2962 1993-95	9,8	6,5	3,3
E 320 (W124)	3199 1993-95	8,8	6,5	3,3
400 E/E 400 E 420 (W124)	4196 1991-95	22,5	15,0	7,5
500 E/E 500 (W124)	4973 1990-95	52,5	35,0	17,5
200 T/200 TE/230 TE (T124)	1997-2299 1986-93	6,8	4,5	2,3
E 200 TE/220 T (T124)	1998-2199 1992-96	7,5	5,0	2,5
E 280 T (T124)	2799 1992-95	9,0	6,0	3,0
300 TE (T124)	2962 1986-93	12,0	8,0	4,0
300 TE 24 (T124)	2960 1989-93	13,5	9,0	4,5
300 TE 4 MATIC (T124)	2962 1987-93	15,0	10,0	5,0
300 T 4 MATIC (T124)	2962 1994-95	15,0	10,0	5,0
E 320 T (T124)	3199 1993-96	13,5	9,0	4,5
200 CE/CE-16/E 200/220 C.PÉ (C124)	1997-2199 1990-96	12,8	8,5	4,3
230 CE (C124)	2299 1987-92	14,3	9,5	4,8
300 CE/320 CE/E 320 C.PÉ (C124)	2960-3199 1987-96	17,6	11,7	5,9
300 CE 24 (C124)	2960 1989-92	18,9	12,6	6,3
300/320 CE-24/E 320 CABR. (A124)	2960-3199 1992-97	30,0	20,0	10,0
E 200/E 220 CABRIO (A124)	1997-2199 1993-97	24,0	16,0	8,0
280 SL/SL 280-24 (R129)	2799 1993-98	21,0	14,0	7,0
SL 280 V6 (R129)	2799 1998-01	24,0	16,0	8,0
300 SL/24/SL 300-24 (R129)	2960-2962 1989-93	24,8	16,5	8,3
SL 320/SL 320-24 (R129)	3199 1993-98	24,8	16,5	8,3
SL 320 V6 (R129)	3199 1998-01	26,3	17,5	8,8
500 SL (R129)	4973 1989-98	34,0	22,5	11,3
SL 500 V8 (R129)	4966 1998-01	34,0	22,5	11,3
600 SL/SL 600 (R129)	5987 1992-01	37,5	25,0	12,5
SL 60 AMG (R129)	5956 1997-00	52,5	35,0	17,5
280/300/320 SE/SEL (W/V140)	2799-3199 1991-98	6,0	4,0	2,0
420 SE/SEL (W/V140)	4196 1991-98	7,5	5,0	2,5
500 SE/SEL (W/V140)	4973 1991-98	9,0	6,0	3,0
600 SE/SEL (W/V140)	5987 1991-98	11,3	7,5	3,8
420/500 S COUPÉ/CL (C140)	4196-4973 1992-99	13,5	9,0	4,5
600 S COUPÉ/CL (C140)	5987 1992-99	16,5	11,0	5,5
C 230 KOMPRESSOR (W202)	2295 1995-00	4,2	2,8	1,4
C 240 V6 (W202)	2397 1997-00	3,5	2,3	1,2
C 280 (W202)	2799 1993-98	4,5	3,0	1,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
C 280 V6 (W202)	2799 1997-00	4,5	3,0	1,5
C 240 V6 S.W. (S202)	2397-2597 1997-01	5,0	3,3	1,7
C 280 S.W. (S202)	2799 1996-98	5,1	3,4	1,7
C 280 V6 S.W. (S202)	2799 1997-00	5,1	3,4	1,7
C 36 AMG (W202)	3606 1994-97	18,0	12,0	6,0
C 43 AMG (W202)	4266 1997-00	21,0	14,0	7,0
C 43 AMG S.W. (S202)	4266 1997-00	22,5	15,0	7,5
C 230 KOMPRESSOR S.W. (S202)	2295 1997-00	5,3	3,5	1,8
E 200/230/280 (W210)	1998-2799 1995-00	5,3	3,5	1,8
E 200 KOMPRESSOR (W210)	1998 1997-02	6,0	4,0	2,0
E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199 1997-02	9,0	6,0	3,0
E 240/280/320 V6 (W210)	2397-3199 1997-03	8,3	5,5	2,8
E 320 (W 210)	3199 1995-97	7,5	5,0	2,5
E 420 (W210)	4196 1996-97	9,8	6,5	3,3
E 430 V8 (W210)	4266 1997-02	11,3	7,5	3,8
E 50 AMG (W210)	4973 1995-97	22,5	15,0	7,5
E 55 AMG (W210)	5439 1997-02	25,5	17,0	8,5
E 200/230/280 T (S210)	1998-2799 1996-03	7,5	5,0	2,5
E 200 KOMPRESSOR T (S210)	1998 1997-03	8,3	5,5	2,8
E 240/280/320 V6 T (S210)	2397-3199 1997-03	10,5	7,0	3,5
E 320 T (S210)	3199 1996-97	9,0	6,0	3,0
E 280/320 V6 T 4 MATIC (S210)	2799-3199 1997-03	11,3	7,5	3,8
E 420 T (S210)	4196 1996-97	12,0	8,0	4,0
E 430 V8 T (S210)	4266 1997-03	13,5	9,0	4,5
E 55 AMG T (S210)	5439 1997-02	27,0	18,0	9,0
SLK (R170) 200/200 K/230 K	1998-2295 1996-04	11,3	7,5	3,8
SLK (R170) 320 V6	3199 2000-04	14,3	9,5	4,8
SLK (R170) 32 AMG	3199 2001-04	21,0	14,0	7,0
SLK (R171) 200 K	1796 2004-11	13,5	9,0	4,5
SLK (R171) 280/300	2996 2005-11	16,5	11,0	5,5
SLK (R171) 350	3498 2004-11	18,0	12,0	6,0
SLK (R171) 55 AMG	5439 2004-11	21,0	14,0	7,0
CLK-GTR	6898 1998-00	4100,0	3000,0	1800,0
CLK 200 (C208)	1998 1997-01	6,8	4,5	2,3
CLK 200 KOMPRESSOR (C208)	1998 1997-02	8,3	5,5	2,8
CLK 230 KOMPRESSOR (C208)	2295 1997-02	9,0	6,0	3,0
CLK 320 (C208)	3199 1997-02	9,0	6,0	3,0
CLK 430 (C208)	4266 1997-02	12,0	8,0	4,0
CLK 200 CABRIO (A208)	1998 1998-01	9,0	6,0	3,0
CLK 200 KOMPRESSOR CABRIO (A208)	1998 1998-03	11,3	7,5	3,

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
C 320/350 T V6 (S203)	3199-3498 2000-07	5,6	3,7	1,9
C 320/350 V6 (W203)	3199-3498 2000-07	4,1	2,7	1,4
C 32 AMG (W/S203)	3199 2000-04	13,5	9,0	4,5
C 55 AMG (W203)	5439 2004-07	16,5	11,0	5,5
C 55 AMG T (S203)	5439 2004-07	16,5	11,0	5,5
C 320/350 SPORTCOUPE (C/CL203)	3199-3498 2000-08	4,8	3,2	1,6
C 32 AMG SPORTCOUPE (C/CL203)	3199 2000-04	7,5	5,0	2,5
A 190/210 (W/V168)	1897-2084 2000-04	2,7	1,8	0,9
A 190 L/210 L (W/V168)	1897-2084 2001-04	3,5	2,3	1,2
SL 280/300 (R230)	2996 2008-11	15,0	10,0	5,0
SL 350/350 EVO (R230)	3498-3724 2002-11	16,5	11,0	5,5
SL 500/500 EVO (R230)	4966-5461 2001-11	19,5	13,0	6,5
SL 600/600 EVO (R230)	5513 2003-11	27,0	18,0	9,0
SL 55/55 EVO AMG (R230)	5439 2001-08	37,5	25,0	12,5
SL 63 AMG (R230)	6208 2008-11	40,5	27,0	13,5
SL 65/65 EVO AMG (R230)	5980 2004-10	45,0	30,0	15,0
E 320/350/4MATIC (W211)	3199-3498 2003-09	5,3	3,5	1,8
E 500/500 4MATIC (W211)	4966-5461 2002-09	9,0	6,0	3,0
E 55 K AMG (W211)	5439 2002-07	12,0	8,0	4,0
E 63 AMG (W211)	6208 2006-09	17,3	11,5	5,8
E 320/350/4MATIC T (S211)	3199-3498 2003-09	6,0	4,0	2,0
E 500/500 4MATIC T (S211)	4966-5461 2003-09	9,0	6,0	3,0
E 55 K AMG T (S211)	5439 2003-07	13,5	9,0	4,5
E 63 AMG T (S211)	6208 2006-09	18,8	12,5	6,3
CLASSE A 200 TURBO (W/C169)	2034 2005-08	3,6	2,4	1,2
CLS 280/300 (C219)	2996 2008-10	8,3	5,5	2,8
CLS 350 (C219)	3498 2004-10	8,3	5,5	2,8
CLS 500 (C219)	4966-5461 2004-10	9,8	6,5	3,3
CLS 55 KOMPRESSOR AMG (C219)	5439 2004-06	13,5	9,0	4,5
CLS 63 AMG (C219)	6208 2006-10	16,5	11,0	5,5
S 350 (W/V221)	3498 2005-09	12,0	8,0	4,0
S 450/500 (W/V221)	4663-5461 2005-09	13,5	9,0	4,5
S 600 LUNGA (W/V221)	5513 2006-09	18,0	12,0	6,0
S 63 AMG (W/V221)	6208 2006-09	22,5	15,0	7,5
S 65 AMG (W/V221)	5980 2006-09	37,5	25,0	12,5
SLR MC LAREN	5439 2004-08	285,0	210,0	125,0
SLR ROADSTER	5439 2007-10	365,0	270,0	160,0
SLR MC LAREN 722 EDITION	5439 2006-08	400,0	295,0	180,0
SLR ROADSTER 722S	5439 2008-10	650,0	480,0	290,0
200 GE CORTO TELONATO	1997 1986-94	20,4	12,0	9,0
200 GE CORTO SW	1997 1986-94	22,1	13,0	9,8
200 GE LUNGO SW	1997 1986-94	22,1	13,0	9,8
230 G CORTO TELONATO	2299 1979-82	16,2	9,5	7,1
230 G CORTO SW	2299 1979-82	17,0	10,0	7,5
230 G LUNGO SW	2299 1979-82	16,2	9,5	7,1
230 GE CORTO TELONATO	2299 1982-89	17,0	10,0	7,5
230 GE CORTO SW	2299 1982-89	17,9	10,5	7,9
230 GE LUNGO SW	2299 1982-89	17,0	10,0	7,5
280 GE CORTO TELONATO	2746 1979-89	19,6	11,5	8,6
280 GE CORTO SW	2746 1979-89	22,1	13,0	9,8
280 GE LUNGO SW	2746 1979-89	22,1	13,0	9,8
300 GE CORTO TELONATO/SW	2960 1989-94	23,8	14,0	10,5
300 GE LUNGO SW	2960 1989-94	26,4	15,5	11,6
320 GE/G320 CORTO TELONATO/SW	3199 1993-06	26,4	15,5	11,6
320 GE/G 320 LUNGO SW	3199 1993-06	28,1	16,5	12,4
500 GE V8	4973 1993-94	39,0	23,0	17,3
G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966 1998-06	47,5	28,0	21,0
G 500 V8 LUNGO SW	4966 1998-06	51,0	30,0	22,5
G 36 AMG	3606 1995-97	56,0	33,0	24,8
G 55 AMG	5439 1998-04	61,0	36,0	27,0
G 55 KOMPRESSOR AMG	5439 2004-06	75,0	44,0	33,0

MG		GRAN BRETAGNA		
Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
MIDGET PA ROADSTER	847 1934-36	80,0	53,0	26,5
MIDGET PB ROADSTER	939 1934-36	80,0	53,0	26,5
TA ROADSTER	1292 1936-39	57,0	38,0	19,0
TB ROADSTER	1250 1939	101,0	67,0	33,5
TC	1250 1945-49	54,0	36,0	18,0
TD	1250 1949-53	49,5	33,0	16,5
TF	1250 1953-54	54,0	36,0	18,0



MG B Spider



Mini Cooper S Works



Mitsubishi Lancer GSR Evo VIII



Morgan Plus 8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
TF 1500	1466 1954-55	54,0	36,0	18,0
A	1489 1955-59	49,5	33,0	16,5
A COUPE	1489 1956-59	40,5	27,0	13,5
A TWIN CAM ROADSTER	1588 1958-60	77,0	48,0	33,5
A TWIN CAM COUPE	1588 1958-60	64,0	40,0	28,0
A 1600 ROADSTER	1588 1959-61	45,0	30,0	15,0
A 1600 COUPE	1588 1959-61	37,5	25,0	12,5
A 1600 MK2 ROADSTER	1622 1961-62	46,5	31,0	15,5
A 1600 MK2 COUPE	1622 1961-62	39,0	26,0	13,0
B SPIDER	1798 1962-74	31,5	21,0	10,5
B SPIDER	1798 1974-80	24,0	16,0	8,0
B SPIDER LIMITED EDITION	1798 1979-80	27,0	18,0	9,0
B GT COUPE	1798 1965-74	24,0	16,0	8,0
B GT COUPE	1798 1974-80	18,0	12,0	6,0
B GT LIMITED EDITION	1798 1979-80	19,5	13,0	6,5
B GT V8	3528 1972-76	40,5	27,0	13,5
C GT COUPE	2912 1967-69	40,5	27,0	13,5
C SPIDER	2912 1967-69	48,0	32,0	16,0
MIDGET MKI	948-1098 1961-64	20,3	13,5	6,8
MIDGET MKII	1098 1964-66	16,5	11,0	5,5
MIDGET MKIII	1275 1966-69	16,5	11,0	5,5
MIDGET MK IV	1275 1969-74	15,0	10,0	5,0
MIDGET MK IV 1500	1493 1974-79	15,0	10,0	5,0
F/F VVC	1588-1796 1995-01	8,3	5,5	2,8
RV8	3950 1992-95	24,0	16,0	8,0
TF	1588-1796 2000-05	7,5	5,0	2,5

MINI		GERMANIA		
Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
COOPER	1598 2001-07	6,0	4,0	2,0
COOPER S	1598 2002-07	10,5	7,0	3,5
COOPER S WORKS	1598 2003-07	12,8	8,5	4,3
CABRIO ONE/ONE DE LUXE	1598 2004-09	9,0	6,0	3,0
CABRIO COOPER	1598 2004-09	12,0	8,0	4,0
CABRIO COOPER S	1598 2004-09	15,0	10,0	5,0
CABRIO COOPER S WORKS	1598 2006-07	16,5	11,0	5,5
1.6 16V COOPER WORKS (TUTTE LE V.)	1598 2008-10	14,6	9,7	4,9
CLUBMAN COOPER W. (TUTTE LE VER.)	1598 2008-10	15,5	10,4	5,2
CABRIO (R57) 1.6 16V COOPER WORKS	1598 2009-10	18,3	12,2	6,1

