

# RUOTECLASSICHE

RUOTECLASSICHE.IT

## ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT LA SPORTIVA RUBACUORI



COLLEZIONISTI

### BENEDETTO SIMI DE BURGIS

IL MAGISTRATO CON IL PALLINO  
DELLE FIAT BALILLA

EVENTI

**AUTO E MOTO D'EPOCA**  
L'ULTIMA VOLTA A PADOVA

C'È PISTA PER TE

### BMW M3 (E46)

NEI SOGNI DI DUE AMICI  
FEDELI LETTORI

EVENTI

### BEST IN CLASSIC 2022

TUTTI I VINCITORI  
DELLA SECONDA EDIZIONE



REGINE DEL PASSATO

### FIAT ABARTH X1/9 PROTOTIPO DALLARA BERTONE ICSUNONOVE

LE DUE BELVE RIUNITE

# Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



LES GRANDES MARQUES  
DU MONDE  
À  
**PARIS**

## Le iscrizioni sono aperte

Francia | 2 febbraio 2023

### INFORMAZIONI

Italia  
Gregor Wenner  
+39 333 564 3610  
gregor.wenner@bonhams.com

Europa  
+33 (0)1 42 61 10 11  
eurocars@bonhams.com  
[bonhams.com/motorcars](https://www.bonhams.com/motorcars)

**1947 DELAHAYE 135M ROADSTER  
BY GUILLORE**  
€700,000 - 900,000 \*

# LE REGOLE DEL GIOCO



**Q**uando il collezionismo di auto storiche era sport per autentici appassionati della meccanica, nobili incuriositi e per i primi radical chic - questi ultimi, già in tempi moderni - tutto era decisamente più semplice. Dominava la passione, il denaro era quasi volgare persino da menzionare.

Ai tempi si facevano affari d'oro, perché delle macchine vecchie importava davvero solo a quei signori lì e a pochi più. Basti tornare all'anno 2000, mica un secolo fa: allora l'Asi contava 30.000 iscritti, oggi superano di slancio i 150.000. Quanto ci piacerebbe essere ancora a quei tempi. Ecco, le regole del gioco sono state scritte all'epoca. Oggi tutto è profondamente diverso. Qualche mese fa è venuto a trovarmi un collezionista torinese, ha macchine incredibili, una cultura auto-

mobilitistica sconfinata, e sta vivendo un bruttissimo incubo per un caso di falso di cui vi ho già brevemente accennato in questa pagina. Bene. Abbiamo condiviso alcune riflessioni, non ultimo il fatto che quelle regole concepite ormai così tanto tempo fa non siano

più attuali, applicabili. È singolare che la Fiva (con la cui fiche si accede a 1000 Miglia, Pebble Beach e Villa d'Este) scriva nero su bianco sulle sue certificazioni che il loro documento è accurato "ma non infallibile". Non è accettabile che in Italia circolino liberamente automobili certificate dall'Asi come bellissime 600 quarant'anni fa e che oggi sono diventate rombanti Abarth "autentiche" (ci sono infiniti indirizzi per la trasformazione), che passano di mano in mano al quintuplo del valore reale. Per non parlare delle repliche diventate "originali" o di nuovo dei falsi, con vetture con identico telaio punzonato che nessuno - se non un tri-

bunale dopo cause eterne - sia in grado di garantire con serietà se siano autentiche o meno. Anche l'attuale gestione dell'Asi dice che non è affar suo. Eh già. Di chi quindi? E allora è arrivato il momento di cambiare, di traghettare questo magnifico mondo alla contemporaneità, coinvolgendo nel sistema in primis le case costruttrici (Alfa Romeo ha presentato a Padova il suo progetto per l'autenticazione delle classiche e il boss del marchio Jean-Philippe Imparato si è detto pronto a metterci la faccia, chapeau!) e poi aprendosi agli Nft, alla blockchain, per garantire la veridicità degli esemplari. Ci sono troppi interessi economici in gioco. È obbligatorio fare sul serio. E questo giornale ha il dovere di restare sempre la voce più autorevole e forte per dirvi in maniera imparziale come stanno davvero le cose.

Dopo 8 anni e nove mesi e 104 copertine lascio Ruoteclassiche. All'amico e collega Gian Luca Pellegrini, a cui passa il volante, auguro buon lavoro. Invece, un sentito ringraziamento va a ciascuno di voi, cari lettori, uno per uno, per l'affetto che mi avete dimostrato in questi anni, per la passione che mi avete sempre trasmesso e che è stata la benzina per fare ogni volta di più e meglio e anche per i confronti, talvolta accesi, ma sempre costruttivi, in cui ci siamo spesi. Ruoteclassiche è una realtà solidissima, oggi anche con un apparato digitale completo, un canale YouTube con testimonianze magistrali consegnate all'eternità, canali social iper popolati, il sistema più accreditato in Italia per le quotazioni delle storiche e, insieme ad AutoItaliana e Youngtimer, resterà eternamente nel mio cuore. Grazie all'Editore per la fiducia.

Questo è stato uno dei viaggi più appassionanti e avvincenti della mia vita. Che sia per tutti voi un 2023 non in discesa, sarebbe sciocco immaginarlo così, visto ciò che ci sta accadendo intorno, ma di soddisfazione e di solidi principi. Quello sì. Buon anno!

“È arrivato il momento di **traghettare questo magnifico mondo alla contemporaneità** con strumenti moderni”

 ruoteclassiche.it

 RuoteclassicheIT

 @ruoteclassiche

 RuoteclassicheVideo

# SOMMARIO

## MONDO RCL

- 3 Editoriale**  
Le regole del gioco
- 10 Flashback**  
Mauro Forghieri
- 12 Best in Classic**  
I vincitori del 2022
- Iniziative**  
La terza stagione della "Guida al collezionismo" - Calendario 2023
- 17 Federperiti e Riar**

## PENSIERI LIBERI

- 19 Destra3 lunga chiude**  
di Carlo Cavicchi
- 21 Il collezionista**  
di Corrado Lopresto
- 23 Amarcord**  
di Giorgio Terruzzi

## LINEA DIRETTA

- 24 Posta**  
La voce dei lettori

## PASSIONI

- 28 Libri**  
Le novità di carta
- 30 Tempo**  
Frederique Constant  
Vintage Rally Austin Healey

## AUTOMOBILI

- 32 Regine del passato**  
Fiat Abarth X1/9 prototipo  
1974 - Dallara Bertone  
Icsunonove 1978
- 40 Test a test**  
Alfa Romeo Giulia Sprint GT 1963  
Alfa Romeo GT "Lusso" 1965  
Alfa Romeo GT Veloce 1965
- 50 C'è pista per te**  
Bmw M3 Coupé "E46" 2003
- 56 Future classic**  
L.R. Range Rover 3.9  
Vogue SE 1990  
L.R. Range Rover 3.0  
SV 2022

“Ricordo ancora il rombo e la corsa sul balcone, nel 1965, per vedere la **GT Veloce**; oggi come allora è bellissima”

Paolo Allevi



40

32



50



56

“Considerati i 200 mila km con la precedente 'E46', si può dire che ho guidato la M3 **per oltre 400 mila km**. Un po' la conosco”

Alessandro Ciapparelli

LOCMAN®  
ITALY

MONTECRISTO



Movimento a carica manuale  
5 PONTI

Limited edition:

Cassa oro rosa 18 Kt - 37 pezzi  
Versione acciaio e titanio - 370 pezzi

Vetro zaffiro antiriflesso. Impermeabile fino a 10 ATM  
Garanzia 5 anni

MADE IN ITALY

*Galileo*



L'UNICO MOVIMENTO MECCANICO ITALIANO



**FATTI&PERSONE**

- 62** **Eventi**  
Auto e Moto d'Epoca Padova
- 68** Miuroccan Mission
- 94** RallyLegend
- 72** **Collezionisti**  
Benedetto Simi de Burgis
- 78** **Inchiesta**  
Carburanti sintetici
- 82** **News**  
Cayenne Dirt Experience
- 84** **Ultima Ora**  
Totino Verzera e Asi
- Club**
- 88** Ruote Classiche Club Prato
- 90** Rievocazione Firenze-Fiesole

**GARECLASSICHE**

- 98** Targa Florio Classica
- 102** Coppa Franco Mazzotti
- 104** **Gare brevi**  
Circuito del Garda
- LE NOSTRE AUTO**
- 106** Citroën 2 CV6 Spécial 1984



**Sogno sportivo**  
Il prossimo anno l'Alfa Romeo Giulia Sprint GT compirà 60 anni e rimane fra le preferite dai collezionisti di ogni età. Abbiamo portato in pista una delle prime, una versione "Lusso" e una Veloce.



“È stato **molto più divertente** di quanto avrei mai potuto immaginare, credetemi. E che pubblico!”

Kalle Rovander

**MERCATO**

- 108** **Aste**  
RM Sotheby's a Londra
- 110** **Focus**  
La crescita delle mini bombe
- 112** **Tendenze**  
L'analisi - Il punto dell'esperto - Chi sale e chi scende - News
- Quotazioni**
- 115** Come leggere i nostri prezzi
- 116** Auto e fuoristrada
- Vendo&Compro**
- 134** Un ponte fra domanda e offerta
- 145** La scheda per le inserzioni
- ULTIMA PAGINA**
- 146** **Controsterzo**  
È stato bellissimo



# HERE WE HUB

## HUB, LA CASA DI HERITAGE.

Vieni a scoprire lo spazio polifunzionale in cui conserviamo, curiamo e valorizziamo il patrimonio dei nostri marchi storici: l'ex Officina 81, nello stabilimento torinese di Mirafiori, oggi custodisce oltre 300 vetture classiche della collezione aziendale Fiat, Lancia, Abarth e Alfa Romeo. Inoltre la suggestiva selezione di motori e interessanti percorsi tematici con visite guidate ti condurranno alla scoperta della storia della mobilità italiana. **Visita Heritage HUB e organizza qui il tuo evento aziendale. Ti aspettiamo a Torino, dove tutto è iniziato.**

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

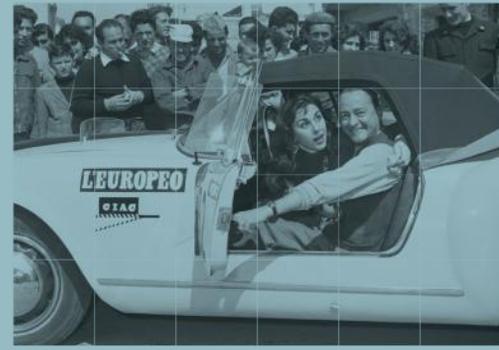
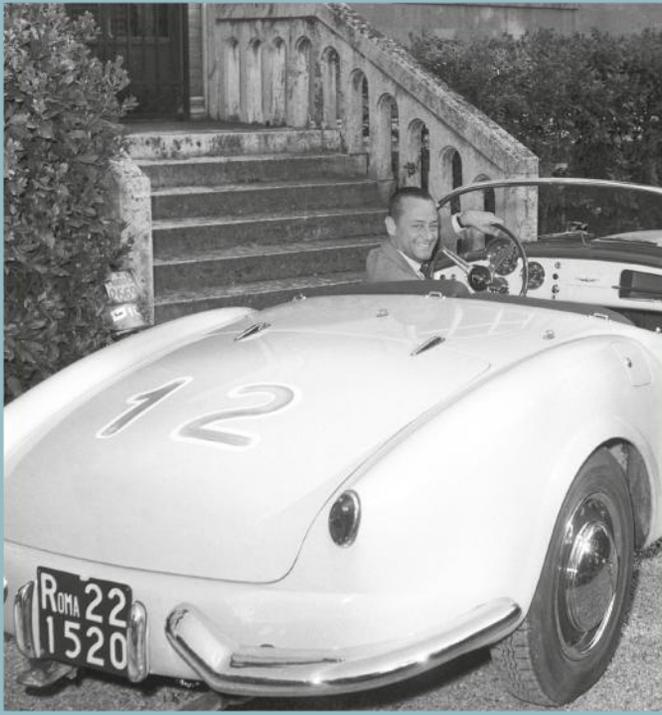
*Heritage*



ACQUISTA IL  
BIGLIETTO PER LA  
VISITA GUIDATA.

*Heritage*





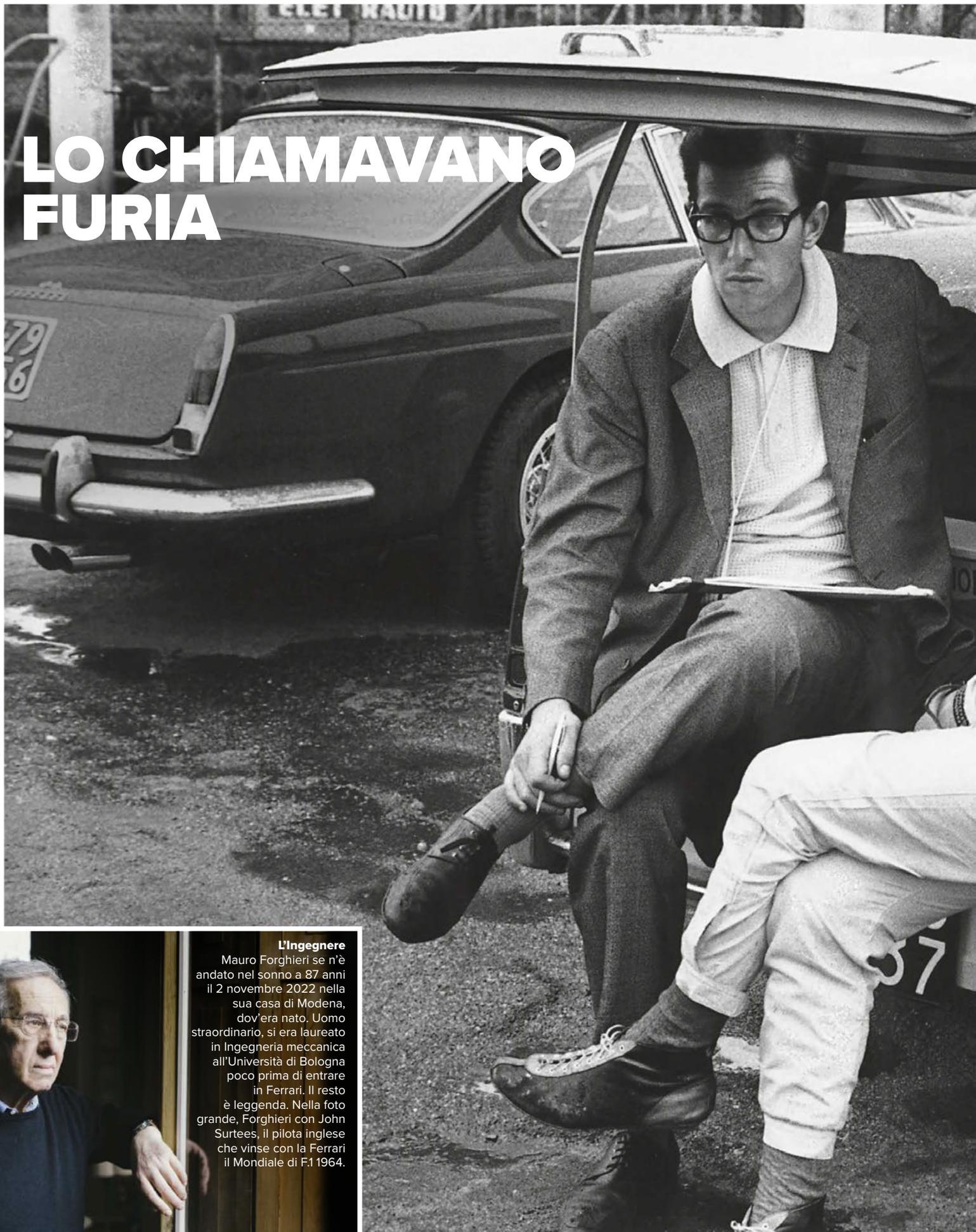


*Una stella del cinema brilla per sempre*



Keeping History Alive

# LO CHIAMAVANO FURIA



## L'Ingegnere

Mauro Forghieri se n'è andato nel sonno a 87 anni il 2 novembre 2022 nella sua casa di Modena, dov'era nato. Uomo straordinario, si era laureato in Ingegneria meccanica all'Università di Bologna poco prima di entrare in Ferrari. Il resto è leggenda. Nella foto grande, Forghieri con John Surtees, il pilota inglese che vinse con la Ferrari il Mondiale di F1 1964.



**L**a ragione era quel suo carattere tutt'altro che facile, pronto a esplodere come una bomba incendiaria. E avevano ragione.

Ma quando gli parlavi di Lauda gli si riempivano gli occhi di lacrime e si commuoveva. Poi si ricompondeva e, pescando dai cassetti della sua sterminata memoria di cose di corse, ti diceva: "Niki era un grande. Un vero uomo di squadra". Sulle prime non lo aveva voluto. Forghieri era d'accordo con Enzo Ferrari di riportare a Maranello Clay Regazzoni dopo l'anno sabbatico alla Brm. Ma sulla seconda macchina avrebbe voluto tenere Arturo Merzario, di cui conosceva il valore e con il quale si trovava bene. Ferrari voleva invece iniziare dalla classica pagina bianca e l'ebbe vinta. Arrivò dunque Lauda e arrivò tra lo scetticismo generale e l'avversione della stampa italiana. Ma quando Mauro gli mise tra le mani la 312 T, Niki ripagò tutti della fiducia diventando campione del mondo con disarmante facilità.

La 312 T con il potentissimo dodici cilindri boxer e il rivoluzionario cambio trasversale è con ogni probabilità il capolavoro della lunghissima gestione Forghieri in Ferrari. E fu la prima di una serie di monoposto che cambiò il volto alla Formula 1 della seconda metà degli anni 70.

Dalla T del '75 alla T4 del '79, la Ferrari vinse tre titoli mondiali Piloti e quattro Costruttori in cinque anni. Ma Mauro la Formula 1 l'aveva già rivoluzionata una volta, a fine anni 60, quando aveva introdotto le ali posteriori - vittoria di Jacky Ickx al Gran Premio di Francia - e nulla fu più come prima.

E comunque un primo titolo mondiale Forghieri lo aveva già vinto in precedenza, nel 1964, con John Surtees. Già, il '64. Per Mauro era la terza stagione come responsabile tecnico della squadra corse. Era stato promosso dopo la famosa rivolta di palazzo e l'epurazione in un colpo solo, da parte di Ferrari, di tutti i suoi primi riporti.

Quando Ferrari lo aveva mandato a chiamare per dirgli della promozione, Mauro, che non aveva ancora 27 anni, aveva cercato di farlo ragionare. Avrebbe accettato di diventare capo dei motoristi - certo - ma di tutta la struttura tecnica della Ferrari? Ma ai tempi della Scuderia Ferrari il Grande Vecchio aveva avuto tra i propri collaboratori il padre di Mauro, Reclus, ed era sicuro di quello che stava proponendo al figlio. Buon sangue, si sa, non mente. Mauro accettò. E immagino che Ferrari non ebbe mai a pentirsene.

# PREMIO RUOTECLASSICHE LE ECCELLENZE SONO SERVITE

Lettori e giuria di qualità hanno deliberato: **ecco i nomi dei vincitori**, categoria per categoria, dell'edizione 2022

**C**on la serata conclusiva all'HangarBicocca Pirelli, a Milano, di cui vi daremo conto sul prossimo numero di Ruoteclassiche, l'edizione 2022 di Best in Classic è andata in archivio: dodici membri della giuria per dodici categorie e altrettanti vincitori, anzi, no. Quest'anno abbiamo un ex aequo: sono due i Giovani talenti dell'anno, a dimostrazione che il motorismo storico esercita una grande attrazione anche tra i Millennials. Quindi tredici vincitori in tutto. La selezione non è stata per nulla semplice. Se il pubblico si è subito schierato verso la Fiat 500 R "ultimo telaio prodotto" e sulla Lancia Delta S4, che hanno staccato le altre vetture in lizza di molti punti, la giuria ha espresso votazioni piuttosto eterogenee, che hanno portato i vincitori a prevalere di misura sugli avversari. Alla fine, comunque, tutti concordi sulla scelta dei migliori dell'anno.

## Le tre automobili premiate

A centro pagina, con il 44% dei voti, vince il titolo di Auto classica dell'anno la Fiat 500 R "ultimo telaio"; nella categoria Youngtimer prevale con il 56% delle preferenze la Lancia Delta S4. Per il Restauro dell'anno, infine, il premio va all'Alfa Romeo 6C 1750 GS Zagato restaurata da Dino Cognolato (in basso).

IL PUBBLICO SI È SUBITO  
SCHIERATO VERSO **LA FIAT**  
**500 R** "ULTIMO TELAIO"



**AUTO CLASSICA**  
**FIAT 500 R**  
(ULTIMO TELAIO PRODOTTO)

**YOUNGTIMER**  
**LANCIA DELTA S4**

**RESTAURO**  
**ALFA ROMEO**  
**6C 1750 ZAGATO**

**EVENTO**  
**POLTU QUATU CLASSIC**

**GARA**  
**MODENA CENTO ORE**

**CLUB**  
**ALFA BLUE TEAM**

**PERSONAGGIO**  
**MARIO RIGHINI**

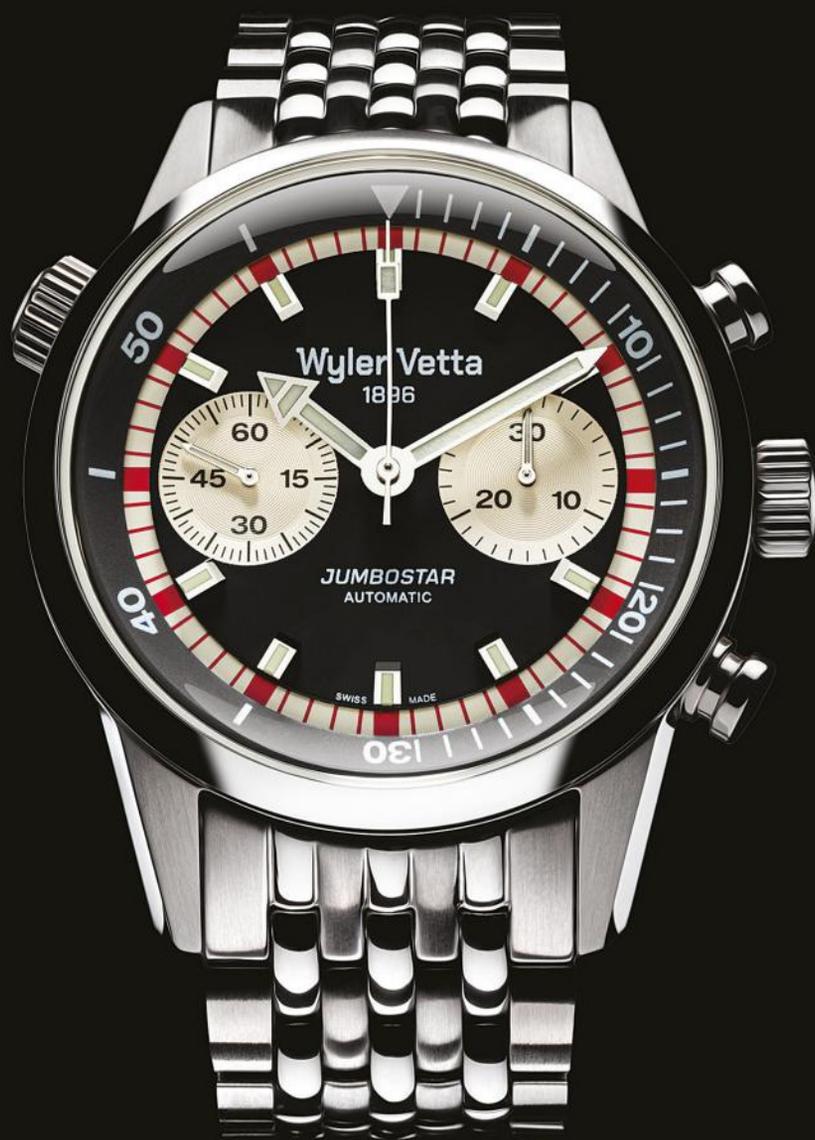
**GIOVANE TALENTO**  
**DAVIDE CIRONI**  
**ANDREA NANNETTI**

**SPECIALISTA**  
**GIORGIO NADA**  
**EDITORE**

**MUSEO/COLLEZIONE**  
**MUSEO NAZIONALE**  
**DELL'AUTOMOBILE**

**PUBBLICAZIONE**  
**L'ALTRA FACCIA**  
**DELLE CORSE**  
**DI CARLO CAVICCHI**

**SOSTENITORE**  
**FONDAZIONE**  
**MACALUSO**



### JUMBOSTAR ICONIC SPECIAL EDITION

CASSA IN ACCIAIO 316L - CRONOMETRO 30 MIN  
MOVIMENTO AUTOMATICO LANDERON 72 - VETRO ZAFFIRO BOMBATO ANTIRIFLESSO  
CORONA A VITE - SECONDA CORONA PER REGOLAZIONE GHIERA INTERNA DEI MINUTI  
FONDO A VITE - IMPERMEABILE FINO A 100 METRI - INDICI E LANCETTE LUMINESCENTI  
SWISS MADE

[WWW.WYLERVETTA.COM](http://WWW.WYLERVETTA.COM) @WYLERVETTA

# JUMBOSTAR

ANCONA: IBIS GIOIELLI - BIELLA: BOGLIETTI GIOIELLI - BRESCIA: GIOIELLERIA FASOLI - CATANIA: GIOIELLERIA RESTIVO - CASTELLAMARE DI STABIA (NA): GIOIELLERIA DE MEO  
DESENZANO SUL GARDA (BS): GIOIELLERIA POLVER - FIRENZE: OROLOGERIA MARRETTI - FIRENZE: GIOIELLERIA UGO PICCINI - FORTE DEI MARMI: GIOIELLERIA UGO PICCINI  
MILANO: GRIMOLDI - NUORO: GIOIELLERIA ROSAS - RAVENNA: SI ANELLI - ROMA: GIOIELLERIA GRANDE APPIA - ROMA: MELONI GIOIELLI - SANT'ANGELO LODIGIANO: GIOIELLERIA SALI CONTI

# ECCO LA STAGIONE NUMERO TRE

Anche nel 2023 vi accompagneremo con la **“Guida al collezionismo”**.  
Fra le Case protagoniste: Ford, Lotus, MG, Opel, Renault, Triumph e Volvo

**S**ull'onda del successo ottenuto dalle prime due stagioni, torna anche nel 2023 la collana “Guida al collezionismo”. Quindi, dopo i marchi italiani del 2021 (Abarth, Alfa Romeo, Autobianchi-Innocenti, Fiat, Lancia e Maserati) e quelli stranieri del 2022 (Audi-Volkswagen, Bmw, Citroën-Peugeot, Jaguar, Mercedes-Benz e Porsche) eccoli pronti con altre sei puntate per completare il viaggio oltreconfine.

## GIAPPONE ALLA RISCOSSA

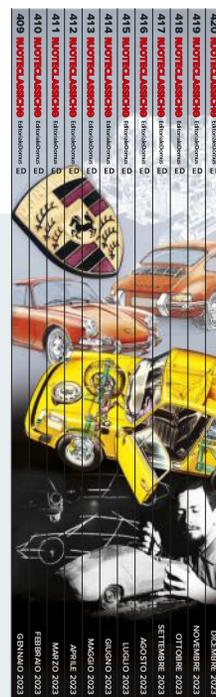
Seguendo le pressanti richieste dei nostri affezionati lettori, la nuova stagione si articolerà sui volumi Alpine-Renault, Saab-Volvo, Ford-Opel, Austin Healey-Lotus, giapponesi e MG-Triumph. Già, avete letto bene: uno dei fascicoli sarà dedicato alle vetture del Sol Levante. Nel passato un po' trascurate, le Nissan, le Subaru, le Toyota ecc. negli ultimi anni hanno suscitato un interesse crescente tra gli appassionati di youngtimer. Ecco quindi una galleria di modelli da tenere sott'occhio: le Datsun-Nissan 240 Z, 260 Z, 280 Z e 300 ZX,

la Subaru Impreza WRX, le Toyota MR2, Celica Turbo e Supra, le compatte Honda CRX, Nissan Micra S e Daihatsu Copen. Senza dimenticare le fuoristrada Nissan Patrol, Suzuki SJ - Samurai e Toyota Land Cruiser. Abbiamo poi voluto dare spazio alle inglesi, con particolare attenzione alle spider. Il format della stagione 2023 non cambia, mantenendo come limite di spesa i “soliti” 40.000 euro. Di ciascuna vettura troverete la storia, l'evoluzione, le prospettive di rivalutazione e i consigli sul restauro. Da non perdere.

## IL DORSO 2023

# 60 ANNI DI PORSCHE 911

**N**el 1963 debutta il prototipo dell'erede della Porsche 356: si chiama 901. Lo schema meccanico è quello della progenitrice, con motore a sbalzo sul retrotreno. Ed è sempre un boxer, ma a 6 cilindri anziché a 4. A disegnare le intramontabili linee della nuova sportiva di Stoccarda è Ferdinand Alexander Porsche, soprannominato “Butzi”. Un capolavoro che omaggiamo con la nostra costa.



## Fascino d'Oltremarica

Due fra le spider inglesi più conosciute: la Triumph TR3 A (sopra) e la MG A. La prima, evoluzione della TR3 del 1955, apparve nel 1957: si distingueva a colpo d'occhio dalla progenitrice per la calandra più ampia e per le maniglie delle porte. La MG A nacque nel 1955; nel 1958 giunse la versione Twin Cam, che ebbe poco successo per la scarsa affidabilità del suo motore 1600 a doppio albero a camme in testa.

## CALENDARIO 2023

# SPORTIVA ICONICA

**A**nche con il nostro calendario, in uscita con il numero di gennaio 2023, festeggiamo una delle sportive più amate nella storia dell'auto: la Porsche 911. Vi terranno compagnia alcuni dei modelli più significativi che si sono succeduti dal 1964 alla sesta serie del 2004, identificata dalla sigla interna 997. Tra le regine, la ricercatissima 911 Carrera RS 2.7, del 1972, la rara e ambita RS Clubsport del 1995 per arrivare infine alla GT3 RS del 2006.



Scansiona il QR code per  
vedere le vetture all'asta ora



Aste Online di Auto d'Epoca e da Collezione

---

Vendiamo qualsiasi cosa, dalla A alla Z, dall'Abarth alla Zagato  
[themarket.bonhams.com](https://themarket.bonhams.com)

Lamborghini Gallardo Valentino Balboni | Stima: €100,000 - €150,000 | Vendita a Novembre 2022

## FEDERPERITI E RUOTECLASSICHE

## ANNO IMPORTANTE

**S**i è concluso un anno importante per Federperiti e l'associazione Eve. Sempre più professionisti e appassionati si sono avvicinati al corso per Esperti Veicoli d'Epoca che verrà ripetuto anche nel 2023. Molti dei nostri ex corsisti hanno poi intrapreso alcune lezioni "verticali" sul mondo dei veicoli da corsa alla Fondazione Macaluso, e iniziato un percorso formativo specifico nel mondo delle due ruote. Il modello di perizia patrocinata da Ruoteclassiche (acquistabile su [veicolidepoca.com](http://veicolidepoca.com)) è stato ulteriormente affinato. Interessante l'accordo commerciale siglato per la valutazione dei veicoli storici con Helvetia, con offerte di prodotti e tariffe agevolate per i clienti che vogliono stipulare, oltre alla polizza, anche la perizia sul valore del mezzo. Da ricordare anche la partnership con Catawiki, dove gli inserzionisti hanno un ottimo alleato per meglio valorizzare il loro veicolo in asta.



## REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO

## UNITI COL BISCIONE

**I**l 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, la visita alla Collezione Righini) e manifestazioni. Info: [riar.it](http://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 &amp; SYNDICATION

[licensing@edidomus.it](mailto:licensing@edidomus.it)

## UFFICIO STAMPA

Elisabetta Prosdocimi  
[ufficiostampa@edidomus.it](mailto:ufficiostampa@edidomus.it)Via Gianni Mazzocchi 1/3  
20089 Rozzano (Milano).  
Telefono 02 824721 - Fax 02 57500132  
[redazione@ruoteclassiche.it](mailto:redazione@ruoteclassiche.it)  
[www.edidomus.it](http://www.edidomus.it)

Editoriale Domus pubblica anche:  
*Autotaliana, Domus, Dueruote, Meridiani, Meridiani Cammini, Meridiani Montagne, Quattroruote, Tuttotrasporti, Youngtimer*

## ADVERTISING DIRECTOR

Ferruccio Belloni

## Segreteria Pubblicità

[pubblicita@edidomus.it](mailto: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: [bastianelloadv@gmail.com](mailto:bastianelloadv@gmail.com)

Emilia Romagna, Toscana, Marche, Umbria e Abruzzo:

G.V.M. Marketing Service S.r.l.s, piazza Mazzini 21,  
60033 Chiaravalle (AN), tel. +39 339 7890135,  
email: [vittorio.grappone@edidomus.it](mailto:vittorio.grappone@edidomus.it)Lazio e restanti regioni: Interspazi 2C s.r.l.s  
via Arturo Villigardi 13 00125 Roma. Tel. 366 9767022,  
[account@interspazi.it](mailto:account@interspazi.it) - [info@interspazi.it](mailto:info@interspazi.it)

## ABBONAMENTI ITALIA

Tel. 02 56568800

da lunedì a venerdì dalle 9.00 alle 18.00

email: [uf.abbonamenti@edidomus.it](mailto: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](mailto:subscriptions@edidomus.it)

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

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

2) Africa/North &amp; 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 IT49020080943400104272924,

Swift Code UNCRITMMOMM.

## PERIODICO MENSILE

DICEMBRE 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 Velini (*caposervizio*)

Massimiliano Lai

## SEGRETERIA DI REDAZIONE

Paola Pisati (*coordinamento*)

Roberta Ermolli, Elena Ravizzini

## HANNO COLLABORATO

Alfredo Albertini, Andrea Bellomo,

Daniele Bonetti, Carlo Cavicchi, Nanni

Cifarelli, Luca Dal Monte, Paolo De

Vecchi, Marco Di Pietro, Giancarlo

Gnepo Kia, Corrado Lopresto, Paolo

Mazzetti, Gilberto Milano, Francesco

Mosconi, Paolo Sormani, Lorenzo

Stocco Gastaldi, Giorgio Terruzzi,

Riccardo Tosi, Marco Visani

## FOTOGRAFIE

Archivio Quattroruote e Ruoteclassiche,

Alfredo Albertini, Alessandro Barteletti,

Paolo Carlini, Andrea Ceccarelli,

Kidston SA, Thomas Maccabelli,

Alessio Migliorini, Arianna Romagnoli,

Daniele Russo, Massimiliano Serra,

Federico Vecchio

*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

[uf.vendite@edidomus.it](mailto:uf.vendite@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](mailto:sales@edidomus.it)

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

Back issues: € 9,90 (postal charges 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 IT49020080943400104272924,

Swift Code UNCRITMMOMM.

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

raccolti in qualità di Titolare in conformità con i principi

definiti dal Regolamento UE 2016/679. Il responsabile

della protezione dei dati è contattabile scrivendo

email dalla sede del Titolare o all'indirizzo

email [dpo@edidomus.it](mailto: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



**TORINO 1856**

Da oltre 150 anni.  
Una storia di passione, tradizione e innovazione.

**allemanotime.com**

# 40<sup>®</sup>

1983-2023  
EDIZIONE

## AUTOMOTORETRO<sup>®</sup>

'83// '93   '93// '03   '03// '13   '13// '23



IN CONTEMPORANEA CON



✉ [info@automotoretro.it](mailto:info@automotoretro.it)

☎ +39 011 350 936

📘 [automotoretro.automotoracing](https://www.facebook.com/automotoretro.automotoracing)

📷 [automoto\\_r](https://www.instagram.com/automoto_r)

[WWW.AUTOMOTORETRO.IT](http://WWW.AUTOMOTORETRO.IT)



# CARLO CAVICCHI

## UNA LUCCIOLA E POI IL BUIO



### Una carriera al timone

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

**G**li appassionati di corse in auto avevano perso le tracce di Tomas Scheckter, figlio di Jody, campione del mondo di F.1 con la Ferrari nel 1979, dopo tante stagioni in Indycar e il ritiro una decina di anni fa. Poi ecco, il 20 aprile 2020 un suo inquietante tweet lo riportava alla ribalta: “Forse alcuni di voi lo sanno oppure no, ma un paio di anni fa ho avuto numerosi ictus, quindi ho subito un intervento al cuore alla Mayo Clinic. Tutto bene ora, ma uno degli effetti che sembra preoccuparmi di più è che adesso ogni mattina sembra un giorno di qualifica a Indianapolis con vento laterale a 70 orari...”.

Tomas oggi ha 42 anni, ne aveva 38 quando ebbe gli attacchi al cuore e appena 20 quando sembrava una delle stelle più vivide del firmamento automobilistico. Campione della Formula Opel Euroseries (vinta da gente come Mika Hakkinen, Rubens Barrichello e David Coulthard) e secondo nella F.3 inglese, era stato chiamato dalla Jaguar in F.1 per fare da terzo pilota nella stagione 2001, in parallelo alla sua partecipazione al campionato di Formula Nissan, dove terminò secondo assoluto. Quello doveva essere il suo anno chiave per un futuro sulle orme del padre, ma la sua avventura con il team Jaguar finì in maniera traumatica il 5

“Tomas oggi ha 42 anni, a 38 si ammalò, ma a 20 sembrava **una delle stelle più vivide** del firmamento automobilistico”



maggio, a seguito di un durissimo comunicato che recitava così: “Il signor Scheckter, che è stato ingaggiato per lavorare per il team nel ruolo di pilota di sviluppo, è comparso di recente in tribunale ed è per questioni relative a questa comparizione che il team e il consiglio di amministrazione di Jaguar Racing non hanno altra alternativa che terminare immediatamente il contratto in corso”. Un licenziamento in tronco sospetto, come se la Jaguar cercasse un motivo qualsiasi per appiedarlo. Che cos'era successo di tanto grave? Il tribunale di Northampton lo aveva multato di 200 sterline (!) per essere stato sorpreso in compagnia di una prostituta. Era il 25 aprile e, nella campagna attorno al circuito di Silverstone, il ventenne Tomas si era fermato accanto a una giovane discinta. Era stato poi accusato di “adescaimento da un veicolo”, perché era stato visto parlare dal finestrino. Non è noto chi lo denunciò, ma molti hanno sospettato che fosse stato un membro della squadra, per rompere il contratto con la scusa che lo sport è basato sul pubblico e che gli sponsor non vogliono essere associati a faccende squallide.

Sulla stampa inglese la notizia fece scalpore. Ma importanti commentatori presero le sue difese, a cominciare da quello del “Times”: “Penso che, se è un buon pilota, dovrebbe guidare: quello che fa nella sua vita privata sono affari suoi, e non era niente di importante. Ma immagino che dipenda dai poteri forti...”. Per continuare con la prima firma dei motori del “Guardian”: “Mi sembra ridicolo. È un buon pilota e lo stanno licenziando per un incidente che non ha influito sulle sue capacità. Giocarsi una promettente carriera per qualcosa di così insignificante sì, è proprio ridicolo”. La sua carriera continuerà con alti e bassi nella Indycar fino al ritiro a fine 2011. Il commento più ficcante resterà quello di Niki Lauda, uno che non andava mai per il sottile: “A Tomas più che punirlo dovrebbero dare il premio Sherlock Holmes, perché solo lui poteva trovare una prostituta nel buio desolante che circonda da sempre Silverstone”.

R

### La promessa e i sospetti

Tomas Scheckter fu ingaggiato dal team Jaguar in F.1 nel 2001 come terzo pilota (nella foto, sulla Jaguar R3 a Silverstone). Uno strano “inconveniente” interruppe la sua carriera nel Circus.

# Da una terra unica, una storia straordinaria.



Da **70 anni**,  
Santa Margherita Valdobbiadene  
Prosecco Superiore DOCG



Connect with us

 **Santa Margherita Wines**

 **santamargheritawines**

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

Find out more



# CORRADO LOPRESTO BALILLA, MIA PRINCIPESSA



**Solo italiane**

Insegue solo "pezzi unici", vincendo concorsi in tutto il mondo. La sua collezione nasce nel 1979 con il restauro di una Balilla e si impreziosisce via via con numerose one off e "primi telai". Oggi pone grande attenzione anche agli archivi e ai documenti soltanto di automobili italiane.

**S**ono passati 90 anni dal giorno della presentazione a Mussolini di quella che è considerata la prima vetturessa per tutti, l'auto del popolo. Un incredibile veicolo che ha trasformato il mondo dei trasporti in Italia. Se penso alla mia storia con le auto d'epoca non posso non andare al primo restauro eseguito proprio sulla Balilla 3 Marce che ho recuperato in città ai tempi dell'università. Da Dante Marzoli a Roma andavo a comprare i pezzi di ricambio portandomi dietro sacchi di 500 lire d'argento, regali delle zie per i vari compleanni. In quegli anni eravamo usciti dai Moti di Reggio Calabria, una vera rivoluzione con tanto di carri armati e blindati, e si era costretti in casa con le scuole chiuse. Non sembrava vero di ritornare a dedicarsi alle quotidiane passioni.

I fratelli Giordano mi fecero comprare la Balilla: la recuperammo e la portammo da loro per il restauro. Una vera scuola quella che ho avuto e che mi ha indirizzato sulla strada giusta. Buffo l'episodio dei documenti: la vettura aveva le targhe, ma non il libretto e dopo qualche settimana di ricerche al Pra trovo il nome del proprietario precedente e cerco di mettermi in contatto, invano. La

“Chiudo gli occhi e torno al primo restauro eseguito sulla Balilla 3 Marce recuperata ai tempi dell'università”



**Il primo amore...**

Il nostro Corrado con la moglie Elena a fine 2019, alle prese con la messa a punto della Balilla 3 Marce che si apprestava a partire per il Raid Palermo-Reggio Calabria-Milano. Erano passati 40 anni dall'inizio della collezione di vetture storiche di Corrado.

Balilla era di un fabbro di un paesino vicino a Reggio, Taurianova. Un mio caro amico, Renato Carullo, era originario proprio di quel paesino, così chiesi a lui di fissarci un incontro. Baldanzosi ci presentiamo a casa sua, ma nemmeno il tempo di varcare la soglia che veniamo aggrediti verbalmente dal vecchietto. "Ti sei portato via l'auto e ancora mi devi 200 mila lire", non ricordo se avesse qualcosa in mano, ma la paura era tanta e non riuscivamo a calmarlo. Renato poi gli spiegò che io, all'oscuro del debito, avevo comprato la vettura da quello a cui lui l'aveva venduta. E la faccenda si risolse, per fortuna che Renato era con me.

Appena trasferitomi a Milano nel 1982, l'amico Franco Ronchi, oggi presidente del registro Touring, mi presentò al Cmae, il blasonato e più antico club di auto d'epoca d'Italia. Il segretario Dacomo mi fece capire con cortesia che una Balilla, pur modello Lusso, come spiegavo io (pensando di avere una Isotta Fraschini) era poca cosa per un club di così alto livello. Optai così per il sodalizio di Como dei miei amici brianzoli conosciuti alla Sicilia dei Florio. Orazio Migliorino a Catania, proprietario della Balilla definita la "più bella d'Italia", mi spiegò come fare il restauro. Ma l'episodio più bello accadde durante la preparazione del Raid Palermo-Reggio Calabria-Milano per festeggiare i 40 anni della mia prima auto. All'ultimo collaudo, due giorni prima di partire per Palermo, il motore appena rifatto cedette! Panico, tutta l'organizzazione poteva andare in fumo. Ma tra appassionati e gentiluomini ci si trova sempre. Benedetto Simi De Burgis, "mister Balilla" che troverete a pag. 74, senza pensarci un attimo mi mette a disposizione le sue mille Balilla per fare il trapianto del motore! Beppe Augeri non si perde d'animo, sceglie il giusto modello e dopo un giorno e una notte filati chino sulla vettura, trasferisce il motore di una Balilla di Benedetto e mette in moto la mia 508 con successo. E si parte per Palermo!

Ho potuto così fare il raid con successo e ben seicento amici hanno firmato il "giornale di bordo" del viaggio, undici sindaci a salutarmi ai miei passaggi, una cittadinanza onoraria e un carico di affetto e gioia nell'incontrare semplici appassionati in tutta Italia da rendere la Balilla la principessa nel mio cuore! **R**



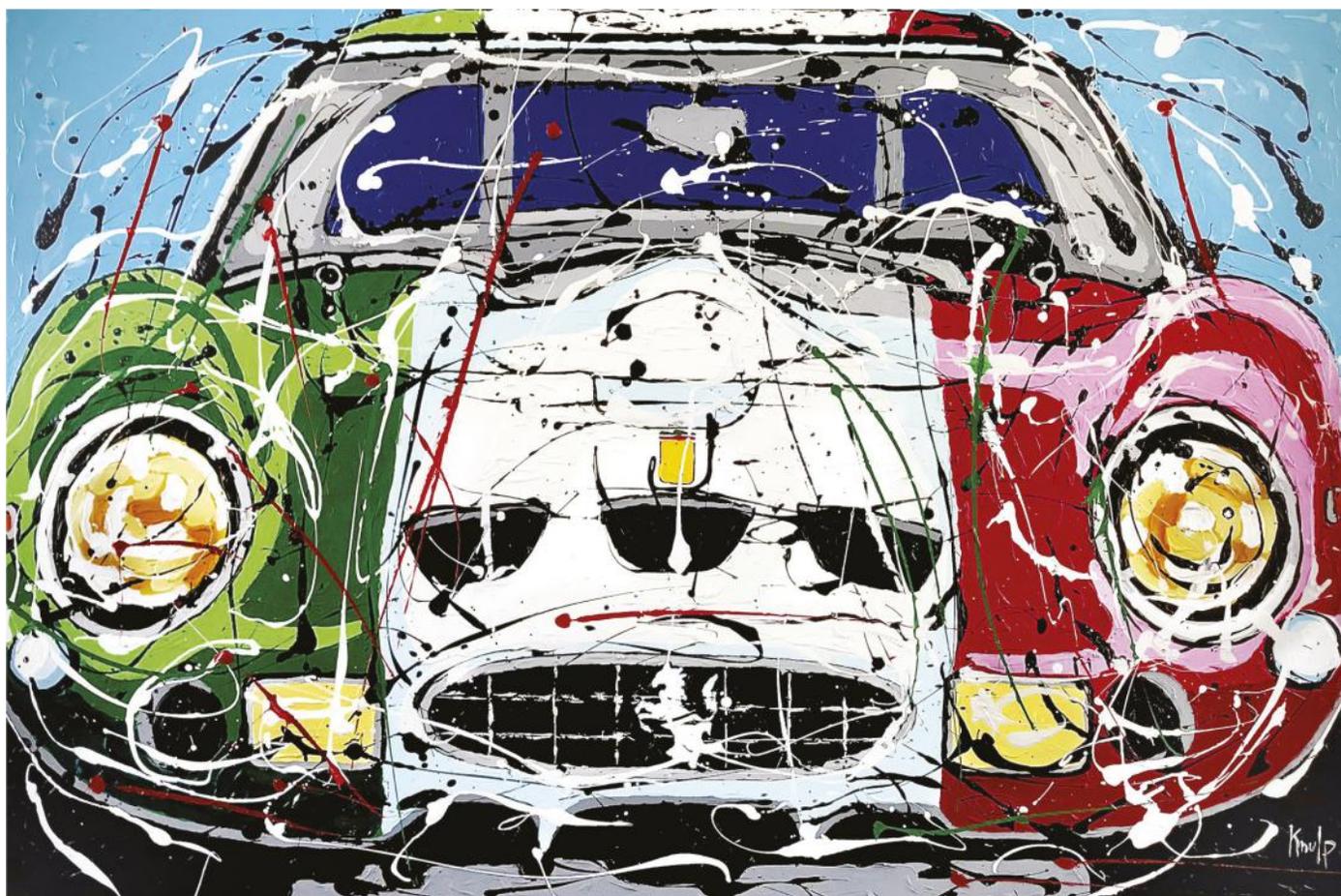
COPPA • MILANO • SANREMO

Est. 1906

COPPA • MILANO • SANREMO

XIV RIEVOCAZIONE STORICA

23 - 26 marzo 2023



*Revolutionary Road*

sponsored by



MERBAG



powered by



Club ACI Storico  
Il futuro dallo stile antico



MILANO AUTOSTORICA

EPOCA CHAMPIONSHIP  
Campionato Italiano Grandi Eventi Ac Sport

Per informazioni e iscrizioni: [race.office@milano-sanremo.it](mailto:race.office@milano-sanremo.it) | [milano-sanremo.it](http://milano-sanremo.it)

# GIORGIO TERRUZZI

## UNA RAGAZZA IMPERTINENTE



### Terruzzi e le sue storie

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

Ogni volta la stessa scena: qualcuno la nomina e tutti si alzano in piedi. Patiti dell'Alfa Romeo, orgogliosi e rispettosi. Non solo loro. Perché, quando si tratta della 33 Stradale, siamo dentro - mani testa e piedi - una leggenda motoristica. Per capirlo basta un colpo d'occhio. Fotografie, soprattutto: incontrarla sulle strade è cosa

rarissima, essendo 18 i telai prodotti tra il novembre 1967 e il marzo 1969 per poi arrivare a 12 vetture completate dall'Autodelta e dalla Carrozzeria Marazzi, una sorta di costola della Zagato, aperta nel '62 a Caronno Pertusella (Varese), da Carlo Marazzi insieme ai figli Serafino e Mario. Chi può e vuole un'autentica visione può raggiungere il Museo Storico Alfa Romeo ad Arese dove è esposta l'unica 33 a doppio faro. Non si tratta della sola anomalia, visto che stiamo parlando di un oggetto di alto artigianato, dunque macchine diverse l'una dall'altra. Che importa?

Comunque e ovunque la si guardi, questa ragazza impertinente e inossidabile fa spettacolo grazie al genio di Franco Scaglione che la disegnò in stato di grazia.

Il progetto, parallelo a quello che avrebbe portato le 33 a correre nel Mondiale Marche, mostra una quantità di chicche senza data di scadenza. Le portiere, con una originalissima apertura a farfalla, diventano parte del tettuccio in un guizzo di aggressività ed

eleganza. Il muso è un inno al futurismo, la coda è corta, bella e cattiva. Insomma abbiamo qui un intero repertorio di linee per generare ispirazioni a ciclo continuo, l'evidente sorella maggiore delle recentissime Alfa Romeo 8C Competizione e 4C. E poi, beh alluminio di derivazione aeronautica per la carrozzeria, un motore firmato Giuseppe Busso, due litri, 8 cilindri a V di 90°, branco di 230 cavalli, peso di soli 690 chili per viaggiare a 245 orari passando da 0 a 100 in meno di 5 secondi. Presentazione a Monza - e dove sennò - alla vigilia del G.P. d'Italia 1967, esposta poco dopo al Salone di Torino, in vendita a un prezzo di 9.750.000 mila lire contro i 6.500.000 lire della Ferrari 275 GTB. Vale a dire una supercar per superpossessori.

Il curriculum basta e avanza per dettare le conseguenze. Stiamo parlando di un oggetto introvabile e senza prezzo per chi colleziona; di una fissazione permanente che ha portato alla decisione di realizzare una versione attuale della 33 Stradale. Trentatré esemplari in via di realizzazione, attorno ai quali è in atto una vera e propria bagarre (prezzo: attorno ai 2 milioni di euro). Del resto, che la 33 Stradale fosse perfetta per far volare la fantasia lo hanno dimostrato una quantità di concept car realizzate dalle star del design automobilistico tra il 1968 e il '76. La Roadster e la Cuneo firmate Paolo Martin e la Coupé Prototipo Speciale di Leonardo Fioravanti per Pininfarina; l'Iguana firmata Giugiaro; la Carabo e la Navajo firmate Marcello Gandini per Bertone.

Una visita al museo Alfa Romeo permette di osservare anche questi prototipi. La rassegna, capostipite compresa, vale il viaggio. Non semplicemente per ammirare una primadonna, con il suo Quadrifoglio sempreverde, circondata dalle damigelle d'onore. Trattasi di buon esempio. Di un tuffo nella bellezza, nella fantasia, in un tempo molto, molto diverso da questo. Meno appesantito da un tot di obblighi stilistici che ci mettono in depressiva confusione quando tocca scegliere un'automobile. Sperando che qualcuno, per primo, si abbandoni a uno sguardo anticonformista per offrirci qualcosa di originale, chisseneffrega dei coefficienti e delle varie. Non necessariamente un oggetto costosissimo, sia chiaro. Basterebbe una macchina, accessibile a ciascuno di noi, da non confondere con tutte, ma proprio tutte le altre. 

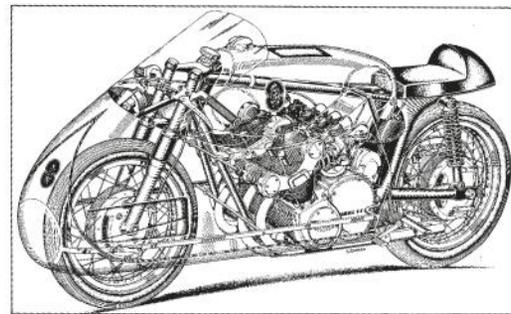
“Incontrare in strada l'Alfa Romeo 33 Stradale è cosa rarissima, essendo 18 i telai prodotti tra il novembre '67 e il marzo '69”

### Fascino eterno

Ruoteclasse ha più volte parlato dell'Alfa Romeo 33 Stradale. Nel settembre 2016 avevamo portato in pista a Vairano l'esemplare custodito al museo di Arese, che ancora oggi incanta il nostro Giorgio.



# FERRARI-GILERA: UN BREVE FLIRT

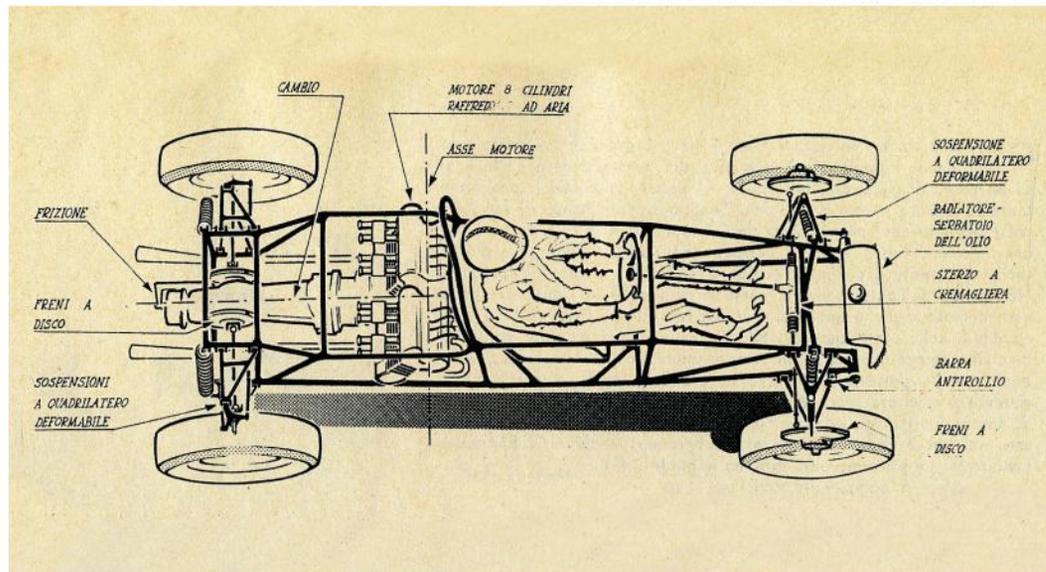


**D**urante le mie visite alla concessionaria Honda di zona sono sempre stato attratto dal poster raffigurante Soichiro Honda appoggiato al prototipo della sua prima vettura di Formula 1, la RA 270. Cercando ulteriori notizie su tale monoposto in rete, ho trovato un filmato (ahimè privo di audio, ma a colori), ripreso mentre la suddetta affronta i suoi primi giri in pista. Folgorato dalla bellezza delle forme e dal colore dorato, ho reperito inoltre alcune foto della parte posteriore, caratterizzata da 12 scarichi singoli fuoriuscenti dal motore posteriore trasversale.

La visione di tali immagini mi ha fatto riemergere il ricordo di un vostro vecchio articolo, a sua volta ripreso da un numero di Quattroruote dei primi anni 60, che trattava di un prototipo sperimentale della Ferrari. Tale progetto prevedeva l'utilizzo di un motore 8 cilindri, appositamente realizzato da Gilera, da installarsi sulla monoposto di Maranello per la stagione 1963. La suddetta unità motopropulsiva, di chiara estrazione motociclistica, avrebbe trovato collocazione in posizione posteriore trasversale. Vi risulta che la splendida RA 270 sia stata recentemente ricostruita?

**Michele Scudellari**

*Effettivamente uno dei tratti caratteristici della monoposto voluta nel 1962 da Soichiro Honda erano gli scenografici scarichi singoli che "declamavano" la presenza del motore V12 montato posteriormente in posizione trasversale. Uno schema meccanico inedito nel Circus. Neppure nel mondo delle*



*granturismo stradali qualcuno aveva osato tanto: si dovette attendere il Salone di Torino del 1965, quando Ferruccio Lamborghini stupì il mondo con il fantasmagorico autotelaio P400, dal quale l'anno seguente avrebbe preso forma l'iconica Miura, per vedere un V12 posto trasversalmente alle spalle dell'abitacolo. L'appassionata ricerca del nostro lettore sulla monoposto RA 270 ha riacceso i riflettori su un articolo pubblicato da Quattroruote nel numero di aprile del 1962, nel quale appunto si analizzava l'ipotetica nuova monoposto Ferrari che avrebbe dovuto debuttare a settembre (disegno qui sopra). Senza dubbio le voci di un futuro ingresso della Honda nelle competizioni di Formula 1 (tra l'altro ricordiamo che al tempo la Casa giapponese non produceva ancora veicoli a quattro ruote) indussero Maranello a considerare l'impiego di propulsori pluricilindrici di derivazione motociclistica. Tali unità infatti, erogando potenze eccezionali a un numero di giri*

*elevatissimo (allora dai 10.000 ai 12.000), avevano raggiunto un notevole livello di funzionamento e di messa a punto. Del resto, l'idea di travasare la tecnologia delle due ruote sulle monoposto non era del tutto inedita. L'esempio più noto, risalente alla metà degli anni 50, era stato quello della britannica Vanwall, il cui quattro cilindri progettato da Leo Kuzmicki, ex ingegnere della Norton, nasceva in pratica dall'unione di quattro monocilindrici della Manx 500. Con la differenza però del raffreddamento ad acqua anziché ad aria. Sull'onda di tali considerazioni Ferrari chiese la collaborazione della Gilera. Il marchio di Arcore (MB) aveva dominato negli anni 50 il Mondiale con la 500 (spaccato in alto), vincendo dal 1950 al 1957 ben sei titoli. Il motore era un quattro cilindri in linea frontali inclinati in avanti, con una cubatura di 499,496 cc; la distribuzione era a due alberi a camme in testa, comandati da ingranaggi; l'alimentazione avveniva tramite quattro*

*carburatori. Nel 1957 era arrivato a sviluppare ben 72 CV a 11.000 giri/minuto, una potenza che consentiva alla moto di toccare i 270 km/h nella versione con carenatura integrale. Tali caratteristiche non potevano non destare l'interesse della Ferrari, che avviò lo sviluppo di una inedita monoposto con l'intento di "presentarla" al Gran Premio d'Italia. Il cuore del progetto prendeva le mosse proprio da quel glorioso quattro cilindri, la cui cubatura fu portata a 750 cc. Lo studio prevedeva l'impiego di due unità affiancate, fronte marcia, collocate alle spalle del pilota, con la frizione posta all'estremità del differenziale. La potenza si aggirava sui 215 CV a 11.000 giri/minuto. Nonostante le premesse incoraggianti, il programma non ebbe seguito. Il prototipo Honda RA 270 (la sigla indicava la potenza di 270 CV) è sparito, forse smantellato nei successivi sviluppi del programma Honda per la Formula 1. Non abbiamo notizia di repliche della RA 270.*

## FIAT 1100 CABRIOLET

# SCUOLA GUIDA

**B**uongiorno, pochi giorni fa ho rivisto un famosissimo film degli anni 50, "Audace colpo dei soliti ignoti": in una scena gli attori sono su un'auto che ha la particolarità di avere il volante che può essere utilizzato sia dalla parte del guidatore sia da quella del passeggero. Volevo sapere qualche informazione in più su questo veicolo.

**Fabio Giacomo Cobiانchi**

Splendida commedia del 1959 del regista Nanni Loy, che dirige Nino Manfredi, Claudia Cardinale, Vittorio Gassman, Renato Salvatori e Tiberio Murgia. La pellicola è il sequel de "I soliti ignoti" (1958), firmato da Mario

Monicelli e nel cui cast figuravano anche Marcello Mastroianni e Totò, assenti in questo secondo capitolo. La sequenza indicata dal nostro lettore è quella in cui Nino Manfredi, che interpreta Ugo Nardi (detto "Piede Amaro"), rottamatore e meccanico, dà lezioni di guida a Tiberio Murgia, che veste i panni di Michele "Ferribotte" Nicosia. Paziente "aula didattica" a quattro ruote è una Fiat 1100 B Cabriolet, versione allestita dal reparto Carrozzerie Speciali del Lingotto. Nonostante fosse "firmata" dalla stessa Casa questa elegante decappottabile si differenziava a colpo d'occhio dalla 1100 B berlina in virtù di un frontale del



tutto inedito e ben più moderno, con proiettori integrati nei parafranghi. La peculiarità della vettura impiegata nelle riprese era quella di avere la doppia guida, col volante che poteva essere spostato da destra a sinistra e viceversa. Da ricordare anche la Fiat 1100/103 berlina utilizzata dalla sgangherata banda per fuggire da Milano dopo aver rapinato la vettura che trasporta le giocate del Totocalcio: è dotata infatti di un dispositivo che consente



di cambiare la targa posteriore e la carrozzeria è rivestita da una pellicola di colore nero che viene poi staccata (esilarante la sequenza in cui "Ferribotte" la strappa con i denti) lasciando a vista l'originale livrea bianca.

# no stress

## CAR DETAILING



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

📞 393 6013518 Manuel Barbagallo

🌐 [www.nostresscardetailing.com](http://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](mailto:info@nostressct.com)

# LA 500 FUORISERIE

**P**ossiedo una Fiat 500 My Car (1970) restaurata, con targhe e libretto originali, perfettamente funzionante e ancora col motore di allora. Vorrei una valutazione, dato che non l'ho trovata in elenco. Inoltre, mi chiedevo a chi dovrei rivolgermi per una eventuale "certificazione di un ente riconosciuto" secondo la vostra massima classificazione.

Enrico Miani

La 500 My Car fu una versione fuoriserie allestita dal carrozziere vercellese Francis Lombardi tra il 1968 e il 1971. L'atelier piemontese realizzò altre interpretazioni del "Cinquino", ma la My Car fu senza dubbio quella che conobbe maggior successo. Veniva prodotta in due versioni: con tettuccio apribile e berlina. Quest'ultima si differenziava dal modello d'origine per la conformazione del tetto, rialzato, con due nervature longitudinali e che terminava formando un piccolo spoiler, soluzione che conferiva un'immagine di sportività e ricercatezza. Comuni a entrambe le versioni il frontale allungato con proiettori incassati e con inedita mascherina. Ricca la dotazione, che comprendeva plancia sagomata nera con nuova strumentazione, volante in acciaio inox con corona in mogano, pomello cambio

*in legno, selleria in similpelle elastica a cannelloni imbottiti, sedili di linea particolare e avvolgenti, vetri posteriori apribili a compasso, guarnizioni lucide a parabrezza e lunotto e serratura del cofano motore. Sempre in acciaio inox i sottoporta e i gocciolatoi; specifici anche i dischi copriruota. Nonostante il maggior costo rispetto al modello originale della Fiat, venne prodotta in alcune migliaia di esemplari costituendo un'eccezione rispetto alle numerose versioni speciali prodotte da altre firme. Al pari di tutti gli allestimenti fuoriserie, la My Car non viene quotata nei listini di Ruoteclassiche: a titolo indicativo possiamo ipotizzare che il suo valore sia di circa il 50% superiore a quello di una Fiat 500 coeva a parità di condizioni. Per quanto riguarda l'eventuale certificazione, occorre sottolineare come non vi sia un ente riconosciuto che valuti le vetture secondo le "label" di Ruoteclassiche. Tuttavia una storica con omologazione Targa Oro Asi può essere considerata al pari di un esemplare rientrante nelle nostre fasce A (veicolo in ottime condizioni sia per le parti ripristinate sia per quelle originali) o A+ (veicolo in perfetto stato o completamente restaurato a livello professionale, in condizioni pari al nuovo).*



## PHOTOBOX

# CON NOI TUTTI I MESI

Pubblichiamo alcune immagini scelte dalla redazione tra quelle inviate a [redazione@ruoteclassiche.it](mailto:redazione@ruoteclassiche.it)



### Il boxer Alfa Romeo

1. Giuliano Fabbrini in mezzo alle sue due "figlie di Pomigliano": l'Alfasud L e la pepata 33 Quadrifoglio Verde.
2. Al tramonto, la Flavia Coupé 1.8 del 1968 di Alfonso Geraci.
3. Ecco la Fiat 850 Special del 1969 di Salvo Manna. Da sempre in famiglia (era la macchina del padre), è stata integralmente restaurata lo scorso anno.