MITSUBISHI		GIAPPONE		
Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
COLT TURBO	1598 1983-87	3,0	2,0	1,0
COLT GT 16V (TURBO)	1595 1987-91	5,3	3,5	1,8
3000 GT	2972 1990-01	15,0	10,0	5,0
3000 GT SPIDER	2972 1995-00	16,5	11,0	5,5
ECLIPSE	1755-1997 1992-96	4,5	3,0	1,5
ECLIPSE (III S.)	1997 1994-98	5,3	3,5	1,8
LANCER GSR EVO VII	1997 1992-94	27,0	18,0	9,0
LANCER GSR EVO III/IV	1997 1995-97	30,0	20,0	10,0
LANCER GSR EVO V/VI/VII	1997 1998-03	34,5	23,0	11,5
LANCER GSR EVO VIII	1997 2003-05	37,5	25,0	12,5
LANCER GSR EVO IX	1997 2005-08	39,0	26,0	13,0
PAJERO (I S.)	1997-2972 1982-90	7,5	5,0	2,5
PAJERO 3.0 V6 (I S.)	2972 1988-91	8,3	5,5	2,8
PAJERO WAGON (I S.)	1997-2972 1983-90	7,5	5,0	2,5
PAJERO 2.4/2.6 (II S.)	2351-2555 1991-99	6,0	4,0	2,0
PAJERO (III S.) V6/V6 GDI	2972-3497 1991-00	7,5	5,0	2,5
PAJERO V6 (III S.)	3497 1999-06	7,5	5,0	2,5

MORGAN		GRAN BRETAGNA		
Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
THREEWHEELER (JAP)	980-1096 1919-39	52,5	35,0	17,5
THREEWHEELER (BLACKBURNE)	1098 1930-39	45,0	30,0	15,0
THREEWHEELER (MATCHLESS)	990 1934-39	52,5	35,0	17,5
4-4 (DAL 1946 4/4) (CLIMAX/SPECIAL)	1122-1267 1936-51	52,5	35,0	17,5
4/4 SERIES II (FORD 100E)	1172 1955-60	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES III (FORD 105E)	997 1960-61	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES IV (FORD 109E)	1340 1961-63	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES V (FORD 116E)	1498 1963-68	45,0	30,0	15,0
4/4 1600 (FIAT/FORD KENT CVH-EFI)	1584-1599 1968-93	52,5	35,0	17,5
4/4 1800/2000 (FORD)	1796-1999 1993-08	55,5	37,0	18,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2088 1950-54	52,5	35,0	17,5
PLUS 4 «COWLED» (VANG/TR2/TR3/TR4)	1991-2138 1954-69	57,0	38,0	19,0
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138 1961-68	60,0	40,0	20,0
PLUS 4 (FIAT/ROVER)	1994-1995 1985-01	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER P6/MOSS)	3528 1968-72	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER P6)	3528 1972-76	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER SD1 CARB.)	3528 1976-86	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER SD1 INIEZ.)	3528 1984-90	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4552 1989-04	67,5	45,0	22,5
AERO 8	4398 2000-08	75,0	50,0	25,0
PLUS 4 (FORD)	1999 2005-10	62,5	41,5	20,8
ROADSTER V6	2967 2005-08	67,5	45,0	22,5

MORRIS		GRAN BRETAGNA		
Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
MINOR	918 1948-50	11,3	7,5	3,8
MINOR	918 1951-53	10,5	7,0	3,5
MINOR	803 1953-56	10,5	7,0	3,5
MINOR 1000	948-1098 1956-71	11,3	7,5	3,8
MINOR TRAVELLER	803 1952-56	14,3	9,5	4,8
MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098 1956-71	15,8	10,5	5,3
MINOR CONVERTIBLE	918 1951-52	18,8	12,5	6,3
MINOR CONVERTIBLE	803 1953-56	18,8	12,5	6,3
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098 1956-68	20,3	13,5	6,8
OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAV.)	1622 1960-70	10,5	7,0	3,5
MINI MINOR	848 1959-64	16,5	11,0	5,5
MINI MINOR	848 1964-67	10,5	7,0	3,5
MINI COOPER	997 1962-64	27,0	18,0	9,0
MINI COOPER 1100 S	1071 1963-64	37,5	25,0	12,5
MINI COOPER	998 1964-67	25,5	17,0	8,5
MINI COOPER MK2	998 1968-69	27,0	18,0	9,0
MINI COOPER S	970 1964-65	36,0	24,0	12,0
MINI COOPER S	1275 1964-67	34,5	23,0	11,5
MINI COOPER S MK2/MK3	1275 1968-70	34,5	23,0	11,5
MINI TRAVELLER LEGNO	848 1961-70	13,5	9,0	4,5
MINI TRAVELLER METALLICA	848 1963-70	10,5	7,0	3,5
MINI MOKE (AUS)	998 1966-69	19,5	13,0	6,5

NISSAN		GIAPPONE		
DATSUN 240Z/ZG	2393 1969-75	33,0	22,0	11,0
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753 1975-78	22,5	15,0	7,5
DATSUN 280 ZX/ZX2+2	2753 1978-81	19,5	13,0	6,5
SKYLINE GTS-T	1998 1989-91	19,5	13,0	6,5
SKYLINE GT-R	2568 1989-91	26,3	17,5	8,8
200/240 SX	1809-2388 1989-02	15,0	10,0	5,0
SUNNY GT-R	1998 1990-95	22,5	15,0	7,5
300 ZX	2960 1990-97	19,5	13,0	6,5
FIGARO	988 1991-92	18,0	12,0	6,0
350 Z	3498 2003-09	15,8	10,5	5,3
350 Z ROADSTER	3498 2004-09	18,8	12,5	6,3
PATROL	2753-3956 1980-95	6,8	4,5	2,3
SAFARI/PATROL GR	4169 1988-97	6,0	4,0	2,0
SAFARI/PATROL GR	4479 1997-99	7,5	5,0	2,5
SAFARI/PATROL GR	4479 1999-04	9,0	6,0	3,0
SAFARI/PATROL GR	4758 2005-06	9,0	6,0	3,0

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+

OPEL

GERMANIA

OLYMPIA (1100/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	16,5	11,0	5,5
KADETT/KADETT A (TUTTE LE VER.)	993	1962-65	7,5	5,0	2,5
KADETT B (TUTTE LE VERSIONI)	1078-1897	1965-73	5,3	3,5	1,8
KADETT C (TUTTE LE VERSIONI)	993-1196	1973-79	3,8	2,5	1,3
KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-94	4,5	3,0	1,5
KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	30,0	20,0	10,0
KADETT GTE	1796	1983-84	10,5	7,0	3,5
KADETT 1800/2000 GSI	1796-1998	1984-91	10,5	7,0	3,5
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	11,3	7,5	3,8
KADETT 2.0 CABRIO/LE/GSI	1998	1985-93	9,0	6,0	3,0
ADMIRAL	2605-2784	1964-68	9,0	6,0	3,0
ADMIRAL V8	4638	1965-68	10,5	7,0	3,5
ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	10,5	7,0	3,5
KAPITAEN	2605-2784	1964-68	6,8	4,5	2,3
KAPITAEN V8	4638	1965-68	13,5	9,0	4,5
KAPITAEN	2784	1968-70	6,8	4,5	2,3
OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VER.)	1488-1880	1958-60	7,5	5,0	2,5
1200	1196	1959-62	6,8	4,5	2,3
REKORD	1488-1880	1960-63	7,5	5,0	2,5
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	6,8	4,5	2,3
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	6,0	4,0	2,0
REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	5,3	3,5	1,8
REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	3,0	2,0	1,0
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	3,0	2,0	1,0
REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	2,3	1,5	0,8
REKORD E/E2 CARAVAN	1698-2197	1977-86	2,3	1,5	0,8
COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	7,5	5,0	2,5
COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77	7,5	5,0	2,5
COMMODORE GSE/COUPÉ	2784	1972-77	18,0	12,0	6,0
DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354	1964-68	27,0	18,0	9,0
DIPLOMAT V8	5354	1969-77	21,0	14,0	7,0
SENATOR	2490-2969	1977-88	4,5	3,0	1,5
SENATOR 3.0/3.0i 24V (II S.)	2969	1987-93	3,8	2,5	1,3
GT	1078-1897	1968-73	18,0	12,0	6,0
MANTA (I S.)	1196-1897	1970-75	10,5	7,0	3,5
MANTA (II/III S.)	1297-1979	1975-88	9,8	6,5	3,3
MANTA 400	2410	1980-85	37,5	25,0	12,5
ASCONA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1897	1970-75	3,8	2,5	1,3
ASCONA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1979	1975-80	2,3	1,5	0,8
ASCONA (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1297-1998	1981-89	2,0	1,3	0,7
ASCONA 400	2410	1980-82	37,5	25,0	12,5
MONZA	2784-2969	1977-82	10,5	7,0	3,5
MONZA	2784-2969	1983-87	12,0	8,0	4,0
CORSA GSI	1598	1987-94	5,3	3,5	1,8
CORSA (II S.) GSI	1598	1993-01	6,0	4,0	2,0
CORSA (II S.) GSI/SPORT 1.8	1796	2001-06	4,5	3,0	1,5
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1991-94	57,0	38,0	19,0
CALIBRA 2.0i/2.0i 16V	1998	1989-98	7,5	5,0	2,5
CALIBRA 2.5 V6	2498	1993-97	11,3	7,5	3,8
CALIBRA 2.0i 16V 4X4	1998	1989-97	8,3	5,5	2,8
CALIBRA 2.0i TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	14,3	9,5	4,8
ASTRA (I S.) GSI 16V	1998	1991-97	3,8	2,5	1,3
ASTRA (I S.) CABRIO	1389-1998	1993-98	3,8	2,5	1,3
ASTRA (II S.) OPC	1998	1999-01	6,8	4,5	2,3
ASTRA (II S.) OPC TURBO	1998	2002-04	9,0	6,0	3,0
ASTRA (II S.) OPC TURBO SW	1998	2002-04	6,8	4,5	2,3
ASTRA (II S.) COUPÉ 2.0 TURBO 16V	1998	2000-05	4,5	3,0	1,5
ASTRA (II S.) CABRIO 2.0 TURBO 16V	1998	2002-06	7,5	5,0	2,5
ASTRA (II S.) GTC TURBO OPC	1998	2005-10	7,4	4,9	2,5
TIGRA	1389-1598	1994-01	3,8	2,5	1,3
TIGRA TWINTOP 1.8 16V	1796	2005-08	6,0	4,0	2,0
SPEEDSTER	2198	2001-07	18,0	12,0	6,0
SPEEDSTER TURBO	1998	2003-07	20,3	13,5	6,8
GT 2.0 TURBO 16V	1998	2007-10	16,5	11,0	5,5

PEUGEOT

FRANCIA

402-302 DARL'MAT	1991	1937	870,0	580,0	290,0
403 8CV	1468	1956-65	11,3	7,5	3,8

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+

403 SEPT/B	1290-1468	1960-66	8,0	5,3	2,7
403 DIESEL	1816	1960-66	7,5	5,0	2,5
403 LBL FAMILIARE	1290-1468	1957-62	13,8	9,2	4,6
403 FAMILIARE D	1816	1960-62	9,0	6,0	3,0
403 CABRIOLET (USINE)	1468	1956-61	75,0	47,0	33,0
403 CABRIOLET DARL'MAT	1468	1956-61	102,0	64,0	45,0
404 BERLINA	1618	1960-75	7,5	5,0	2,5
404/8	1468	1968-69	5,6	3,7	1,9
404 SUPER LUXE CARB./INIEZIONE	1618	1962-68	9,0	6,0	3,0
404 BREAK/FAMILIARE	1618	1962-71	9,0	6,0	3,0
404 FAMILIARE SUPERLUXE	1618	1962-71	10,5	7,0	3,5
404 COUPÉ CARB./INIEZ.	1618	1962-69	39,0	26,0	13,0
404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618	1961-68	50,5	33,5	16,8
204 BERLINA	1130	1965-76	7,5	5,0	2,5
204 BREAK	1130	1965-76	6,3	4,2	2,1
204 COUPÉ	1130	1966-70	9,0	6,0	3,0
304 CABRIOLET	1130	1966-70	11,0	7,3	3,7
304 BERLINA	1288	1969-80	3,8	2,5	1,3
304 BREAK	1288	1970-80	3,8	2,5	1,3
304 COUPÉ	1288	1971-75	8,0	5,3	2,7
304 S COUPÉ	1288	1972-75	9,0	6,0	3,0
304 CABRIOLET	1288	1971-75	9,0	6,0	3,0
304 S CABRIOLET	1288	1972-75	11,0	7,3	3,7
504 BERLINA CARBURATORI	1769-1971	1968-83	6,8	4,5	2,3
504 BERLINA INIEZIONE	1796-1971	1968-78	9,0	6,0	3,0
504 BREAK/FAMILIARE 2000	1971	1971-92	10,1	6,7	3,4
504 COUPÉ 1800	1796	1969-74	16,5	11,0	5,5
504 COUPÉ 2000	1971	1978-83	17,6	11,7	5,9
504 COUPÉ V6	2664	1975-78	20,0	13,3	6,7
504 COUPÉ V6 TI	2664	1978-83	21,3	14,2	7,1
504 CABRIOLET 1800	1796	1969-74	22,5	15,0	7,5
504 CABRIOLET 2000 (I S.)	1971	1971-74	25,1	16,7	8,4
504 CABRIOLET 2000 (II S.)	1971	1978-83	22,5	15,0	7,5
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	42,5	28,3	14,2
104 BERLINA	954-1361	1972-88	2,6	1,7	0,9
104 Z/ZL/ZR	954-1124	1973-88	3,8	2,5	1,3
104 ZS (80CV)	1361	1975-85	7,5	5,0	2,5
104 ZS (95CV)	1360	1979	10,1	6,7	3,4
604 SL	2664	1975-81	8,7	5,8	2,9
604 TUSTI	2664	1978-83	10,1	6,7	3,4
604 GTI	2849	1983-86	12,3	8,2	4,1
205 (TUTTE LE VERSIONI)	954-1905	1983-96	2,7	1,8	0,9
205 RALLYE	1294	1988-92	14,9	11,0	6,6
205 GTI (105 - 115 CV)	1580	1984-92	13,5	10,0	6,0
205 GTI 1.9	1905	1986-94	20,3	15,0	9,0
205 CTI/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	5,4	4,0	2,4
205 1.6 CTI CABRIOLET	1580	1986-93	12,2	9,0	5,4
205 1.9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	13,5	10,0	6,0
205 CABRIOLET ROLAND GARROS	1360-1580	1990-95	9,0	6,0	3,0
205 TURBO 16	1775	1984-86	340,0	250,0	150,0
309 GTI	1905	1989-92	10,5	7,0	3,5
309 GTI 16V	1905	1990-94	15,0	10,0	5,0
505 (TUTTE LE VERSIONI)	1796-1995	1979-92	5,0	3,3	1,7
505 2.0/2.2 GTI	1995-2165	1984-90	9,0	6,0	3,0
505 2.2 TURBO INIEZIONE/V6	2155-2849	1985-89	11,5	8,5	5,1
505 BREAK/FAMILIARE	1796-2165	1982-92	5,0	3,3	1,7
505 BREAK 4X4 DANGEL	1971	1985	22,5	15,0	7,5
106 RALLYE (I S.)	1294	1993-96	8,1	6,0	3,6
106 RALLYE (II S.) 8V	1587	1996-98	7,4	5,5	3,3
106 RALLYE (II S.) 16V	1587	1998-04	8,0	5,9	3,6
106 GTI (II S.)	1587	1996-98	8,0	5,9	3,6
306 GTI 16V/RALLYE	1998	1996-00	8,7	5,8	2,9
306 S16	1998	1993-96	8,7	5,8	2,9
306 CABRIOLET 1.6	1587	1997-02	6,5	4,3	2,2
306 CABRIOLET 1.8/2.0	1761-1998	1994-97	7,5	5,0	2,5
306 CABRIOLET 1.8/2.0 16V	1761-1998	1997-02	10,5	7,0	3,5
306 CABRIOLET ROLAND GARROS	1761	1995-97	8,0	5,3	2,7
406 3.0 V6 24V/III S.	2946	1997-01	4,5	3,0	1,5
406 BREAK 3.0 V6 24V/III S.	2946	1997-01	4,5	3,0	1,5
406 COUPÉ 2.0/2.2 16V	1997-2230	1997-05	6,8	4,5	2,3