### Un saluto ai nonni

4. "Era il 1968 e i nonni Aldo e Dory appena sposati posavano con la loro amata 1100 in una Bergamo ancora da costruire". Così ci scrive Matteo Gamba.
5. Gianluca Aronica presenta la sua Porsche 911 2.7 del 1974, acquistata dal padre nel 1984 con appena 37.000 km. Dal 1990 Gianluca la usa quotidianamente e ci assicura che funziona come un orologio.

## PIÙ ATTENZIONE ALLE GARE IN PISTA

# SPIRITO E ADRENALINA

**A**acquisto Ruoteclassiche dal primo numero, quindi ormai dal lontano novembre 1987. Per anni ho corso con le mie vetture nella regolarità, specialità da me successivamente abbandonata, se si eccettuano tre apparizioni alla 1000 Miglia. Ero insofferente dei continui reclami post gara da parte dei soliti "semi-professionisti", infastiditi quando venivano "sovrastati". In quel periodo era molto più piacevole fare gare di regolarità all'estero, dove regnava un differente spirito tra i partecipanti. Sulla scorta di tali considerazioni ho quindi iniziato da dieci anni, anche con mio figlio, ad affrontare le gare endurance in pista in Italia ed Europa con passione, piacere e anche soddisfazioni. E soprattutto con l'adrenalina di correre su circuiti mitici come Spa, Monza, Imola, Mugello, Nurbürgring... Ho constatato che purtroppo non dedicate alcuno spazio alle gare di auto storiche in pista né nel campionato italiano né in quelli esteri. Di questo sono dispiaciuto anche perché le auto vanno usate, come ho sempre fatto io, e non impiegate solo per prendere parte a "noiose" manifestazioni statiche, dove peraltro sono spesso esposte vetture che ormai non sono neppure in grado di percorrere poche decine di chilometri. Mi farebbe quindi piacere che la "nostra" rivista si occupasse anche di queste competizioni.

Matteo Denti

## BACHECA SOCIAL

@matteored

Lancia sta per annunciare il suo nuovo piano aziendale. Coinciderà con un aumento delle quotazioni delle classiche?

**R** Dopo la corsa verso l'alto delle Lancia Delta a trazione integrale, che ora si sono stabilizzate, il mercato sta premiando i modelli degli anni 70, a partire dalla Gamma e dalle varie versioni della Beta. Da notare anche una crescita di interesse verso le motorizzazioni più "sportive" dell'ammiraglia Thema. Per quanto riguarda gli effetti del nuovo piano aziendale sulle quotazioni delle Lancia d'antan, occorre attendere le reazioni del settore.

@pinguinooperiano

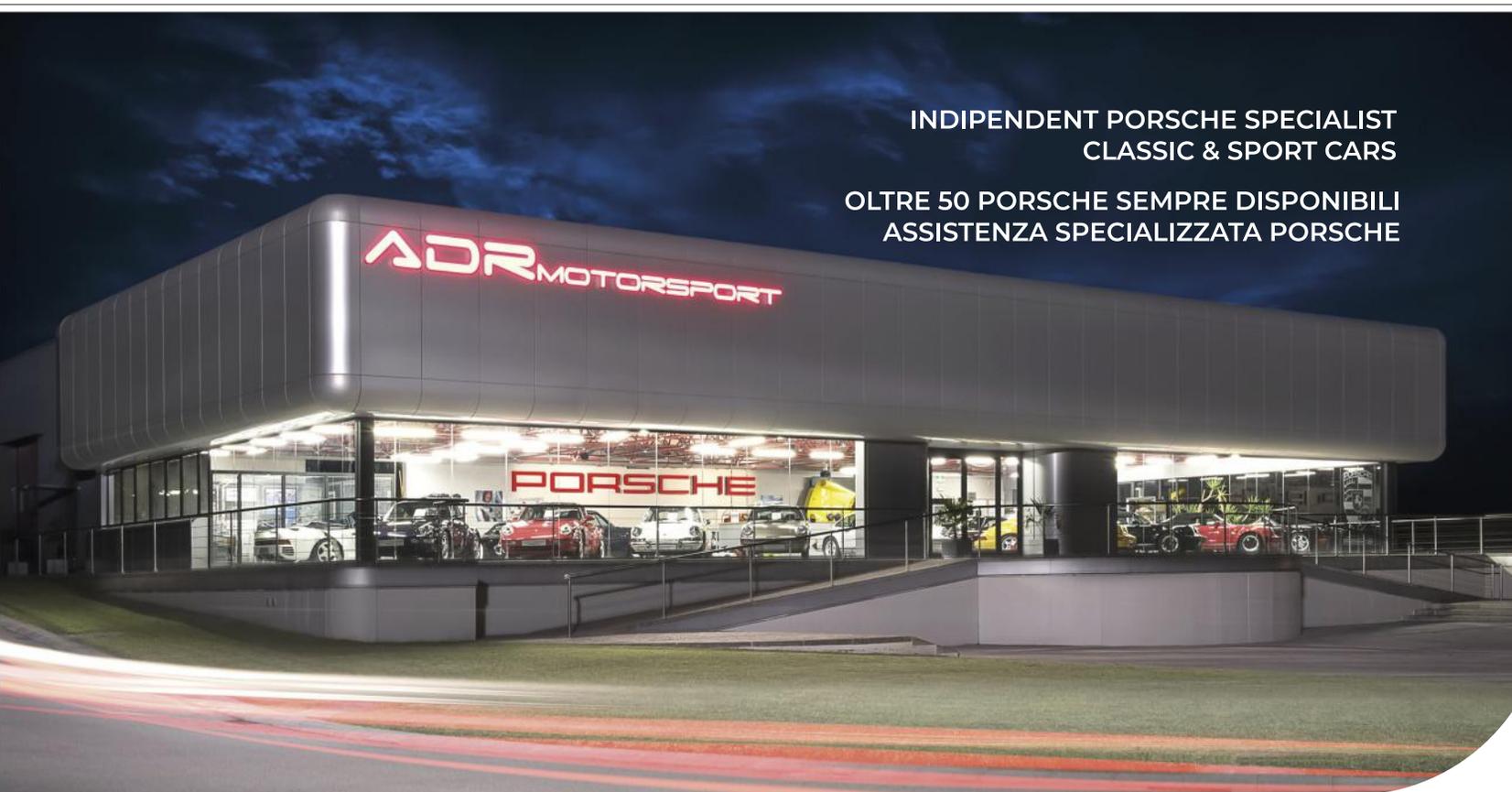
Mini Cooper S (R53). Vendere, comprare o tenere?

**R** Se si è appassionati di piccole pepate è il momento di cercarne una, prima che le quotazioni s'impennino. Per chi già possiede una Cooper S e intende venderla, il consiglio è di aspettare.

@carlo.mengucci\_

Ci sono novità a proposito di reimmatricolazione dei veicoli storici con le targhe originali?

**R** Siamo ancora in attesa del decreto attuativo della modifica all'art. 9 del Codice della Strada, documento che attendiamo dalla fine del 2020.



INDIPENDENT PORSCHE SPECIALIST  
CLASSIC & SPORT CARS

OLTRE 50 PORSCHE SEMPRE DISPONIBILI  
ASSISTENZA SPECIALIZZATA PORSCHE

**ADR MOTORSPORT**  
Fossalta di Portogruaro - Venezia

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

*only*  
**PORSCHE**

# NEL SEGNO DELLE SUPERCAR

Una nuova collana **in collaborazione con Editoriale Domus** celebra le granturismo più osannate della storia con tante immagini inedite

Inizia con i volumi dedicati a due mostri sacri (quali Lamborghini Countach e Ferrari F40) la nuova collana creata da Giorgio Nada in collaborazione con Editoriale Domus, denominata Supercars, arricchita con una serie di preziose immagini d'archivio mai pubblicate finora. Nel primo libro, scritto da Francesco Patti, si parte dal prototipo del 1971 della carrozzeria Bertone fino alle estreme evoluzioni del modello che ha degnamente rappresentato la Casa di Sant'Agata Bolognese nel ristretto panorama delle granturismo da sogno. La Countach ha saputo mantenere intatto il proprio

carisma diventando una delle supercar più longeve di sempre. Nel volume dedicato alla Ferrari F40, Gaetano Derosa ripercorre tutte le tappe fondamentali del bolide biturbo che rimane l'ultima granturismo voluta espressamente dal Commendatore. Dalla genesi del modello fino ai prototipi, dalle interviste esclusive a Leonardo Fioravanti e Nicola Materazzi, gli artefici dell'F40, fino alla descrizione, attraverso i rarissimi depliant originali, della tecnica costruttiva sia della carrozzeria sia della sofisticata meccanica. Il volume è completato dalla prova su strada di Quattroruote e da un ricco capitolo che riguarda la parentesi agonistica dell'F40.

## FERRARI

### IL SIMBOLO DELL'ITALIA

Esiste solo una scuderia legata in modo così viscerale a una nazione, tanto da diventare un simbolo indissolubile: la Ferrari, ovviamente. La Casa automobilistica dal 1950 ha saputo unire la propria storia al mondo della Formula 1, rivelandosi l'unica marca in grado di disputare tutti i Mondiali. Nel volume di Domenighini viene ripercorsa la storia di un uomo fuori dal normale, fondatore del Cavallino, e insieme la storia di un marchio che è l'emblema assoluto dell'italianità nel mondo. Un racconto di granturismo, piloti e titoli mondiali, in 75 anni di corse con un'unica costante: quel colore rosso che, nell'immaginario collettivo, si è fuso con la passione e il calore verso gli eroi dei meravigliosi bolide vincenti.

### FERRARI, STORIA DI UNA PASSIONE RAMPANTE

Francesco Domenighini  
Editore Diarkos  
402 pagine - 19 euro



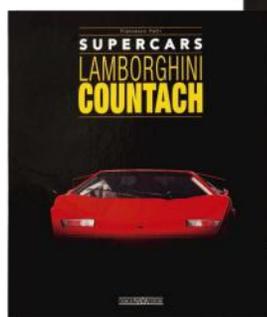
## CIAO PIAGGIO

### QUELLA ERA LA LIBERTÀ

Libertà, conquista sociale, indipendenza giovanile. E senza chiedere nulla in cambio, ovvero poca manutenzione e consumo di carburante davvero irrisorio. Questo ha rappresentato il Ciao, il ciclomotore della Piaggio, per generazioni di ragazzi dall'11 ottobre 1967, quando venne presentato su una motonave nel porto di Genova. "La libertà", scrive l'autore Giancarlo Catarsi, "era anche quella di abbandonare i pedali una volta che il motore aveva preso i giri, spostando i piedi sulla pedana centrale...". Questo libro è un omaggio a un oggetto di culto ("...deve trovare un posto nella storia del design..."), a chi lo progettò (pensando anche, o forse soprattutto, alle ragazze), alla pubblicità anticonvenzionale, che lo lanciò in modo diretto ("Prendi il Ciao e regalati un'ora di felicità..."), a un'epoca rivoluzionaria ma anche spensierata. Tante e belle le immagini d'epoca, le pubblicità, i disegni tecnici. Dopo la parte più "filosofica", sono descritte in dettaglio tutte le versioni che si sono susseguite negli anni fino al Ciao Porter (genere triciclo da trasporto con cassone anteriore) che uscì di produzione nel 1999.

### CIAO PIAGGIO MELOCOMPRO...

Giancarlo Catarsi  
Giorgio Nada Editore  
144 pagine - 35 euro



**SUPERCARS LAMBORGHINI COUNTACH**  
Francesco Patti  
Giorgio Nada Editore  
168 pagine - 44 euro



**SUPERCARS FERRARI F40**  
Gaetano Derosa  
Giorgio Nada Editore  
168 pagine - 44 euro

# POLTU QUATU CLASSIC

CONCORSO D'ELEGANZA  
PER AUTO D'EPOCA

GRAND HOTEL POLTU QUATU

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

The  **Octopussy**  
EDITION

**auto**  
classic

 GRAND HOTEL  
Poltu Quatu ★★★★★



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA



**Le iscrizioni sono aperte!**

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





### Eclettico intenditore

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

**N**el 2022 ricorre il 70° anniversario di fondazione della Casa automobilistica britannica Austin Healey, nata dalla joint venture di Austin Motor Company con il pilota e progettista di vetture sportive Donald Healey. Questa produzione, che continuò con successo e originalità fino ai primi anni 70 e che oggi è molto apprezzata dagli appassionati di auto storiche, per la Maison d'orologeria svizzera Frederique Constant è stata occasione per realizzare due serie speciali

# PAOLO DE VECCHI C'È ANCHE L'AUTO

di cronografi a essa dedicate. La prima di 700 esemplari e la seconda di 10, che si distingue dall'altra per la sostituzione della cifra 12 con 70, gli anni appunto che sono trascorsi dalla fondazione dell'Austin Healey, rafforzando un sodalizio iniziato nel 2004. I riferimenti automobilistici dell'orologio sono dati non solo dalla presenza del cronografo, ma anche dal colore British Racing Green del quadrante e dalla sua conformazione "bicompass". Inoltre, il cronografo

### SERIE MOLTO LIMITATA

## SETTANTA PER DIECI

**È** dedicato a una della più gloriose Case automobilistiche britanniche il cronografo Frederique Constant Vintage Rally Austin Healey, in acciaio, con quadrante verde scuro a finitura opaca e in serie limitata a 700 esemplari. Il movimento automatico - visibile dal fondello in vetro zaffiro - è dotato di cronografo e ha 48 ore di riserva di marcia. Altre caratteristiche che connotano questo

modello d'ispirazione rétro, dettaglio sottolineato dai contatori dei 30 minuti e dei secondi continui, sono la presenza della scala graduata e del logo Healey a ore 6. Coerentemente con il gusto dell'epoca, il cinturino è in pelle nera con cuciture color panna. Alla prima serie, limitata, ne corrisponde un'altra di soli 10 esemplari, contraddistinta dalla sostituzione della cifra 12 con 70, come gli anni dalla fondazione della Casa automobilistica britannica.



Frederique Constant Vintage Rally Austin Healey ha movimento meccanico a carica automatica, funzionante con 28.800 alternanze orarie e protetto da una cassa d'acciaio impermeabile, costruita in tre parti e lucidata.

### GIOVANE MAISON

Per quanto riguarda in particolare Frederique Constant, presente in 120 Paesi nel mondo grazie ai suoi 3000 punti vendita, si tratta di una manifattura con sede a Ginevra, fondata nel 1988 e che offre una produzione di qualità a prezzi accessibili. Dal 2016 parte del gruppo giapponese Citizen, vanta 30 calibri realizzati in proprio - tra cui regolatori

di marcia tourbillon, calendari perpetui e cronografi flyback - e la messa a punto di una tipologia di scappamento inedita nell'orologeria, il Monolithic, realizzato in un solo blocco in silicio - in sostituzione delle 26 componenti di una costruzione standard - che oscilla alla frequenza di 40 Hz, una velocità dieci volte superiore alla maggior parte dei movimenti meccanici. A questo bel traguardo tecnico si aggiunge anche la realizzazione del primo orologio connesso Swiss made, contraddistinto dalla sua grande innovazione contenuta all'interno di un'estetica tradizionale.

“Il cronografo è fornito in un cofanetto **insieme alla replica** in scala di un'Austin Healey del 1959”



# Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche  
e  
Porsche Tribute

*Noi ci abbiamo messo il cuore, Voi la passione  
Grazie a tutti coloro che hanno partecipato  
ed agli sponsor che ci hanno sostenuto*

*Arrivederci alla 25° edizione*

**24 - 30 settembre 2023**



Info: [segreteria@raidetna.it](mailto:segreteria@raidetna.it) - [www.raidetna.it](http://www.raidetna.it)



# FISICI

Celebriamo i 50 anni della sportiva torinese facendo incontrare le sue derivazioni corsaiole "estreme". Due mostri **con potenze ben oltre i 200 CV**, prodotti col contagocce: il primo in quattro esemplari, il secondo in dodici



#### Linee sinuose

L'inconfondibile ala posteriore della Dallara Bertone Icsunonove. L'impiego della vetroresina per la carrozzeria ha consentito di raccordare perfettamente i parafanghi bombati alla fiancata.

# BESTIALI



#### A quota periscopio

Uno dei tratti distintivi della Fiat Abarth X1/9 prototipo è la presa d'aria a periscopio del vano motore. Notevole è stato lo studio per migliorare l'aerazione e lo smaltimento del calore dal vano posteriore.



**S**

icilia, 26 novembre del 1972: sulle strade della Targa Florio i giornalisti della stampa nazionale ed estera prendono contatto con la nuova sportiva della Fiat, la X1/9. Una svolta, una rottura netta col passato: carrozzeria tipo "Targa" con tettuccio rigido amovibile, massiccio rollbar, due posti secchi, motore trasversale collocato in posizione posteriore-centrale e linea a cuneo con frontale molto spiovente e coda tronca. Dietro la firma della Bertone, che nello stabilimento di Grugliasco si occupa della realizzazione della scocca, si cela la mano di Marcello Gandini. Si stenta a credere che una vettura del genere sia stata partorita dalla Casa torinese, da sempre molto prudente a proporre automobili troppo innovative dal punto di vista stilistico e meccanico.

**NATURA SPORTIVA**

Ma torniamo in Sicilia. Il Circuito delle Madonie è la cornice ideale per mostrare le spiccate doti sportive della X1/9. Il motore è un quattro cilindri di 1290 cc da 75 CV: è l'unità montata sul-

la 128 Sport Coupé, aggiornata per adattarla alla nuova collocazione a centro macchina (impianto di raffreddamento, collettori, distributore, coppa dell'olio ecc.). Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti (schema MacPherson), l'impianto frenante prevede quattro dischi, lo sterzo è del tipo a cremagliera. La X1/9 pesa in ordine di marcia 880 kg e supera i 170 km/h. Lo schema meccanico garantisce un'ottimale distribuzione dei pesi (41,3%-58,7%); inoltre il pianale molto basso e la posizione inclinata del propulsore consentono di ridurre l'altezza del baricentro. Insomma, la vettura voluta da Bertone presenta le qualità di una sportiva di razza. E infatti la X1/9, oltre a competere nel Gruppo 3 (vetture Gran Turismo di serie), è la base di alcune interessanti elaborazioni destinate a gareggiare in categorie più spinte (Gruppo 4 e 5).

Al Salone di Ginevra 1973, a quattro mesi dal debutto della X1/9, viene svelata la versione realizzata dalla scuderia dello svizzero Georges Filipinetti in vista dell'omologazione in Gruppo 4. Invariata la cilindrata 1300 del motore, che però adotta una testata a 16 valvole e l'alimentazione a inie-

**Un futuro rubato**  
Le innate doti sportive della X1/9 di serie trovano uno sbocco naturale nell'Abarth prototipo, che arriva a sviluppare una potenza di oltre 200 CV. Dopo la stagione 1974 la vettura era molto competitiva, secondo alcuni in grado addirittura di rubare la scena alla Lancia Stratos. Ma la Fiat decide di interrompere la carriera agonistica della X1/9 preferendo concentrarsi sullo sviluppo della 131 Rally Abarth.



# LA "TO L65337" È L'UNICA DELLE QUATTRO ABARTH PROTOTIPO CON IL MOTORE DI 1839 CC. LE ALTRE HANNO IL 1700

zione indiretta meccanica Kugelfischer; la potenza sale dai 75 CV originali a 190, erogati a ben 10.300 giri/minuto. Altri interventi riguardano sospensioni, pneumatici, cerchi e abitacolo. Purtroppo la vettura non gareggerà mai, perché il 3 maggio dello stesso anno il patron della scuderia viene a mancare.

A fine 1973 al reparto corse della Fiat viene avviato lo sviluppo dell'Abarth X1/9 prototipo, erede della 124 Abarth Rally. I protagonisti del progetto sono Renzo Avidano, direttore dell'Abarth, Aurelio Lampredi, Mario Colucci e Gino Macaluso. Per la realizzazione del primo esemplare viene utilizzata la vettura col numero di telaio 128 AS 0000133 e targata TO H29040, una di quelle impiegate nella presentazione stampa del novembre 1972 in Sicilia. Modificata nell'autotelaio, debutta a marzo al Rally di Sicilia, con l'equipaggio Pianta-Scabini. Il motore è un quattro cilindri di 1756 cc con testa a 16 valvole, alimentato da due carburatori Weber doppio corpo 44 IDF; la potenza è di circa 180-190 CV.

La caratterizzazione estetica, studiata dalla stessa Bertone, è vistosa. Spiccano i codolini allargati, lo spoiler anteriore, l'alettone po-

## Diverse posizioni

Il vano motore ospita la ruota di scorta, "protetta" dal calore emanato dallo scarico con un foglio di materiale isolante (sulla vettura di serie è dietro il sedile del passeggero). La targhetta identificativa non lascia spazio a dubbi: è il telaio 128 AS 0023001. Il serbatoio del carburante è collocato nel vano anteriore, a differenza della X1/9 di serie, dove è situato dietro i sedili.

## CARATTERISTICHE

### Motore

Posteriore-centrale, trasversale - 4 cilindri in linea  
Alesaggio 86 mm - Corsa 79,2 mm  
Cilindrata 1839 cc  
Rapporto di compressione 11,4:1  
Potenza 180-210 CV a 7800-8000 giri/minuto  
Coppia 21 kgm a 6200 giri/minuto  
Distribuzione a 4 valvole per cilindro  
Due alberi a camme in testa  
Due carburatori doppio corpo invertiti Weber 48 IDF  
Lubrificazione forzata, carter umido, circuito con radiatore olio.

### Trasmissione

Trazione posteriore; differenziale autobloccante  
Cambio a 5 marce  
Pneumatici ant. 185/70-13; post. 235/55-13.

### Corpo vettura

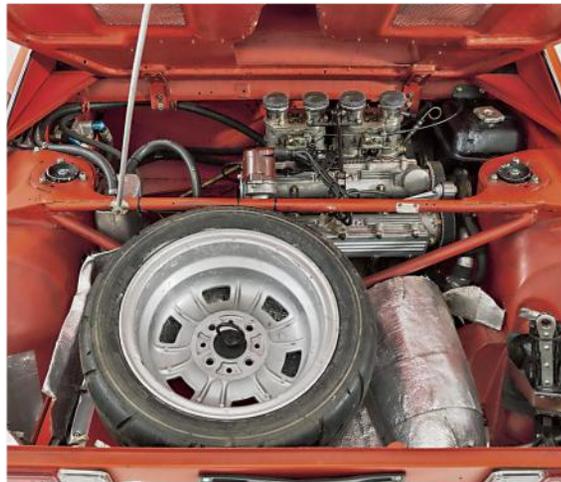
Tipo "Targa" 2 porte, 2 posti  
Scocca portante in acciaio  
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, schema MacPherson, molle elicoidali  
Ammortizzatori idraulici  
Barre stabilizzatrici  
Freni a disco autoventilanti  
Sterzo a cremagliera  
Capacità serbatoio carburante 80 litri.

### Dimensioni e peso

Passo 2220 mm  
Peso a vuoto 750 kg.

### Prestazioni

Velocità circa 200 km/h  
Accelerazione 0-100 km/h in 6,2 secondi.



## Cari Weber

Il motore è il quattro cilindri di 1839 cc con testa Abarth a 16 valvole; per il Tour de France Automobile del 1974 fu prevista l'iniezione meccanica Kugelfischer. Successivamente si preferì adottare i più affidabili e meno capricciosi carburatori doppio corpo Weber IDF.



**Documenti in ordine**

Sopra, il libretto originale della "nostra" 128 AS 0023001, targata TO L65337 il 4 settembre del 1974. Pochi giorni dopo parteciperà al Tour de France Automobile con l'equipaggio Pianta-Rossetti. Si tratta dell'unico esemplare con il motore di 1839 cc da 210 CV. La livrea è quella con cui corse nel 1975 con l'equipaggio Darniche-Mahe.

steriore, i proiettori rettangolari "a vista", i cerchi in lega leggera Cromodora calzati da pneumatici 185/70-13 davanti e 235/55-13 al retrotreno e soprattutto la presa d'aria a periscopio applicata sul cofano motore. Proprio la potenza e la coppia mettono in crisi la trasmissione, che cede quasi subito, costringendo al ritiro Pianta-Scabini; il copione si ripete (con il medesimo equipaggio) al Rally delle 4 Regioni di fine maggio. Finalmente a fine giugno la X1/9 conquista la vittoria al Rally delle Alpi Orientali con l'equipaggio Bacchelli-Scabini (al 2° e 3° posto si classificano rispettivamente le 124 Abarth Rally di Verini-Macaluso e Bisulli-Zanuccoli).

**TRE CAMPIONESSE**

Durante l'estate in Abarth vengono preparati altri tre autotelai, con sequenza numerica da 128 AS 0023001 a 128 AS 0023003. La scocca portante viene alleggerita e rinforzata nella parte posteriore grazie a una traversa scatolata che sostiene il motore e le sospensioni, ora montate su giunti sferici. Aumentata anche la rigidità mediante la

chiusura del cielo dell'abitacolo e l'aggiunta di una struttura tubolare dietro i sedili. Dal punto di vista meccanico vengono adottati nuovi freni con dischi ventilati e pinze azionate da due pompe in parallelo e ammortizzatori regolabili. La carrozzeria viene dotata di nuove prese d'aria.

Le prime tre vetture vengono immatricolate il 4 settembre con targhe TO L65337 (0023001), TO L65335 (0023002) e TO L65336 (0023003). Pochi giorni dopo vengono iscritte al Tour de France Automobile. La "TO L65335", affidata a Fulvio Bacchelli, Piero Sodano e Sergio Barbasio, monta un motore di 1756 cc a 16 valvole; la "TO L65336" (Christine Beckers e Martine de La Grandrive) è dotata del propulsore di 1756 cc con testa a 8 valvole. In entrambi i casi l'alimentazione è affidata a due carburatori Weber 44 IDF, mentre le potenze variano da 170 a 190 CV. La terza auto, la "TO L65337" (Giorgio Pianta e Francesco Rossetti), beneficia del quattro cilindri Tipo 232G: 1839 cc, 16 valvole, iniezione Kugelfischer e 210 CV. Su tutte e tre le motorizzazioni sono previsti cambi a innesti frontali. Le X1/9 si dimostrano molto competitive; purtrop-



**Sguardo fisso**

Il muso si distingue per i proiettori rettangolari fissi, che prendono il posto dei fari a scomparsa della X1/9 di serie (le palpebre sono mantenute). Vistosi i codolini rivettati e la caratteristica presa d'aria a periscopio del cofano motore. Il tettuccio amovibile è sostituito da un lamierato fisso.



# IN FRANCIA, NELLA STAGIONE 1975, CONQUISTA CON **DARNICHE-MAHE** TRE VITTORIE ASSOLUTE E UN SECONDO POSTO

po avarie meccaniche decimano la squadra e solo Bacchelli taglia il traguardo, conquistando l'ottava posizione, preceduto da due Ligier JS2, da una Lancia Stratos HF e da quattro Porsche 911 Carrera.

Nel frattempo la Fiat avvia la procedura per l'omologazione della X1/9 nel Gruppo 4. L'impresa seguente è al Giro Automobilistico d'Italia, dal 15 al 19 ottobre. Alla guida della "TO L65336" viene chiamato Clay Regazzoni, affiancato da Gino Macaluso, mentre la "TO L65335" è affidata a Fulvio Bacchelli e Bruno Scabini. Entrambe le vetture non concludono il tour. A fine mese però la "TO L65335" di Bacchelli-Scabini trionfa al 100.000 Trabucchi; l'ultima sfida sulle strade italiane è alla Coppa Liburna (30 novembre-primo dicembre): Maurizio Verini e Massimo Torriani portano alla vittoria la "TO L65336". Si conclude così la stagione, nel corso della quale la X1/9 ha dimostrato di essere veloce, stabile e facile da guidare, benché ancora bisognosa di una fine messa a punto. A dicembre, tre vetture ("TO H29040", "TO L65336" e "TO L65337") vengono prestate a Fiat France. Manca solo l'espletamento delle formalità burocratiche

per ottenere l'omologazione in Gruppo 4, prevista dal primo aprile 1975; alla Bertone è tutto pronto per la produzione dei 500 autotelai "stradali" richiesti. Ma ecco il colpo di scena. La Fiat fa marcia indietro. I motivi del voltafaccia sono molteplici: da un lato si teme di offuscare la carriera della Lancia Stratos con una vettura competitiva e dall'altro si intende privilegiare lo sviluppo della Fiat 131 Rally Abarth al fine di promuovere l'immagine commerciale della nuova berlina, presentata a ottobre 1974. Finisce qui la storia "ufficiale" dell'Abarth X1/9, sacrificata per ragioni di Stato.

Ed eccoci alla protagonista del nostro servizio: la "TO L65337", numero di telaio 0023001. Dopo il trasloco in Francia, nella stagione 1975 ottiene tre vittorie assolute (Ronde de la Durance, Criterium Jean Behra e Criterium de L'Ouest) e un secondo posto assoluto (Criterium de Neige et Glace), sempre con l'equipaggio Darniche-Mahe. La vettura viene quindi venduta a Giacomo Deila; da alcuni anni appartiene a un collezionista piemontese, classe 1963 e con un passato da pilota al volante della Fiat Ritmo Abarth 130 TC e della

## CLUB X1/9 ITALIA



## UNA CASA SICURA

**A**ttivo dal 2006, il sodalizio conta oggi oltre 250 soci. Il club mira a valorizzare il modello X1/9 mediante eventi, attività, mostre e pubblicazioni, e si propone di riunire gli appassionati in raduni e incontri. L'associazione ha sede a Torino, ed è presente su tutto il territorio nazionale grazie ai suoi soci, collaboratori e referenti. Per ulteriori informazioni: [clubx19.it](http://clubx19.it)



### Il fascino della plastica

Le porte mantengono la struttura originale in acciaio, ma la "pelle" è in vetroresina. L'aspetto della lcsunonove è più "pulito" rispetto a quello dell'Abarth prototipo.

Da quest'ultima riprende la soluzione dei proiettori fissi rettangolari. I cerchi ruota non sono originali.





**Cura dimagrante**

La carrozzeria in vetroresina, i molti componenti meccanici in lega leggera (bracci delle sospensioni, mozzi, ecc.) e l'allestimento ridotto all'osso consentono di contenere il peso a 690 kg, circa 200 meno della X1/9 di serie. Il "nostro" esemplare è il numero 8, costruito nel 1978.

➔ Opel Kadett GT/E, che la impiega per partecipare a gare di regolarità. La "TO L65337" è probabilmente l'unica delle quattro "ufficiali" ad avere ancora le targhe e il libretto d'origine.