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+

406 COUPÉ 3.0 V6 24V	2946	1997-05	12,8	8,5	4,3
206 GTI/S.W GTI	1997	1999-04	5,3	3,5	1,8
206 GT	1997	1999-00	9,0	6,0	3,0
206 RC	1997	2003-06	6,0	4,0	2,0
206 CC	1587-1997	2001-07	5,3	3,5	1,8
307 CC 2.0 16V	1997	2004-08	4,5	3,0	1,5
605 3.0 SV 24	2963-2975	1990-97	6,0	4,0	2,0
605 3.0 SV 24	2963-2975	1997-99	5,5	3,7	1,8

PORSCHÉ

GERMANIA

356 1100 (40 CV)	1086	1950-51	320,0	200,0	140,0
356 1100 (40 CV) CABRIOLET	1086	1950-51	400,0	250,0	175,0
356 1100 (40 CV)	1086	1952-54	190,0	120,0	84,0
356 1100 (40 CV) CABRIOLET	1086	1952-54	240,0	150,0	105,0
356 1300 (60 CV) S	1290	1953-55	160,0	100,0	70,0
356 1500 (60 CV)	1488	1951-52	160,0	100,0	70,0
356 1500 (60 CV) CABRIOLET	1488	1951-52	180,0	120,0	60,0
356 1500 (70 CV) SUPER	1488	1952-55	165,0	110,0	55,0
356 1500 (70 CV) SUPER CABRIOLET	1488	1952-55	205,0	135,0	67,5
356 1500 (100 CV) GS CARRERA	1498	1955	550,0	405,0	245,0
356 1500 (54 CV) SPEEDSTER	1488	1954	370,0	275,0	165,0
356 A 1300 (60 CV) S	1286	1954-55	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET	1286	1954-55	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (60 CV) S	1286	1955-57	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET	1286	1955-57	190,0	120,0	84,0
356 A 1600 (75 CV) S	1582	1955-59	145,0	90,0	63,0
356 A 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582	1955-59	185,0	115,0	81,0
356 A 1600 (60 CV) SPEEDSTER	1582	1955-58	320,0	235,0	140,0
356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA SP.	1498	1955-57	1.000,0	740,0	445,0
356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA SP.	1587	1958-59	1.000,0	740,0	445,0
356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA SP.	1587	1958-59	810,0	600,0	360,0
356 1600 (60 CV) CONVERTIBLE D	1582	1958-59	225,0	165,0	99,0
356 1600 (60 CV) ROADSTER	1582	1959-61	180,0	135,0	80,0
356 B 1600 (90 CV) S	1582	1960-63	96,0	60,0	42,0
356 B 1600 (90 CV) S CABRIOLET	1582	1960-63	120,0	80,0	40,0
356 C 1600 (75 CV)	1582	1963-65	101,0	63,0	44,0
356 C 1600 (75 CV) CABRIOLET	1582	1963-65	135,0	85,0	59,5
356 SC 1600 (95 CV)	1582	1963-65	109,0	68,0	47,5
356 SC 1600 (95 CV) CABRIOLET	1582	1963-65	150,0	95,0	66,5
911 2.0 (CARB. SOLEX)	1991	1963-64	240,0	150,0	105,0
911 2.0	1991	1965-68	140,0	88,0	61,5
911 2.0 S (CARBURATORI)	1991	1966-68	210,0	140,0	70,0
911 2.0 S (CARBURATORI) TARGA	1991	1966-68	180,0	120,0	60,0
911 2.0 L	1991	1967-68	160,0	100,0	70,0
911 2.0 L TARGA	1991	1967-68	170,0	105,0	73,5
911 2.0 T	1991	1967-68	104,0	65,0	45,5
911 2.0 T TARGA	1991	1967-68	104,0	65,0	45,5
911 2.0 E	1991	1967-69	117,0	73,0	51,0
911 2.0 E TARGA	1991	1967-69	117,0	73,0	51,0
911 2.0 T	1991	1968-69	104,0	65,0	45,5
911 2.0 T TARGA	1991	1968-69	104,0	65,0	45,5
911 2.0 S (INIEZIONE)	1991	1968-69	180,0	120,0	60,0
911 2.0 S (INIEZIONE) TARGA	1991	1968-69	160,0	105,0	52,5
911 2.2 T	2195	1969-71	109,0	68,0	47,5
911 2.2 T TARGA	2195	1969-71	109,0	68,0	47,5
911 2.2 E	2195	1969-71	140,0	88,0	61,5
911 2.2 E TARGA	2195	1969-71	140,0	88,0	61,5
911 2.2 S	2195	1969-71	190,0	125,0	62,5
911 2.2 S TARGA	2195	1969-71	165,0	110,0	55,0
911 2.4 T	2341	1971-73	125,0	78,0	54,5
911 2.4 T TARGA	2341	1971-73	125,0	78,0	54,5
911 2.4 E	2341	1971-73	150,0	93,0	65,0
911 2.4 E TARGA	2341	1971-73	150,0	93,0	65,0
911 2.4 S	2341	1971-73	205,0	135,0	67,5
911 2.4 S TARGA	2341	1971-73	180,0	120,0	60,0
911 2.7 CARRERA RS	2687	1972-73	610,0	450,0	270,0
911 2.7 CARRERA RS LIGHTWEIGHT	2687	1972-73	880,0	650,0	390,0
911 2.7	2687	1974-75	57,0	38,0	19,0
911 2.7 TARGA	2687	1974-75	58,5	39,0	19,5
911 2.7 S	2687	1973-75	64,5	43,0	21,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
911 2.7 S TARGA	2687	1973-75	66,0	44,0	22,0
911 2.7 CARRERA	2687	1974-75	140,0	88,0	61,5
911 2.7 CARRERA TARGA	2687	1974-75	135,0	83,0	58,0
911 2.7 UNIFICATA	2687	1976-77	57,0	38,0	19,0
911 2.7 UNIFICATA TARGA	2687	1976-77	58,5	39,0	19,5
911 3.0 CARRERA	2994	1975-77	98,0	65,0	32,5
911 3.0 CARRERA TARGA	2994	1975-77	87,0	58,0	29,0
911 (930) 3.0 TURBO	2993	1975-77	170,0	100,0	75,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299	1977-88	145,0	85,0	64,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299	1988-89	160,0	95,0	71,5
911 (930) 3.3 TURBO TARGA	3299	1988-89	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299	1988-89	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299	1988-89	175,0	110,0	77,0
911 3.0 SC (180-188 CV)	2994	1977-80	57,0	38,0	19,0
911 3.0 SC (204 CV)	2994	1980-83	64,5	43,0	21,5
911 3.0 SC (204 CV) TARGA	2994	1980-83	64,5	43,0	21,5
911 3.0 SC (204 CV) CABRIOLET	2994	1983	66,0	44,0	22,0
911 3.2 CARRERA	3164	1983-89	77,0	48,0	33,5
911 3.2 CARRERA TARGA	3164	1983-89	69,0	43,0	30,0
911 3.2 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-89	77,0	48,0	33,5
911 3.2 CARRERA SPEEDSTER	3164	1988-89	215,0	160,0	96,0
959	2650	1987-88	1.400,0	1.000,0	600,0
911 (964) CARRERA 2	3600	1989-94	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 2 TIPTRONIC	3600	1989-93	70,5	44,0	31,0
911 (964) CARRERA 2 TARGA	3600	1989-93	88,0	55,0	38,5
911 (964) CARRERA 2 TARGA TIPTRONIC	3600	1989-93	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET	3600	1989-94	88,0	55,0	38,5
911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET TIP.	3600	1989-93	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 4	3600	1989-94	70,5	44,0	31,0
911 (964) CARRERA 4 TARGA	3600	1989-94	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1989-94	79,0	49,5	34,5
911 (964) TURBO 3.3	3299	1990-92	145,0	90,0	63,0
911 (964) TURBO 3.6	3600	1992-94	190,0	120,0	84,0
911 (964) CARRERA RS	3600-3746	1991-93	270,0	170,0	119,0
911 (964) CARRERA SPEEDSTER	3600	1993-94	240,0	150,0	105,0
911 (993) CARRERA	3600	1993-95	79,0	58,5	35,0
911 (993) CARRERA TIPTRONIC	3600	1993-95	70,0	51,5	31,0
911 (993) CARRERA	3600	1995-98	86,0	64,0	38,5
911 (993) CARRERA TIPTRONIC	3600	1995-98	77,0	57,0	34,5
911 (993) CARRERA TARGA	3600-3746	1995-98	99,0	61,5	43,0
911 (993) CARRERA TARGA TIPTRONIC	3600-3746	1995-98	88,0	55,0	38,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET	3600	1994-95	99,0	61,5	43,0
911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.	3600	1994-95	88,0	55,0	38,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET	3600	1995-98	100,0	62,5	44,0
911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.	3600	1995-98	90,0	56,0	39,5
911 (993) CARRERA 4	3600	1994-95	71,5	53,0	31,5
911 (993) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1994-95	88,0	55,0	38,5
911 (993) CARRERA 4	3600	1995-98	77,0	57,0	34,5
911 (993) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1995-98	90,0	56,0	39,5
911 (993) CARRERA 4S	3600	1995-98	115,0	72,0	50,5
911 (993) CARRERA RS	3746	1993-97	385,0	255,0	130,0
911 (993) CARRERA S	3600	1996-97	115,0	72,0	50,5
911 (993) TURBO 3.6	3600	1995-98	180,0	120,0	60,0
911 (993) TURBO 3.6 S	3600	1997-98	385,0	225,0	170,0
911 (996) CARRERA	3387	1997-01	40,0	29,7	17,8
911 (996) CARRERA TIPTRONIC	3387	1997-01	31,0	23,0	13,8
911 (996) CARRERA CABRIOLET	3387	1998-01	45,0	28,0	19,6
911 (996) CARRERA CABRIOLET TIP.	3387	1998-01	38,5	24,0	16,8
911 (996) CARRERA 4	3387	1998-01	33,0	24,4	14,7
911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET	3387	1998-01	40,5	30,0	18,0
911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET TIP.	3387	1998-01	35,0	26,0	15,6
911 (996) CARRERA 3.6	3596	2002-04	49,5	31,0	21,6
911 (996) CARRERA 3.6 TIPTRONIC	3596	2001-05	42,0	26,4	18,5
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA	3596	2002-04	50,5	37,5	22,4
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA TIP.	3596	2001-05	44,5	33,0	19,8
911 (996) CARRERA 3.6 CABRIOLET	3596	2001-05	49,5	31,0	21,7
911 (996) CARRERA 3.6 CABRIO TIP.	3596	2001-05	43,0	27,0	18,9
911 (996) CARRERA 4 3.6	3596	2002-04	49,5	31,0	21,6

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
911 (996) CARRERA 4 3.6 TIPTRONIC	3596	2001-05	42,0	26,4	18,5
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIOLET	3596	2001-05	49,5	31,0	21,7
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIO TIP.	3596	2001-05	43,0	27,0	18,9
911 (996) CARRERA 4S	3596	2002-04	63,5	39,5	27,7
911 (996) CARRERA 4S TIPTRONIC	3596	2001-05	56,5	35,0	24,6
911 (996) CARRERA 4S CABRIOLET	3596	2003-05	67,0	42,0	29,4
911 (996) CARRERA 4S CABRIO TIP.	3596	2003-05	61,0	38,0	26,6
911 (996) TURBO 3.6	3600	2000-01	74,5	55,0	33,0
911 (996) TURBO 3.6	3600	2001-06	82,0	60,5	36,5
911 (996) TURBO 3.6 S	3600	2000-05	89,0	66,0	39,5
911 (996) TURBO 3.6 CABRIOLET	3600	2003-06	92,0	68,0	41,0
911 (996) TURBO 3.6 S CABRIOLET	3600	2003-06	101,0	75,0	45,0
CARRERA GT	5733	2003-06	1.000,0	750,0	450,0
912 1.6	1582	1965-68	50,5	31,5	22,1
912 1.6 TARGA	1582	1966-68	57,5	36,0	25,2
912 2.0 E	1971	1975	36,0	22,5	15,8
924 4 MARCE	1984	1975-77	11,3	7,5	3,8
924 5 MARCE	1984	1977-85	11,9	7,0	5,3
924 S	2479	1985-88	12,8	7,5	5,6
924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-85	22,1	13,0	9,8
924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-81	80,0	50,0	35,0
928	4474	1977-82	30,0	20,0	10,0
928 S	4664	1979-86	45,0	30,0	15,0
928 S AUTOMATICA	4664	1979-86	36,0	24,0	12,0
928 S4	4957	1986-89	37,5	25,0	12,5
928 S4	4957	1989-90	37,5	25,0	12,5
928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	33,0	22,0	11,0
928 GT	4957	1989-92	40,5	27,0	13,5
928 GTS	5397	1992-95	70,0	46,5	23,3
928 GTS AUTOMATICA	5397	1992-96	45,0	30,0	15,0
944	2479	1982-87	25,5	17,0	8,5
944	2681	1988-89	27,0	18,0	9,0
944 S	2479	1986-88	27,8	18,5	9,3
944 S2	2990	1988-91	28,5	19,0	9,5
944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	37,5	25,0	12,5
944 TURBO	2479	1988-89	30,0	20,0	10,0
944 TURBO	2479	1988-91	33,0	22,0	11,0
944 TURBO S	2479	1987-88	45,0	28,0	19,6
944 TURBO S	2479	1988-89	37,5	25,0	12,5
944 TURBO CABRIOLET	2479	1991	51,5	35,0	17,5
968	2990	1991-95	32,5	21,0	10,5
968 CS	2990	1993-95	45,0	30,0	15,0
968 CABRIOLET	2990	1991-95	37,5	25,0	12,5
BOXSTER (986)	2480-2687	1996-05	24,8	16,5	8,3
BOXSTER (986) TIPTRONIC	2480-2687	1996-05	22,3	14,9	7,4
BOXSTER (986) S	3179	1999-05	29,7	19,8	9,9
BOXSTER (986) S TIPTRONIC	3179	1999-05	27,2	18,2	9,1
BOXSTER (987)	2687	2004-09	28,9	19,3	9,6
BOXSTER (987) TIPTRONIC	2687	2004-09	26,4	17,6	8,8
BOXSTER (987) S	3179-3387	2004-09	31,5	21,0	10,5
BOXSTER (987) S TIPTRONIC	3179-3387	2004-09	29,3	19,5	9,8
CAYENNE (9PA) S 4.5 V8	4511	2003-07	10,5	7,0	3,5
CAYENNE (9PA) TURBO 4.5 V8	4511	2003-07	14,3	9,5	4,8

RENAULT

FRANCIA

4 CV/4 CV LUSSO	760	1947-51	16,5	11,0	5,5
4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	18,0	12,0	6,0
FREGATE (TUTTE LE VERSIONI)	1996-2141	1952-60	12,8	8,5	4,3
DAUPHINE	845	1956-65	9,8	6,5	3,3
DAUPHINE 1093	845	1962-63	16,5	11,0	5,5
DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	25,5	17,0	8,5
ONDINE	845	1961-62	11,3	7,5	3,8
ONDINE GORDINI	845	1961-62	25,5	17,0	8,5
FLORIDE	845	1959-62	14,3	9,5	4,8
FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956	1959-63	18,8	12,5	6,3
CARAVELLE/CARAV1100/CARAV. S	956-1108	1962-67	17,3	11,5	5,8
CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	1108	1963-67	20,3	13,5	6,8
3	603	1961-62	9,8	6,5	3,3
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845	1961-66	12,0	8,0	4,0
4 PARISIENNE	747-845	1963-68	16,5	11,0	5,5

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845	1966-67	10,5	7,0	3,5
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845	1967-74	9,3	6,2	3,1
4 (TUTTE LE VERSIONI)	782-845	1974-78	7,5	5,0	2,5
4 SAFARI	782-845	1975-78	10,5	7,0	3,5
4 (TUTTE LE VERSIONI)	782-1108	1978-82	7,5	5,0	2,5
4 FROG	956	1987-88	16,5	11,0	5,5
8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	10,5	7,0	3,5
8 GORDINI	1108-1255	1965-70	45,0	30,0	15,0
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	9,0	6,0	3,0
16 L/TL/TS	1470-1565	1965-74	9,0	6,0	3,0
16 TX	1647	1973-77	11,3	7,5	3,8
6 (TUTTE LE VERSIONI)	845-1108	1969-78	5,0	3,3	1,7
12 (TUTTE LE VERSIONI)	1289	1970-78	6,8	4,5	2,3
12 GORDINI	1565	1971-74	42,0	28,0	14,0
15 (TUTTE LE VERSIONI)	1289-1565	1971-78	9,0	6,0	3,0
17/177 (TUTTE LE VERSIONI)	1565-1647	1971-78	10,5	7,0	3,5
5 (TUTTE LE VERSIONI)	845-1397	1972-84	6,0	4,0	2,0
5 RODEO	1108	1981-87	12,8	8,5	4,3
5 ALPINE	1397	1976-82	17,3	11,5	5,8
5 ALPINE COPPA	1397	1976-82	29,3	19,5	9,8
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	20,3	13,5	6,8
5 ALPINE TURBO COPPA	1397	1981-84	34,0	22,5	11,3
5 TURBO	1397	1980-82	113,0	75,0	37,5
5 TURBO 2	1397	1983-85	105,0	70,0	35,0
30 TS/IX	2664	1974-84	5,0	3,3	1,7
20 (TUTTE LE VERSIONI)	1647-2165	1975-84	3,8	2,5	1,3
14 (TUTTE LE VERSIONI)	1218-1360	1976-83	3,8	2,5	1,3
18 BERLINA	1397-1995	1978-86	3,5	2,3	1,2
18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	10,5	7,0	3,5
18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	10,5	7,0	3,5
18 BREAK	1397-1995	1979-86	3,0	2,0	1,0
18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	5,0	3,3	1,7
FUEGO TL/GTL	1397-1647	1980-85	5,3	3,5	1,8
FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	7,5	5,0	2,5
FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	11,3	7,5	3,8
FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	9,0	6,0	3,0
9 TURBO	1397	1985-89	9,0	6,0	3,0
11 TURBO	1397	1983-89	9,0	6,0	3,0
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	16,5	11,0	5,5
ESPACE (I S.)	1995-2165	1984-91	5,0	3,3	1,7
ESPACE QUADRA (I S.)	1995	1988-91	5,0	3,3	1,7
212L TURBO	1995	1987-93	10,5	7,0	3,5
212L TURBO QUADRA	1995	1989-93	10,5	7,0	3,5
21 NEVADA 4X4	1995-2165	1988-93	2,7	1,8	0,9
25 V6 TURBO	2458	1985-92	9,0	6,0	3,0
25 V6 TURBO BACCARA	2458	1990-92	9,8	6,5	3,3
19 1.8 16V/16 S	1764	1990-96	11,3	7,5	3,8
19 1.8 16V CABRIOLET	1764	1991-95	9,8	6,5	3,3
19 1.8 SPI/MPi CABRIOLET	1794	1993-96	6,0	4,0	2,0
CLIO 1.8i 16V	1764	1991-96	15,8	10,5	5,3
CLIO 2.0i 16V WILLIAMS	1998	1993-96	25,5	17,0	8,5
CLIO (II S.) SPORT V6	2946	2001-05	49,5	33,0	16,5
SPORT SPIDER	1998	1996-99	55,5	37,0	18,5
SAFRANE 2.9 24V V6/3.0i V6(II S.)	2946-2975	1992-01	3,8	2,5	1,3
SAFRANE BITURBO	2963	1993-96	9,0	6,0	3,0
TWINGO (I S.)	1149-1239	1993-97	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (I S.) 3.0i V6/3.0i V6 24V	2946-2963	1994-00	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (I S.) 3.0i V6 24V BREAK	2946	1998-00	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (II S.) 3.0i V6 24V	2946	2001-07	2,6	1,7	0,9
LAGUNA (II S.) 3.0i V6 24V BREAK	2946	2001-07	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (I S.) COACH 2.0 16V	1998	1996-03	4,5	3,0	1,5
MÉGANE (I S.) CABRIOLET 2.0 16V	1998	1997-03	6,0	4,0	2,0
MÉGANE (II S.) RS	1998	2004-08	12,0	8,0	4,0
MÉGANE (I S.) COUPÉ-CABRIOLET	1598-1998	2003-09	5,3	3,5	1,8
AVANTIME 3.0 V6 24V	2946	2002-03	9,0	6,0	3,0

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+

ROLLS-ROYCE

GRAN BRETAGNA

SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	600,0	445,0	265,0
TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	165,0	110,0	55,0
20/25 BERLINA	3699	1929-36	135,0	90,0	45,0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	205,0	150,0	90,0
PHANTOM VI LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	205,0	150,0	90,0
WRAITH BERLINA	4257	1938-39	90,0	60,0	30,0
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	75,0	50,0	25,0
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	150,0	100,0	50,0
SILVER DAWN	6750	1956-98	52,5	35,0	17,5
SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	83,0	55,0	27,5
SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	210,0	140,0	70,0
SILVER WRAITH II	6750	1977-80	36,0	24,0	12,0
SILVER CLOUD (I S.) BERL. E LIM.	4887	1955-59	60,0	40,0	20,0
SILVER CLOUD (I S.) D.H.C.	4887	1955-59	245,0	180,0	108,0
SILVER CLOUD (II S.) BERL. E LIM.	6230	1959-62	66,0	44,0	22,0
SILVER CLOUD (II S.) D.H.C.	6230	1959-62	245,0	180,0	108,0
SILVER CLOUD (III S.) BERL. E LIM.	6230	1962-66	69,0	46,0	23,0
SILVER CLOUD (III S.) D.H.C.	6230	1962-66	245,0	180,0	108,0
SILVER SHADOW (I S.)	6230	1965-70	42,0	28,0	14,0
SILVER SHADOW (I S.) LUNGA	6230	1969-70	42,0	28,0	14,0
SILVER SHADOW COUPÉ J. YOUNG	6230	1966-67	90,0	60,0	30,0
SILVER SHADOW 2 PORTE MPW SALOON	6230-6750	1967-71	75,0	50,0	25,0
SILVER SHADOW 2 PORTE MPW DHC	6230-6750	1967-71	90,0	60,0	30,0
SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	33,0	22,0	11,0
SILVER SHADOW II	6750	1977-80	30,0	20,0	10,0
CORNICHE COUPÉ	6750	1971-77	80,0	53,0	26,5
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	87,0	58,0	29,0
CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	75,0	50,0	25,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	75,0	50,0	25,0
CORNICHE CABRIOLET II	6750	1987-89	83,0	55,0	27,5
CORNICHE CABRIOLET III	6750	1990-91	90,0	60,0	30,0
CORNICHE CABRIOLET IV	6753-6761	1992-95	150,0	100,0	50,0
CORNICHE V	6761	2000-04	135,0	90,0	45,0
CAMARGUE	6750	1975-86	98,0	65,0	32,5
SILVER SPIRIT	6750	1980-85	28,5	19,0	9,5
SILVER SPIRIT	6750	1986-89	28,5	19,0	9,5
SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	31,5	21,0	10,5
SILVER SPIRIT III	6750	1993-96	34,5	23,0	11,5
SILVER SPUR	6750	1980-82	31,5	21,0	10,5
SILVER SPUR	6750	1983-89	31,5	21,0	10,5
SILVER SPUR II	6749	1989-93	34,5	23,0	11,5
SILVER SPUR III	6761	1993-96	39,0	26,0	13,0
SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6761	1996-98	42,0	28,0	14,0
FLYING SPUR	6750	1994-96	52,5	35,0	17,5
SILVER SERAPH	5379	1998-04	42,0	28,0	14,0
PARK WARD	5379	2000-04	67,5	45,0	22,5

ROVER

GRAN BRETAGNA

P5 3 LITRI	2995	1958-62	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65	24,8	16,5	8,3
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	24,8	16,5	8,3
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	24,8	16,5	8,3
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	27,8	18,5	9,3
P6 2000 SC	1978	1963-76	10,5	7,0	3,5
P6 2000 TC	1978	1967-76	12,0	8,0	4,0
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532	1968-76	16,5	11,0	5,5
P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	11,3	7,5	3,8
2300/2300S (SD1)	2350	1977-86	6,0	4,0	2,0
2600/2600S (SD1)	2597	1977-86	6,8	4,5	2,3
3500 (SD1)	3528	1977-82	7,5	5,0	2,5
3500 V8S/SE (SD1)	3528	1978-82	8,3	5,5	2,8
3500 VANDEN PLAS (SD1)	3528-3532	1980-86	9,0	6,0	3,0
3500 VITESSE (SD1)	3528-3532	1982-86	11,3	7,5	3,8
2000 (SD1)	1994	1982-86	6,0	4,0	2,0
216 GSV/GTI 16V	1590	1990-94	3,8	2,5	1,3
216 GTI/220 GSI 16V TWIN CAM	1590-1994	1990-94	4,8	3,2	1,6
216 16V COUPÉ/COUPÉ	1588-1996	1992-98	4,5	3,0	1,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+

220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	6,0	4,0	2,0
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-99	4,5	3,0	1,5
820/825	1994-2494	1986-92	2,3	1,5	0,8
820 16V/16V TURBO (KV6)	1994	1992-99	3,0	2,0	1,0
820 T. COUPÉ TI/800 COUPÉ T. (KV6)	1994	1992-98	5,3	3,5	1,8
827 SI/SU/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	3,0	2,0	1,0
827 V6 24V (KV6)	2675	1992-96	3,5	2,3	1,2
827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-92	3,8	2,5	1,3
827 V6 24V COUPÉ (KV6)	2675	1992-96	5,3	3,5	1,8
800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	3,0	2,0	1,0
800 2.5 V6 24V COUPÉ (KV6)	2497	1996-98	4,5	3,0	1,5
MINI (TUTTE LE VERSIONI)	998-1275	1989-01	8,3	5,5	2,8
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	9,0	6,0	3,0
MINI COOPER	1275	1990-92	11,3	7,5	3,8
MINI COOPER	1275	1992-01	9,8	6,5	3,3
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1996-01	21,8	14,5	7,3
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	25,5	17,0	8,5
114 GT/GTA	1396	1990-97	3,0	2,0	1,0
111/114 CABRIOLET	1119-1396	1994-96	4,5	3,0	1,5
620 TI	1994	1994-97	2,7	1,8	0,9
75 1.8I 16V/TURBO	1796	1999-04	1,5	1,0	0,5
75 2.0I/2.5 V6 24V	1997-2497	1999-04	3,0	2,0	1,0
75 2.0I/2.5 V6 24V ESTATE	1997-2497	2001-04	3,8	2,5	1,3
75 2.5 V6 24V (II S.)	2497	2004-05	3,8	2,5	1,3
75 2.5 V6 24V ESTATE (II S.)	2497	2004-05	4,5	3,0	1,5
75 V8 (II S.)	4601	2004-05	11,3	7,5	3,8

SAAB

SVEZIA

92	764	1950-52	19,5	13,0	6,5
96	841	1960-68	10,5	7,0	3,5
96 V4	1498	1967-80	9,8	6,5	3,3
95 V4 S.W.	1498	1967-78	11,3	7,5	3,8
99 (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1971-80	6,0	4,0	2,0
99 EMS	1985	1976-80	12,0	8,0	4,0
99 TURBO	1985	1977-78	18,0	12,0	6,0
900 (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2119	1978-93	4,5	3,0	1,5
900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1978-90	9,0	6,0	3,0
900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1986-93	7,5	5,0	2,5
900 TURBO 16 (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1984-94	8,3	5,5	2,8
900 TURBO 16 (II S.) TUTTE LE VER.	1985	1993-98	7,5	5,0	2,5
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-94	13,5	9,0	4,5
900 TURBO 16 CABRIOLET (II S.)	1985-2498	1994-98	12,0	8,0	4,0
9000I/2.0-2.3 TURBO 16V/CD/3.0 V6	1985-2962	1985-99	2,3	1,5	0,8
9000I/2.0-2.3 T. 16V/3.0 V6 4 P.	1985-2962	1988-96	2,1	1,4	0,7
9-5 (I S.) 3.0 V6 24V/AERO	2962	1998-03	3,3	2,2	1,1
9-5 (II S.) 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03	4,1	2,7	1,4
9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-05	3,3	2,2	1,1
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-05	4,1	2,7	1,4
9-3 (I S.) TURBO/AERO	1985	1998-02	2,3	1,5	0,8
9-3 (II S.) 2.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-00	3,8	2,5	1,3
9-3 (I S.) 2.8 V6 TURBO COMBI	2792	2005-06	6,8	4,5	2,3
9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1998-03	6,8	4,5	2,3
9-3 (I S.) CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-00	8,3	5,5	2,8