**VESTITO IN VETRORESINA**

E passiamo alla nostra seconda regina. Se da un lato il 1975 vede la brusca interruzione dei sogni di gloria della X1/9 Abarth, dall'altro tiene a battesimo un'altra interessante versione corsaio-la della compatta sportiva torinese. Al Salone di Parigi, infatti, viene esposta nello stand della Bertone la Dallara Icsunonove, destinata a competere nel Mondiale Marche del nuovo Gruppo 5 previsto per l'anno successivo. In questa categoria gareggeranno vetture speciali, senza vincoli di esemplari prodotti, derivate da modelli omologati nei gruppi 1, 2, 3 e 4. Il motore della Icsunonove mantiene la cilindrata di 1290 cc e il basamento originale Fiat; viene però dotato di distribuzione a 16 valvole e di alimentazione a iniezione Kugelfischer. Inediti gli alberi a camme, le molle, i bicchierini e la lubrificazione, che diviene a carter secco. La poten-

za è di 192 CV, erogati a 9700 giri/minuto. Il cambio Colotti è a cinque marce, con innesti frontali. Le sospensioni sono ridisegnate (i bracci sono in lega leggera) e l'impianto frenante adotta dischi autoventilanti. La vettura raggiunge i 230 km/h. Per irrigidire la scocca viene installato un rollbar a gabbia. La carrozzeria viene realizzata in fibra di vetro; a caratterizzarla, i parafanghi bombati e ben raccordati alla fiancata, l'ala posteriore, i proiettori rettangolari, la livrea scura con bande e profili in colore arancio e le scritte "Icsunonove" laterali e quella "Dallara Bertone" sul cofano anteriore. Balzano all'occhio anche i cerchi ruota scomponibili Speedline a otto razze. Sulla bilancia la vettura ferma l'ago a 690 kg, circa 200 meno della X1/9 di serie. A questa prima versione segue nel 1977-78 quella con motore 1600 da circa 220 CV.

I successi arrivano nelle gare di velocità in circuito e in salita. Al Giro Automobilistico d'Italia del 1976 la Icsunonove di Manini-Tortoroli conquista la classe ed è lo stesso Manini a festeggiare il quarto posto assoluto nel campionato italiano delle vetture Silhouettes e il primo nel Trofeo di Classe



# DI DALLARA NE SONO STATE COSTRUITE DODICI. QUESTA È LA NUMERO 8 E MONTA IL MOTORE 1600 A INIEZIONE KUGELFISCHER

fino a 1300 cc. Nel 1977 la Dallara Bertone fa suo il trofeo fino a 1300 cc nel campionato italiano Gruppo 5; nello stesso anno si aggiudica la settima piazza nel Mondiale Marche. La scia di successi continua nel 1978-79, con le motorizzazioni 1300 e 1600.

Nel nostro studio fotografico ospitiamo l'esemplare numero 8, costruito nel 1978, equipaggiato con motore 1600. "Si dice che di Dallara ne siano state costruite 12", racconta Alessandro Ferraris Potino, titolare coi figli della FP Autoriparazioni di Sostegno (BI), azienda specializzata nella preparazione di vetture storiche e da competizione. Fin da adolescente Alessandro frequenta l'officina del paese, dove apprende il mestiere sotto l'abile guida di Claudio, che gli cede l'attività quando compie 19 anni. Allora Alessandro entra in contatto con la Dallara, al tempo del pilota Augusto Cesari, dal quale poi l'acquista negli anni 2000. Mai una Fiat Abarth X1/9 e una Dallara Bertone X1/9 si sono ritrovate sotto lo stesso tetto: abbiamo voluto festeggiare così i cinquant'anni della sportiva torinese, che ancora oggi fa battere i cuori degli appassionati. Due autentiche regine del passato... e del presente. **R**

## Made by Dallara

La Icsunonove nasce con il motore 1300 originale della versione di serie; ne mantiene il basamento, ma adotta la testa Dallara a 16 valvole, la lubrificazione a carter secco e l'iniezione meccanica Kugelfischer. Nel 1977-78 arriva il 1600, che mantiene le medesime caratteristiche.

## CARATTERISTICHE

### Motore

Posteriore-centrale, trasversale  
4 cilindri in linea  
Alesaggio 86,4 - Corsa 63,9mm  
Cilindrata 1590 cc  
Potenza 212 CV a circa 10.000 giri/minuto  
Distribuzione a 4 valvole per cilindro  
Due alberi a camme in testa  
Iniezione meccanica Kugelfischer  
Lubrificazione a carter secco.

### Trasmissione

Trazione posteriore; differenziale autobloccante  
Cambio a 5 marce  
Cerchi ant. 7" oppure 8"; post. 10" oppure 11".

### Corpo vettura

Tipo "Targa" 2 porte, 2 posti  
Scocca portante in acciaio, carrozzeria in vetroresina  
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, schema MacPherson, molle elicoidali  
Ammortizzatori idraulici  
Barre stabilizzatrici  
Freni a disco autoventilanti  
Sterzo a cremagliera  
Capacità serbatoio carburante 15 litri.

### Dimensioni e peso

Passo 2220 mm  
Peso 690 kg.

### Prestazioni

Velocità circa 180 km/h  
Accelerazione 0-100 km/h sotto i 5 secondi.



### Breve autonomia

Il serbatoio della benzina è collocato nel vano anteriore. Oggi l'esemplare monta un serbatoio di capacità molto ridotta, circa una quindicina di litri, per affrontare gare di breve durata, quali le cronoscalate. Spicca nell'abitacolo il rollbar a gabbia, che aumenta la rigidità della scocca, nonché la sicurezza del pilota.

# La GT RUBACCUORI

Per l'erede della Giulietta Sprint l'Alfa sceglie ancora Bertone, **che ha un asso nella manica, un tal Giorgetto Giugiaro** cui si deve il look ancora oggi osannato da tutti. È il battesimo di una famiglia sportiva davvero fortunata

**C**ronaca di un successo annunciato. Quando, agli inizi del 1963, Nuccio Bertone viene contattato dall'Alfa Romeo per disegnare l'erede della Giulietta Sprint, ha già le idee molto chiare. Da una parte il cahier des charges dalla Casa milanese è semplicemente quello di avere una coupé sportiva a quattro posti, dall'altra il carrozziere torinese può contare su un formidabile asso nella manica, un ventiquattrenne rampante, tal Giorgetto Giugiaro, che sarà poi l'autore del capolavoro presentato ufficialmente al Salone di Francoforte nel 1963. Tutti rimangono a bocca aperta, quando viene tolto il telo che la cela alla vista. Diavolo d'un Giugiaro, la standing ovation scatta spontanea.

#### UN INVITO AD ANDARE FORTE

La Giulia Sprint GT è compatta e, da qualunque lato la si osservi, è difficile muovere appunti alla sobrietà o all'eleganza. La vista di tre quarti anteriore è sicuramente quella che più ne mette in evidenza la snellezza semplice e raffinata al tempo stesso, con

un indovinato gioco delle proporzioni. Confrontata con la Giulietta, si nota che i parafranghi sono praticamente scomparsi alla vista.

Mettersi al volante di una Giulia Sprint GT è ancora oggi un invito a scatenare la cavalleria, sempre e ovunque. La sensazione di perfetta accessibilità e padronanza dei comandi, la funzionalità della leva corta del cambio a cloche con la sua proverbiale precisione degli innesti invitano alla guida brillante soprattutto sui percorsi misto-veloci che esaltano le straordinarie doti di tenuta di strada. Equipaggiata inizialmente col motore di 1,6 litri della berlina TI, verrà in seguito prodotta con altre varianti di cilindrata, 1750 e 2000 cc, anche se sono molti i patiti della marca a restare affezionati alla "piccola" 1300 Junior, che comunque fa i 175 all'ora. Nelle competizioni, saranno le GTA a dimostrare la netta superiorità nelle rispettive categorie. Nelle pagine che seguono, la storia di tre esemplari speciali: una rarissima prerie del 1963, la "Lusso" del 1965 e la GT Veloce del 1965.



**Famiglia prolifica**

Nel circuito Asc di Vairano (Pavia) sfilava la versione preserie del 1963 di Roberto Cavanna (colore Azzurro Spazio), tallonata dalla GT "Lusso" del 1965 di Flavio Piscitello (Grigio Medio) e dalla GT Veloce del 1965 di Paolo Allevi (Rosso Alfa). La produzione totale della famiglia si è concretizzata in ben 210.435 esemplari venduti fino al 1976.

# GIULIA SPRINT GT (TELAIO 600932) IL SUO ESORDIO È FENOMENALE

Arriva nel settembre 1963 e stupisce tutti, **sia per la modernità della linea sia per le prestazioni** da sportiva tout court. È il nuovo riferimento della categoria



**N**ella tarda estate del 1963 l'Alfa Romeo presenta alla stampa specializzata la capostipite della nuova famiglia sportiva della Giulia. La meccanica è ovviamente derivata dalla berlina del 1962 con alimentazione a due carburatori doppio corpo, su una scocca con passo di 2350 mm. Giugiaro, che fa parte ufficialmente

dello staff della Bertone, prende spunto da una sua precedente creazione, la 2000 Sprint del 1960; anche sulla nuova coupé stupisce l'ampio padiglione curvo che garantisce, di fatto, l'abitabilità per quattro persone. La modernità del design è rappresentata dai fianchi tesi interrotti da un diedro. Anche il frontale è innovativo, con una larga calandra rettangolare che ingloba i proiettori Carello, sormontata da un lamierato delimitato da due tratti obliqui, che verrà successivamente soprannominato "scalino". Per limitare l'altezza del motore il filtro dell'aria e la scatola di aspirazione si trovano rispettivamente a sinistra e a destra della testata, raccordati da un manicotto (la cosiddetta "proboscide"), col coper-

chio delle punterie scavato in corrispondenza del passaggio del componente. Nei primi esemplari, come quello che compare in queste pagine, il sostegno del cofano motore è a compasso, poi sostituito da un'asta trattenuta da una molla.

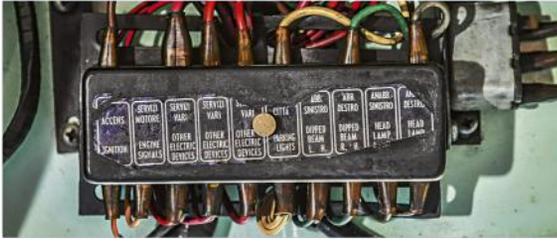
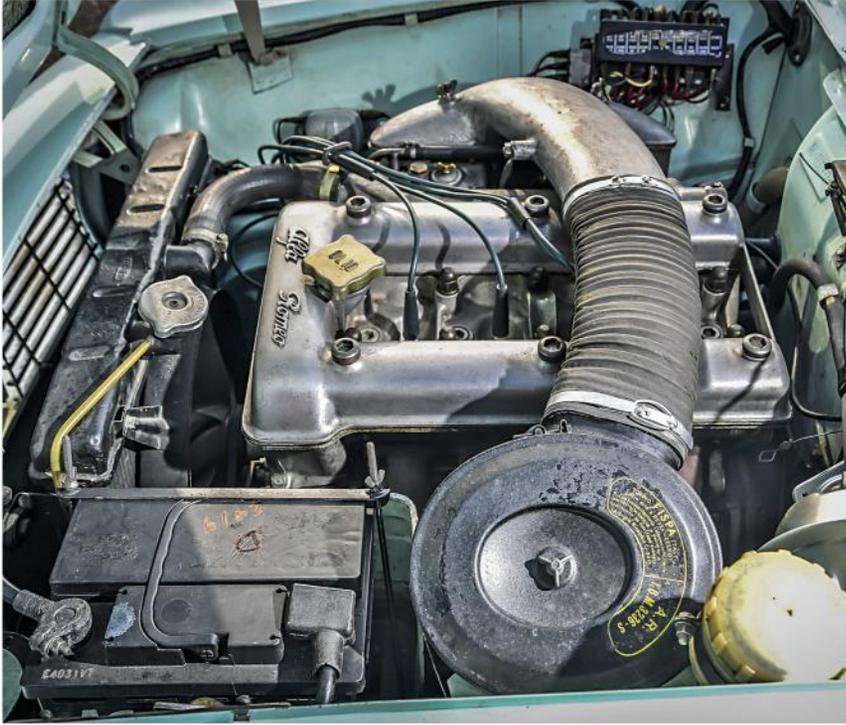
## PARTICOLARI DEL PRIMO LOTTO

Costruita ad Arese il 28 dicembre 1963, la GT del piacentino Roberto Cavanna è sicuramente una delle più datate in circolazione. Restaurata una quarantina di anni fa, è caratteristica del primo lotto di produzione per alcuni particolari come le scritte in inglese invertite di abbaglianti e anabbaglianti sul coperchio fusibili, le leve dei deflettori posteriori, la selleria tutta in panno, il blocco del filtro aria fuso in terra, i supporti dei carburatori, la corona del volante con anima in metallo "a vista". "Mi ha subito sorpreso per le prestazioni, che non sono poi così lontane da quelle dell'estrema versione 2000 GT Veloce", dice Cavanna, "ancora oggi utilizzarla soprattutto fuori città è un vero piacere, a conferma dell'estrema modernità del progetto".

### Che belle tinte

Al momento del debutto la Giulia Sprint GT ha un prezzo di listino di 2 milioni 195 mila lire. La prima serie è stata prodotta in un totale di 21.870 esemplari, compresi quelli con guida a destra. La gamma colori è la seguente: Biancospino, Grigio Medio, Azzurro Spazio, Bluette, Verde Muschio, Rosso Alfa e nero.





**Tratti distintivi**

Alcuni particolari del bell'esemplare di Roberto Cavanna, color Azzurro Spazio, tra i quali spiccano l'originale sostegno del cofano motore a pantografo, i sedili tutti in panno, la corona del volante con anima in metallo visibile, la cerniera di apertura dei deflettori posteriori con leveraggio cromato e la specifica scatola portafusibili.

# GIULIA GT "LUSSO" (TELAIO 614613) GLI AFFINAMENTI PER LA PERFEZIONE

Dopo circa un anno arrivano alcune piccole modifiche, **oltre alla possibilità di avere una versione speciale** con tinta metallizzata e interno in pelle



**N**ella prova su strada di Quattroruote (pubblicata a novembre 1963) è impressionante vedere la pagella ottenuta nel comportamento su strada dalla Giulia Sprint GT, che incassa una media superiore al 9. Le prestazioni esuberanti (la velocità di punta supera i 180 all'ora) ben si sposano alla grande sicurezza offerta sia come tenuta di strada sia come impianto frenante.

#### Storia certificata

In basso a destra, la scritta originale "disegno di Bertone" (posta sulle fiancate tra portiera e parafrangente anteriore) in questo esemplare è accompagnata da un secondo fregio. Venne applicato dal primo proprietario, Camillo Marchetti, al tempo direttore Relazioni Esterne dell'Alfa, che l'aveva ricevuto in dono dalla carrozzeria torinese.

A partire dalla fine del 1964 l'interno viene definito dalla Casa come "2+2" e non più a quattro posti, e subisce qualche modifica, con la possibilità di scegliere tra panno e finta pelle, panno "cammello" e finta pelle oppure totalmente in finta pelle. C'è anche la possibilità di optare per una versione "lusso" con vernice metallizzata e interno in pelle. Questo allestimento viene definito "Carrozzeria Lusso Bertone" ed è possibile ottenerlo con un sovrapprezzo di 195 mila lire. Che è poi quello dell'esemplare protagonista in queste pagine, in splendide condizioni originali. Venne acquistato nel 1965 da Camillo Marchetti, che è stato direttore Relazioni Esterne del-

la Casa del Biscione. Oggi appartiene a un collezionista di Alfa Romeo, Flavio Piscitello di Varallo Pombia (Novara).

#### LA SCELTA DELLA PIÙ BELLA

Prodotta il 6 maggio 1965, carrozzeria colore Grigio Medio abbinata a interno nero, è stata immatricolata sei giorni dopo. "L'unica agevolazione", racconta Marchetti, "che ho avuto è stata quella di prenderla direttamente in Alfa e non tramite la rete di concessionari. Ho scelto la più bella, a mio parere, tra vari esemplari già allestiti. I due fregi con lo stemma Bertone che ho fatto montare successivamente sulle fiancate sono un dono di Gian Beppe Panicco, al tempo responsabile Relazioni Esterne della carrozzeria di Grugliasco". Da un alfista doc a un altro, Flavio Piscitello, che una dozzina di anni fa era alla ricerca di un esemplare conservato: "Non mi sono fatto sfuggire l'occasione e ho fatto in modo che il passaggio di proprietà fosse registrato il 24 giugno 2010, giorno in cui l'Alfa Romeo ha compiuto i suoi primi 100 anni di gloriosa storia".





**Abbinamento esclusivo**  
Il rivestimento dell'interno in pelle è abbinato alla tinta metallizzata della carrozzeria, caratteristica peculiare dell'allestimento "lusso" previsto a richiesta con sovrapprezzo di 195 mila lire. Il vano motore certifica le condizioni di assoluta originalità della vettura, che non è mai stata sottoposta a restauro.



# GIULIA GT VELOCE (TELAIO 240491) PIÙ RIFINITA E PERFORMANTE

Poche modifiche alla meccanica e **una rivisitazione dell'interno** la rendono più veloce e desiderabile. Per lei la Casa milanese rispolvera il Quadrifoglio



**P**resentata al Salone di Ginevra nel 1966 (ma già disponibile alla fine dell'anno precedente), la Giulia Sprint GT Veloce è la versione più grintosa e al tempo stesso più curata del modello d'esordio. Dal punto di vista esterno la si riconosce grazie alla mascherina, ora costituita da una fitta maglia in acciaio verniciato di

#### Tavolozza colorata

A partire dal 1965 viene allargata la gamma colori che comprende ben 13 tonalità: Grigio Medio metallizzato, Grigio Scuro metallizzato, Blu Chiaro metallizzato, Bluette, Grigio Grafite, Blu Cobalto Medio, Rosso Alfa, Giallo Ocra, Verde Pino, Azzurro Spazio, Biancospino, Verde Muschio e Verde Oliva metallizzato.

nero, con tre listelli in acciaio inox. I paraurti non sono più in un solo pezzo: l'anteriore è costituito da due metà che si raccordano dietro il portatar-ga, mentre quello posteriore ha una lama centrale con due angolari. Sulla coda, alla destra della targa, compare la scritta con la denominazione del modello, mentre sui montanti posteriori vengono applicati due stemmi col Quadrifoglio. All'interno spiccano il nuovo volante di diametro ridotto col comando del clacson sulle tre razze, la plancia rivestita in finto legno, i sedili sportivi e anche più avvolgenti col rivestimento in finta pelle e la parte centrale lavorata, mentre il pianale è ora rivestito di moquette. Per quanto riguarda la meccanica, rispetto alla Sprint GT il diametro

delle valvole di aspirazione aumenta da 35 a 37 mm, mentre l'angolazione tra di loro scende da 90° a 80°. Compagno anche un nuovo collettore d'ammissione e carburatori differenti. La velocità di punta è di oltre 185 km/h.

#### UN RESTAURO INTEGRALE

Costruito ad Arese alla fine del 1965, questo esemplare di colore Rosso Alfa è stato utilizzato per tanti anni nel Lazio e poi in Sicilia. Dimenticato in un garage abbastanza umido per una quindicina d'anni è stato poi recuperato scampando alla precoce rottamazione. Una decina di anni fa l'ha comprato Paolo Allevi di Vigevano (Pavia), che ha deciso di sottoporlo a un restauro integrale. "L'ho scelto fra le varie versioni che avevo opzionato", dice il collezionista lombardo, "proprio per la sua livrea, identica a quella di mio padre che comprò proprio nel 1965 per poi subito fare una volata al mare, dove stavamo trascorrendo le vacanze, per farcela vedere. Ricordo ancora il rombo e la corsa sul balcone per guardarla, oggi come allora è bellissima". **R**





**Elementi rivelatori**

L'interno della GT Veloce è subito riconoscibile grazie al volante e alla selleria specifici, oltre alla moquette che riveste il pianale. Cambia anche il look della plancia, ora rivestita in finto legno.

1

LA MECCANICA

# UN "CUORE" COSÌ GRANDE

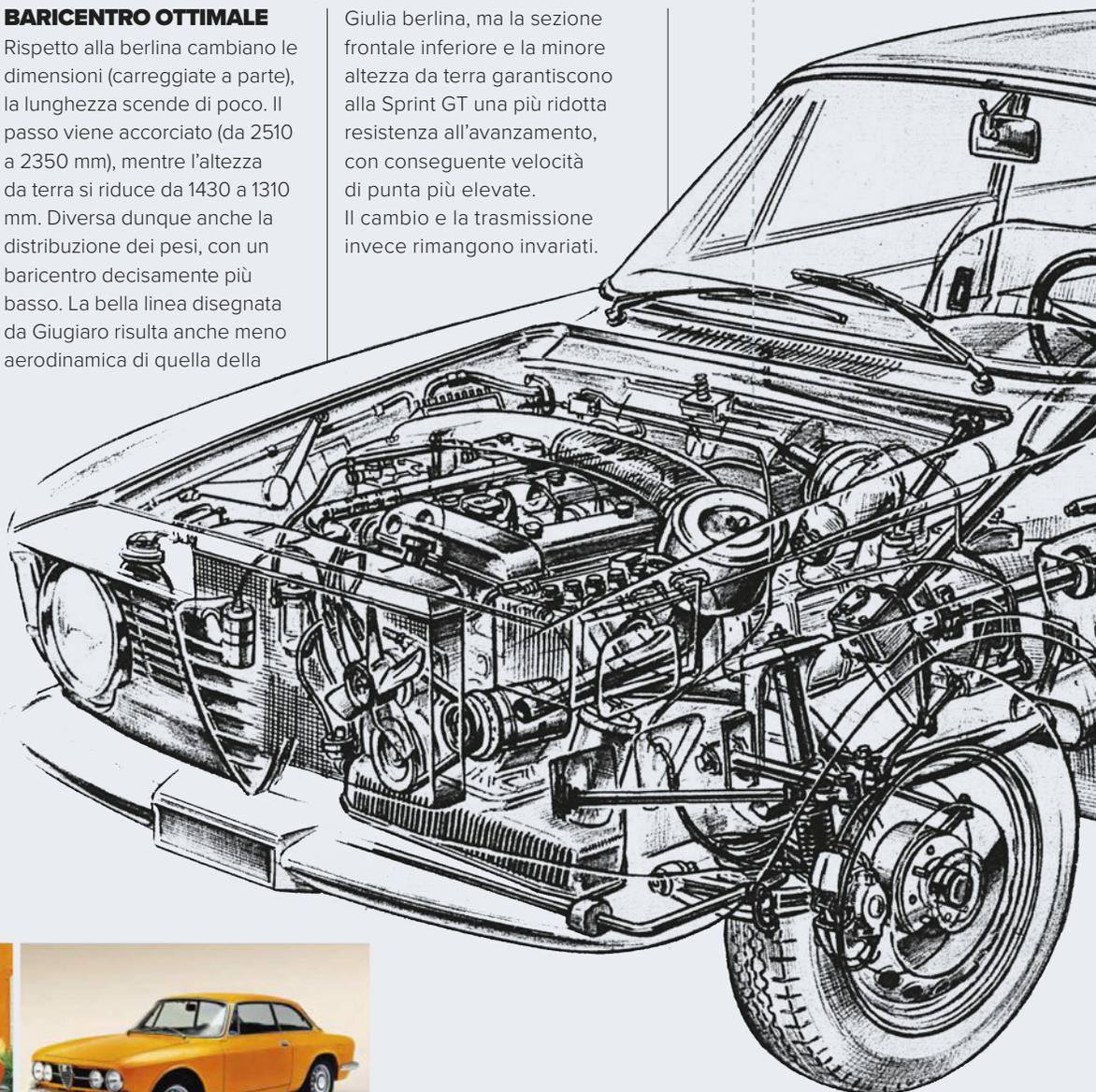
Derivato da quello della berlina, **il 4 cilindri in linea** della sportiva milanese primeggia sia per l'elasticità e l'accelerazione, sia per le prestazioni in velocità

**N**el corso della sua storia la GT riprende fedelmente lo schema meccanico della Giulia berlina. Nel caso del modello del debutto, il 4 cilindri è quello della 1600 TI con potenza portata a 122 CV SAE a 6000 giri/min. Le caratteristiche tecniche e la modernità del motore vengono confermate in pieno. Nessuna concorrente può vantare le valvole di scarico al sodio (contenuto nella cavità della valvola, serve a garantire il raffreddamento e di conseguenza la durata). Tra l'altro, l'azione diretta delle camme sui bicchierini delle valvole causa minor dissipazione di potenza, riduce i giochi e consente di scongiurare il pericolo di sfarfallamento, che si verifica quando le valvole, ad alto numero di giri, rimbalzano sulle loro sedi. E poi la distribuzione bialbero in testa, le camere di scoppio emisferiche, il cambio a 5 marce, l'impianto frenante a dischi fornito dalla Dunlop, per l'epoca una meccanica e una ciclistica sopraffine e davvero uniche nel proprio genere.

**BARICENTRO OTTIMALE**

Rispetto alla berlina cambiano le dimensioni (carreggiate a parte), la lunghezza scende di poco. Il passo viene accorciato (da 2510 a 2350 mm), mentre l'altezza da terra si riduce da 1430 a 1310 mm. Diversa dunque anche la distribuzione dei pesi, con un baricentro decisamente più basso. La bella linea disegnata da Giugiaro risulta anche meno aerodinamica di quella della

Giulia berlina, ma la sezione frontale inferiore e la minore altezza da terra garantiscono alla Sprint GT una più ridotta resistenza all'avanzamento, con conseguente velocità di punta più elevate. Il cambio e la trasmissione invece rimangono invariati.



**Primo della classe**

Le caratteristiche del motore sono proprio eccezionali: monoblocco e testa in alluminio, distribuzione bialbero, valvole al sodio, camere di scoppio emisferiche, alimentazione con due carburatori Weber doppio corpo. Una carta d'identità formidabile.



1



2



3



4

**Famiglia prolifica**

**1.** Presentata nel 1966, la GT 1300 Junior diventa la bestseller della famiglia con 92.053 esemplari prodotti fino al 1976.  
**2.** Una meccanica sopraffina per la nuova GT del 1967, la 1750, che verrà costruita fino al 1973 in un totale di 44.276 esemplari.

**3.** Arriva nel 1972 la cosiddetta versione unificata della GT Junior, con cilindrata di 1,3 litri e, a richiesta, di 1,6 litri.

**4.** Prodotta dal 1971 al 1976, è il modello top di gamma. La 2000 GT Veloce (37.459 esemplari) è l'erede naturale della 1750 e raggiunge una velocità di 198 km/h.

2

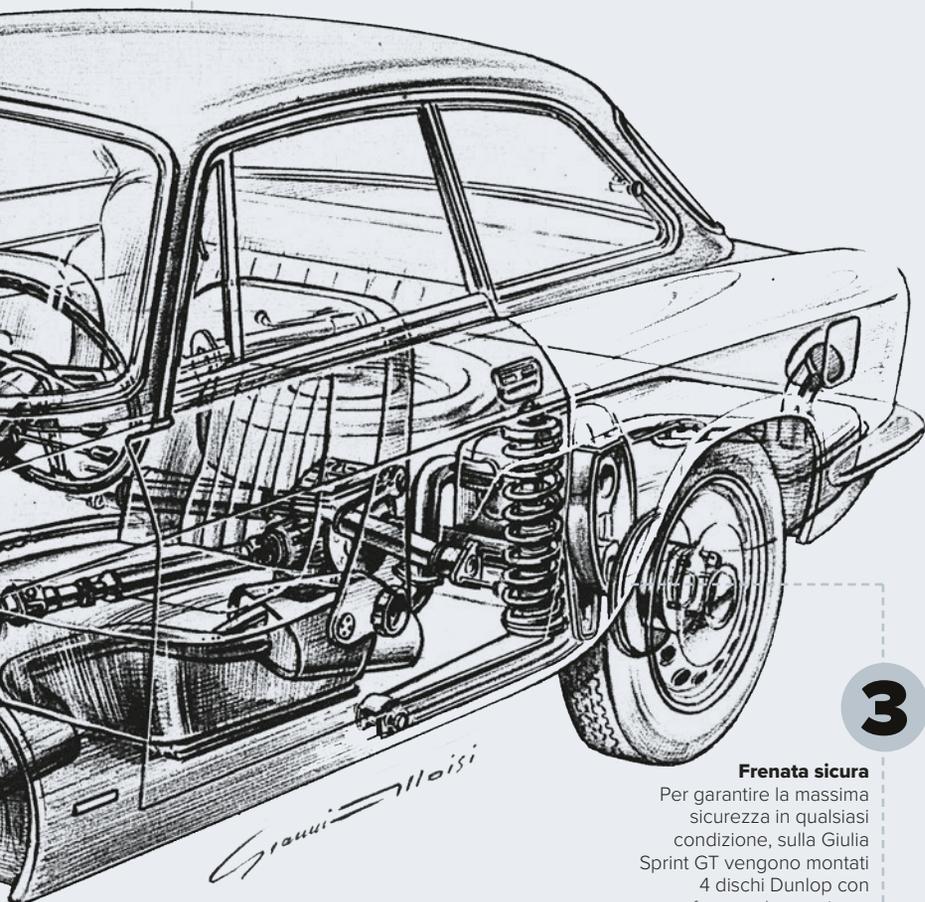
**Assetto corsaiolo**

La scocca è portante, con sospensioni anteriori indipendenti e posteriori a ponte rigido, con puntoni di reazione longitudinali, triangolo superiore antiscuotimento, molle elicoidali. Grazie al baricentro basso, l'assetto risulta molto sportivo.



**Lato B panoramico**

Grazie all'ampio lunotto disegnato da Giugiaro (rimasto immutato anche nelle successive versioni) che ben si raccorda a una coda molto bassa e profilata, la visibilità risulta ottimale anche nelle manovre di retromarcia.



3

**Frenata sicura**

Per garantire la massima sicurezza in qualsiasi condizione, sulla Giulia Sprint GT vengono montati 4 dischi Dunlop con servofreno a depressione, un passo avanti rispetto all'impianto "misto" delle ultime Giulia 1600 Sprint.

**LO STABILIMENTO DI ARESE**

**UN BATTESIMO COMUNE**

La costruzione dello stabilimento di Arese, fortemente voluto dal presidente Giuseppe Luraghi, è necessaria perché già alla fine degli anni 50 la capacità produttiva del Portello, a Milano, inizia a essere insufficiente. La Giulia Sprint GT è stata dunque la prima Alfa Romeo a essere prodotta nel neonato stabilimento (inaugurato appunto nel 1963), anche se le parti meccaniche saranno ancora realizzate al Portello. Per vedere i primi motori concepiti ad Arese si dovrà aspettare fino al 1973.



**CARATTERISTICHE GIULIA SPRINT GT (1963)**

**Motore**

Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea  
 Alesaggio 78 mm - Corsa 82 mm  
 Cilindrata 1570 cc  
 Rapporto di compressione 9:1  
 Potenza 122 CV SAE a 6000 giri/minuto  
 Distribuzione a valvole in testa a V  
 Due alberi a camme in testa, doppia catena  
 Accensione a spinterogeno  
 Due carburatori doppio corpo orizzontali Weber 40 DCOE 4  
 Lubrificazione forzata, 5,7 litri  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

**Trasmissione**

Trazione posteriore  
 Cambio a 5 marce  
 Pneumatici 155-15.

**Corpo vettura**

Coupé 2 porte, 2+2 posti  
 Scocca portante in lamiera d'acciaio  
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali e bielle oblique, molle elicoidali, barra stabilizzatrice  
 Sospensioni posteriori a ponte rigido, bracci longitudinali, stabilizzatore a T, molle elicoidali  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 Freni a disco con servofreno  
 Sterzo a vite e rullo  
 Capacità serbatoio carburante 46 litri.

**Dimensioni e peso**

Passo 2350 mm  
 Carreggiate: anteriore 1310 mm - posteriore 1270 mm  
 Lunghezza 4080 mm - Larghezza 1580 mm  
 Altezza 1315 mm - Peso 1040 kg.

**Prestazioni**

Velocità circa 180 km/h  
 Consumo medio 9,5 litri/100 km.

**ANALISI DI MERCATO**

**Quotazione di riferimento**

Ancora oggi scalda i cuori degli alfisti e non solo. La sua linea non accenna minimamente a invecchiare mentre le prestazioni rimangono sempre da prima della classe.