SEAT

SPAGNA

800 (600 4 PORTE)	767	1964-67	13,5	9,0	4,5
850 ESPECIAL 4 PUERTAS	843	1969-74	6,8	4,5	2,3
124/124 L/124 D/FAMILIAR	1197-1297	1968-80	6,0	4,0	2,0
133 (TUTTE LE VERSIONI)	843	1974-81	3,0	2,0	1,0
127 4 PORTE	903	1974-82	3,8	2,5	1,3
MARBELLA	843-903	1982-96	1,8	1,2	0,6
IBIZA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	903-1675	1984-94	3,0	2,0	1,0
IBIZA (I S.) SXI	1461	1988-92	6,0	4,0	2,0

SIMCA / TALBOT

FRANCIA

ARONDE 9	1221	1951-55	10,5	7,0	3,5
ARONDE (TUTTE LE VERSIONI)	1290	1956-64	11,3	7,5	3,8
ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	13,5	9,0	4,5
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	21,6	13,5	9,5
VEDETTE (TUTTE LE VERSIONI)	2351	1955-62	12,8	8,5	4,3
ARIANE (TUTTE LE VERSIONI)	1290-2351	1957-63	11,3	7,5	3,8
1000 (TUTTE LE VERSIONI)	771-1118	1961-72	7,5	5,0	2,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+

1000 (TUTTE LE VERSIONI)	997-1118	1973-78	6,8	4,5	2,3
1000 RALLYE	1118	1970-71	15,0	10,0	5,0
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	18,0	12,0	6,0
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	21,0	14,0	7,0
1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	20,3	13,5	6,8
1200 S COUPÉ	1204	1967-71	24,0	16,0	8,0
1300/1500	1290-1475	1963-66	6,0	4,0	2,0
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	7,5	5,0	2,5
1301/1501	1290-1475	1967-76	5,3	3,5	1,8
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	6,8	4,5	2,3
1100 (TUTTE LE VERSIONI)	944-1294	1967-82	4,5	3,0	1,5
1100 BREAK (TUTTE LE VER.)	944-1294	1968-80	5,0	3,3	1,7
1100 TI	1294	1974-78	9,8	6,5	3,3
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	5,3	3,5	1,8
1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	3,3	2,2	1,1
HORIZON (TUTTE LE VERSIONI)	1118-1592	1977-87	3,0	2,0	1,0
SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	7,5	5,0	2,5
SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	9,0	6,0	3,0

SKODA

REPUBBLICA CECA

OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	7,2	4,5	3,2
FELICIA	1089-1221	1959-64	9,0	6,0	3,0
1000 MB/MBG/MBX	988	1964-69	3,8	2,5	1,3
1100 MB/MBX	1107	1967-69	3,8	2,5	1,3
100/110/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	2,3	1,5	0,8
105/120/130 (TUTTE LE VER.)	1046-1289	1976-92	1,5	1,0	0,5
GARDE/RAPIDE	1174-1289	1981-90	2,3	1,5	0,8

SMART

GERMANIA

SMART	599-698	1998-04	2,7	1,8	0,9
SMART CABRIO	599-698	2000-04	3,5	2,3	1,2
SMART CROSSBLADE	599	2002-03	7,5	5,0	2,5
SMART BRABUS	698	2003-04	3,5	2,3	1,

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1998-07	12,8	8,5	4,3
LAND CRUISER 300 3P.SP.	2694-3556	2003-06	12,0	8,0	4,0
CELICA TURBO 4WD (IV S.)	1998	1986-89	21,0	14,0	7,0
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V.S.	1998	1989-93	21,8	14,5	7,3
CELICA 2.0 T. 16V 4WD L.E. C. SAINZ	1998	1992-93	37,5	25,0	12,5
CELICA 2.0 T. 16V GT-FOUR/4WD V.S.	1998	1993-99	24,0	16,0	8,0
CELICA 1.8 16V 192 CV (VII S.)	1795	1999-06	10,5	7,0	3,5
MR2 (I S.)	1453-1587	1984-89	12,8	8,5	4,3
MR2 (II S.)	1998	1989-94	13,5	9,0	4,5
MR2 (III S.)	1998-2164	1994-99	15,0	10,0	5,0
MR2 (IV S.)	1794	1999-06	15,0	10,0	5,0
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	13,5	9,0	4,5
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	18,0	12,0	6,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	18,0	12,0	6,0
RAV 4 3P.5 P./CABRIOLET	1998	1994-00	4,5	3,0	1,5

TRIUMPH

GRAN BRETAGNA

TR2 LONG DOOR	1991	1953-54	83,0	55,0	27,5
TR2 SHORT DOOR	1991	1954-55	67,5	45,0	22,5
TR3	1991	1955-57	67,5	45,0	22,5
TR3 A	1991	1957-61	54,0	40,0	24,0
TR3 B	2138	1962	54,0	40,0	24,0
ITALIA	1991	1960-61	67,5	45,0	22,5
TR4	2138	1961-65	45,0	30,0	15,0
TR4 A IRS	2138	1965-67	52,5	35,0	17,5
TRS P.I.	2498	1967-68	83,0	55,0	27,5
TR 250	2498	1967-68	45,0	30,0	15,0
TR6 P.I.	2498	1969-75	37,5	25,0	12,5
TR7 COUPE	1998	1976-81	9,0	6,0	3,0
TR7 SPIDER	1998	1980-82	12,0	8,0	4,0
HERALD	948-1147	1959-70	8,3	5,5	2,8
HERALD COUPE	948-1147	1959-64	10,5	7,0	3,5
HERALD CONVERTIBLE	948-1147	1961-71	15,0	10,0	5,0
VITESSE	1596-1998	1962-71	12,0	8,0	4,0
VITESSE CONVERTIBLE	1596-1998	1962-71	18,0	12,0	6,0
STAG	2997	1970-77	36,0	24,0	12,0
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	16,5	11,0	5,5
SPITFIRE 4	1147	1962-64	24,0	16,0	8,0
SPITFIRE MK II	1147	1964-67	23,3	15,5	7,8
SPITFIRE MK III	1296	1967-70	19,5	13,0	6,5
SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	13,5	9,0	4,5
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	16,5	11,0	5,5
GT6 COUPE MK I	1998	1966-68	34,5	23,0	11,5
GT6 COUPE MK II	1998	1968-70	34,5	23,0	11,5
GT6 COUPE MK III	1998	1971-73	31,5	21,0	10,5

VOLKSWAGEN

GERMANIA

MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	42,5	28,4	14,2
MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1131-1192	1953-57	33,0	22,0	11,0
MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	18,2	12,1	6,1
MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	16,5	11,0	5,5
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	15,0	10,0	5,0
MAGGIOLINO 1200 (12V)	1192	1967-74	11,3	7,5	3,8
MAGGIOLINO 1300/1500 (12V)	1285-1493	1967-70	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO 1200 (12V)	1192	1974-78	8,3	5,5	2,8
MAGGIOLONE 1302	1192-1584	1970-72	9,0	6,0	3,0
MAGGIOLONE 1303	1192-1584	1972-74	8,3	5,5	2,8
MAGGIOLONE 1303	1192-1584	1974-75	7,5	5,0	2,5
MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-83	7,5	5,0	2,5
MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	100,0	66,5	33,5
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-54	74,5	49,5	24,8
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1954-57	49,5	33,0	16,5
MAGGIOLINO 1200 CABRIOLET	1192	1957-67	36,5	24,2	12,1
MAGGIOLINO 1300/1500 CABRIOLET	1285-1493	1965-67	30,0	20,0	10,0
MAGGIOLINO 1200 CABRIOLET (12V)	1192	1967-70	25,5	17,0	8,5
MAGGIOLINO 1300/1500 CABR. (12V)	1285-1493	1967-70	27,0	18,0	9,0
MAGGIOLONE 1302 CABRIOLET	1192-1584	1970-72	19,5	13,0	6,5
MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET	1192-1584	1972-74	18,0	12,0	6,0
MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET	1192-1584	1974-80	16,5	11,0	5,5
KARMANN GHIA COUPE	1192	1955-58	45,0	30,0	15,0
KARMANN GHIA COUPE	1192	1958-66	29,7	19,8	9,9
KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	26,4	17,6	8,8
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	34,5	23,0	11,5
KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	28,5	19,0	9,5
KARMANN GHIA 1.5/1.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	44,5	29,7	14,9
1500/1500 S	1493	1961-65	14,9	9,9	5,0
1600 LTL	1584	1965-66	14,9	9,9	5,0
1600 LTL	1584	1966-73	13,2	8,8	4,4
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-66	14,9	9,9	5,0
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1966-73	12,4	8,3	4,1

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
411/412 (TUTTE LE VERSIONI)	1679-1795	1968-74	9,9	6,6	3,3
PESCACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	15,0	10,0	5,0
TYP 183 ILTIS	1774	1979-82	12,0	8,0	4,0
K70 (TUTTE LE VER.)	1605-1807	1970-75	6,8	4,5	2,3
PASSAT I S. (B1) TUTTE LE VERSIONI	1296-1588	1973-77	9,1	6,1	3,0
PASSAT I S. (B1) TUTTE LE VERSIONI	1272-1588	1977-80	6,8	4,5	2,3
PASSAT II S. (B2) TUTTE LE VERSIONI	1272-1921	1980-88	2,3	1,5	0,8
PASSAT II S. (B2) VAR. TUTTE LE V.	1272-1994	1980-88	5,3	3,5	1,8
PASSAT III S. (B3) TUTTE LE VER.	1595-1984	1988-94	3,4	2,3	1,1
PASSAT III S. (B3) G60 SYNCRO GTI	1781	1989-94	10,8	7,2	3,6
PASSAT III S. (B3) G60 V. SYNC. GTI	1781	1989-94	10,8	7,2	3,6
PASSAT III S. (B3) VAR. TUTTE LE V.	1595-1984	1988-94	4,1	2,8	1,4
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6	2792	1991-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6	2861	1995-96	8,3	5,5	2,8
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6 VARIANT	2861	1995-96	8,3	5,5	2,8
PASSAT V S. (B5) 4.0 VR6	3999	2001-05	9,0	6,0	3,0
PASSAT V S. (B5) 4.0 VR6 VARIANT	3999	2001-05	9,8	6,5	3,3
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457	1974-79	7,5	5,0	2,5
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457	1980-83	5,3	3,5	1,8
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588	1976-81	26,4	17,6	8,8
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	21,5	14,3	7,2
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	18,2	12,1	6,1
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1093-1781	1979-87	7,5	5,0	2,5
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1595-1781	1987-93	7,5	5,0	2,5
GOLF (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1781	1983-92	3,4	2,3	1,1
GOLF (II S.) GTI	1781	1983-89	10,7	7,2	3,6
GOLF GTI 16V	1781	1985-89	12,4	8,3	4,1
GOLF (II S.) GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-92	9,1	6,1	3,0
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-92	10,7	7,2	3,6
GOLF GTI G60	1781	1990-91	18,0	12,0	6,0
GOLF (III S.) SYNCRO	1781	1986-91	6,0	4,0	2,0
GOLF RALLYE	1781	1989-90	41,5	27,6	13,8
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	13,5	9,0	4,5
GOLF III GTI 16V	1984	1991-98	7,5	5,0	2,5
GOLF III 2.8/2.9 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	9,0	6,0	3,0
GOLF IV CABRIO (TUTTE LE VER.)	1595-1984	1993-98	5,3	3,5	1,8
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	5,3	3,5	1,8
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2002-04	6,0	4,0	2,0
GOLF IV 2.3 V5	2325	1997-04	7,4	5,0	2,5
GOLF IV 2.8 VR6	2792	1999-03	9,1	6,1	3,0
GOLF IV R32	3189	2002-03	17,6	11,7	5,9
GOLF IV VARIANT 2.3 V5	2325	1999-04	4,5	3,0	1,5
GOLF IV CABRIO	1595-1984	1998-02	3,8	2,5	1,3
GOLF V GTI	1984	2004-08	7,5	5,0	2,5
GOLF VR32	3189	2005-08	14,4	9,6	4,8
SCIROCCO (I S.)	1093-1588	1974-77	10,5	7,0	3,5
SCIROCCO (I S.)	1272-1588	1977-81	9,0	6,0	3,0
SCIROCCO GTI (I S.)	1588	1977-81	18,0	12,0	6,0
SCIROCCO (II S.)	1272-1588	1981-89	7,5	5,0	2,5
SCIROCCO GLI/GT/GT 16V (II S.)	1588-1781	1981-91	13,5	9,0	4,5
POLO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	895-1272	1975-81	6,5	4,3	2,2
POLO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1272	1981-90	2,3	1,5	0,8
POLO (II S.) MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-95	2,3	1,5	0,8
POLO (I S.) COUPE (TUTTE LE VER.)	1043-1272	1982-90	2,7	1,8	0,9
POLO (II S.) COUPE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	2,7	1,8	0,9
POLO (II S.) COUPE G40	1272	1985-94	9,8	6,5	3,3
POLO (III S.) GTI	1598	1999-01	7,8	5,2	2,6
POLO (IV S.) 1.8 T. 20V GTI	1781	2006-09	5,4	3,6	1,8
CORRADO 1.8I G60	1781	1988-93	17,0	10,0	7,5
CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984	1988-95	11,3	7,5	3,8
CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	22,5	15,0	7,5
BORA 2.8 VR6	2792	2000-03	8,3	5,5	2,8
BORA VARIANT 2.8 VR6	2792	2000-03	7,5	5,0	2,5
NEW BEETLE 1.6	1595	2000-11	4,5	3,0	1,5
NEW BEETLE 1.8 T.2.0	1781-1984	1999-10	5,3	3,5	1,8
NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-05	9,0	6,0	3,0
NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	22,5	15,0	7,5
NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595	2003-11	6,8	4,5	2,3
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T.2.0	1781-1984	2003-10	8,3	5,5	2,8
LUPO GTI	1598	1999-05	8,1	5,4	2,7
TOUAREG 4.2 V8/4.2 V8 FSI (I S.)	4163-4172	2002-09	9,0	6,0	3,0
TOUAREG 6.0 W12 (I S.)	5998	2005-10	9,8	6,5	3,3
PHAETON 4.2 V8	4172	2003-15	9,0	6,0	3,0
PHAETON 6.0 W12	5998	2002-11	10,5	7,0	3,5
EOS 3.2/3.6 V6	3189-3597	2007-10	9,0	6,0	3,0

VOLKSWAGEN PORSCHE

GERMANIA

914/4	1679	1969-72	24,0	16,0	8,0
914 1.8	1795	1973-75	24,0	16,0	8,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
914 2.0	1971	1972-75	27,0	18,0	9,0
914/6	1991	1969-72	91,0	57,0	40,0

VOLVO

SVEZIA

480 TURBO	1921 1989-96	2,0	1,3	0,7
480 ES	1721-1998 1986-95	6,8	4,5	2,3
480 TURBO	1721 1988-95	8,6	5,7	2,9
244 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2127 1974-81	6,0	4,0	2,0
240 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2316 1982-91	5,3	3,5	1,8
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127 1980-85	10,5	7,0	3,5
245 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2127 1974-81	7,5	5,0	2,5
240 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2316 1982-93	5,3	3,5	1,8
245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127 1981-85	10,5	7,0	3,5
264 DL/GL/GLE	2664-2849 1974-81	7,5	5,0	2,5
265 DL/GL/GLE	2664-2849 1974-81	7,5	5,0	2,5
262 COUPE	2664-2849 1977-81	16,5	11,0	5,5
740 (TUTTE LE VER.)	1986-2316 1984-92	2,0	1,3	0,7
740 TURBO	1986-2316 1984-89	2,7	1,8	0,9
740 TURBO 16V	1986 1989-90	3,0	2,0	1,0
740 SW	1986-2316 1985-92	2,0	1,3	0,7
740 TURBO SW	1986 1985-89	3,5	2,3	1,2
740 TURBO 16V SW	1986 1989-90	4,2	2,8	1,4
760 GLE V6	2849 1982-87	3,0	2,0	1,0
760 GLE LIMOUSINE	2849 1986-87	5,3	3,5	1,8
760 TURBO 2.3	2316 1982-87	3,0	2,0	1,0
760 GLE V6 SW	2849 1985-87	3,0	2,0	1,0
760 TURBO 2.3 SW	2316 1985-87	3,0	2,0	1,0
760 GLE V6 (II S.)	2849 1987-90	3,0	2,0	1,0
760 TURBO (II S.)	2316 1987-90	3,0	2,0	1,0
760 GLE V6 SW (II S.)	2849 1987-90	3,0	2,0	1,0
760 TURBO SW (II S.)	2316 1987-90	3,0	2,0	1,0
780 TURBO	1986 1986-90	7,5	5,0	2,5
780 TURBO 16	1986 1989-92	8,3	5,5	2,8
780 V6	2458-2849 1985-92	7,5	5,0	2,5
940 GLE	2849 1990-93	2,7	1,8	0,9
940 TURBO	1986-2316 1990-96	2,7	1,8	0,9
(940) POLAR 2.3 TURBO	2316 1997	3,5	2,3	1,2
940 GLE SW	2849 1990-93	3,5	2,3	1,2
940 TURBO SW	1986-2316 1990-96	3,5	2,3	1,2
(940) POLAR 2.3 TURBO SW	2316 1997	5,0	3,3	1,7
960 TURBO	2316 1990-92	3,8	2,5	1,3
960 2.9I 24V	2922 1990-96	3,8	2,5	1,3
960 TURBO SW	2316 1990-92	4,5	3,0	1,5
960 2.9I 24V S.W.	2922 1990-96	4,5	3,0	1,5
850 TURBO 20V T-5	1984-2319 1993-96	6,0	4,0	2,0
850 R/T-5 R	1984-2319 1994-96	11,3	7,5	3,8
850 TURBO 20V T-5 SW	1984-2319 1993-96	6,8	4,5	2,3
850 R/T-5 R SW	1984-2319 1994-96	12,0	8,0	4,0
S70 20V TURBO	1984-2435 1996-99	5,8	2,5	1,3
V70 20V TURBO	1984-2521 1996-06	3,3	3,5	1,8
V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2435 1996-02	5,3	3,5	1,8
V70 R	1984-2521 1997-06	12,0	8,0	4,0
S90 2.9 24V	2922 1996-98	5,3	3,5	1,8
V90 2.9 24V	2922 1996-98	5,6	3,7	1,9
S80 (I.S.) 2.8 24V TURBO T6	2783 1998-02	6,0	4,0	2,0
S80 (I.S.) 2.9 24V	2922 1998-06	5,0	3,3	1,7
XC70 2.5 I.T. 20V AWD (TUTTE LE V.)	2521 2002-06	5,3	3,5	1,8
XC90/XC90 T6 (I.S.)	2521-3121 2002-08	6,0	4,0	2,0
XC90 V8 (I.S.)	4413 2004-10	7,5	5,0	2,5
S60 (I.S.) 20V TURBO	1984-2521 2000-09	3,0	2,0	1,0
S60 R	2521 2003-07	6,8	4,5	2,3
C70 COUPÉ	1984-2435 1997-02	8,3	5,5	2,8
C70 CABRIOLET	1984-2435 1999-05	9,8	6,5	3,3
C70 C/C	2435-2521 2005-06	7,5	5,0	2,5
C30 T5	2521 2006-12	7,4	4,9	2,5

UN PONTE TRA DOMANDA E OFFERTA

- La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 145.
- Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza.
- Ogni scheda può contenere una sola inserzione per una sola vettura.
- È possibile utilizzare schede fotocopiate.
- Il quadratino in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

ALFETTA 1.6, 1982, Acqua di Fonte, meccanica, carrozzeria, interni in ottime condizioni, lavori documentabili, revisione valida fino a ottobre 2023, visibile a Varese, 9500 euro

0332945628

ALFETTA GTV TURBODELTA, 1984, nero metallizzato, telaio 21801361, inurtata, gomme nuove, manutenzione documentata, disponibile per ogni prova, visibile a Caserta, 42.500 euro

3665602016

GIULIA 1300 SUPER, 1974, verde, vettura in perfette condizioni (meccanica, carrozzeria, interni), targhe e documenti originali, visibile ad Ancona, 18.000 euro

337640604

GIULIA GT 1300, Prugna, totalmente restaurata (carrozzeria, interni, strumentazione, selleria, cerchi in lega), auto da vetrina, visibile a Olbia (SS), Tratt. ris.



3313655346

GIULIETTA II SERIE, 1959, beige, auto in perfette condizioni (carrozzeria, meccanica, interni), targhe nere e documenti originali, visibile ad Ancona, 26.000 euro

3341490403

SPIDER 2.0, 1993, rosso, esemplare superlativo, prima vernice, 17.000 km, book dei service con fatture, completa di hardtop, disponibile per ogni prova, visibile a Caserta, 30.000 euro

3665602016

AUTOBIANCHI

BIANCHINA TRASFORMABILE, 1961, rosso-bianco, privato vende Autobianchi Bianchina Trasformabile e Cabriolet, Asi, in condizioni da concorso, visibile a Genova, 23.000 euro

3355604632

BMW

Z3 ROADSTER, 1997, British Racing Green, bellissima, interni in pelle verde, 143.800 km, visibile ad Ancona, 10.900 euro

3476302136

CITROËN

MEHARI, 1976, Verde Tibesti, ottime condizioni, iscritta Asi e Registro Storico Citroën, targa originale, documenti in regola, visibile ad Arezzo, 14.000 euro



3470779816

ERMOLLI

FORMULA PANDA 1050, 1985, giallo, vettura restaurata con motore in rodaggio, passaporto tecnico, pronta all'uso o da conservare per futura rivalutazione, visibile a Canelli (AT), 10.000 euro



3337423186

FERRARI

TESTAROSSA, 1991, rosso, comprata nuova, stesso proprietario da oltre 30 anni, tagliandata, come nuova, visibile a Modena, Tratt. ris.

3488122938

FIAT

124 SPIDER AMERICA, 1982, rosso, interni in pelle beige, motore 2000 iniezione, restauro completo, come nuova, 1500 km, perfetta in tutto, visibile a Trento, Tratt. ris.

3333633979

126, 1986, bianco, auto in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, Asi Targa Oro, visibile a Macerata, 3800 euro

3478216081

126 PERSONAL, 1983, bianco, prima vernice, 70.000 km, trattamento anticorrosione, gomme nuove, visibile a Roma, 3900 euro

3388432627

500 LUSO, 1972, giallo, ferma dal 2018, accessori Abarth, marciante, visibile a Ravenna, 4500 euro

3332348087

501 TORPEDO, 1925, amaranto, meccanica, carrozzeria e interni in ordine, gomme nuove, iscritta Asi, prezzo trattabile, visibile ad Ivrea, 30.000 euro



0125613500

EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbidissima stoffa antiraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.

SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO



TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
<http://www.ricambijeepp.com> - e-mail: turi@ricambijeepp.com

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matta
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori

Bergia Paolo

Restauro Auto d'Epoca

Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391
autodepocabergia@virgilio.it - www.alfabergia.com

Officina
specializzata
Alfa Romeo



Pratiche Auto ad Elevato Grado di Difficoltà

Nicolini
Bruno snc



Reggio Emilia Tel. 0522.551061
paolo@nicolinibruno.it
www.nicolinibruno.it

DAL 1945

M.A.R.A.®

di POLEDRO FABIO

SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA



CARROZZERIA E PARTI MOTORE

20154 MILANO
CORSO SEMPIONE, 82
TELEFONO (02) 331.17.47.r.a.
Fax (02) 331.93.13
sito web: www.mara.it
e-mail: mara@mara.it

EPOCA CAR



www.epocacar.com



NEGOZIO ON LINE

Dal 1983 IL MAGAZZINO
PIÙ ASSORTITO D'ITALIA
per AUTO STORICHE
italiane ed estere

S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax: 0421 311659 - info@epocacar.com

Elettrauto Franco s.r.l.

COSTRUZIONE STRUMENTI
IMPIANTI ELETTRICI
ED LORO ACCESSORI

Via Della Potara, 41/A - 36015 SCHIO (VI)
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052



Via Linfano, 2A
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
WhatsApp: 3899267895

di Bertamini Renzo & C. snc

RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE

RICAMBI PER ALFA ROMEO
FERRARI - FIAT - LANCIA - MASERATI
SPECIALIZZATI IN 124 SPIDER

www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

Agenzia Aguggini sas

di Trombetta Alessandro & C.

... dal 1965
... qualunque pratica
... per qualsiasi veicolo
... di ogni età

• DEMOLITI E RADIATI
• PROVENIENZA ESTERA
• ORIGINE SCONOSCIUTA
• COLLAUDI CPA/MCTC

www.agugginisas.it

www.garageepoque.it

TEL. 02 96320107

elvezio esposito

Interni e Accessori per Auto d'Epoca

Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza Tel. e Fax 0984.36074 - Cell. 340.5274950
info@elvezio.com - www.elvezio.com

Promozione Estiva 15% di sconto su tutto il sito www.elvezio.com
Ordina online fino al 21 Settembre 2022

COVERCAR

CONFEZIONI ANDREA GROUP

SCEGLI SOLO IL MEGLIO PER LA TUA AUTO. DIFFIDA DALLE IMITAZIONI



Il marchio Covercar si distingue, da oltre 40 anni per la qualità e le caratteristiche tecniche che compongono ogni prodotto. Queste stesse caratteristiche hanno permesso a Confezioni Andrea di fornire direttamente le più importanti case automobilistiche del mondo e di soddisfare una clientela sempre più esigente e attenta alla cura delle proprie automobili.

Negli anni sono nate sul mercato diverse imitazioni dei prodotti Covercar che possono sembrare simili, ma che hanno caratteristiche differenti. Consigliamo quindi, ai nostri clienti di accertarsi sempre dell'autenticità del marchio Covercar e di prestare attenzione nella scelta di un copriauto. Per ogni ulteriore informazione è possibile contattare il servizio clienti Covercar o visitare il sito www.covercar.com

CARATTERISTICHE

- antistatico • elasticizzato
- interno felpato • traspirante
- lavabile nella comune lavatrice domestica
- realizzato sulla misura dell'auto o della moto
- ampia gamma di colori
- personalizzabile con il proprio logo
- facilità di gestione • ingombri ridotti
- eventuale piping in contrasto per delineare le forme dell'auto o della moto
- borsa inclusa

GAMMA COLORI



GAMMA COLORI PIPING



CONSIGLIATA DA RUOTECCLASSICHE

PORSCHE 912 (1968)



Che belle le Porsche 912 dei primi anni, con la linea che concettualmente è arrivata fino ai nostri giorni ma la purezza del disegno originario. I cerchi Fuchs, poi, la arricchiscono e anche il loro disegno è praticamente immortale. Tutto questo vale anche se la 912 in questione è... una 912, ossia l'icona di Stoccarda nel cui cofano è stato infilato il 4 cilindri di provenienza 356.

La produzione di quest'ultima

era terminata nel 1966 e già dall'anno prima la 912 aveva preso il posto di entry level nella gamma della Casa. Detto questo, l'esemplare qui ritratto è stato immatricolato in Italia da nuovo e qui è sempre rimasto, ha il certificato d'origine della fabbrica ed è Targa Oro Asi. Monta i già citati cerchi in lega Fuchs ed è stato integralmente restaurato; per quanto riguarda la carrozzeria presso la stessa Grimaldi Auto, mentre la meccanica è stata riportata a nuovo da specialisti Porsche. A corredo della vettura ci sono tutte le fatture dei lavori effettuati e dei pezzi sostituiti. Una bella occasione per mettersi in garage una Porsche dalla linea intramontabile e dai costi di utilizzo più contenuti di quelli di una 911. Se non siete cultori delle sfide al semaforo...



Prezzo

Su richiesta

In vendita presso

Grimaldi Auto S.p.A. & Classic Cars -
Vigevano (PV)
tel. 0381 22787
grimaldiauto.it/auto-classiche/

Numero di telaio

Su richiesta

Colore

Verde Irlanda

Contachilometri

150 km dal restauro

Potenza

90 CV

Velocità massima

185 km/h

Scelta da

Fulvio Zucco

Motivazione

Un bell'esemplare italiano da sempre, interamente restaurato e con la documentazione dei lavori.

Pro

Il Verde Irlanda della carrozzeria è bello e tipico del periodo. Il fascino della linea è quello delle prime 911.

Contro

Le prestazioni e il sound del motore, invece, non sono quelli delle 911.

Per chi è

Per chi vuole una Porsche non troppo comune, affascinante e dai costi di gestione inferiori alle 911.

■ **DUNA WEEKEND**, 1991, verde, conservata, tagliandata, solo 48.000 km, unica in queste condizioni, visibile a Genova, 3800 euro



3495021476

■ **OSFA FORMULA JUNIOR**, 1959, rosso, perfettamente funzionante, quattro freni a tamburo, motore 1100, due carburatori Weber doppio corpo, visibile a Pavia, Tratt. ris.

3393040270

■ **RITMO 130 TC ABARTH**, 1983, bronzo metallizzato, prima vernice, pochi km, non urtata, tagliandata, lavori documentabili, solo due proprietari, disponibile per ogni prova, visibile a Caserta, 17.500

3665602016

■ **UNO CS**, 1990, azzurro metallizzato, vettura sanissima, sempre in box, interni molto belli, 67.000 km, revisionata, gomme nuove, visibile a Bergamo, 1600 euro

3358009188

FORD

■ **CORTINA MKII TWIN CAM**, 1969, bianco, strisce verdi, originale Lotus, sanissima, meccanica ottima, assetto stradale leggermente rivisto, fatta girare regolarmente, non incidentata, alcuni particolari esterni da rivedere, volante Motolita, cerchi Minilite, gomme all'80%. Auto per intenditori, visibile in Piemonte, 32.000 uro

3477174020

INNOCENTI

■ **MINI COOPER 1300 EXPORT**, Carta da zucchero-beige, completamente restaurata, interni neri, cerchi in lega, gomme nuove, visibile a Pietrasanta (PI), 15.500 euro



3355626843

JAGUAR

■ **MK2 2.4 LITRE**, 1965, rosso scuro, completamente originale, Asi Targa Oro, 100.000 km, visibile a Siena, 25.000 euro

3683797921

LANCIA

■ **AURELIA B20 GT**, 1953, verde, vettura omologata Asi, visibile in Abruzzo, Tratt. ris.