Le label	A+	AB	B+
In euro (x 000)	46,5	29	20,3

**Valore di mercato** **In crescita**

**È il momento di**

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

# Un sedile PER DUE

Una coupé tedesca con la rabbia sotto il "powerdome" è stata la prima scelta di una coppia di amici bresciani.

**Buona la terza (serie): la Bmw M3** è la supercar di ieri nata con le stimate delle classiche di domani

#### C'è pista per voi

Stavolta a Vairano si sono presentati due amici dalla provincia di Brescia, che hanno scelto di condividere la Top 5. Al volante della prima in classifica c'è Damiano Ambrosini, 36 anni, ingegnere meccanico del settore automotive. Sul sedile del passeggero Walter Martinelli, 39 anni, disegnatore tecnico. Per entrambi, un'esperienza da ricordare.





**Y**oungtimer? Instant classic, prego. Quando fu presentata al Salone di Ginevra il 2 marzo del 2000, molti ebbero la certezza immediata che la Bmw M3 serie E46 fosse nata per restare. Una classica di domani, con quei muscoli così ben vestiti; e una certezza quanto a piacere di guida. Ecco perché non stupisce avviarla su queste pagine, mentre si diverte e fa divertire tra i cordoli. È una supercar con quattro posti comodi e il baule. A Vairano l'ha portata l'appassionato bustese Alessandro Ciapparelli, 40 anni, per coronare il sogno non di uno, ma - per la prima volta - due appassionati quasi coetanei, i bresciani Damiano Ambrosini e Walter Martinelli.

**Vai davanti tu**

Ambrosini e Martinelli verificano il confort dell'abitacolo della coupé M3 "E46", una supercar con quattro posti veri (anche per chi è alto come loro) e il bagagliaio. Sotto, la plancia comandi deliziosamente vecchia scuola, con i quattro quadranti e la cucitura del volante in pelle intrecciata dei colori Motorsport.

**IL PADRONE DEL VAPORE**

Oltre alla passione per le belle auto, Ciapparelli ha un hobby decisamente singolare: le locomotive a vapore. L'avevamo già incontrato (su Ruoteclassiche n. 366 del giugno 2019) quando ci portò su un treno a vapore fino a Lugano. Nello scambiare le rotaie per l'asfalto, ha sempre

puntato sulla terza serie della coupé Motorsport di Monaco. Potente senza ostentare, elegante nel mostrare soltanto quando le è richiesto i muscoli, ben coperti dalle linee tese della carrozzeria.

La sua M3 serie E46 sfoggia l'elegante tinta Carbon Schwarz Metallic e il kit estetico CSL, con relative appendici aerodinamiche ed estrattori in carbonio. Sotto il "powerdome" del cofano, la barra duomi della serie restyling e il sequenziale Smg2. Possono sembrare termini piuttosto strani da incontrare su Ruoteclassiche, ma ormai occorre abituarsi. Anche perché qui, di storia, ne corre. A guardarla bene, la carrozzeria mostra i segni di una lunga e onorata militanza: ritirata nel 2008 con 20 mila km sullo strumento, il proprietario ne ha messi sul piatto altri 220 mila. "Considerati i quasi 200 mila della mia 'E46' precedente, con il cambio manuale, si può dire che abbia guidato la M3 per oltre 400 mila km. Un po' la conosco...".

La Bmw era stata riposta in cantina per invecchiare come un buon vino. Senonché, si è ritrovata un po' a sorpresa nei piani alti della Top 5 di due amici di macchine che condividono le

**LA LORO TOP 5**



Bmw M3 Coupé "E46"



Ferrari 456 GT



Jaguar XJ 220



Porsche 911 "993"



Renault Clio Sport V6



“Damiano e Walter condividono le auto per raddoppiare la passione; **la M3 serie E46** è nella Top 5 di entrambi”

youngtimer (una Miata “NA” del '91 e una Mini Cooper S Clubman “R55” acquistate in società) per raddoppiare il divertimento. Anche oggi il discorso non cambia. Per loro è pronto un sedile per due. Sono complementari anche nelle aspettative: “Dicono sia bilanciata come una MX-5 all'ennesima potenza, un cocktail perfetto di guidabilità, feeling di sterzo e frenata. E poi quel motore aspirato con così tanti CV/litro (107): mai potuto assaggiare un sei cilindri in linea così spinto. Voglio capire se sia la versione migliore, la più vera”, si chiede Damiano Ambrosini.

#### Tutto in regola

Il tettuccio panoramico c'è, il bracciolo anche... La pelle nera dei sedili sportivi denuncia gli oltre 200 mila km, ma si vede che il proprietario ha avuto grande cura per la M3. Il cambio manuale? Non è un dogma.



#### APPASSIONATI VERI

Più singolari, ma altrettanto interessanti, le considerazioni di Walter Martinelli: “La prima volta ho annusato il profumo della M3 'E46' a Ginevra. Sapeva di qualcosa che non saprei descrivere, ma che riconoscevo ancora dopo tanti anni”. Dall'olfatto a un senso nuovo, legato all'esperienza: “Un incontro vero, fra appassionati che nemmeno si conoscevano prima, è molto diverso dal provare una supercar in pista dopo aver ➔

#### CARATTERISTICHE

##### Motore

Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea  
Alesaggio 87 mm - Corsa 91 mm  
Cilindrata 3246 cc  
Rapporto di compressione 11,5:1  
Potenza 343 CV a 7900 giri/minuto  
Distribuzione a valvole in testa  
Due alberi a camme in testa, catena  
Iniezione Bosch Motronic MSS 54  
Accensione elettronica  
Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

##### Corpo vettura

Coupé 2 porte, 5 posti  
Scocca portante con telaio ausiliario post.  
Sospensioni ant. a ruote indep., montanti elastici, bracci triangolari trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice  
Sospensioni post. a ruote indep., bracci trasversali e longitudinali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice  
Ammortizzatori idraulici telescopici  
Freni ant. e post. a disco autoventilanti, abs  
Sterzo a cremagliera con servocomando  
Capacità serbatoio carburante 63 litri.

##### Dimensioni e peso

Passo 2730 mm  
Carreggiate: anteriore 1510 mm - posteriore 1525 mm  
Lunghezza 4490 mm - Larghezza 1780 mm -  
Altezza 1390 mm  
Peso a vuoto 1495 kg.

##### Prestazioni

Velocità 250 km/h  
Accelerazione 0-100 km/h in 5,2 s.

##### Quotazione AB

24.000 euro.



#### Total black

Nero metallizzato fuori, nero dentro; la M3 del servizio punta sull'aggressività, anche se così gli elementi in carbonio del kit CSL saltano meno all'occhio. Molto ben leggibili i quattro indicatori analogici, integrati in basso dal check panel digitale. Il tachimetro ha il fondoscala a 300 km/h e il contagiri comprende il termometro dell'olio.

“Dopo aver provato l'automatico Smg2, i due amici non sono più convinti che il cambio manuale sia il migliore”

#### ANCHE VOI COME LORO

Volete essere selezionati per trascorrere una giornata in pista con noi e provare la storica dei vostri sogni? Digitate questo link: [ftm.edidomus.it/ce-pista-per-te](http://ftm.edidomus.it/ce-pista-per-te) e registratevi seguendo le indicazioni che troverete. Oltre a fornire i vostri dati biografici, potrete elencare i cinque modelli dei vostri sogni.



➔ comprato una smartbox. Occorre molta fiducia per lasciar provare la propria M3 a un'altra persona e questo lo trovo bellissimo. Un valore aggiunto straordinario”.

#### ELETTRONICA QUANTO BASTA

Sentimento ampiamente condiviso da Ciapparelli. Il quale, dopo aver messo a proprio agio i due piloti per un giorno con un paio di giri di prova, disinscrive il controllo di stabilità e setta il launch control, cioè quel poco - ma giusto - di elettronica a bordo della M3. Tick, tick... Boom! Il 6 cilindri in linea S54 aspirato di 3,2 litri sfodera tutta la sua rabbia. Nominato “International Engine of the year” e “Best New Engine” per il 2001, con i suoi 365 Nm di coppia non fa rimpiangere il V8 della M5 che, per un certo periodo di tempo, i tecnici Motorsport pensarono di destinare anche alla “E46”. Per fortuna, a volte la storia prende la piega giusta, ma ci vorrebbe una sensibilità da pilota vero per tirargli fuori le unghie e graffiare l'asfalto, senza il cambio Smg2.

La risposta violenta della seconda versione del Sequenzielle M Getriebe conferma che non tutti gli automatici vengono per nuocere. Anzi. Gli 80 millisecondi di cambiata fanno quasi sembrare la M3 una vettura Sport di vent'anni fa.

“Ero convinto che il manuale fosse l'opzione migliore, ma sull'Smg2 mi sono dovuto ricredere”, conferma Ambrosini, che dei due amici è il più tecnico. “Bellissimo anche il launch control, che ai tempi non era così comune. E poi il motore gira alto, abbiamo visto i 7900 giri. Lo sterzo è stupendo, sensibilissimo, senza mediazioni”. E poi, quella voce... Da bravi soci, i due se la sono condivisa: uno si è goduto di più il ringhio metallico degli alti regimi nell'abitacolo, l'altro all'esterno: “Mi emozionano le auto che trasmettono la potenza attraverso la voce. Se chiudi gli occhi, ti accorgi che sta passando una M3. Sono sensazioni che i modelli di oggi non regalano più, ma sono più importanti dei cavalli sotto il cofano”, spiega Martinelli. E il cambio? “La cannonata che ti arriva nella schiena fa dimenticare il confort dei sedili. Però l'ho trovata morbida nel rollio fra le curve. Se mi aspettavo di più? Più di così...”. Su un'altra cosa i due amici concordano: la giornata in pista di oggi potrebbe essere il primo passo per portarsene una in garage, nonostante le quotazioni siano ormai salite parecchio. Per quella che era la più esclusiva, veloce e costosa (115 milioni di lire) delle Serie 3, oggi occorrono dai 24 (label AB) a quasi 40 mila euro. Ma, come si dice, non c'è due senza M3... R





#### Vestito leggero

La M3 del servizio è dotata del kit estetico in fibra di carbonio come la CSL, Coupé Sport Lightweight. L'elettronica di bordo? Solo quella necessaria a godere. Inconfondibili le griglie laterali e i quattro scarichi posteriori. Nella pagina accanto: una vista del 6 cilindri in linea S54, preferito al V8 della M5 e votato miglior motore dell'anno nel 2001.

**Il tempo è relativo**

Cinque generazioni in cinquant'anni: per la Range Rover il tempo è un concetto relativo. Nata nel 1970, la "Suffix A" era disponibile solo a 3 porte. Le 5 porte debuttarono con il model year 1982.



# Le ali sotto AI PIEDI

Cinquant'anni di equilibrio perfetto tra granitica tradizione e superba modernità. **La ricetta segreta della fuoristrada britannica è probabilmente questa:** aver saputo attraversare il tempo con la stessa inarrestabile forza con cui è capace di affrontare ogni terreno



**D**i certe automobili è impossibile parlare senza provare una certa soggezione, un timore quasi reverenziale. E la Range Rover è certamente una di queste: iconica quasi prima di nascere, da quella concept “Velar” che solcava le dune del Sahara in fase di collaudo, sparigliando tutte le carte della concezione dell’auto-veicolo nel 1969. È una storia di “follia” quella della Range (un’auto che poi diventa così familiare che vien da chiamarla per nome, anche senza quell’importante cognome britannico), che viene concepita sul finire degli anni 60 dagli ingegneri della British Leyland per dare all’esigentissima clientela fatta tanto di proprietari terrieri dello Yorkshire quanto di “lady” di Marylebone. Una vettura capace di coniugare le indiscusse capacità offroad di una Defender (anche se allora non si chiamava ancora così) con il confort proverbiale di una Jaguar XJ.

Di lì a poco sarebbe arrivata la crisi petrolifera e l’elettrificazione manco ci s’immaginava cosa sarebbe stata: a quel tempo si pensava che

nel 2000 le auto avrebbero direttamente solcato i cieli come piccole navicelle spaziali.

**BOLOGNA EN... VOGUE**

La macchina del tempo ci sposta geograficamente e temporalmente alla contemporaneità e, davanti a uno dei templi del post-yuppismo bolognese, il “Bar Picnic”, ci attende Davide Cantone con la sua Range Rover 3.9 Vogue SE del 1990. Ha lo sguardo raggianti e la salivazione azzerata del primo appuntamento, perché ogni uscita con lei, la sua signorina britannica, quello gli sembra.

È un amore che nasce indietro nel tempo, affascinato da come l’ammiraglia di Solihull sapesse coniugare la vita all’aperto a quell’eleganza (tutta British) d’altri tempi, quasi un po’ fané. Dai sogni di ragazzino, Davide decide poi di metterne una in garage e inizia la ricerca sui vari portali di automobili in vendita. E, siccome la pazienza premia sempre chi sa attendere, ecco quella giusta: Westminster Grey Metallic, si trova in Emilia, a pochi chilometri dalla sua residenza e, incredibile a dirsi, è pure targata Roma e la cosa

**Regine a confronto**  
Sulla mitica “Curva delle Orsoline” della strada che collega Bologna al Colle di San Luca, le due ammiraglie offroad s’incontrano. A dividerle 32 anni di storia e l’arrivo (sebbene in versione leggera) dell’elettrificazione.



# DA MEZZO SECOLO E CINQUE GENERAZIONI DOMINA LE STRADE, SEMPRE DIVERSA MA IMMEDIATAMENTE RICONOSCIBILE

per chi come Davide è nato nella capitale, non è di poco conto. Certo le sue condizioni non sono ottimali, ma perlomeno è completa: il suo nuovo proprietario si risparmia così la ricerca dei ricambi in giro per l'Europa.

Oggi, dopo un restauro accurato, fa ancora girare le teste di tutti gli avventori del bar, che la guardano incuriositi insieme alla "nipote" in rosso. Sebbene non performi come ci si aspetterebbe da un motore V8, complice la massa ingente e il telaio a longheroni e traverse, l'esperienza di guida sui colli bolognesi della più classica delle Range Rover è comunque suggestiva. Sarà anche merito dell'ampissima vetratura e della linea di cintura molto bassa che consente di godersi il panorama in souplesse (visto che - anche volendo - tanto forte non va), ma anche di avere maggiore attenzione e sicurezza quando si decide di concederle una passeggiata offroad.

Oltre ai pregi, delle Range ha anche tutti i difetti, però: "Richiede attenzioni costanti, dopo trent'anni il suo grado di affidabilità, poi, dipende anche da chi l'ha usata prima di te...", ricorda Da-

vide, che però non se la sente di usarla come daily drive, intimorito dalla possibilità di rovinarla nell'uso quotidiano dopo il completo (e costoso) restauro che ha portato a termine.

## UN MONDO A PARTE

Quella soggezione reverenziale di cui si parlava all'inizio e che anche Davide prova nei confronti della sua Vogue SE è il sentimento più immediato al cospetto della nuovissima Range Rover, presentata a ottobre 2021 e identificata dalla sigla L460.

Possente, rassicurante, granitica nell'aver affrontato cinquant'anni di permanenza sul mercato attraverso solo cinque generazioni ed essere rimasta meravigliosamente inconfondibile. Guardandola non ci si può sbagliare: certo, è cambiata, è cresciuta, si è evoluta e adattata a un mercato che lascia sempre meno spazio all'emozione in nome di un progresso tecnologico tante volte nemmeno richiesto, ma è subito riconoscibile tra milioni. È una Range Rover ed è da mezzo secolo un mondo a parte che non conosce ➔

## Una magnifica bolla

All'interno dell'abitacolo ovattato e lussuosissimo della nuova Range Rover ci si sente protetti e isolati come all'interno di una bolla. Merito anche delle sospensioni idropneumatiche che assorbono ogni asperità. Dell'allestimento SV in prova, colpisce anche la verniciatura opaca.



### L.R. RANGE ROVER 3.9 VOGUE SE

#### Motore

Anteriore, longitudinale - 8 cilindri a V di 90°  
 Alesaggio 94 mm - Corsa 71,1 mm  
 Cilindrata 3946 cc  
 Rapporto di compressione 9,35:1  
 Potenza 134 kW (182 CV) a 4750 giri/minuto  
 Coppia 312 Nm a 3500 giri/minuto  
 Distribuzione a valvole in testa, 2 valvole per cilindro  
 Un albero a camme centrale, aste e bilancieri, punterie idrauliche, catena  
 Alimentazione a iniezione elettronica multipoint  
 Impianto elettrico 12 V - Due batterie da 90 Ah.

#### Trasmissione

Trazione integrale permanente  
 Cambio automatico a 4 rapporti con convertitore di coppia  
 Pneumatici 205/80 R16.

#### Corpo vettura

Station wagon 5 porte, 5 posti  
 Telaio a longheroni e traverse in acciaio  
 Sospensioni ant. a ponte rigido, bracci long. e biella trasv. (barra Panhard), molle elicoidali  
 Sospensioni post. a ponte rigido, bracci long., molle elicoidali  
 Ammortizzatori idraulici, post. autolivellanti  
 Freni a disco, ant. autoventilanti, abs  
 Sterzo a circolazione di sfere con servocomando  
 Capacità serbatoio carburante 76 litri.

#### Dimensioni e peso

Passo 2540 mm  
 Lunghezza 4486 mm - Larghezza 1818 mm  
 Altezza 1790 mm  
 Massa in ordine di marcia 2060 kg.

#### Prestazioni

Velocità 177 km/h  
 Accelerazione 1 km da fermo in 33,5 s.  
 Consumo medio 14 litri/100 km.



LA NUOVA RANGE SUPERA I 5 METRI DI LUNGHEZZA MA **GRAZIE ALLE 4 RUOTE STERZANTI** RISULTA AGILE

### ANALISI DI MERCATO

#### Quotazione di riferimento

La "Classic" passa dal 3500 al 3900 V8 nel 1989 e viene prodotta con questo motore fino al 1995. La Vogue SE ha un allestimento molto completo. In futuro crescerà sicuramente.

I label	A+	AB	B+
In euro	22.500	15.000	7.500

Valore di mercato In crescita

#### È il momento di

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



1970 La "Classic", nata a 3 porte.



1994 Arriva la serie P38A.



2002 È la volta della L322.



2012 Tocca alla serie L405.



2021 L'odierna L460.

#### Una per decennio

Cinque generazioni di Range Rover per cinque decenni. Decisamente poche. Le quotazioni, soprattutto delle più anziane, stanno salendo vertiginosamente, soprattutto per gli esemplari a benzina. Da tenere d'occhio, in particolare sulla seconda serie, i difetti cronici delle Range, a partire dall'elettronica.

➔ rivali o concorrenti. Chi vive in città potrebbe rimanere impensierito dalle dimensioni pachidermiche della suv britannica che innegabilmente sono tali e, volendo rinunciare ad affidare il parcheggio all'automatismo che fa manovra per voi, 505 cm di lunghezza per 204 di larghezza non sono uno scherzo. Ma è impressionante l'agilità che le quattro ruote sterzanti regalano a quest'auto in tutte le situazioni, sia nell'uso urbano sia extraurbano, dove, sebbene la morbidezza dell'assetto si faccia sentire, la Range Rover si destreggia con grande grazia. Dentro poi, è davvero una bolla incantata in cui vivere al riparo dalle piccole atrocità del quotidiano. Ovattata,



## L.R. RANGE ROVER 3.0 SV

### Motore

Anteriore, longitudinale - 6 cilindri + motore elettrico da 142 CV  
 Cilindrata 2996 cc  
 Alesaggio 83 mm - Corsa 92,29 mm  
 Rapporto di compressione 10,5:1  
 Potenza 375 kW (510 CV) da 5500 a 6500 giri/minuto  
 Coppia 550 Nm da 1500 a 5000 giri/minuto  
 Alimentazione a iniezione elettronica, turbocompressore + elettrica plug-in.

### Trasmissione

Trazione integrale permanente a gestione elettronica  
 Cambio automatico a 8 rapporti  
 Quattro ruote sterzanti, cerchi da 23".

### Corpo vettura

Station wagon 5 porte, 5 posti  
 Scocca portante  
 Sospensioni anteriori a doppi bracci oscillanti  
 Sospensioni posteriori a schema multilink  
 Elementi elastici idropneumatici  
 Freni a disco autoventilanti, abs  
 Sterzo a cremagliera, servocomando elettrico  
 Capacità serbatoio carburante 72 litri.

### Dimensioni e peso

Passo 2997 mm  
 Lunghezza 5058 mm  
 Larghezza 2047 mm  
 Altezza 1870 mm  
 Carreggiata anteriore 1702 mm, posteriore 1704 mm  
 Massa a vuoto 2810 kg.

### Prestazioni

Velocità 242 km/h  
 Accelerazione 0-100 km/h in 5,6 s  
 Autonomia in modalità elettrica 113 km.

silenziosa, luminosa, con un infotainment completissimo - ma non sempre chiarissimo - e un impianto audio degno di un auditorium, con lei si macinano chilometri su chilometri come nulla fosse. E se il propulsore da 3 litri e 510 CV in versione plug-in hybrid regala ottime prestazioni con consumi davvero contenuti, se messi in relazione alla massa, va altresì ricordato che quest'ultima, che sfiora le tre tonnellate in ordine di marcia, tende a farsi sentire in fase di frenata. Lo spazio d'arresto è un po' lungo e bisogna abituarci, se si è soliti avere a che fare con masse meno importanti, cosa peraltro molto probabile.

### PER I COLLI BOLOGNESI

Sulla via del ritorno da Bologna, beffarda, la radio passa "50 Special" dei Lúnapop. E se Cesare Cremonini asserisce con certezza quanto sia bello andare in giro per i colli bolognesi in Vespa, dopo questa giornata possiamo assicurare che anche a bordo di una Range Rover, classica o moderna che sia, pur senza le ali sotto ai piedi rimane un'esperienza... special. 



# FESTA D'ADDIO

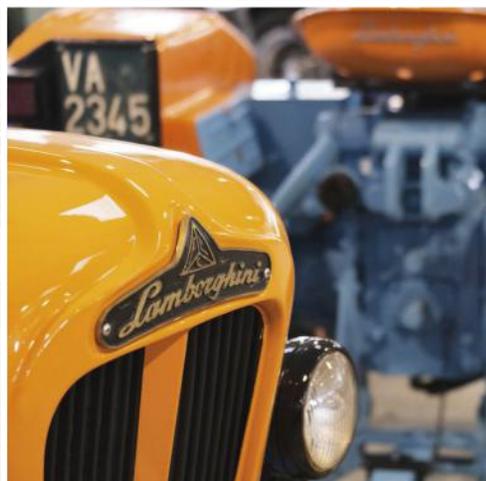


Dopo 39 anni, la città veneta passa il testimone a Bologna, dove il prossimo anno sarà ospitata la fiera delle vetture heritage. **Padova saluta con significativi risultati di mercato**

e la solita massiccia affluenza di appassionati e di venditori.

Successo anche per le iniziative di Ruoteclassiche





**Numeri importanti**

Auto e Moto d'Epoca, Padova: in trentanove anni di fortunate edizioni si sono visti 2.740.000 visitatori, 84.500 auto presenti e 18.600 espositori. Si tratta indubbiamente di numeri importanti per la più grande manifestazione del genere in Italia, che dal prossimo anno si trasferirà a Bologna.

# UNA CHIUSURA IN BELLEZZA PER LA MANIFESTAZIONE FIERISTICA DI MOTORISMO STORICO PIÙ IMPORTANTE DEL PAESE



**Belve da rally**  
Qui sopra, particolari d'autore (si intravedono il muso dell'Alfa Romeo SZ del 1990 e la parte posteriore di una Maserati Mistral del 1967). In basso, alcune delle auto da rally protagoniste della mostra organizzata da Aci Storico al padiglione 3.

**A** leggerli, i numeri che Auto e Moto d'Epoca ha accumulato in trentanove anni di fortunate edizioni, fanno quasi spavento: 2.740.000 visitatori, 84.500 auto presenti (che, messe in fila, equivarrebbero a 380 km di passione) e 18.600 espositori (per non parlar di 5700 bisarche e 6200 ricambisti).

Una chiusura in bellezza quella della manifestazione fieristica dedicata al motorismo storico più importante del nostro Paese e che l'anno prossimo, per l'edizione numero quaranta, traslocherà a Bologna, per la contentezza di molti. "Quest'anno a Padova abbiamo raggiunto una qualità elevatissima", ha commentato il patron della manifestazione Mario Carlo Baccaglioni, "non c'è padiglione che non meritasse di essere visitato; non uno che non abbia ospitato macchine particolari e bellissime. Tutti i visitatori, appassionati, professionisti e grande pubblico sono rimasti entusiasti".

E in effetti non si può che essere d'accordo, le auto esposte erano veramente meravi-

gliose, quest'anno più che mai. Massiccia, poi, la presenza delle youngtimer, fenomeno che non può essere ignorato nemmeno dai classicisti più ostinati. Le vetture non ancora propriamente storiche costituivano infatti la maggior parte di quelle esposte in questa edizione, sia tra i commercianti sia tra i collezionisti privati.

## TUTTO ESAURITO

Insomma, è inutile negarlo, il pienone c'è stato, con una quantità di venduto già dalle prime ore che ha superato nettamente le aspettative. Un risultato positivo, soprattutto considerato il momento storico gravido di incertezza che stiamo vivendo a livello globale e i prezzi, come da tradizione, non proprio alla portata di tutti. È la quantità di vetture e di espositori, in costante aumento di edizione in edizione, ad aver spinto l'organizzazione di Auto e Moto d'Epoca di Padova a trasferire la sede a Bologna. A confermarlo è lo stesso Baccaglioni, che aveva anticipato a Ruoteclassiche nel numero 406 di ottobre le ragioni del trasloco: "A Bologna avre-





**La capostipite**  
Qui sopra, a sinistra la 125 S, pietra miliare della Ferrari, a destra lo stand della Mercedes-Benz. Qui accanto, orologi e manometri d'alto rango, in basso due minicamper su base Citroën Dyane e Volkswagen Golf e un nugolo di Vespa, scooter sempre tra i più gettonati dai collezionisti.

## ALFA ROMEO CLASSICHE

# BISCIONE DOC

**N**asce Alfa Romeo Classiche, il nuovo programma heritage dedicato a collezionisti e possessori di auto d'epoca Alfa Romeo. Al momento del restauro, una fonte che certifichi le condizioni originali dell'auto può fare la differenza tra un lavoro approssimativo e uno ragionato che aggiunge realmente valore al veicolo. Stellantis lo ha capito e Alfa Romeo Classiche permette di ricostruire la storia di ogni vettura uscita dagli stabilimenti della Casa del Biscione. Il Certificato di Origine promette, tramite il numero di telaio e una ricerca documentale, di stabilire la data di produzione del mezzo e la sua configurazione originale. Il Certificato di Autenticità poi attesta la genuinità dell'esemplare, dopo un'analisi dell'automobile alle Officine Classiche di Mirafiori o presso i centri Stellantis&You di Roma e Palermo oppure a domicilio del cliente. Infine, c'è il lavoro di officina che va dalla semplice manutenzione al restauro completo passando per la diagnosi, la riparazione di singoli componenti meccanici ed estetici o il ripristino di componentistica originale, fino al collaudo finale. Sul sito della Casa una sezione è dedicata al programma heritage Alfa Romeo Classiche con tutte le informazioni pratiche e il supporto necessario per avviare un programma personalizzato ([alfaromeo.it/alfa-romeo-heritage](http://alfaromeo.it/alfa-romeo-heritage)). **L.S.G.**



I PREMI DI RUOTECLASSICHE

# UNA FERRARI.. PREZIOSA

La redazione alle prese con **le realtà più meritevoli** presenti quest'anno alla rassegna patavina. Una scelta impegnativa tra tante bellezze

**T**ra le varie attività svolte a Padova, la redazione di Ruoteclassiche ha anche avuto un'importante e delicata missione da svolgere: individuare cinque realtà assolutamente meritevoli, andando a eleggere la "vettura più preziosa", il "club meglio organizzato", l'"occasione da comprare al volo", il "dealer con l'esposizione più suggestiva" e l'"auto meglio conservata".

**ELEGANTE LIVREA**

Di auto da sogno alla rassegna veneta ce n'è sempre una marea, davvero difficile stabilire quale possa essere il top. Ruoteclassiche ha selezionato una granturismo del Cavallino rampante, ma non per il suo indiscusso blasone, bensì per

l'inconsueta ed elegante livrea, bianca con una striscia verde che richiama il colore dell'interno. Si tratta della Ferrari 365 GTB/4 esposta dall'azienda belga Real Art on Wheels. Per quanto riguarda il club meglio organizzato, la scelta non poteva che cadere sul Topolino Autoclub Italia, che nel suo stand ha esposto proprio le due 500 protagoniste di una famosa copertina di Ruoteclassiche (ottobre 1996), con tanto di gigantografia della cover sullo sfondo. L'occasione da non lasciarsi sfuggire è stata individuata in una rarissima Renault 5 cabriolet, quasi mai vista in Italia, con all'attivo soltanto 240 km, nuova in tutti i sensi, che ha quasi subito trovato un acquirente in fiera.

Luzzago è stato premiato quale dealer con l'esposizione più attraente: il gigantesco spazio nella lingua di giardino tra i due padiglioni principali è stato piacevolmente movimentato da musica d'antan, postazione bar

con cocktail d'autore e molto altro. Splendida la mastodontica Fiat Tipo 6 del 1910, in perfette condizioni originali, che appartiene alla Collezione Righini, selezionata quale auto meglio conservata. **G.D.**



**Selezione al top**

Dall'alto, in senso orario: una vista dello stand di Luzzago, con in primo piano la Mercedes-Benz 600 ex Innocenti; la Fiat Tipo 6 del 1910 della Collezione Righini; lo stand del Topolino Autoclub Italia, con i due esemplari protagonisti della copertina di ottobre 1996 di Ruoteclassiche; la Renault 5 cabriolet e la Ferrari 365 GTB/4 di Real Art on Wheels.

# ANCHE NEL 2022 SI È TENUTO LO SPECIALE RADUNO DI RUOTECLASSICHE NELLA SPLENDIDA PIAZZA DELLE ERBE

➔ mo uno spazio per le moto paragonabile a quello delle automobili, per portare in fiera la storia e la cultura delle due ruote. Spazio anche al mondo delle corse d'auto, settore che in questo momento richiama una grandissima attenzione". Tra le tante idee per la prossima edizione, anche far ripartire il Memorial Bettega. Alla base ci saranno sempre passione e motori. E l'auto d'epoca sarà, nella terra dei motori, il mezzo per far capire come evolvono l'automobile e il mercato. Guardando sempre al futuro.

## ANCHE NOI PROTAGONISTI

Tante inoltre le iniziative targate Ruoteclassiche, a cominciare dalla presentazione della Guida al Mercato 2022, allegata al numero di novembre della rivista e disponibile in anteprima nel nostro stand: ne hanno parlato durante un talk allo stand di Acì Storico il nostro direttore David Giudici e Marco Di Pietro, uno degli autori del volume. Sempre nel nostro stand un momento ludico per grandi e piccini: la partnership con Majorette, storico brand francese di modelli-

ni che ha dato la possibilità a tutti di configurare e costruire l'automobilina dei propri sogni e di ammirare i gioiellini d'epoca formato mignon.

Nell'area esterna invece gli occhi erano tutti per loro, per le tre finaliste del nostro concorso "Future Classic of the Year" scelte e votate dai nostri lettori tra quelle che abbiamo testato per voi sulla rivista negli ultimi dodici mesi. Tra l'Alpine A110 S, la Porsche 911 Targa 4S e la Maserati MC20 è stata proprio la supersportiva a motore centrale del Tridente a conquistare la vittoria, sotto il vaglio attento di una giuria di esperti. E se è vero che non c'è salone senza fuorisalone, anche quest'anno si è tenuto uno speciale raduno serale firmato Ruoteclassiche nella splendida cornice di piazza delle Erbe. Giulia, Alfetta, Lancia Beta e derivate, Maserati Biturbo, Porsche 944, Alfa Romeo 155 e Ferrari 456 si sono date appuntamento nel cuore della città e hanno incantato passanti e appassionati.

Appuntamento allora a Bologna, nella terra dei miti e della passione per i motori, dal 26 al 29 ottobre 2023. **R**



## Il fascino della sera

Qui sopra, alcune delle auto che hanno partecipato allo speciale raduno organizzato nella suggestiva cornice serale di piazza delle Erbe. Sotto, una bella Osca 1600 Zagato in vendita da Ruote da Sogno e la presentazione della Guida al Mercato di Ruoteclassiche.