3355691282

■ **FLAVIA 1800 I SERIE**, Grigio Vinovo, targhe nere, restauro maniacale. Contatto mail vecchiamacini@gmail.com, visibile a Barga (LU), 12.000 euro



3428429042

■ **THEMA 8.32**, 1987, azzurro metallizzato, auto bellissima, perfetta, sostituite cinghie, pompe, ammortizzatori, lavori documentabili con fatture, visibile a Voghera (PV), 21.000 euro

328866933

LAND ROVER

■ **RANGE ROVER (P38)**, 1996, nero, pickup omologato con motore diesel 2000 Bmw, cassone ribaltabile e gancio traino, vera rarità, visibile a Genova, Tratt. ris.



3495021476

■ **RANGE ROVER**, Classic, 1989, silver, modello cinque porte, motore 3500 V8 benzina, conservata, revisionata, sana, 138.000 km, iscritta Asi, visibile a Genova, 18.000 euro



3495021476

MASERATI

■ **BITURBO S**, 1986, grigio, unica, 95.000 km, visibile a Pescara, 9000 euro

3286431184

MERCEDES

■ **300 CE-24**, 1989, nero metallizzato, rivestimenti in pelle beige, carrozzeria e interni perfetti, disponibile per qualsiasi prova. Si prega di telefonare al mattino, visibile a Mondovì (CN), Tratt. ris.

3356547203

■ **350 SE (W116)**, 1974, blu, unico proprietario, interni in pelle e tessuto beige, iscritta Asi certificato d'identità n.015086, visibile a Bari, 9500 euro

360996784



CARS ARE ART

IL NOSTRO SHOWROOM

PRIMI IN ITALIA DAL 1975

SCOPRI DI PIU'!



1954 JAGUAR Xk120 FHC
OMOL.ASI ORO



1958 LANCIA
AURELIA B24 S



1957 LOTUS XI **MILLE
MIGLIA OMOL.ASI (1 DI 270)**



1964 MASERATI 3500 GTI
TOURING **OMOL.ASI ORO**



1962 MASERATI 3500 GTI
SEBRING VIGNALE



1968 DUCATI 350 DESMO
CORSA



1959 ALFA ROMEO
GIULIETTA SPIDER



1964 ALFA ROMEO 2600
TOURING **OMOL.ASI ORO**



1969 FIAT DINO SPIDER
2000



1962 FIAT 600 D MULTIPLA



1974 BENELLI 750/SEI
COMPETIZIONE



1972 CITROEN SM
CARBURATORI



1970 JAGUAR 4.2 S2 FHC



1955 PORSCHE 356 1500
SPEEDSTER **OMOL.ASI**



1969 VOLKSWAGEN
PORSCHE 914/4 1700



1968 MV AGUSTA 250 B
CORSA



1969 MERCEDES BENZ 600
LIMOUSINE SWB EX
INNOCENTI (1 DI 15)



1958 MG A 1500
ROADSTER MKI



1963 MG B ROADSTER MKI
PULL HANDLE



1958 AUSTIN HEALEY
100/6 BN6

Acquisto / Vendita
/ Permute /
Servizio
di Conto Vendita

Tutta la collezione
di oltre 200 auto
in vendita sul sito
www.luzzago.com

Offri / Proponi
la tua vettura da
collezione anche su
Whatsapp

VENDO&COMPRO

CLK 200 K (C209), 2003, Brillant Silber, benzina, 151.000 km, allestimento Avantgarde, full optional (pelle, sensori di parcheggio, gps, assetto sportivo), cambio manuale, pneumatici Dunlop Sport Maxx, cerchi da 18", modifiche ufficiali apportate da Mercedes-Benz al meccanismo della distribuzione, meccanica e carrozzeria perfette, visibile a Udine, 7900 euro



3393483614

CLK 200 K CABRIOLET (A209), 2004, argento, bellissima, visibile ad Ancona, 10.500 euro

3476302136

MG

A, 1957, nero, interni bordeaux, capote crema, guida a sinistra, Crs, restaurata completamente nel 2016, visibile a Roma, 39.000 euro



336925590

PORSCHÉ

911 L, 1968, Polo Red, passo lungo, certificata, matching numbers, pelle nera, volante in legno, cerchi Fuchs, da restaurare, visibile a Savona, Tratt. ris.

Pizzarelli Fausto

RICAMBI
E ACCESSORI
AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI
COMPLETI - CAPOTTES PEDANE ecc.
STEMMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA

REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portatile (0337) 569941



3206909452

RENAULT

5 GT TURBO PHASE 2, 1988, bianco, splendide condizioni a livello meccanico e di carrozzeria, nessun intervento da fare, visibile ad Arezzo, 19.800 euro

3334459411

ROLLS-ROYCE

SILVER CLOUD II, 1960, bicolore argento-grigio, vettura Asi Targa Oro, per cerimonie, ottime condizioni, revisionata, vero affare, Tratt. ris.

3389369456

VOLKSWAGEN

MAGGIOLONE CABRIOLET, 1974, nero, rimessa a nuovo (carrozzeria, interni, assetto), gomme nuove, visibile a Ravenna, 16.000 euro

3332348087

VENDO MOTO

BENELLI

LEONCINO 125/2T, 1955, rosso Benelli, perfettamente restaurato, pari al nuovo, completo di documenti, Asi Targa Oro, visibile a Monza, 3500 euro

3386066833

GILERA

150 SPORT, rosso-nero, veicolo restaurato a regola d'arte, documenti e targa originali, da rodare, visibile a Udine, 2500 euro

0432507338

HONDA

CX 500 TURBO, 1982, panna con strisce arancioni, serie limitata, unica, 34.500 km, visibile a Pescara, 6000 euro

3286431184

ITALJET

T50 PACK, 1992, nero, ciclomotore da collezione, mai usato, funzionante, unico proprietario, visibile a Siena, 1500 euro

3683797921

MONDIAL

160 SPORT, 1954, nero, originale, completa, funzionante, con targa e visura, radiata d'ufficio, visibile a Piacenza, 950 euro



0523896247

PIAGGIO

APE 150, 1959, verde, perfetta, documenti regolari, visibile a Genova, 14.000 euro



3356468789

VARI MODELLI, vari anni, vendo motocarri Piaggio Ape "Faro Basso" e Piaggio Pentaro con targa, Ape 50 Cross e Vespa 50 Special, Tratt. ris.

3389369456

VESPA "FARO BASSO", 1952, verde, Vespa 125 V30, funzionante, perfetta, reimmatricolata, revisionata, da vedere, visibile a Voghera (PV), 6000 euro

328866933

RUMI

TURISMO 125, 1956, bianco-nero, funzionante, restaurata, completa di documenti e targa, visibile a Udine, 3000 euro

0432507338

VENDO VARIE

CERCHI CAMPAGNOLO

RAGNO, anni 70, vendo cerchi in lega Campagnolo 6X13" compatibili con Bmw e Opel anni 70, molto belli, visibili a Ravenna, 400 euro

3332348087

FARI

FENDINEBBIA, 1978, vendo fari fendinebbia Carello modello "Jod" gialli, diametro 170, completi di coperchio nero. Come nuovi, visibili a Montefiorino (MO), 130 euro

3335812077

PER ALFA ROMEO

GIULIA GT, 1963-76, vendo ricambi per Alfa Romeo Giulia GT (meccanica, carrozzeria, volanti e cerchi), visibili a Ravenna, Tratt. ris.

3381500621

SPIDER, 1985-90, vendo cofani anteriore e posteriore, paraurti (ant. e post.), portiere e altri ricambi per Alfa Romeo Spider, Tratt. ris.

3389369456

VARI MODELLI, vari anni, per vari modelli vendo motori AR1315, AR106, AR112, AR530, AR 514 insieme a carburatori e altri ricambi, Tratt. ris.

3389369456

VARI MODELLI, vari anni, vendo ricambi carrozzeria e meccanica per Alfa Romeo Giulietta Spider, Sprint, Sprint SS, Giulia GT, Tratt. ris.

3389369456

VARI MODELLI, vari anni, vendo volante per Alfa Romeo Giulietta Sprint e Spider, volante sportivo Nardi per Giulia SS, Giulia berlina, Giulia GT (1750 e 2000), vari cruscotti, coppa dell'olio per GT Veloce e Giulietta SS, carburatori DCOE2 e DCOE3 e altro, Tratt. ris.

3389369456



Restauri e revisione Porsche 356 - 911 - 914

Dal 1984 ci occupiamo di vetture Porsche per farle tornare nella loro splendida forma originale.

S.S. Casale - Asti, 42 z.i. - 15020 Cereseto (AL) - Italy

Tel. 339.6541474 - crvesrl@gmail.com



La nostra Officina

N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE S.R.L.

di Pavan Nicola

**NUOVA
SEDE
600m²
RICAMBI & AUTO**

**VENDITA E RICAMBI
PER CITROËN 2CV
MEHARI E DYANE**



Nuovi Articoli!

www.citroen2cvservice.com

**Parafango posteriore
Dyane 125 €**



**4 Pneu
125R15
135R15
200 €**



**KIT Sedili completi
per Mehari 435 €**

**Coppia parasoli
con texture d'origine
75 €**



**Paraspruzzi
2cv, Dyane,
DS
replica
da originale**

**KIT 4 fascioni
bianchi per
ruote
(varie misure)
55 €**



- Spedizioni in tutta Italia
- Ampio magazzino ricambi

**NUOVI RICAMBI
e PROMOZIONI !!**



Via Polesine 1431 - 37043 CASTAGNARO (VR)
Tel. 0442 1955082 - 347 5366196 - 347 9207720
WWW.CITROEN2CVSERVICE.COM
Info@citroen2cvservice.it

GALVANICA SPINO D'ADDA S.r.l.

PULITURA, SABBIAIATURA E LUCIDATURA



SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA.

**ASSICURIAMO INOLTRE UN TRATTAMENTO
DI RESTAURO SUI PARTICOLARI DA RICROMARE**

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)

Tel. 0373 965359 - Fax 0373 646003

e-mail: info@galvanica-spino.it

www.galvanica-spino.it

WWW.AIRCOOLED.IT



PORSCHE 356 ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

PER VARIE VETTURE D'EPOCA pneumatici e fasce bianche da applicare

AIRCOOLED BY PLANK SRL

39042 BRESSANONE (BZ) - VIA JULIUS DURST 44
T 0472 200 606 - CELL. 335 215 386
PLANK@AIRCOOLED.IT



Alfa Romeo



Partner Ufficiale
Officina

Scuderia Jaguar Storiche



Officina - Restauro - Rimessaggio - Vendita



Alfa Romeo 75 1.8 Indy - 1991
km 109.000 conservata - € 11.800



Fiat 500 C Topolino - 1951
km 0 completamente restaurata - € 14.500



Jaguar XKR 4.0 coupé - 1999
km 130.000 conservata con cura - € 33.800



Lancia Fulvia 1300 S Rallye - 1971
km 28.000 conservata - € 17.000



Daimler Double Six - 1988
km 128.000 conservata - € 19.800



Alfa Romeo Sprint 1500 Quadrifoglio Verde - 1983
km. 79.000 - uniproprietario - conservata € 14.900

Via Tiburtina 1123 - 00156 Roma - tel. 06-64879004 - Maurizio 340-4033059

www.mucciauto.com - info@mucciauto.com

CONSIGLIATA DA RUOTECCLASSICHE

FIAT 1500 D
BALBO (1949)

Una cabriolet su telaio della Fiat 1500 a sei cilindri, nel dopoguerra, non era certo una decappottabile di media cilindrata alla portata di molti, come verrebbe da pensare oggi. Mentre Balbo, che probabilmente non è un nome familiare a tutti, era in attività già da parecchi anni, avendo aperto i battenti nel 1914. A cavallo della seconda guerra mondiale furono tante le Fiat 1500 allestite dall'atelier torinese, ma con il disegno

dell'esemplare qui ritratto pare ne siano esistite soltanto due. Quindi, difficile trovare un'auto più esclusiva di questa. Il restauro completo risale a una decina di anni fa, dopodiché la Fiat è sempre stata conservata con la massima cura. Altra caratteristica notevole è il fatto che abbia avuto soltanto tre proprietari: il barone Falchetti di Roma che la commissionò, poi un collezionista e un commerciante di auto storiche. Monta ancora le sue prime targhe "Roma" ed è iscritta all'Asi. L'interno è in pelle rossa e la carrozzeria di un insolito arancione che la rende ancor più particolare. È la tipica cabriolet da concorsi d'eleganza o raduni turistici, visto che le prestazioni del motore sono più improntate alla dolcezza che non alla brillantezza di marcia.



Prezzo
€ 85.000

In vendita presso
Ruote da Sogno - Reggio Emilia
via Daniele da Torricella, 29
tel. 0522 268511
info@ruotedasogno.com

Numero di telaio
043324

Colore
arancione

Contachilometri
12.690 km

Potenza
47 CV

Velocità massima
circa 120 km/h

Scelta da
Fulvio Zucco

Motivazione
Sulla raffinata meccanica della Fiat 1500 a 6 cilindri, un pregevole esempio di fuoriserie del dopoguerra, quando auto così per quasi tutti restavano un sogno.

Pro
Pare ne siano state allestite solo due, più esclusiva di così...

Contro
Il colore è vistoso, o lo si apprezza o appare esagerato.

Per chi è
Per i cultori della carrozzeria italiana che frequentano i concorsi.

PER CITROËN

DS, vari anni, per Citroën DS e DS Cabriolet dispongo di vari ricambi, nuovi e usati, Tratt. ris.

3355945776

PER FIAT

500 A, B E C, per Fiat Topolino A, B e C vendesi portiere complete di finestrini e altri lamierati usati, in buono stato, www.museolamborghini.com, visibili a Fano (BO), 300 euro cad.

3482243566

500 TOPOLINO, cambio revisionato totalmente da personale specializzato, come nuovo, visibile a Treviso, 500 euro

3396994058

PER JEEP WILLYS

CERCHI COMBAT, 1942, vendo n.5 cerchi Combat M5 sabbati, consegna a mano, visibili a Ravenna, 300 euro

3332348087

PER LANCIA

APPIA I SERIE, vendesi paraurti in alluminio, ottime condizioni, www.museolamborghini.com, visibile a Fano (BO), 500 euro

3482243566

AURELIA, 1950-51, carburatore Solex revisionato, visibile a Grosseto, 280 euro

3290454819

PER PIAGGIO

APE 175, 1964-67, vendesi motore senza carburatore e cambio per Piaggio Ape 175, www.museolamborghini.com, visibile a Fano (BO), 600 euro

3482243566

PER PORSCHE

CARRERA, vendo due sedili anteriori con poggiatesta integrato, pelle nera, belli, visibili a Ravenna, 630 euro

3332348087

PONTE SOLLEVATORE

PER AUTO, vendo ponte sollevatore per auto, vero affare!, visibile a Bergamo, Tratt. ris.