## CLASSIC CAR AUCTION YEARBOOK

# 2021, UN ANNO FRENETICO

**P**resentata a Padova la nuova edizione del Classic Car Auction Yearbook, la più autorevole pubblicazione del settore con i dati di vendita di 8431 auto da collezione battute all'asta dal primo settembre 2021 al 31 agosto 2022 (Adolfo Orsi, Historica Selecta, 90 euro). Un dato su tutti: dal 2021 c'è stata una corsa all'acquisto. Grazie (anche) all'online che oggi rappresenta il 17,3% del fatturato globale di 1793 milioni di euro (871 nel 2020). Il mercato guarda alle auto più giovani (25% del totale per le "contemporanee", dal 2000), ma crescono le "moderne" (1975-1999, 16%), tengono le "classiche" (1946-1964, 29%), calano le "post classic" (1965-1974, 18%) e le auto più anziane. **G.M.**

**YEARBOOK**

CLASSIC CAR AUCTION  
2021 - 2022

Sponsored by  
CREDIT SUISSE

№. 27



Adolfo Orsi  
HISTORICA SELECTA

# COI TORIS

Dove portereste una quindicina di Lamborghini Miura per un evento dedicato ed estremamente esclusivo? **A St. Tropez, Montecarlo, Porto Cervo?** Oppure su qualche prestigioso circuito? Tutt'altro: la meta è stata il Marocco



# ULLE DUNE

## Opere d'arte

Un ardito traliccio sorregge vasellame di artigianato locale, esposto per far colpo sui possibili clienti. Altre opere d'arte, altrettanto variopinte e dal valore commerciale enormemente più alto, sfilano sulla strada di fronte. Che colpiscano i passanti è fuori di dubbio.





**Scelte oculate**

Qui sopra, in evidenza il badge dell'evento, che ha attraversato i luoghi più spettacolari del Marocco del Sud. Le strade sono state scelte fra quelle più panoramiche e in condizioni migliori, dato che le Miura non si prestano di buon grado a superare buche, sabbia e sterrati. Anche se qualche eccezione è stata inevitabile.

I cammelli e gli asini che popolano le lande del Sud del Marocco sono sicuramente più avvezzi a incrociare cavalli da lavoro quali quelli dei pickup e delle fuoristrada che non i purosangue a 12 cilindri. Se poi si tratta di quelli che stanno sotto il cofano delle Lamborghini Miura, a queste latitudini è un evento epocale...

Per la precisione la Miuroccan Mission, organizzata da *2Fast4You.it* per Kidston SA.

Una quindicina di Miura in carovana sono qualcosa di assolutamente improbabile dalle nostre parti, figuriamoci se percorrono 1000 km su e giù per i monti dell'Atlas! Si è trattato logicamente di strade poco trafficate e generalmente ben tenute, ma spettacolari e spesso molto tortuose. Dal 6 all'11 ottobre i proprietari provenienti da ogni angolo del globo si sono ritrovati nel nome della comune passione per la supercar di Sant'Agata, scortati da Valentino Balboni. D'altronde, chi conosce la Miura meglio di lui?

**OASI E MONTAGNE**

Il via è stato a Marrakech, con rotta verso Sud e Tizi n'Tchika, passo a 2260 metri di quota. Il suo nome in berbero significa "difficile pascolo di montagna" e la strada che lo scavalca mette subito in chiaro il perché. Non distante si trova la kasbah di Aït Benhaddou, location utilizzata per le riprese di film come "Lawrence d'Arabia" e "Il gladiatore" con la sua fortezza di argilla per-

fettamente conservata e oggi quasi disabitata. La visita è un'esperienza emozionante e indimenticabile. Nel cuore della catena montuosa dell'Atlas si trovano poi le gole di Dades, con un canyon scavato dall'omonimo fiume e punteggiato di kasbah che offre un panorama mozzafiato e un tracciato che è un continuo zig-zag, virtualmente privo di tratti rettilinei.

**ROADBOOK DA GUINNESS**

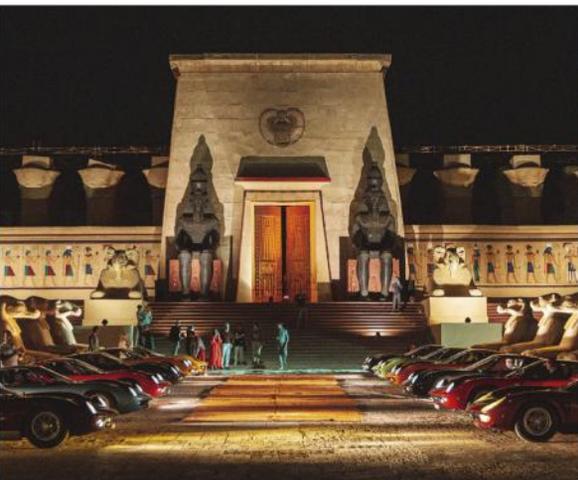
La strada che serpeggia lungo il canyon è ritenuta fra le più scenografiche e imperdibili per chi ama guidare; percorrerla è una di quelle esperienze che un vero appassionato dovrebbe provare, una volta nella vita. A patto di non essere debole di cuore...

Altra chicca per i partecipanti è stata la visita agli studi cinematografici Atlas Studios, con pernottamento all'Oscar Hotel e cena in costume a tema "una serata con Cleopatra". Miuroccan Mission è poi proseguita attraversando una vasta vallata dove i ricognitori dell'organizzazione avevano in precedenza scovato chilometri e chilometri di strade appena asfaltate e deserte, in modo da consentire di sgranchire le gambe alle Miura, pur restando nei limiti della legalità.

Fatto ritorno a Marrakech al Selman Hotel, i fortunati partecipanti hanno potuto concedersi mezza giornata di relax in vista della cena finale, organizzata a Marrakech Palmeraie, un'esclusiva dimora privata locale. R



PER UNA VOLTA LE STRADE  
DI QUESTA REGIONE SONO STATE  
PERCORSE DA **AGGRESSIVI V12**  
ANZICHÉ DA 4 CILINDRI DIESEL



**Tutte le versioni**

Benedetto Simi de Burgis, magistrato milanese, è da anni uno dei collezionisti di riferimento per la Fiat Balilla. Nel suo bellissimo garage ne custodisce ben 22 esemplari, dalle prime versioni fino alle esecuzioni speciali, comprese le versioni sportive come la Berlinetta Mille Miglia e la Spider Sport.

# NELL'ANTRO DELLA BALILLA

Tra i tanti cultori della famosa utilitaria della Fiat, che quest'anno festeggia i suoi primi 90 anni, c'è anche **un magistrato milanese** che nel suo bellissimo garage ne custodisce ben 22 esemplari. Tutti con una storia speciale da raccontare, a partire da uno strano avvistamento...



## Reperto storico

Tra i vari cimeli collezionati da Simi de Burgis anche il rarissimo piccolo disco della Durium con la canzone 'Nina già t'aspetta', che veniva regalato all'acquirente della prima versione della Fiat 508 nel 1932. In basso, nella scuderia anche due versioni della Spider Sport "Coppa d'Oro" (a sinistra).

**G**aleotto fu l'inseguimento a tutta birra (si fa per dire...) a una Balilla tre marce, in via dei Mille, a Milano, tanti anni fa. Così ha iniziato la sua collezione Benedetto Simi de Burgis, classe 1952, meneghino doc, apprezzato giudice di Cassazione presso la Corte d'Appello del capoluogo lombardo con un passato da skipper internazionale. Nel suo bellissimo antro sono custoditi ben 22 esemplari della famiglia prolifica della Fiat 508, che quest'anno festeggia un compleanno importante con 90 candeline.

## INSEGUIMENTO VINCENTE

"Proprio così", ammette il magistrato, "tutta la storia è cominciata il giorno in cui ero a bordo di un piccolo autocarro del mio muratore Alfio, e dall'altra parte di via dei Mille è passata una Balilla 3 Marce berlina, con un cartello 'Vendesi' sul finestrino posteriore. D'istinto ho detto ad Alfio di seguire l'auto. Detto, fatto. Alfio, originario di Catania, ottimo guidatore (ma senza patente!), ha fatto un'inversione di marcia e si è lanciato all'inseguimento nel traffico caotico milanese di metà pomeriggio. La Balilla è magnifica, ma non corre più di un camioncino guidato da Alfio, e così l'abbiamo raggiunta in un battibaleno. Dopo due

settimane era già con me, oggetto di meraviglia, studio e ammirazione. E da lì ho iniziato questo percorso affascinante creando, a poco a poco, il mio garage dei sogni. Mi ha sempre affascinato la sua storia. Non è stata solo un'auto, ma ha rappresentato la gioia di chi la possedeva, di quel largo strato di borghesia nascente che si affrancava da carretti, cavalli, biciclette. Veniva descritta come 'la vetturina' per tutti gli italiani. Sì, perché era più piccola di quasi tutte le altre automobili del tempo, e perciò veniva pubblicizzata anche come auto per signore. Nei manifesti del famoso pubblicitario, pittore e illustratore Marcello Dudovic era indicata proprio come 'l'eleganza delle signore'. Era piccola, ma aveva un'abitabilità notevole: se si osserva una berlina, si nota che è più stretta alla base, per poi allargarsi verso la parte alta del padiglione: e questo poiché le spalle sono più larghe della seduta. E così si può viaggiare bene in quattro persone".

## UN PARTERRE COMPLETO

La collezione di Benedetto Simi de Burgis comprende praticamente tutto lo scibile possibile del mondo dell'utilitaria Fiat degli anni 30. Dai primi esemplari del 1932 fino all'aerodinamica Berlinetta Mille Miglia, passando attraverso la berlina 4 Marce e un nugolo di versioni speciali dei ➔





UNA COLLEZIONE IMPORTANTE CHE COMPRENDE **ANCHE I VEICOLI COMMERCIALI** E DOCUMENTAZIONE ORIGINALE



**Quanti fregi**

A sinistra, dall'alto, una serie di fregi e stemmi originali, peculiari per ciascun modello della Balilla. Qui sopra, il caratteristico frontale della Berlinetta Mille Miglia arricchito da due fari di profondità. Qui accanto, un furgoncino Fiat 508 4 Marce del 1935 della ditta Pietro Forneris di Racconigi (Torino), un piccolo calzaturificio locale. Il mezzo è conservato in perfette condizioni originali.



#### E sono funzionanti

Tutte le Balilla della collezione Slmi de Burgis sono perfettamente funzionanti, siano esse restaurate oppure in condizioni originali. A fianco del salone principale c'è un'officina attrezzata con ricambi e ponte sollevatore per ogni tipo di manutenzione.

➔ carrozzieri di grido al tempo, fino alla Spider Sport “Coppa d’Oro”. Un lavoro di ricerca durato anni, completato da un arredamento con poster d’epoca e documentazione specifica, di qualità ed estremamente rara. Come il piccolo disco della Durium che veniva consegnato al fortunato acquirente di uno dei primi esemplari della Fiat 508 al momento del ritiro della vettura. “Si tratta di un documento storico eccezionale, secondo me”, prosegue il collezionista milanese, “su una musica al ritmo del One Step, era incisa una canzone dal titolo ‘Nina già t’aspetta’, con la prima strofa che era subito incantevole, ‘Una vetturetta cinquecento otto, Nina già t’aspetta e tu non vieni ancor. Guarda che finezza, senti che carezza, la canzone bella del motor’. Come si direbbe oggi, un battage pubblicitario veramente notevole per l’epoca”.

#### A CIASCUNA UN NOME E UN RICORDO

Il successo della Fiat 508 si concretizza con circa 113.400 esemplari venduti in Italia. Viene costruita su licenza in Germania, in Polonia, in Cecoslovacchia, in Gran Bretagna e in Francia. Dove la piccola Balilla ha fatto la fortuna della Simca. Enrico Teodoro Pigozzi era italiano ma naturalizzato in Francia. Ai tempi, se un’auto veniva esportata da un Paese all’altro, pagava dei dazi doganali salatissimi, che quasi ne raddoppiavano il prezzo. Allora Pigozzi iniziò a importare le Balilla a pezzi, per poi assemblarle su licenza della Casa torinese col marchio Simca (Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile) nel suo paese adottivo, con un ottimo successo commerciale. “Ogni Fiat Balilla che io ho raccolto mi ha raccontato una

storia di speranza, o di lavoro e di impegno, o di spensieratezza”, prosegue il magistrato, “e soprattutto tutte hanno un nome. C’è Miki, una deliziosa Spider 3 Marce che porta il nome di mia figlia piccola Micol. Poi c’è Jenevieve, che è una Spider 4 Marce Fiat-Simca ‘queue de comète’ con fregi orizzontali ai lati del cofano, in guisa di una coda di cometa. Poco più in là ecco Doctor, che è una fuoriserie 3 marce coupé Ghia con cui un veterinario girava per le campagne, a curare gli animali e, forse, anche i contadini. Sono molto affezionato anche a Don Alfredo, altra Spider 4 Marce che era del mio amico Alfredo Drago, comproprietario della De Agostini di Novara. Non posso non ricordare Torpedo, la 4 Marce blu (come la canzone di Giorgio Gaber), con cui andai a un bel raduno organizzato da Adolfo Verbena a Imperia, e dove davanti eravamo mia moglie ed io, e dietro la tata con Micol di due anni, una sorta di vera famiglia Brambilla in vacanza. E infine c’è Speranza, una Spider Sport azzurra e blu, che mi ha sostenuto e ha scacciato i miei pensieri più bui alla fine di ottobre di due anni fa, quando ero seriamente malato, e l’ho comprata via telefono, solo per la speranza di poterla poi vedere dal vero. E, per fortuna, eccola qui”.

A fianco dell’antro c’è anche un’officina, dove “Mister Balilla” si diverte a completare il restauro dei suoi gioielli, non appena ritornati dal carrozziere e dal meccanico: “Mi piace sporcarmi le mani di grasso”, spiega soddisfatto, “è un modo per vivere ancora di più la passione verso questi oggetti. E, perlomeno, posso anche verificare che tutto sia al posto giusto. Perché devono essere tutte ben funzionanti come al tempo”.



# I 90 ANNI DELLA BALILLA

## LA SEMPLICITÀ AMATA DA TUTTI

Un progetto all'insegna della massima linearità e prestazioni da sportiva tout court sono il segreto del suo grande successo



### Il nome di un giovane eroe

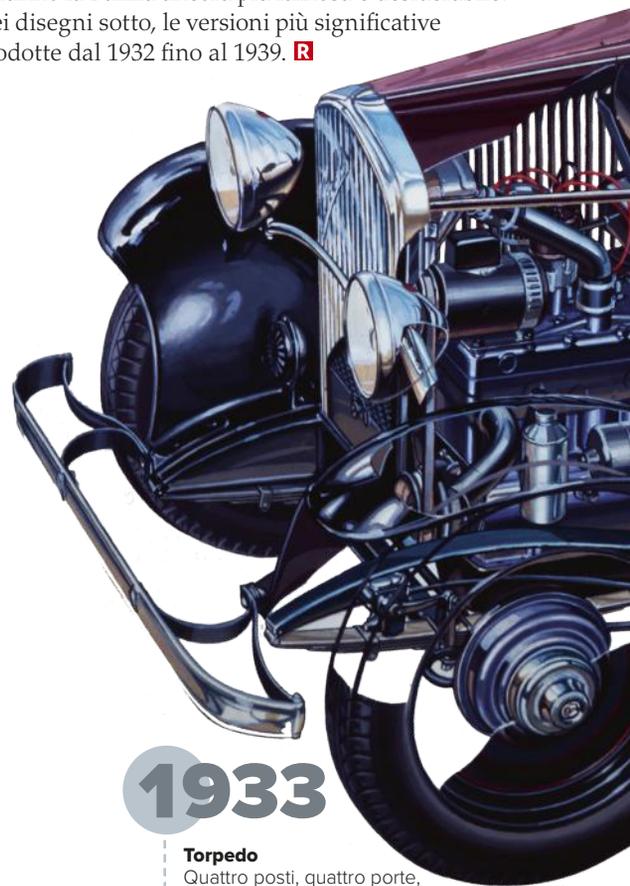
La presentazione ufficiale della Fiat 508 al principe di Piemonte, Umberto II di Savoia. Il nome Balilla deriva dal soprannome del mitico Giovan Battista Perasso, il giovane che il 5 dicembre 1746 a Genova diede inizio alla rivolta contro gli Austro-Ungarici lanciando una pietra e urlando "Che l'inse!" ("Che inizi") contro la soldataglia. La popolazione insorse e il 10 dicembre la città venne liberata.

Un progetto di semplicità disarmante alla base del successo commerciale più significativo della Fiat tra le due guerre. La 508 che fa il suo debutto ufficiale alla Fiera di Milano il 12 aprile 1932 è un prodotto di sostanza, fortemente voluto dalla dirigenza torinese e sviluppato da un poker di tecnici di grido quali Tranquillo Zerbi, Antonio Fessia, Bartolomeo Nebbia e Dante Giacosa, che riescono a ideare una vettura dalle prestazioni notevoli per l'epoca, ma con costi relativamente contenuti. Prodotta nello stabilimento del Lingotto, ha un prezzo di listino (10.800 lire al momento della presentazione) che ne decreta la fortuna produttiva. Per di più, proprio in questo periodo nasce la Sava, la rete finanziaria della Fiat che concede "comode dilazioni di pagamento" (le famose cambiali) ai futuri acquirenti della neonata utilitaria.

### VOLAVA FINO A 80 ALL'ORA

Lo schema tecnico è stato ideato per essere affidabile in tutte le situazioni. La prima versione ha telaio a longheroni e traverse con rinforzo centrale "a X", i freni sono a tamburo su tutte e quattro le ruote con l'innovativo (per l'epoca) comando idraulico, le sospensioni sono ad asse rigido con balestra e ammortizzatori idraulici a leva, mentre il serbatoio "a barilotto" a caduta è sotto il cofano. Il 4 cilindri Ti-

po 108 a valvole laterali ha cilindrata di un litro (995 cc) con potenza di 20 CV a 3500 giri/min, cambio a 3 marce e velocità di 80 km/h. Per quei tempi prestazioni da sportiva. E, infatti, nel corso degli anni saranno proprio i modelli ideati per correre che renderanno la Balilla ancora più famosa e desiderabile. Nei disegni sotto, le versioni più significative prodotte dal 1932 fino al 1939. **R**



## 1932

### Berlina 3 Marce

La versione del debutto, coi sedili anteriori scorrevoli e ribaltabili per accedere alla panchetta posteriore.

## 1932

### Spider

Abitabilità per due persone, sedili in pelle, costa solo 9900 lire, disponibile anche in versione Lusso.

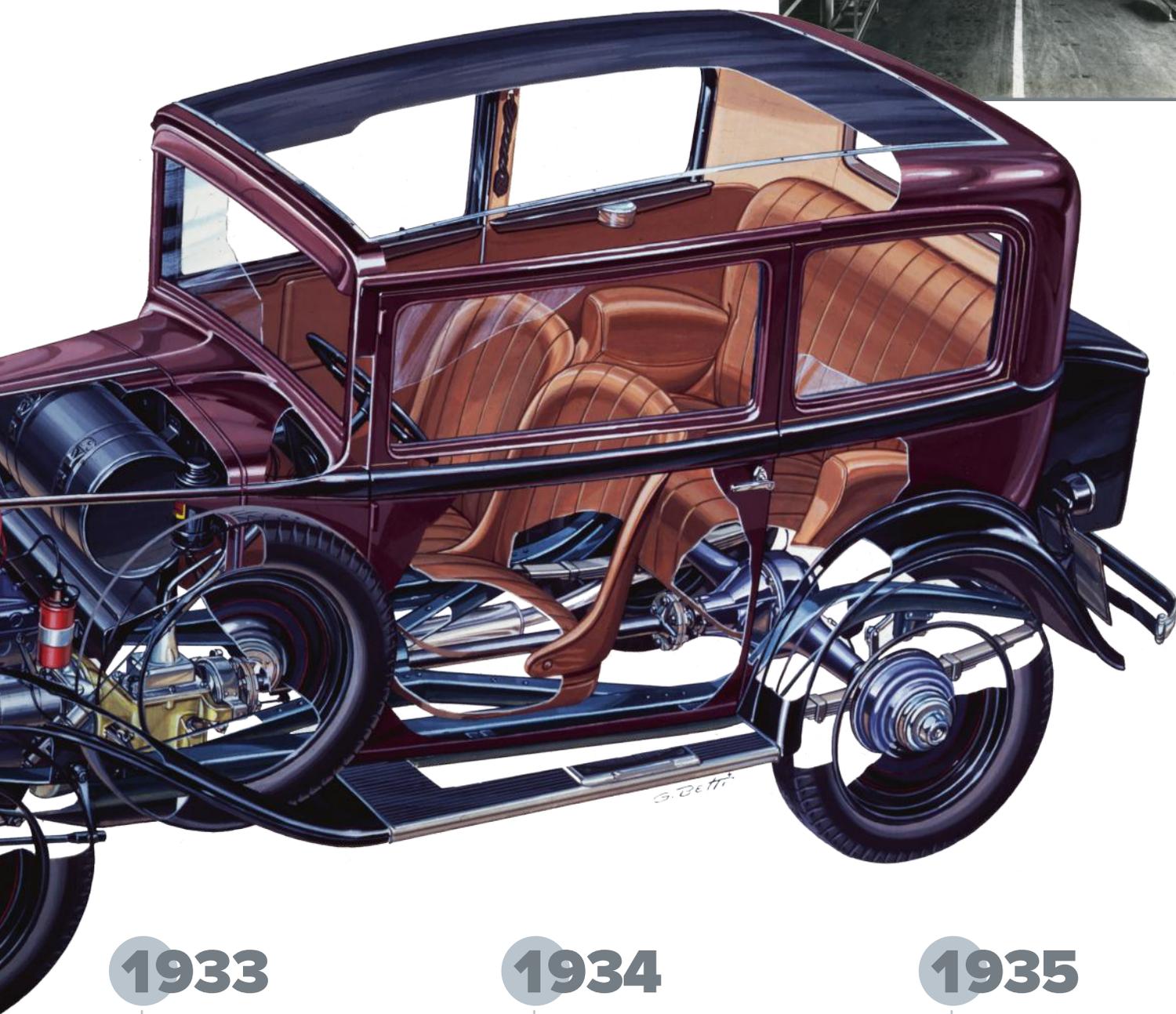
## 1933

### Torpedo

Quattro posti, quattro porte, capote in tela con archi in legno e metallo cromato con apposito sacco-custodia.



GIÀ IN SEDE DI PROGETTO  
SI PARTE DAL PRESUPPOSTO **DI  
UNA ROBUSTEZZA A TUTTA  
PROVA.** OBIETTIVO RAGGIUNTO



**1933**

**Spider Sport**

Bellissima e sportiva,  
viene disegnata dalla Ghia;  
caratteristica la piccola  
pinna sul cofano posteriore.

**1934**

**Berlina 4 Marce**

La nuova versione a 4  
marce, con carrozzeria più  
aerodinamica, è disponibile  
anche a quattro porte.

**1935**

**Berlinetta Mille Miglia**

Bellissima la carrozzeria  
biposto aerodinamica  
pensata per le gare, come  
appunto la Freccia Rossa.



# L'eFuel È TRA NOI

Il futuro, sostenibile e reale, per i motori a combustione interna passa dallo sviluppo e **dalla diffusione di massa della benzina e del gasolio sintetico.**

Ecco a che punto siamo con la ricerca e la produzione



### Cento anni e... funziona!

L'Aston Martin "Green Pea" del 1922 guidata quest'anno a Silverstone dall'ex pilota di F.1 Sebastian Vettel era alimentata da eFuel.

Il Circus adotterà il combustibile sintetico nel 2026 con il nuovo regolamento tecnico.

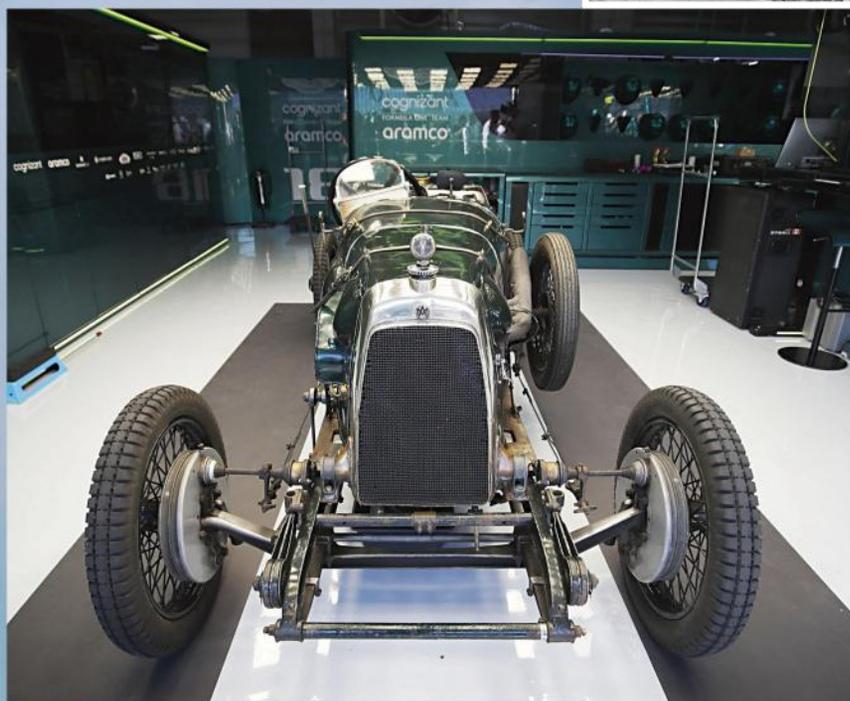


Nel contesto molto ampio del pacchetto "Fit for 55" (Pronti per il 55%, letteralmente), che pone all'Europa l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030, ci sono ovviamente anche norme che regolano le emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) di autovetture e veicoli commerciali leggeri.

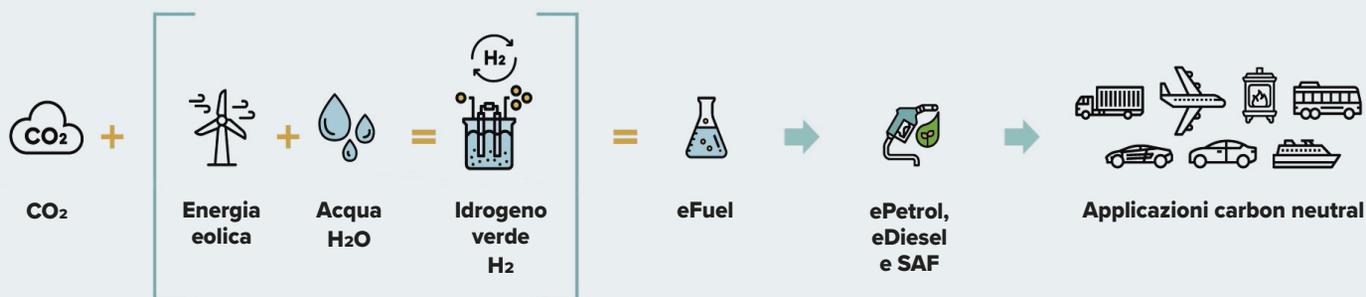
Gli accordi tra il Consiglio e il Parlamento europeo introducono obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> più ambiziosi per il 2030 e stabiliscono il nuovo traguardo del 100% per il 2035. E questo significa, in altre parole, che a partire dal 2035 non sarà più possibile immettere sul mercato europeo autovetture o furgoni con motore a combustione interna. In realtà, i costruttori si stanno adeguando alle nuove normative con largo anticipo: per esempio, Alfa Romeo avrà una gamma interamente elettrica già a partire dal 2027, il rilancio di Lancia è previsto praticamente soltanto a batteria e persino Porsche smetterà a breve di produrre Boxster, Cayman e Macan a benzina per proporle solo in versione full electric. La transizione, insomma, è già iniziata. E non si può tornare indietro.

### UNA TRANSIZIONE MOLTO COMPLESSA

Nel mondo, tuttavia, circolano suppergiù un miliardo e quattrocentomila veicoli con motore a combustione interna. Una parte di questi veicoli si muovono in zone del pianeta dove



## DALL'ARIA AL SERBATOIO



#### 1 - Anidride carbonica

Il processo di produzione parte dall'estrazione della CO<sub>2</sub>, che è la principale responsabile dell'effetto serra, dall'ambiente. La CO<sub>2</sub> viene emessa soprattutto dalle attività antropiche: prima della rivoluzione industriale i livelli di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera erano meno della metà di quelli attuali (418,41 ppm).

#### 2 - Elettrolisi

L'elettrolisi ad alta temperatura scinde l'acqua riscaldata a vapore in idrogeno e ossigeno. L'ossigeno viene rilasciato nell'atmosfera, mentre l'idrogeno viene immesso in un reattore. Per alimentare il processo, si utilizza energia eolica oppure solare.

#### 3 - Conversione

Una prima forma di carburante sintetico, equivalente al cosiddetto greggio, viene prodotta in un processo a due fasi che combina l'idrogeno con l'anidride carbonica. I due gas reagiscono per formare un vettore energetico liquido, il carburante sarebbe, paragonabile al petrolio.

#### 4 - Raffinazione

Il carburante sintetico ottenuto può essere lavorato in una raffineria, al pari del petrolio: i prodotti della raffinazione possono essere la benzina, il gasolio o il cherosene sintetico, chiamato anche Sustainable aviation fuel (Saf).

#### 5 - Utilizzi finali

Le differenti tipologie di eFuel possono essere distribuite attraverso le infrastrutture esistenti per arrivare ai consumatori finali: gli eFuel possono essere utilizzati da aerei, navi, treni, camion e naturalmente dalle automobili, storiche e youngtimer comprese. Intanto, gli eFuel sono già utilizzati nel motorsport.

# GLI EFUEL HANNO LE STESS PROPRIETÀ CHIMICHE DEI CARBURANTI CONVENZIONALI COME BENZINA O GASOLIO

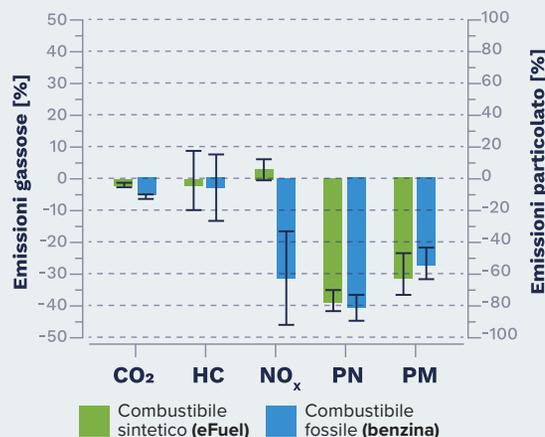
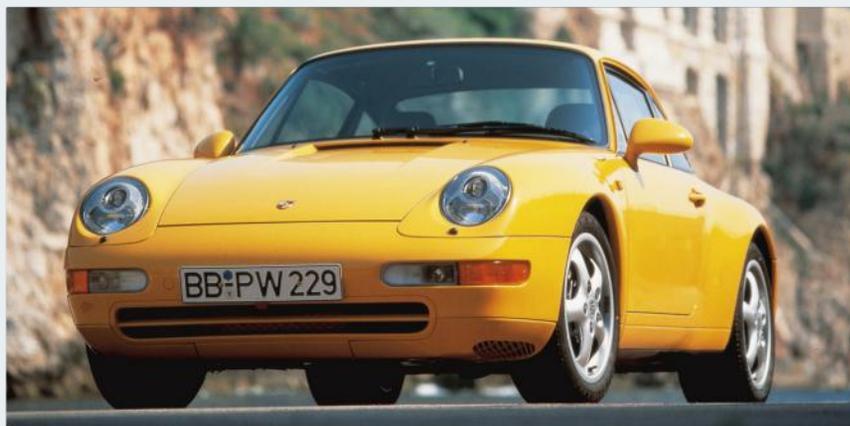
PORSCHE

## L'EFUEL ARRIVA DAL CILE

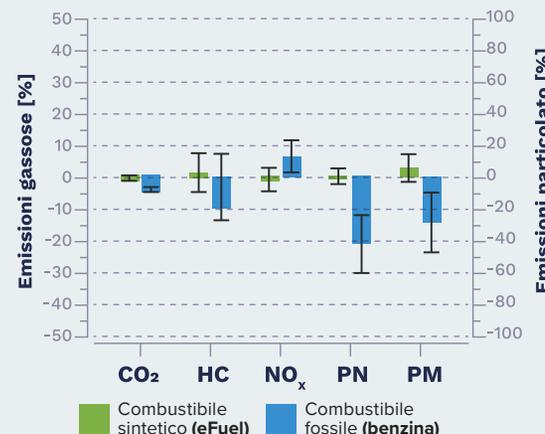
In prima linea nello sviluppo degli eFuel c'è Porsche, che, insieme a Siemens Energy, ha avviato a Punta Arenas, nella Patagonia cilena, un impianto pilota, che dovrebbe produrre 550 milioni di litri di eFuel entro il 2026. Per la Casa di Stoccarda, l'utilizzo degli eFuel consentirebbe di abbattere le emissioni di CO<sub>2</sub> fossile nei motori a combustione fino al 90%. Un test condotto su una "993", con dispositivi antinquinamento obsoleti e datati, ha dimostrato come, utilizzando l'eFuel, le emissioni di CO<sub>2</sub> rimangono vicine allo zero, esattamente come accade con una "991" con catalizzatore trivalente e filtri antiparticolato. Come dire che i motori storici potrebbero rispettare i limiti dell'Euro 6 Final e forse anche dell'Euro 7.



### 911 SERIE 993 CON CATALIZZATORE OBSOLETO



### 911 SERIE 991 CON CATALIZZATORE TRIVALENTE





➔ l'energia elettrica non arriverà mai, un'altra parte non potrà essere alimentata a batterie per ragioni tecniche (almeno fino a quando il progresso non fornirà soluzioni sostenibili), un'altra ancora esiste e non può essere semplicemente "smaltita" come un qualsiasi rifiuto. La soluzione, per tutti questi casi, si chiama carburante sintetico, eFuel appunto.

### UN FUTURO PER I MOTORI DEL PASSATO

Gli eFuel, stando alla definizione della eFuel Alliance che trovate in rete ([efuel-alliance.eu](http://efuel-alliance.eu)) sono carburanti liquidi prodotti sinteticamente a base di idrogeno e CO<sub>2</sub>: utilizzando l'anidride carbonica presente nell'atmosfera e le energie rinnovabili, gli eFuel possono essere prodotti in maniera climaticamente neutra. Nelle pagine precedenti illustriamo l'intero ciclo di produzione: gli eFuel nascono dall'idrogeno che viene estratto dall'acqua tramite elettrolisi. L'elettricità rinnovabile necessaria per questo processo viene generata da centrali eoliche e solari. Nel processo Fischer-Tropsch, l'idrogeno viene sintetizzato in un combustibile liquido attraverso la CO<sub>2</sub> prelevata dall'atmosfera.

Gli eFuel hanno le stesse proprietà chimiche dei carburanti convenzionali come cherosene, benzina o gasolio e possono sostituirli completamente. E, proprio come questi carburanti, gli eFuel hanno la medesima densità energetica. Non solo: i carburanti sintetici possono essere aggiunti ai carburanti convenzionali o possono sostituirli completamente. L'utilizzo di eFuel non richiede la conversione dei motori: i 20.000 aerei, le 50.000 navi e i circa 1,4 miliardi di veicoli esistenti oggi possono continuare a essere utilizzati in futuro in modo climaticamente neutro. Ciò vale anche per circa 20 milioni di impianti di riscaldamento alimentati a combustibili liquidi. Infine, la distribuzione logistica essenziale e l'infrastruttura di rifornimento già esistente possono continuare a essere gestite in modo economicamente efficiente anche con i carburanti sintetici.



### Agli eventi con l'eFuel

A sinistra e qui a fianco, lo scorso mese di settembre un terzo dei partecipanti all'evento Auerberg Klassik di Bernbeuren, a circa un centinaio di chilometri a Sud-Ovest di Monaco di Baviera, ha utilizzato benzina sintetica per alimentare auto e moto storiche. Qui sopra, una Porsche 718 Cayman GT4 alimentata con eFuel al G.P. Ice Race di Zell am See lo scorso febbraio.



Veniamo a noi (appassionati e collezionisti): nello scorso numero di Ruoteclassiche abbiamo raccontato di come un terzo dei partecipanti all'Auerberg Klassik, in Germania, abbia scelto di utilizzare benzina sintetica sui propri veicoli storici, nonostante il prezzo di sette euro al litro. Il tema del prezzo, tuttavia, è legato al progresso nel processo di sintesi e alle capacità produttive degli stabilimenti: sempre secondo la eFuel Alliance, i costi nel 2050 potrebbero essere inferiori a un euro per litro.

Come ogni tecnologia, anche quella degli eFuel ha i suoi detrattori: per alcuni, l'efficienza complessiva dell'intero processo, dalla fonte all'utilizzatore finale, è addirittura inferiore a quella dei carburanti tradizionali; per altri, è inutile sviluppare una tecnologia nuova per supportarne un'altra ormai obsoleta; per altri ancora, il motore a scoppio non ha futuro, ma a noi comunque interessano i motori del... passato. I quali, appunto, potranno continuare a funzionare come sempre. Di sicuro, infine, la tutela del clima non potrà essere demandata a una sola tecnologia, sia essa quella dei carburanti sintetici o quella dell'energia elettrica climaticamente neutra immagazzinata in una batteria o prodotta da una cella combustibile a idrogeno. In futuro, nessuna singola tecnologia sarà dominante o definitiva. **R**

SECONDO LA EFUEL ALLIANCE, **IL COSTO AL LITRO** DELL'EFUEL NEL 2050 POTREBBE ESSERE **INFERIORE A UN EURO. TASSE ESCLUSE**

## CAYENNE DIRT EXPERIENCE

# QUELLA SPORCA DOZZINA

Il tracciato di terra battuta di Romano Canavese ha ospitato un originale evento dinamico **per i vent'anni della prima sport utility Porsche**



ANDREA CECCARELLI (2)

**U**na macchina che ha riscritto le regole (e la storia) dell'automobilismo doveva essere celebrata in modo diverso: così, violando ogni regola del buon senso, una dozzina tonda di Cayenne "E1" (sarebbero le "955" e "957", prodotte dal 2002 al 2010) hanno dato un senso all'invenzione dell'autolavaggio, partecipando alla prima Dirt Experience. Dirt è l'acronimo di "Driving in reimagined tracks", ma è - anche e soprattutto - la conseguenza di una mattinata intera a girare su una pista di terra battuta e... un po' bagnata dalla pioggia dei giorni prima.

## TAXI DRIVER

Il format dell'evento, supportato da Nadir Yachts e da Mavment, prevedeva la possibilità di girare con la propria vettura sulla pista di Romano Canavese (TO) oppure di fare da passeggero sulla Porsche di @v8manual955 (lo trovate su Instagram) con il pilota professionista Filippo Pensotti alla guida. A giudicare



FEDERICO VECCHIO



## La giornata della terra

In alto, foto di gruppo dei partecipanti alla Cayenne Dirt Experience: in primo piano la Porsche Cayenne S di @v8manual955. Qui sopra, la Cayenne S in livrea "Pink pig" di Leonardo Moretti Polegato e, qui a fianco, la Cayenne 3600 con i colori Rothmans di Sven Klapput.

dai sorrisi stampati sulle facce degli astanti, l'esperienza "dirt" dev'essere piaciuta (pare anche che qualcuno si sia fiondato in Germania ad acquistare una Cayenne preparata). La giornata è filata via senza inconvenienti,

se non per una gomma stallonata e prontamente rimessa a posto. All'ora di pranzo, altri cinque chilometri di sterrato hanno portato partecipanti e curiosi (tantissimi) in un agriturismo della zona. Info su [dirtexperience.it](http://dirtexperience.it).

## RADUNO VOLVO

### FERMI TUTTI E PARLIAMO

**L**a classica liturgia da riunione di auto classiche (visita al castello-pranzo-aperitivo...) è stata cancellata all'ottavo raduno nazionale del Registro Italiano Volvo. Un evento volutamente statico: niente fermate intermedie, zero prove di abilità. Perché, hanno pensato gli organizzatori, la soddisfazione di guidare le proprie Volvo i partecipanti (poco meno di cento persone) se la prendono comunque per raggiungere la location dell'evento. E così si guadagna tempo per socializzare e condividere le vetture. Toccarle, aprire il cofano, scambiarsi pareri ed esperienze sul restauro. Mettere al centro le persone e le auto. Teatro di questo raduno "chilometri zero" è stato il Museo Fisogni di Tradate: la più grande raccolta al mondo di pompe di benzina dal 1892 alle primissime colonnine per la ricarica delle auto elettriche. Mentre nel cortile interno di Villa Fisogni due bellissimi esemplari celebravano i 40 anni della Serie 700 e i 20 della prima XC90, nelle sale interne c'è stato spazio per un "Heritage Talk" in cui si è parlato dei valori del marchio, che resistono alle mode. Lo hanno animato, moderati dalla giornalista Silvia Terraneo, Ivan Capelli, già pilota di F1, e Luca D'Onofrio, direttore customer experience di Volvo Car Italia. Con la presenza istituzionale di Hans Hedberg, responsabile heritage worldwide, venuto da Göteborg per salutare questi italiani innamorati delle Volvo. **M.V.**



# PASSIONE LANCIA IN ENGADINA

Il padre dell'evento di Saint Moritz anticipa le novità dell'edizione 2023 che omaggerà la Casa di Chivasso con **piloti e auto leggendari**

**P**aolo Spalluto, classe 1961, una vita nella comunicazione, nelle consulenze finanziarie, nel giornalismo e nelle auto. Ha inventato davvero di tutto. E in quel tutto c'è anche Passione Engadina, l'annuale appuntamento a Saint Moritz con l'eccellenza delle storiche italiane. Che ha in serbo tante novità.

## Passione Engadina numero 12, una dedica speciale a Lancia com'è nata l'idea?

Dopo un anno straordinario, il 2022 con Bugatti, ho deciso di avere come ospite Lancia che merita a pieno titolo questa presenza. Non c'è lo sponsor della marca ovviamente, data la posizione di Stellantis, ma solo l'appoggio di amici privati. Mi sosterranno nella volontà di rendere questo evento uno dei più grandi di sempre dedicati a Lancia. E lo dico senza polemiche. Credo che questo marchio sia tuttora nel cuore di tanti, purtroppo è spesso dimenticato...

## Quanti collezionisti e quali pezzi speciali, se possiamo avere qualche anticipazione?

Grazie all'aiuto di grandi collezionisti mondiali avremo il Lancia Pavillon con sedici Lancia, otto di eleganza e otto racing, e vi assicuro che non sono auto che si vedono spesso in giro. Ho deciso che la tenda sia gratuita e aperta ogni giorno per oltre due settimane. Poi, anche tra i 120 collezionisti che parteciperanno, sono iscritte numerose Lancia, a cominciare dalla Theta. Davvero potete



attendervi il meglio, con una sorpresa finale per la domenica 27 agosto 2023.

## Una festa Lancia, dunque...

Domenica 27 agosto chiunque possieda una Lancia è benvenuto a Saint Moritz, gli offriamo un würstel e una bibita, gli riserviamo il parcheggio dove lasciare l'auto e gli regaliamo l'opportunità di essere parte di questa celebrazione collettiva che avrà il suo clou nell'area del Lancia Pavillon. Il mio invito personale è di scriverci in anticipo a [info@passione-engadina.ch](mailto:info@passione-engadina.ch), giusto per preparare il buono pasto che è per il solo pilota. Vogliamo dimostrare al mondo intero cosa sia l'amore per Lancia. Allestiremo anche delle bancarelle e proporremo attività che a poco a poco comunicheremo. Devo dire che, già dopo un mio primo appello digitale, sono rimasto impressionato dalla quantità di risposte e, su tutto, dall'amore dimostrato. Spero Parigi possa sentirlo.

## Quali ospiti speciali?

Con la collaborazione di Miki Biasion abbiamo un gruppo



## Appuntamento ad agosto

Il lusso. L'eleganza. L'esclusività. Con auto splendide e uno scenario incantevole. Questo è Passione Engadina, con la sua gara sui picchi svizzeri (e non solo) di storiche italiane, inventata da Paolo Spalluto (nella foto a sinistra). La dodicesima edizione, nel nome della Lancia, si terrà dal 25 al 27 agosto 2023.

di invitati che chiamiamo Lancia Legends, abbiamo chiesto a Miki di invitare tutti, senza dimenticare nessuno. Saranno miei ospiti e il 27, dopo le 10,30, si siederanno a una lunghissima tavolata per una sessione di autografi per i presenti; sarà una domenica indimenticabile per ogni lancista. Sul nostro canale Instagram annunceremo le adesioni di volta in volta, ma potete facilmente immaginare i nomi, parliamo di circa 15 ospiti!

## Ci sarà un intervento di Stellantis, visto che Carlos Tavares è un lancista?

Ho personalmente scritto a Luca Napolitano a inizio evento per informarlo, a oggi senza risposta alcuna, ma

lo immagino molto impegnato. Noi proseguiamo soli, contro vento rispetto a Stellantis, non in polemica alcuna. Per fortuna i grandi collezionisti mondiali amano Lancia e ci proteggono e aiutano ogni giorno. Tavares è appassionato di automobili e di Lancia in particolare, ma a sua volta credo che sia sempre presissimo.

## Quali altre novità per questa edizione di Passione Engadina?

Torna la grande musica il giovedì sera, arricchiremo le attività legate al nostro concetto di NextGen, la Ladies Cup avrà un percorso più lungo, l'uso dell'aeroporto di Samedan sarà ancora più divertente per i piloti come le prove in città a Saint Moritz.

## ELEZIONI ASI

# NEL NOME DEI CLUB E DELL'AUTO STORICA

L'attuale vicepresidente, **il messinese Totino Verzera**, punta a guidare l'ente confidando anche in una visione unitaria con Aci



“**U**na mia candidatura alla presidenza Asi? Non la escludo...”. “Asi e Aci devono camminare insieme”. “Quando in consiglio non siamo tutti d'accordo è solo nell'interesse dei club e degli appassionati...”. Totino Verzera (nelle foto), 54 anni, messinese, vicepresidente dell'Asi, ha le idee chiare. Anche perché il 2023 si apre con molta carne al fuoco. A fine dicembre 2022 scade il mandato per il presidente e il consiglio dell'Automotoclub Storico Italiano. Ad aprile sono in programma le nuove votazioni. È tempo di consuntivi. E di visioni future. Tra i candidati alla presidenza anche l'attuale numero due Asi, Totino Verzera, che divide il suo impegno nel mondo heritage con le attività di imprenditore immobiliare e di produttore di vini nell'azienda di famiglia.

## RISPETTO DEI RUOLI

“Sono stati quattro anni difficili per vari aspetti, siamo passati da un progetto di rinnovamento con una maggioranza forte e numerosa a un percorso... accidentato. Nelle ultime due stagioni si è determinata una contrapposizione alla maggioranza. Io e altri tre consiglieri abbiamo sostenuto, quando necessario, ogni regola associazionistica, a tutela dei club e della federazione”. Continua Verzera: “Stiamo vivendo momenti di forte attrito. La causa? Gli aspetti gestionali. Per me i principi fondamentali sono un ottimale svolgimento dei servizi e il rispetto dei club. E garantisco che l'opposizione è sempre costruttiva, in buona fede



e rispettosa dei ruoli”. Il vicepresidente Asi affronta anche un tema che ritiene fondamentale: i rapporti con Aci. “Asi e Aci non possono e non devono scontrarsi”, è sicuro Totino Verzera, che è presidente del giovane club siciliano Scuderia Antichi Motori Messina. Continua: “Nel tempo a risentirne sarebbero soltanto l'associazionismo, il collezionismo, gli appassionati di motorismo storico e tutto il sistema collegato. Vedrei Asi e Aci una a fianco all'altra,

sarebbero una forza unica e insostituibile al servizio di tutti noi che viviamo questa magica realtà del motorismo storico. Il rapporto con Aci deve essere per il futuro di piena collaborazione. Oggi viviamo un clima acceso e io sono stato portavoce in consiglio di tutti i club che chiedono un dialogo. Le autonomie del coordinamento attuale di Asi hanno attivato azioni non sempre condivise da tutto il consiglio. E forse alcune scelte di Asi e di Aci potevano essere superate o mai adottate”.

## UNA SQUADRA FORTE

In consiglio il bilancio Asi, da sempre passato all'unanimità, già nel 2021 era stato approvato a maggioranza. “Oggi”, spiega Verzera, “dobbiamo valutare un anno complesso che ha imposto

variazioni di costi gestionali. Ma dobbiamo anche guardare al futuro attivando un efficace sistema di programmazione che migliori il nostro ente”. Le aspettative di questo mandato non sono state soddisfatte in pieno, deludendo così parte del consiglio e tanti club. Quindi... “Sono pronto insieme ad altri consiglieri a programmare il prossimo mandato per ottenere i migliori risultati. Abbiamo dalla nostra l'esperienza e il senso di attaccamento all'associazionismo e all'Asi. Quindi non escludo la mia candidatura alla presidenza, con una squadra forte e competente, per puntare alla tutela disinteressata della federazione e del motorismo storico nazionale”.

## UN INNO AL DESIGN



**U**na Cisitalia 202, come quella esposta al MoMa di New York (nella foto), è in mostra alla Galleria del Compasso d'Oro dell'Adi Design Museum di Milano fino all'8 gennaio 2023. Cinquant'anni fa infatti la berlinetta entrava nel museo. È un'iniziativa del Mauto di Torino che, fino al 26 febbraio 2023, espone opere di design (non solo motori) di stilisti dell'auto.

## LA PERFEZIONE DI GIOTTO



**L**ivorno ha tributato un omaggio al grande Giotto Bizzarrini, 96 anni, durante il festival Livorno al Centro in ottobre. Alle esposizioni di auto storiche (sopra) si sono aggiunti incontri e approfondimenti tecnici. Presenti anche i collaboratori che all'epoca della Bizzarrini Livorno crearono con l'Ingegnere una pagina importante della storia delle supercar.

GUY ALLEN NOTEBOOKS

## CORRO A SCRIVERTI

**C**i sono le Porsche, la 911 nera con riflessi beige (e la Iroc arcobaleno) e la 917 "Salzburg" che corre veloce. Poi ci sono le Alfa Romeo, la Giulia Super blu e la GTA rossa. Uno scorcio del Rally di Montecarlo sul Col de Turini, una Lamborghini Countach arancione, un mosaico di Fiat 500... I disegni sono stilizzati, i colori forti, l'idea di movimento e velocità dominante: il tratto di Guy Allen inconfondibile. Delle auto, che sono una delle sue passioni, il disegnatore britannico, classe 1970, ha fatto una linea di otto quaderni molto raffinati. Le copertine, serigrafate e in pelle riciclata, sono morbide al tatto e resistenti. All'interno, 176 pagine di carta



Munken ecosostenibile in formato A5. Tutte le immagini proposte fanno parte del ricco archivio di Guy Allen; alcune (Col de Turini, Iroc, 911 e Alfa GTA) erano edizioni limitate, sold out da anni. I notebooks, prodotti dall'editore di Amburgo, sono disponibili su [guyallen.co.uk](http://guyallen.co.uk) e [dingwort-verlag.de](http://dingwort-verlag.de).



IN MOSTRA A MILANO

## LA BMW M1 FIRMATA WARHOL

**H**o cercato di dare una rappresentazione vivida della velocità. Se un'auto è davvero veloce, tutti i contorni e i colori diventeranno sfocati", così spiegava il grande Andy Warhol nel 1979 dopo aver "trasformato" in meno di trenta minuti la Bmw M1 in un'autentica opera d'arte. La sportiva tedesca, una Gruppo 4 che partecipò alla 24 Ore di Le Mans nel 1979 e quarto esemplare di Bmw Art Car, è una delle 300 opere del maestro americano del pop esposte a Milano, alla Fabbrica del Vapore fino al 26 marzo 2023, nella mostra "Andy Warhol. La Pubblicità della Forma".



# 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](mailto:info@classiccarclubnapoli.it)  
web: [www.classiccarclubnapoli.it](http://www.classiccarclubnapoli.it)



... UN'INSUPERABILE PASSIONE!

17 manovelle d'ORO  
25 primati

CONSIGLIO DI STATO

# CHI DECIDE LE GARE CON LE STORICHE?

Continua il **conflitto di attribuzione delle competenze** tra Aci e Asi sulle manifestazioni sportive di regolarità

**Una lunga disputa**  
Una gara bloccata nel 2016 ha innescato una querelle giudiziaria ancora in atto tra Aci e Asi che ha portato la scorsa estate a un pronunciamento del Consiglio di Stato. La sentenza stabilisce la velocità da tenere durante gli eventi, e gli enti che possono organizzarli. Ma ci sono ancora dei punti aperti.



**S**ettembre 2016, in Sicilia è in programma una gara di regolarità: la XII edizione della Notturba di Trapani - Coppa delle Saline. La prefettura di Trapani blocca l'evento organizzato dal Club Auto&Morto d'Epoca Francesco Sartarelli federato Asi. Perché? La questione ruota attorno a una deroga al Codice della Strada. In sostanza, le auto storiche iscritte alle gare di regolarità devono "correre" a velocità inferiori a 40 km orari. Così recita l'articolo 9, comma 3. Gli organizzatori dell'evento, però, invocano una deroga per poter... spingere un po'. La Prefettura non ci sta. Blocca la competizione.

## APPELLI E RICORSI

E, se la gara finisce, comincia il carosello di ricorsi e appelli che ha portato a un pronunciamento del Consiglio di Stato. Stabilisce chi può autorizzare le gare, chi deve verificare la regolarità dell'organizzazione prima dell'evento, chi deve controllare durante lo svolgimento. In breve, "l'autorizzazione per le gare

con veicoli a motore è rilasciata dalle Autorità che hanno la competenza sulle strade interessate (Regione, Provincia e Comune), sentite le Federazioni sportive nazionali competenti e previa informazione alle Autorità di pubblica sicurezza".

E, in particolare, stabilisce "le Federazioni di riferimento: Aci per le gare automobilistiche e Fmi per quelle motociclistiche". Torniamo alla gara mancata. La prefettura di Trapani ha preso la sua decisione. Ma parte un ricorso al Tar del Lazio che le dà torto. A questo punto Aci ricorre in appello contro la sentenza del Tar. Passano gli anni. Della faccenda si occupano gli avvocati. Fino alla sentenza del Consiglio di Stato pubblicata il 25 agosto 2022, con le sue motivazioni. Il Consiglio di Stato respinge il ricorso dell'Asi, ma allo stesso tempo ad Aci (e a Fmi) ribadisce la competenza ad autorizzare le gare con le storiche. Lasciando però spazio, in taluni casi, anche ad altri soggetti, come si vedrà tra breve. Chi deve vigilare le strade

e i Comuni interessati dalle manifestazioni?

Il pronunciamento del Consiglio di Stato non lascia dubbi: "È evidente che le Prefetture e le Questure e le altre Amministrazioni competenti sono chiamate a verificare ex ante l'autodichiarazione degli organizzatori e a riscontrare che la manifestazione sia conforme alle norme tecnico-sportive della Federazione di competenza...".

## LIMITI DI VELOCITÀ

C'è poi la questione della velocità. Si legge: "È da rigettarsi l'interpretazione secondo la quale il limite di velocità di 40 km/h sia riferito esclusivamente alle 'prove cronometrate'". Il limite dei 40 km/h deve infatti essere rispettato "per tutto il percorso". E ancora: "Tali tipologie di manifestazioni devono essere organizzate in conformità alle norme tecnico-sportive della Federazione di competenza. È del tutto evidente che, nel richiamare le norme tecnico-sportive, il legislatore non possa che fare riferimento

alla Federazione sportiva di competenza, riconosciuta secondo il nostro ordinamento esclusivamente dal Coni". Il parere del Coni non è richiesto direttamente per le gare di regolarità storiche, perché "ha più volte ribadito che il suddetto parere è espresso direttamente dalle Federazioni di riferimento: Aci per le gare automobilistiche e Fmi per quelle motociclistiche". La sentenza del Consiglio di Stato sembrerebbe quindi aver chiarito i rispettivi ruoli e gli ambiti di attività dell'Asi e dell'Asi. Tuttavia alcune lacune e inesattezze del pronunciamento del Consiglio di Stato, come non aver tenuto conto dell'ultima parte dell'articolo 5 dell'accordo Fia-Fiva che fa riferimento all'obbligo di applicazione delle normative nazionali in campo sportivo, e l'aver qualificato la Fiva come una federazione sportiva riconosciuta dall'ordinamento sportivo nazionale, daranno sicuramente adito a ulteriori incomprensioni e possibili strascichi.

# monge®

Il pet food che parla chiaro

MADE IN ITALY



## CRESCERE INSIEME A NOI

MONGE TI OFFRE  
UNA GRANDE NOVITÀ:  
LE CROCCHETTE PUPPY  
MAIALE MONOPROTEIN\*

Una ricetta speciale con tutti i nutrienti essenziali per la sua crescita, naturalmente senza coloranti e conservanti artificiali aggiunti.

\*formulato con un'unica fonte proteica animale.

CERCALO NEI MIGLIORI PET SHOP E NEGOZI SPECIALIZZATI

**MONGE**  
La famiglia italiana del pet food

NO CRUELTY TEST  
GREENCOMPANY

**NUOVI!**  
MAIALE MONOPROTEIN



## RUOTE CLASSICHE CLUB PRATO

# TOSCANI ATTENTI A GIOVANI E SPORT

Il sodalizio coinvolge anche le **nuove generazioni** nella passione per le storiche. E con la spinta di tanti piloti guarda anche alle competizioni



## SCHEDA CLUB

Nome	<b>Ruote Classiche Club Prato</b>
Presidente	<b>Stefano Cecconi</b>
Anno fondazione	<b>1996</b>
Sede	<b>via Ferrucci 135, Prato</b>
Telefono	<b>0574 582221</b>
Sito	<b>ruoteclassicheclubprato.it</b>
Mail	<b>info@clubruoteclassiche.it</b>
House organ	<b>No</b>
Numero iscritti	<b>500</b>
Quota iscrizione	<b>130 euro, compresa quota Asi auto, 100 euro con Asi moto</b>
Raduni annuali	<b>Raduno 356, Raduno dei Maggiolini, Toscana e le su' Genti, Raduno Maxi Moto, Raduno Cinquantini.</b>

**R**uote Classiche Club Prato, fondato nel febbraio 1996, ha come finalità statutaria la tutela e la salvaguardia delle auto e delle moto storiche, coinvolgendo tutti gli appassionati, non solo nell'ambito locale. Dal 1998 il sodalizio è federato Asi e nel 2017 ha ricevuto dal Comune di Prato un riconoscimento per il contributo culturale e divulgativo sul territorio. Fiore all'occhiello del gruppo è la sede, luogo ideale per incontri, presentazioni di libri, proiezioni di filmati, conferenze con ospiti illustri e per serate dedicate al restauro. Con la vettura in sala, vengono descritte tecnicamente le fasi operative dell'intervento. Da ricordare, per esempio, una serata del 2006 con ospiti tre piloti delle Freccie Tricolori che raccontavano le loro esperienze. La sede dispone inoltre di una ricca sala biblioteca: oltre a pubblicazioni e automobilia, anche un simulatore di guida per la felicità dei più



giovani. Nel corso degli anni il club, che oggi conta 500 soci, ha organizzato tante mostre a tema, come i 100 Anni Alfa Romeo, e innumerevoli raduni, come il 70° Anniversario Porsche 356, Il passaggio della 1000 Miglia a Prato, La Toscana e le su' Genti, i 100 anni del Mugello stradale. Da sempre è stata rivolta attenzione al mondo del sociale, con eventi mirati ad aiutare i meno fortunati. Va menzionata Per Antiche Passioni, organizzata nel 2012, che ha permesso di donare un nuovo scuolabus a un istituto primario dell'Emilia Romagna, dopo il terremoto che aveva privato gli alunni dell'unico mezzo per i loro spostamenti. Tra gli obiettivi primari c'è il coinvolgimento



dei giovani nella vita del club con idee, progetti e iniziative, come il recente corso di modellismo. Numerosi i "personaggi" che negli anni sono stati soci onorari del club toscano, da Nino Vaccarella a Vic Elford, da Sandro Munari a Teodoro Zeccoli, da Mauro Nesti a Miki Biasion, dall'ingegner Mauro Forghieri all'altro ingegnere Gherardo Severi, da Yuri Chechi a Renato Pozzetto... E poi il compianto concittadino "Nanni" Galli (socio onorario numero uno), ex pilota F.1 e ufficiale Alfa Romeo, a cui è dedicata una sala della sede, con i suoi più significativi ricordi. La segreteria e la commissione tecnica del club, che si avvalgono di esperti di veicoli storici, sono a disposizione dei

## Ferve l'attività

Il club di Prato, condotto dal presidente Stefano Cecconi, in alto a destra, organizza raduni, corsi, incontri. E nella sua storia ha avuto tra i soci e i simpatizzanti i grandi del motorsport, come dimostra qui sotto una foto con dedica di Mauro Forghieri.



soci per sbrigare questioni legislative e o di carattere tecnico, in tema di restauro e conservazione. Dal 2021 la storica Scuderia Automobilistica Pratese S. Stefano, fondata nel 1967 e che ha avuto tra i propri alfiere "Nanni" Galli, "Riccardone", "Robertino" Benelli e altri piloti locali, è parte dell'attività del club, con l'attenzione rivolta al mondo del motorismo sportivo.

AJÒ IN SARDEGNA

# CON LE MG IL TOUR DELL'ISOLA

Da Olbia a Porto Rotondo, **con 62 storiche vetture inglesi**, alcune quasi centenarie, dieci giorni di divertimento, lusso e simpatia

**S**essantadue MG provenienti da nove Paesi europei si sono date appuntamento a settembre per andare alla scoperta dell'isola per l'iniziativa Ajò in Sardegna 2022. Con la regia dell'MG Owners Club Italia (il club madre è arrivato ad annoverare oltre 50.000 soci "worldwide", il più grande in assoluto in tutto mondo) l'imponente gruppo di vetture inglesi si è avventurato per le coste e l'interno dell'isola, accolto ovunque con simpatia e interesse. Appassionati e curiosi hanno potuto ammirare un vero museo viaggiante: da una J4 Competition del 1933 a tutte le serie post belliche, tra le quali numerose TC, le TD dei primi anni 50, le A (con le quali la Casa di Abingdon rompe con il passato a livello di design per i fari anteriori, per la prima volta incassati nella carrozzeria), parecchie B, alcune C (motore di 3000 cc) e GT, un paio di V8 (3500 cc), per finire con le F e TF di ultima generazione. Il serpente di vetture si è mosso, con base nei pressi



di Olbia, fra calette e paesaggi splendidi, passando per Golfo degli Aranci, Baia Sardinia, La Maddalena, Porto Cervo e Porto Rotondo, oltre ad alcune suggestive località dell'interno. Il tutto senza dimenticare le visite al museo del vino, del sughero e della lavorazione dei tappeti. Per gli appassionati dell'Ottagono sono stati dieci giorni di pura vacanza e divertimento. Cecil Kimber, che diede inizio a questa epopea agli albori del secolo scorso, ne sarebbe stato compiaciuto; delighted, direbbero gli inglesi.



STORICHE E YT

## ANDAR PER CASTAGNE

**T**renta vetture tra classiche e youngtimer si sono ritrovate il 16 ottobre a Lecco per dare vita con il Milano Historic Cars Club Youngtimer a Tempo di Castagne. Dopo la passeggiata sul lungolago, tutti a Colico per una visita a una collezione privata di automobili. Poi via verso il Lago di Mezzola. Premiate un'Alfa GT Junior del 1968 (categoria auto classica) e una Jaguar XJS V12 Convertible (youngtimer).