3348216800 - 3386698789

RICAMBI

VARI MARCHI E MODELLI, Dispongo di una ruota a raggi da 13" per auto inglesi, sabbata, da riverniciare. Posso spedire, visibile a Salerno, 50 euro

3336934881

RICAMBI PER MOTOCICLETTE

VARI MARCHI, vari anni, vendesi due carburatori Amal RB930/34 e LB930/35 per moto Bsa, Norton e Triumph, www.museolamborghini.com, visibili a Fano (BO), 250 euro cad.

com, visibili a Fano (BO), 250 euro cad.

3482243566

RIPRODUZIONE CASCO

JET, vendo riproduzione casco di Francois Cevert, nuovo, omologato, esemplare unico, con confezione e foto del pilota, visibile a Vercelli, 200 euro

3315967958

RIVISTE

QUATTORRUOTE E RUOTECCLASSICHE, vendo collezioni complete non frazionabili, visibili a Torino, Tratt. ris.

3381774874

RUOTECCLASSICHE, vendo collezione Ruoteclassiche dal n.1 a oggi, in perfetto stato, visibile a Venezia, 1500 euro

3358214296

VOLUMI QUATTORRUOTE

FIAT E LANCIA, vendo volumi Fiat e Lancia della collezione Quattorruote, visibili a Bergamo, Tratt. ris.

3348216800 - 3386698789

COMPRO AUTO

ALFA ROMEO

NUOVA GIULIA SUPER, vari anni, cerco Alfa Romeo Nuova Giulia Super, 1300 TI in zona Piemonte, visibile in Piemonte, Tratt. ris.

3407314885

LANCIA

FULVIA COUPÉ 1.3 S (II SERIE), Blu Lancia, cerco tassativamente nel colore Blu Lancia, Tratt. ris.

3339318902

COMPRO VARIE

FREGI AUTO

VARI MARCHI, vari anni, compro fregi di auto italiane e straniere, Tratt. ris.

3348216800 - 3386698789

GIOCATTOLI

D'EPOCA, vari anni, cerco giocattoli in latta Ingap, macchinine Schuco, Dinky Toys, Corgi Toys e trenini Märklin, Rivarossi, Lima ecc., Tratt. ris.

3466800367

MODELLINI

VARI MARCHI, compro modellini di auto in scala 1/43 e 1/18, Tratt. ris.

3348216800 - 3386698789

RIVISTE

QUATTORRUOTINE, Compro numeri di Quattorruotine a prezzi modici, Tratt. ris.

3348216800 - 3386698789

Grimaldi Classic Cars



Viale Monte Grappa, 15
Vigevano PV - Italy
Tel. +39 0381.22787

www.grimaldiauto.it
mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it
Tel. WhatsApp +39 347-7376032 - 340.7170541



PORSCHE BOXSTER 2.5 204cv

ISCRITTA ASI, ANNO 1999,
SOLO 46.731 KM DA NUOVA
LIBRO TAGLIANDI COMPLETA-
MENTE TIMBRATO.

**RIVALUTAZIONE CERTIFICATA !
HA 23 ANNI
ITALIANA DA SEMPRE**



PORSCHE 996 CARRERA 4 CABRIO 3.400cc

SOLO 38.000 KM DA NUOVA,
LIBRETTO SERVICE, HARD-TOP,
EXCELLENT CONDITIONS.

**IMM.2001
INTERNI FULL PELLE CHIARA !**



PORSCHE 912 1.6, ***RESTAURATA DA NOI***,
VERDE IRLANDA, MOTORE INTEGRALMENTE
RESTAURATO DA RODARE DA PERSONALE SPE-
CIALIZZATO IN PORSCHE CLASSIC, CERTIFICATO
PORSCHE MATCHING NUMBERS!

GENNAIO 1968 HA 54 ANNI ! AMAZING !



BMW 2000 CS coupé sport 120CV

UNICO PROPRIETARIO interni originali,
matching, 4 vetri elettrici, interni di nascita.

ANNO 1968 - targhe nere !



FIAT 600 MULTIPLA, °°°FAVOLOSA°°°,
targhe nere Torino, ASI TARGA ORO.

**ITALIANA DA SEMPRE, ANNO 1960 !
1° MONOVOLUME AL MONDO**



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3,
°°°750D PASSO CORTO°°°, IMM.1958,
AZZURRA, CONDIZIONI IMPECCABILI dalla
A alla Z.

TARGA RAVENNA. HA 64 ANNI !



LANCIA DELTA HF INTEGRALE 4WD 16V
SOLO 75.000 KM *IN OTTIME CONDIZIONI*

ANNO 1989



MERCEDES UNIMOG-411, IMM. 1962°°°
NOSTRO DA 30 ANNI°°°, SOLO 8.000KM
DA NUOVA°°°, CAPOTE ORIGINALE, TRAINA
6,6 TONNELLATE.

TARGA TORINO, HA 59 ANNI !



BMW Z1, °°°BOOK SERVICE COMPLETO-LIBRETTO
GARANZIA COMPILATO°°°SOLO 46.000KM, COLORE
TOPROT ROSSO, porte elettriche scendenti perfette,
capote originale, 2.500, 170cv, ASI, CONDIZIONI TOP !

NOVEMBRE 1990, HA 32 ANNI !



JAGUAR MK2 3.8, °°°ITALIANA DA SEMPRE
con TARGE VARESE NERE°°°, RESTAURATA
da NOI COMPLETAMENTE ! Colore blu con
interni CARTIER.

ANNO 1963, HA 59 ANNI ! STRABILIANTE !



ALFA ROMEO 1.750, Igrigio indaco con pelle
Cartier, combinazione cromatica favolosa,
oggetto molto speciale, ancora con i suoi
interni originali.

MARZO 1970, TARGA FERRARA !



ALFA ROMEO DUETTO Quadrifoglio verde,
SOLO 79.000 KM *ITALIANO DA SEMPRE con
TARGA MILANO* IN OTTIME CONDIZIONI !

ANNO 1989

ACQUISTIAMO

con PAGAMENTO e PASSAGGIO IMMEDIATO
LA TUA VETTURA DAGLI ANNI '50 AD OGGI !

SIAMO ANCHE ALLA RICERCA
di **FERRARI** e **LAMBORGHINI**



RICAMBI E ACCESSORI PER AUTO INGLESI CLASSICHE



**RICAMBI JAGUAR - DAIMLER - TRIUMPH - MG - MINI
AUSTIN HEALEY - ROLLS ROYCE**

**COMPONENTI DI MECCANICA, CARROZZERIA E TAPPEZZERIA
PRONTA CONSEGNA**

CONTATTACI PER CONOSCERE TUTTI I PRODOTTI CHE OFFRIAMO

**WWW.GMAJAG.COM
INFO@GMAJAG.NET**



**+39 0382 523630
+39 0382 525429**



Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da *

COMPILARE PER PRIVATI

RUOTECCLASSICHE

* MODULO 2 Aggiunta a pagamento GRATUITO	☐ VENDO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
	☐ COMPRO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
	SUPPLEMENTI		☐ Aggiunta Modulo 2 + Euro 5,00	☐ Aggiunta Fondo colore + Euro 5,00
			☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) Euro 50,00	☐ Aggiunta Fotografia + Euro 10,00
MARCA *		MODELLO *		
ANNO *		COLORE *		
VISIBILE A *		TELEFONO *		PREZZO *
DESCRIZIONE *				

COMPILARE PER COMMERCANTI

A pagamento: Modulo 1 Euro 10,00

* MODULO 2 MODULO 1	☐ VENDO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
	☐ COMPRO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
	SUPPLEMENTI		☐ Aggiunta Modulo 2 + Euro 10,00	☐ Aggiunta Fondo colore + Euro 10,00
			☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) Euro 100,00	☐ Aggiunta Fotografia + Euro 20,00
MARCA *		MODELLO *		
ANNO *		COLORE *		
VISIBILE A *		TELEFONO *		PREZZO *
DESCRIZIONE *				

Inserzionista

Città

Indirizzo

Telefono

TOTALE IMPORTO INSERZIONE
EURO

MODALITÀ DI PAGAMENTO

☐

Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.P.A.
Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.P.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)

☐

Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito: ☐ American Express ☐ BankAmericard ☐ Visa ☐ Diners

Firma

N°

Scad.

☐

Allego la ricevuta del bonifico bancario sul conto:
MONTE PASCHI DI SIENA IT40T0103033680000001051941.

● Gli annunci con fotografia o fondo colore e quelli dei commercianti (a pagamento) hanno la precedenza.

● Gli annunci degli operatori commerciali, tutti a pagamento, sono contraddistinti dal quadratino in rosso.

● I privati hanno diritto a un'inserzione gratuita (modulo 1 da 90 battute).

A pagamento: il modulo 2 (218 battute), la foto, il fondo colore, le grandi occasioni (comprendenti di foto e fondo colore).

● Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante una sola vettura o moto. In caso di inserzioni multiple pubblicheremo solo la prima riportata dal tagliando.

● I tagliandi dovranno essere compilati in ogni loro voce, in stampatello e in maniera leggibile. I testi dovranno rispettare il numero di battute del modulo scelto, compresi gli spazi tra una parola e l'altra.

● I tagliandi, anche fotocopiati, dovranno pervenire in redazione entro il giorno 20 del mese precedente la lavorazione del numero. Ad esempio, gli annunci del mese di maggio (in edicola a inizio mese) dovranno pervenire alla redazione entro il 20 marzo. Fanno eccezione gli annunci per febbraio e settembre: per febbraio, entro il 10 dicembre; per settembre, entro il 10 luglio. I tagliandi pervenuti dopo tale data verranno pubblicati sui numeri successivi compatibilmente con le esigenze di spazio.

● Non si accettano inserzioni a mezzo fax. In caso di invio in formato elettronico, è possibile utilizzare la scansione della pagina compilata o un pdf della stessa.

Per i pagamenti con bonifico bancario è necessario allegare ricevuta del medesimo.

● Le fotografie inviate a mezzo posta non saranno restituite. È necessario inviare nuovamente la foto in caso di ripetizione dell'annuncio. Le foto in formato elettronico, salvate in formato jpeg, dovranno avere le seguenti specifiche minime: base 5 cm; 1000 kb; risoluzione 300 dpi.

● Non saranno pubblicati gli annunci il cui contenuto non riguardi la materia e lo spirito della rivista.

● Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti vetture prodotte fino al 2002, oppure modelli di interesse collezionistico fino al 2012, cioè quelli riportati nelle nostre quotazioni.

● Non saranno pubblicati annunci compilati su elementi diversi dal nostro tagliando.

● Il tagliando va indirizzato a:
ED. DOMUS, UFFICIO PUBBLICITÀ
VIA G. MAZZOCCHI, 1/3
20089 ROZZANO (MI).

Oppure inviato a:
vendoecompro@ruoteclassiche.it

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, la informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazione e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI), telefono 02/824721.

ATTENZIONE: La presenza sulle pagine di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserto in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.

UNA BELLEZZA... ELETTRIZZANTE



Una vita fra le storiche

Il vice direttore guida auto classiche dall'età della patente. E per vent'anni ha provato per Quattroruote le youngtimer di oggi.

Sdegno, indignazione, disappunto, finanche risentimento, quasi fosse un affronto o un oltraggio personale: ecco le tipiche reazioni degli appassionati di fronte a una storica convertita ed elettrificata. Di automobili a batteria super-efficienti, supersicure, supercostose ce ne sono già un discreto numero nei li-

stini del nuovo e, apparentemente, non ci sarebbe ragione di depauperare il patrimonio automobilistico storico per soddisfare chissà quale capriccio travestito da vaga attitudine ambientalista. E invece una ragione c'è: le auto classiche sono bellissime. Chi trasforma, commissiona o acquista un'auto classica convertita riconosce implicitamente alle storiche il valore della bellezza, dello stile, del design (ma meno quello della meccanica, evidentemente). Quindi, prima di scandalizzarvi, provate a immaginare quali possano essere le reali motivazioni che spingono qualcuno a convertire un veicolo storico in

elettrico e probabilmente sarete più clementi nel giudizio. E forse anche più possibilisti...

Infatti, non è sempre vero che per le conversioni vengono utilizzate vere auto storiche: prendete la riedizio-

ne green della Mini Moke, opportunamente ribattezzata Nosmoke: è un'auto classica nelle forme, ma è interamente prodotta oggi (in Francia), è altrettanto simpatica e sfiziosa come quella vera e sicuramente è assai più affidabile dell'originale! E, giustamente, costa anche meno di una Moke autentica.

STIAMO A GUARDARE. INTANTO...

Tranquilli: non sono a favore delle auto storiche convertite o totalmente pro auto elettrica, ma neppure contrario per partito preso. Sono curioso, almeno in questa fase, e valuto caso per caso. Ho i miei miti a cilindri, guai a chi li tocca, e soprattutto conto sui carburanti sintetici per continuare a guidare la mia Porsche tra vent'anni o più: state pur certi che non toglierò il flat six per metterci un motore elettrico.

Vanno benissimo la "spiaggina" o il "pandino" elettrici per muoversi silenziosamente in qualche bella località di mare o tra i vigneti di qualche resort di lusso in Piemonte, per dire, dove la circolazione alle pre Euro 1 in alcuni Comuni è già preclusa, ma per adesso non mi spingerei oltre. Anche perché, al di là della "questione morale", ci sarebbero almeno un paio di riflessioni da fare: una riguarda i costi di conversione, l'altra l'efficienza del sistema. Se l'argomento vi stuzzica, scrivetemi. E nel frattempo, buone vacanze (anche a chi le farà con la "spiaggina" elettrica). **R**

“Le auto storiche **sono bellissime**. Ecco il motivo per cui qualcuno decide di convertirle: perché si apprezzano stile e design”



Seconda vita elettrica

La Mini Moke la conoscete tutti: prodotta dal 1964 al 1993 in Inghilterra, Australia e Portogallo, sta vivendo la sua seconda vita elettrica grazie a diverse iniziative un po' in tutto il mondo. La Nosmoke (nella foto) viene costruita in Francia da un'azienda nata dieci anni fa in due varianti (classica e furgoncino) con due tipi di batterie, che assicurano un'autonomia minima di 90-150 chilometri.



**AFFIDATE A GIRARDO & CO. L'INCARICO DI
CURARE LA VENDITA DELLA VOSTRA AUTO**

*Per ulteriori informazioni o per avere una valutazione
contattate senza impegno i nostri esperti*



FREDERIQUE CONSTANT

GENEVE



LIVE YOUR PASSION
HIGHLIFE WORLDTIMER
MANUFACTURE

frederiqueconstant.com