RADUNO

## AUTOBIANCHI IN PISTA

**I**l Registro Autobianchi ha organizzato una "due giorni" che, dopo un tour attraverso gli incantevoli crinali del Monferrato e tappa a Cascina Montalbano, ha condotto la carovana alla rinata pista di Morano Po per un brindisi di nuova vita. Grazie ai nuovi proprietari (Dimsport di Giovanni Deregibus), la struttura cambierà pelle con progetti innovativi rivolti all'ambiente. Il raduno Autobianchi si è poi concluso con un pranzo tipico monferrino.



TROFEO MIRAMARE

## TOPOLINO IN VERSILIA

**I**l Topolino Club di Livorno ha organizzato il 2 ottobre il XII Trofeo Miramare. Una quarantina gli equipaggi schierati al via; una dozzina gli under 40. Dal Camping Village Miramare le vetture, dopo essere transitate accanto alla curva del tragico epilogo del film "Il sorpasso", sono giunte a Quercianella per poi puntare verso l'entroterra sul percorso del rally Coppa Liburna. Virginia Volpi su Fiat Balilla SS ha vinto la classifica giovani, "Robin" su Lancia Fulvia si è aggiudicato l'over 40.



RUOTE NELLA STORIA

# FIRENZE CELEBRA BIONDETTI

Da piazzale Michelangelo è partita la **parata di storiche e youngtimer** della rievocazione della classica cronoscalata che portava a Fiesole

**L**a rievocazione della Cronoscalata Firenze-Fiesole, a calendario di Ruote nella Storia e organizzata dall'AC Firenze con la Scuderia Clemente Biondetti, è stata una festa del motorismo storico fiorentino. Definita "concorso di eleganza dinamico", perché è stata premiata la vettura più bella e non la prestazione, è scattata il primo ottobre da piazzale Michelangelo con la sfilata delle vetture nel centro cittadino. La domenica le auto hanno formato una carovana con in testa la nuova Ferrari 296 da 830 CV, condotta dal campione di rally Andrea Aghini. A seguire 45 storiche costruite fino al 1990, 12 youngtimer e un gruppo di Ferrari recenti. Ospiti d'onore, su una Lancia Fulvia HF, Flavia Munari e Ariella Mannucci che hanno ricostituito la coppia formata, 50 anni fa, dai loro mariti trionfatori al Rally di Montecarlo del 1972. Premiate una Porsche 356 cabrio del 1961 e una Lancia Aurelia B20 del 1954 nella categoria Turismo, una Giulietta Sprint Veloce del 1957 e una Ferrari Daytona del 1969 (Gran Turismo), una Ferrari 250 Testa Rossa del 1958 (Sportiva), una Maserati Mexico del 1970 (La più elegante), una Ermini 1100 Sport



(La più rappresentativa della Firenze-Fiesole), una Ferrari 599 GTB del 2007 (Youngtimer) e un'Abarth SE010 del 1969 (Auto da competizione). "Best of Show" una Jaguar-Biondetti Special che il grande pilota fiorentino costruì personalmente per gareggiare nel 1950.



MONFERRATO

## UNA BALILLA ALLE TERME

**A**ppuntamento il 2 ottobre con Ruote nella Storia a Spigno Monferrato, con la regia dell'AC Alessandria. Partite da Alessandria le storiche, tra cui una Fiat Balilla del 1937 e una Fiat 1100 Sport del 1948, si sono dirette ad Acqui Terme, poi a Spigno Monferrato con il passaggio sul duecentesco ponte di San Rocco. Dopo pranzo, visita al borgo.



A PORDENONE

## LA PRIMA È UNA FIAT 500

**O**spite d'onore dell'appuntamento di Pordenone con Ruote nella Storia, organizzato il primo ottobre da AC Pordenone, è stata la Fiat 500 dell'Acì targata PN 0001, simbolo dell'autonomia provinciale di Pordenone nel 1968. Partenza a San Martino, poi via per il borgo di Polcenigo, le zone naturalistiche dei Magredi e San Quirino.



DALLA PALUDE...

## I 90 ANNI DI LATINA



**P**er le celebrazioni dei 90 anni di Latina, l'8 e 9 ottobre si è svolto, organizzato dall'AC Latina e dal Circolo Latina Automoto Storiche, Dalla Palude alla Città. Appassionati di auto storiche hanno fatto un tour alla scoperta del territorio. Sabato visita al museo di Piana delle Orme e alcune prove. Domenica partenza dal Consorzio di Bonifica Lazio Sud Ovest, quindi visita al palazzo di corso Matteotti a Latina e all'impianto idrovolto di Mazzocchio.

RADUNO DANNUNZIANO

# UNA CAROVANA SUL GARGANO

Oltre **sessanta auto storiche** hanno sfilato da Pescara alla Puglia. Numerose anche le youngtimer, apprezzate dai più giovani

**A**l Porto con gli Amici. Questo è lo slogan creato espressamente dal presidente di Old Motors Club d'Abruzzo Fabio Di Pasquale per la trentaduesima edizione del Raduno Dannunziano. Dopo due anni di lockdown l'occasione del 2022 è stata propizia per rivedere tanti amici, tanti soci e riallacciare i rapporti con tanti club. Presenti anche quattro consiglieri federali Asi e 14 presidenti di altrettanti club. Più di 60 le auto storiche schierate. Il Raduno Dannunziano, manifestazione iconica del club abruzzese, dopo aver portato negli anni i partecipanti in Spagna, in Croazia, in Grecia, in Sicilia e a Matera, quest'anno ha scelto il Gargano. Neppure le avverse condizioni del tempo hanno scoraggiato organizzatori e partecipanti. E così, come da programma, la manifestazione ha preso il via da Pescara per giungere a Rodi Garganico, apprezzata località pugliese che ha fatto



da base operativa e logistica dell'intera manifestazione. Durante i tre giorni di raduno i partecipanti, dal Porto Turistico di Rodi Garganico, si sono spostati a Peschici e Vieste e poi nella verdeggiante Foresta Umbra. Soddisfatti gli amministratori locali e il folto pubblico che sulle strade del Gargano ha applaudito e fotografato la carovana motoristica composta da auto storiche di ogni periodo storico, dall'Alfa Romeo 6C 2300 cabriolet del 1937 di un collezionista italo-americano a numerose youngtimer, tanto amate dai giovani appassionati.



MONTAGNE D'ARGENTO

## DI PASSO IN... PASSO

**L**e montagne della Val di Fiemme hanno fatto da cornice all'11° Montagne d'Argento della Scuderia Trentina Storica. Partenza da Cavalese, poi transiti sui passi Valles e San Pellegrino prima di concludere ancora a Cavalese. La classifica finale ha premiato l'equipaggio Grava-Klingendrath su Lancia Fulvia Coupé 1.3 S.



ALFASUD

## RITORNO A POMIGLIANO

**V**oglia 'e Turnà è l'evento conclusivo del cinquantesimo dell'Alfasud, organizzato ai primi di ottobre dall'Alfasud Club Italia. Si è iniziato a Pomigliano d'Arco, grazie alla collaborazione del Green Racing Club Avellino, con un tour nel "pistino di prova", dove le Alfasud erano collaudate su tratti dissestati per la "prova sospensioni" e quelle sullo sterzo. Quindi si è puntato su Napoli, poi su Sorrento e Castellammare di Stabia.



LANCIA THEMA

## LE PIÙ BELLE



**S**ull'asse Cervia-Ravenna il XIV raduno del Lancia Thema Club Italia con oltre 30 vetture. A Cervia tappa alle saline, a Ravenna ai monumenti più significativi e alla tomba di Dante. "Best in Show Premium" la Thema 8.32 prima serie di Alessandro Tomarchio, "Best in Show Classic" la Thema Turbo 16V seconda serie di Alberto Ferretto.

CONCORSO

## UNA FULVIA CHE FA BENE

**N**ell'ambito della 13ª mostra-scambio al Centro Lariofiere di Erba, organizzata dall'Associazione Amici della Paraplegia, si è svolto il 3° concorso d'eleganza per vetture di interesse storico con lo scopo di raccogliere fondi per la ricerca sulle lesioni del midollo spinale. "Best of Show" la Lancia Fulvia 1300 Spider Sport Zagato del 1968. Il premio della giuria popolare è stato assegnato a una Dino 246 GT del 1971.



LE AUTO CHE IL CINEMA HA RESO IMMORTALI,  
SI POSSONO ANCHE COMPRARE.





**MILANO CLASSICHE**

IL CUORE ALLA GUIDA



MILANO CLASSICHE | Via SP 233 n. 1 21040 Origgio (VA)  
tel. 0280012374 | milanoclassiche.com | @milanoclassiche



# VENT'ANNI LEGGENDARI

Compleanno significativo a San Marino per l'importante manifestazione **che celebra il mondo dei rally** con famose auto ex works e piloti mitici. Per l'occasione un parterre eccezionale formato da ben 185 equipaggi al via



## Audi al salto

Qui sopra, uno spettacolare passaggio dell'Audi Quattro dei polacchi Olchawski-Wronski. Sopra, Miki Biasion sorride accanto all'ex campione finlandese Markku Alèn. Nella pagina accanto, Jari-Matti Latvala e Janne Ferm con la Toyota Celica ST 165.

“Molto più divertente di quanto potessi immaginare”, queste parole, pronunciate dal ventiduenne Kalle Rovannerä (il più giovane vincitore di un Mondiale Rally) sul palco all'arrivo della ventesima edizione di RallyLegend sintetizzano meglio di tante descrizioni quello che è diventata questa incredibile manifestazione sportiva. Un pubblico straripante e ben 185 equipaggi iscritti, già da soli possono dare un'idea di quello che è successo a San Marino nel weekend dal 13 al 16 ottobre. Ma sono proprio le parole di Rovannerä che spiegano come tutto questo abbia avuto un pubblico incredibilmente trasversale e variegato: famiglie, giovanissimi e meno giovani, appassionati hardcore ed ex piloti, tutti riuniti nel nome della passione verso una disciplina sportiva che ha visto tantissime nazioni primeggiare e molte case automobilistiche costruire gara dopo gara la propria credibilità.

## UN PUBBLICO VARIEGATO

Tra le migliaia di spettatori anche molti volti noti: tra gli altri erano presenti, in veste di “appassionati”, Andrea Dovizioso, Antonio Giovinazzi, Davide Brivio e il grande Beppe Gualini, che ha raccontato le sue 10 “Dakar”, affiancato da alcuni dei veicoli che hanno accompagnato la sua carriera. Moltissimi nomi e volti italiani dunque, ma tutto il nostro Paese era in prima fila: RallyLegend, soprattutto in questa edizione, è stata una festa Lancia. La mitica Rally 037 ha compiuto 40 primavere proprio quest'anno ed è stata celebrata nel migliore dei modi, il tributo a lei dedicato ha visto presenti, tra gli altri, Miki Biasion (sempre super disponibile con i suoi ➔



NON È UNA SEMPLICE  
PASSERELLA, MA UN EVENTO  
DOVE **AUTO E PILOTI**  
SI IMPEGNANO AL MASSIMO



➔ tantissimi fan), Markku Alén con Kivimaki e Geistdorfer a fare le veci di Walter Röhrl, assente giustificato. Ad affiancarli il grande Cesare Fiorio, ospite d'onore dell'evento. E Lancia anche per la bellissima Delta Parade con Biasion e Kankkunen a far impazzire il pubblico.

Importante tributo anche per le Subaru, con una sfilata di tutti i modelli Impreza da corsa, dalle Gruppo A alle WRC. Questa incredibile festa dei motori ha coinvolto quasi tutti i più grandi nomi che hanno interpretato i rally e vedere René Arnoux al volante della Ferrari 308 GTB Gruppo 4 o Arturio Merzario con la Stratos ha scaldato molti cuori, come i passaggi del grande Tony Fassina con un'altra Stratos con la quale, da privato, vinse il "Sanremo" mondiale nel 1979.

La lista di tutte le gare, principali e di corollario, organizzate nei giorni dell'evento sarebbe troppo lunga da riportare, ma va sottolineato come ogni momento sia stato organizzato perfettamente, senza tempi morti e senza sovrapposizioni. Quest'anno si è visto il debutto della Eberhard Challenge, una prova speciale di tre km per la quale erano messi in palio alcuni orologi della prestigiosa Casa svizzera, che per l'occasio-

ne ha presentato un'edizione limitata per il ventennale del rally, andata subito esaurita nei primi giorni di apertura al pubblico. Tutte le vetture presenti sono state quasi sempre in movimento e molto vicine agli spettatori, permettendo a tantissimi appassionati di soddisfare il desiderio di toccarle e studiarle nei dettagli, come sarebbe altrimenti impossibile fare in altre occasioni. Lancia 037 e Delta S4, Audi Quattro S1 (anche in allestimento Pikes Peak), Peugeot 205 T16, Porsche 911 Safari e RS, 131 Rally Abarth, Escort RS e Toyota Celica: non mancava alcun mito all'appello e tutte erano lì per ricordare quello che, nei decenni passati, è stato scritto nella storia delle competizioni. Gli interpreti di tante fasi di questa disciplina sportiva, spesso molto diverse tra loro, si sono dimostrati riconoscenti verso un pubblico che li ha amati e che continua a farlo; vedere il giovanissimo Rovannerä scendere dalla gialla Celica ST 185 del 1991, a fine manifestazione, abbracciato da Biasion e Kankkunen non aveva prezzo: sette titoli mondiali Rally in uno spazio ristretto, a un metro dai loro fan, con un motore rovente a suggellare dei passaggi di consegne incredibili quanto emozionanti. **R**





**EBERHARD**

## IN SINTONIA CON "NIVOLA"

**D**a sempre vicina a RallyLegend, la Maison svizzera Eberhard era presente anche quest'anno al ventennale della manifestazione con un'edizione limitata del cronografo Nuvolari. Il bellissimo orologio può essere scelto con contatori neri e bianchi, più alcuni dettagli in giallo, colore "portafortuna" del Mantovano volante. La versione vitré è personalizzata sul retro con la riproduzione in oro dell'Alfa Romeo Tipo 12C guidata dal "Nivola", inseparabile compagna di molte delle sue vittorie. Subito sotto, le date 1892-2022.



### Tanti gioielli

Nella pagina accanto, si riconoscono le Lancia 037 Safari di Andrea Dovizioso e Stratos di Filippo Avandero. In alto a sinistra, un bel salto della Porsche 911 RSR di Galletti-Gabrielli. Qui sopra, Miki Biasion accanto a Mario Peserico, ceo di Eberhard Italia. Qui accanto, la Fiat 131 Abarth di Giacomelli-Zancanella. Sotto, in primo piano la Subaru Impreza WRC guidata da Kalle Rovanperä.



# L'ISOLA È NOSTRA



Podio tutto siciliano per la “Classica” che attraversa la Trinacria: **vincono Passanante e Moretti** per sei penalità sui secondi, Accardo-Becchina. Terzi i fratelli Di Pietra che si aggiudicano il Campionato Grandi Eventi Aci Sport



#### Super specialisti

A sinistra, i vincitori dell'edizione 2022 della Targa Florio Classica, Mario Passanante in coppia con Dario Moretti a bordo della fida Fiat 508 C del 1937. Qui sotto, alcuni momenti delle operazioni di punzonatura prima della gara di regolarità.

“Cursa bagnata, cursa fortunata”, era il mantra da ripetersi mentre il volo Milano-Palermo della mattina del 13 ottobre tentava - invano, causa meteo avverso - un atterraggio a Punta Raisi, sotto minaccia di atterrare addirittura a Catania. La Targa Florio 2022 comincia così, sotto un violento acquazzone che a tratti bagna la bellissima città siciliana dove 170 equipaggi si sono dati appuntamento per l'edizione numero 106 della “cursa” voluta da Vincenzo Florio e che ha ancora qualcosa di misterioso, anzi, quasi di mistico. Sarà l'odore del mare, che si miscela con quello della benzina nei trasferimenti lungo la costa, sarà l'entusiasmo degli studenti dell'Università di Palermo che si accalcano davanti alle auto durante le verifiche tecniche o sarà l'aria fresca che punge a finestrini abbassati sulle Madonie. Un senso di soggezione e ammirazione pervade tutti quando si visita Floriopoli.

#### GRANDI EMOZIONI

Il tempo incerto non ha però scoraggiato gli intrepidi equipaggi della “cursa” che venerdì mattina da Termini Imerese si sono dati battaglia sul percorso della storica Termini-Caccamo, per poi recarsi all'Autodromo di Pergusa, vero e proprio tempio della velocità, attraverso gli abitati di Roccapalumba, Alia e Vallenga Pratameno. Dopo aver avuto la possibilità di girare in pista a Pergusa, gli equipaggi sono ripartiti alla volta di Caltavuturo e Cerda - nomi che fanno battere il cuore a chi ama la Targa Florio - per poi concludere la prima tappa con la visita alle tribune di Floriopoli, dove è esposta la targa vinta da Achille Varzi su Alfa Romeo nel 1934.

Proprio qui è stata tangibile l'emozione di Toine Hezemans, che con Nino Vaccarella corre su queste strade e ricordandolo con commo- ➔





**Corsa europea**

Sopra, l'MG A del 1957 degli ungheresi Vamos-Kosik e la Osca MT4 del 1950 di Di Risio-Cianfrani. In basso si riconoscono la Lancia Flaminia GT del 1961 di Sticchi Damiani-Bonacchi e l'MG TB del 1939 dell'equipaggio polacco Potocky-Gajda. Sotto al centro, la Ferrari F355 GTS del 1991 di Tomasi-Corbetta.

➔ zione ha ammesso: “Ho vissuto una esperienza unica alla mia ‘Targa’ con Nino e senza di lui mi manca qualcosa, soprattutto qui in Sicilia dove ci siamo ritrovati l’ultima volta”. Impossibile per tutti i partecipanti tornare a Palermo senza essersi emozionati in questo luogo carico di storia dell’automobilismo.

**FINO ALL’ULTIMA PROVA**

La seconda giornata, che ha portato gli equipaggi nei luoghi chiave della Sicilia automobilistica e turistica come Cefalù, Campofelice di Roccella e Castellana Sicula, ha poi visto la vera corsa al traguardo con gli equipaggi top tutti molto ravvicinati nei punteggi e con coefficienti quasi identici. Le 17 prove cronometrate di Piano Battaglia, sulle Madonie, tutte concatenate tra loro, hanno segnato la classifica finale della gara che è stata annunciata in testa al gala lunch della domenica nella splendida cornice di Terrasini.

Domenica è stata anche la giornata dedicata al Trofeo dei Cento Passi in onore alla legalità e al sacrificio di Peppino Impastato, il gior-

nalista ucciso dalla mafia per le sue denunce contro le attività di “cosa nostra”. In apertura di giornata alcuni equipaggi, tra cui quello di Ruoteclastiche, e i vertici Aci hanno onorato il giudice Giovanni Falcone, la moglie Francesca Morvillo e la scorta, con una visita al Giardino della Memoria a Capaci, nel trentennale del vile attentato mafioso che li uccise.

Ad aggiudicarsi questo trofeo l’equipaggio composto da Angelo Accardo e Filippo Becchina su Fiat 508 C, piazzatisi secondi nella classifica finale della Targa Florio Classica, vinta dall’evergreen Mario Passanante in coppia con Dario Moretti, sempre su Fiat 508 C. Terzo posto di questo podio tutto composto da Fiat 508 C per Francesco e Giuseppe Di Pietra, che con questa medaglia di bronzo vincono il Campionato Grandi Eventi di Aci Sport 2022. Grande entusiasmo del pubblico per il Ferrari Tribute, conquistato ancora una volta per merito della loro grande precisione nella guida e nella navigazione da Fabio Vergamini e Anna Maria Fabrizi, su Ferrari 488 GTB del 2015. **R**



# C'È SEMPRE QUALCOSA DI MISTERIOSO, **ANZI** **DI MISTICO**, NELLA CORSA VOLUTA DA VINCENZO FLORIO



## Che rarità

Qui a sinistra, la rarissima Züst 28/45 del 1906 di Glasius-Pallman.

Sotto, la Lancia Fulvia HF di Gambarini-Menoni.

Sotto a destra, un momento della premiazione col presidente Aci, Angelo Sticchi Damiani.

## LA CLASSIFICA

Pos. Equipaggio	Vettura	Anno	Punti
1. Mario Passanante - Dario Moretti	Fiat 508 C	1937	382
2. Angelo Accardo - Filippo Becchina	Fiat 508 C	1938	388
3. Francesco Di Pietra - Giuseppe Di Pietra	Fiat 508 C	1938	442
4. Gianmario Fontanella - Annamaria Covelli	Lancia Aprilia	1939	468
5. Enzo Ciravolo - Francesco Messina	Fiat 508 C	1938	469
6. Alberto Aliverti - Stefano Valente	Bmw 328	1937	517
7. Roberto Crugnola - Francesco Mosconi	Fiat 508 C	1937	519
8. Sergio Sisti - Anna Gualandi	Lancia Aprilia	1937	587
9. Marco Gatta - Eugenio Piccinelli	Amilcar CGSS	1926	669
10. Alberto Diana - Alberto Carrotta	Porsche 356	1958	688



## Cavallini moderni

Sopra, la Ferrari 488 GTB del 2015 di Vergamini-Fabrizi e la MG L Type del 1933 di Patron-Clark.

Qui accanto, la Chrysler 72 Deluxe Roadster del 1928 di Acciai-Peruzzi.



# SUL FILO DEI CENTESIMI

Alla quattordicesima edizione **dell'evento intitolato a uno dei fondatori della 1000 Miglia** i bresciani Vesco e Salvinelli sveltano dopo una gara molto tecnica e selettiva, seguiti da Bellini-Tiberti e Aliverti-Valente



## Balilla insuperabile

In alto, i vincitori Andrea Vesco e Fabio Salvinelli su Fiat 508 S "Coppa d'Oro". Sopra, i britannici Darren Comber e Nayasa Beale su Alfa Romeo Giulietta Sprint.

**G**iunta alla quattordicesima edizione, la corsa organizzata dal Club della Mille Miglia in collaborazione con Automobile Club Brescia, in memoria dell'indiscusso leader dei fondatori della 1000 Miglia Franco Mazzotti, si è confermata gara di regolarità classica, dopo il successo degli scorsi anni. E, cosa oggi di non poco conto, si è disputata in un sereno clima di amicizia sportiva internazionale. Ha confermato la raffinata ospitalità, la qualità degli omaggi agli equipaggi, la tecnicità delle prove cronometrate, alternate a tratti molto turistici nei più affascinanti luoghi della provincia di Brescia. L'edizione 2022 ha toccato i laghi d'Idro, Valvestino e di Garda (con pernottamento a Sirmione),

ha percorso la Franciacorta, con passaggio a Chiari, nella casa natia di Franco Mazzotti, per arrivare infine a Gussago.

## PROVE CRONOMETRATE IMPEGNATIVE

Sabato primo ottobre, la prima parte della gara ha attraversato la Val Sabbia e la Valvestino, con il suo lago. Apprezzatissimo dai 120 equipaggi (oltre venti stranieri) il pranzo a base di prodotti del territorio, servito sulle sponde del Lago d'Idro. Il giorno dopo sono state disputate una manciata di prove, mentre la bandiera a scacchi è stata data a Gussago, dove prima delle premiazioni è stato servito il tipico spiedo, vanto della cucina locale, a cura dell'amministrazione comunale e dell'Associazione Ristoratori.



## LA CLASSIFICA

Pos.	Equipaggio	Vettura	Anno	Punti
1.	Andrea Vesco - Fabio Salvinelli	Fiat 508 S	1935	295
2.	Edoardo Bellini - Roberto Tiberti	Fiat 514 S	1931	328
3.	Alberto Aliverti - Stefano Valente	BMW 328	1937	334
4.	Sergio Sisti - Anna Gualandi	Lancia Lambda	1929	348
5.	Francesco Di Pietra - Giuseppe Di Pietra	Fiat 508 C	1938	372
6.	Osvaldo Peli - Andrea Peli	Fiat 508 S	1934	376
7.	Andrea Luigi Belometti - Doriano Vavassori	Fiat 508 C	1937	397
8.	Lorenzo Turelli - Leonardo Marini	Fiat 508 S	1934	456
9.	Angelo Tobia Seneci - Elisabetta Russo	MG Midget	1961	554
10.	Massimo Bisi - Claudio Cattivelli	Porsche 356 B	1963	580

Lungo il tragitto, con l'intento di promuovere il territorio, alla scoperta di scenari straordinari e prodotti d'eccellenza dalla Franciacorta alla Valtenesi, dal Benaco alle Colline Moreniche, i concorrenti hanno percorso alcune "strade del vino" bresciane, accanto ai vigneti che "regalano" Franciacorta, Cellatica, Gropello, Chiaretto del Garda e Lugana.

Proprio i vini bresciani sono stati il tema dell'aperitivo offerto ai concorrenti sabato sera al Reparto Alta Velocità che l'Aeronautica aprì nel 1928 all'Idroscalo di Desenzano del Garda. Qui, con un idrovolante da competizione Macchi MM 181, nel 1934 il maresciallo Francesco Agello ottenne il primato mondiale di velocità di volo con 709,209 km/h, tuttora imbattuto. Gli orga-

nizzatori del Club Mille Miglia hanno tracciato una gara assai tecnica, con prove complesse e spesso molto impegnative. A sciogliere la tensione della competizione, la qualità dell'ospitalità: a ogni controllo orario, per esempio, era stato predisposto un coffee-break per far rilassare i concorrenti.

Portati a termine sei controlli orari, ottanta prove cronometrate e cinque di media imposta, il successo ha arriso ad Andrea Vesco e Fabio Salvinelli con la Fiat 508 S del 1935, che hanno preceduto Edoardo Bellini e Roberto Tiberti (Fiat 514 S, 1931) e Alberto Aliverti con Stefano Valente a bordo della Bmw 328 del 1937. La Coppa delle Dame è stata vinta da Federica Bignetti Bignetti e Luisa Ciatti con la MG TB del 1939. **R**

### Un podio di classe

**1.** Edoardo Bellini e Roberto Tiberti, Fiat 514 S, secondi assoluti al traguardo.

**2.** Alberto Aliverti e Stefano Valente su BMW 328, terzi in classifica finale.

**3.** Il "cow boy" Arturo Merzario e Hans Fueglistaler su Porsche 944.

**4.** L'Aston Martin DB4 di Larry Tucker e Elliot Rutland Tucker sul ponte di Pontenove di Bedizzole.

**5.** Andrea Belometti e Doriano Vavassori con la Fiat 508 C.

## CIRCUITO DEL GARDA

# LE DONNE DEL VATE

Oltre alla **gara di regolarità** si è svolta anche l'apprezzata Tenzone d'Estetica Dannunziana

**S**abato 29 ottobre, l'AC Brescia e il Club Mille Miglia hanno organizzato una manifestazione divisa in due eventi: il primo, di regolarità, il Circuito del Garda, sullo storico tracciato delle Zette di Salò, dove era stato allestito un circuito da ripetere cinque volte. Hanno vinto Roberto Rossoni e Ramona Bernini su Fiat X1/9. Nel pomeriggio, al termine

delle prove, le vetture sono state portate sul lungolago di Salò, dove si è tenuta la Tenzone d'Estetica Dannunziana denominata "L'automobile è Femminile". Questa manifestazione statica non intendeva essere il classico concorso d'eleganza: i criteri di giudizio erano ispirati alla vita, al pensiero e alle opere del Vate. Ripetendo la formula tanto gradita lo scorso anno,



sono stati assegnati tre premi: una giuria di sole donne, tra le quali Maria Bussolati del Museo Mille Miglia e Silvia Nicolis dell'omonimo museo, ha scelto la Lancia Aurelia B20 GT di Daniele Treccani e Antonella Rebuffoni come automobile... "femminile" per eccellenza.

Un'altra giuria di esperti, composta da Corrado Lopresto, Max Bontempi e Paolo Mazzetti, ha invece identificato nella Siata Daina GS 1500 di Ubaldo Boldi e Alberto Bardelli l'auto con "in cuore l'arte e l'ardimento". La giuria popolare ha poi giudicato la Cisitalia 202 SMM Nuvolari di Riccardo Marini e Roberta Benetti come la vettura più corrispondente al "culto della bellezza". Al termine, le premiazioni non potevano che essere tenute al Vittoriale degli Italiani, la storica residenza di Gabriele D'Annunzio a Gardone Riviera. **P.M.**



## REVIVAL RALLY VALPANTENA

## PORSCHE SUGLI SCUDI

**M**arco Maiolo e Maria Teresa Paracchini hanno vinto il 20° Revival Rally Club Valpantena. L'equipaggio del Rally Club Team, sulla sua Porsche 911 RSR, ha bissato il successo di due anni fa, confermandosi uno dei più grandi interpreti della regolarità sport. Al secondo posto Daniele Carcereri e Federico Danzi con la Peugeot 205 GTI della Scuderia Palladio Historic, primi anche in nona Divisione. Le penalità totali hanno coinciso con quelle di Barbara Zazzeri e Cristiano Androvandi (Autobianchi A112 Abarth, Scuderia del Grifone), quindi è stato necessario considerare la prima PCT per decretare il podio finale, come da regolamento.



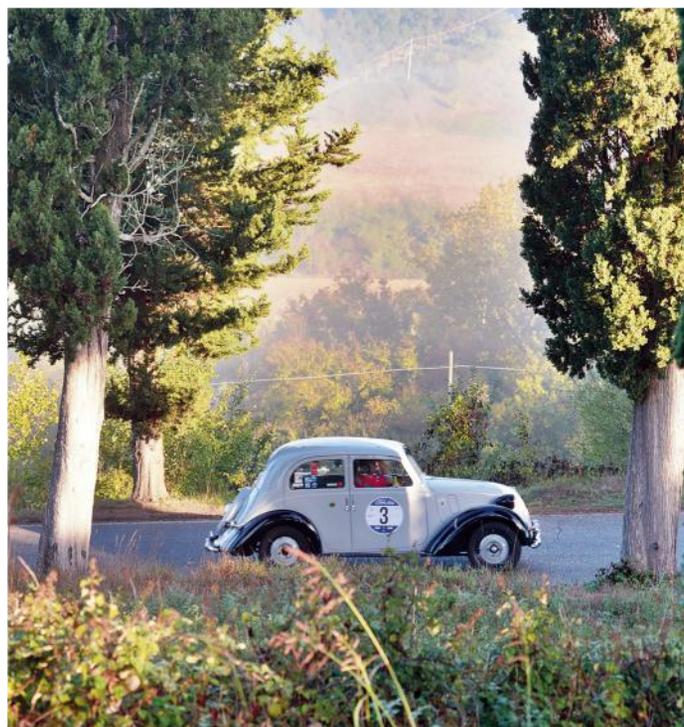
# FOLIAGE D'AUTORE A PONTEDERA

**È** stato l'equipaggio della Franciacorta Motori composto da Edoardo Bellini e Roberto Tiberti su Fiat 508 C (foto in basso a destra) ad aggiudicarsi la penultima gara di campionato italiano: quella Coppa d'Era che attorno alla cittadina toscana di Pontedera ha portato alla partenza alcuni tra i migliori regolaristi del panorama nazionale. La manifestazione, penultimo appuntamento del Cireas, non ha di fatto portato grandi scossoni alla classifica generale, con Guido Barcella e Ombretta Ghidotti ancora saldamente padroni del proprio destino in un campionato tricolore disputato ad altissimo livello. Sul secondo gradino del podio, i giovani alfieri Gaggioli-Perini (foto qui a fianco) della Promotor Classic che su

una Fiat 508 C hanno a lungo battagliato per il successo finale. Terzo posto a sorpresa per Lastrì-Pantani su Alfa Romeo Giulietta. Per gli organizzatori un'edizione da mandare in archivio con soddisfazione. E con la consapevolezza di poter allestire l'anno prossimo una gara ancor più prestigiosa, nonostante l'autunno coincida con la fase finale di stagione in cui piloti e navigatori accusano maggiormente la stanchezza.

### La Fiat comanda

Qui accanto, Bellini-Tiberti su Fiat 508 C, vincitori della Coppa d'Era 2022. In basso un'altra 508 C, quella del giovane equipaggio Gaggioli-Perini, secondi al traguardo in terra toscana.



## EVENTI ACI SPORT



### DICEMBRE

- 4 PICCOLA ATENE**  
Promocar Service - Mantova - autoconsult.it
- 8 COPPA CITTÀ DI RECOARO**  
Rally Club Isola - Vicenza - rallyclubisola.it
- 9-11 TROFEO CAVE DI CUSA**  
Asd Cave di Cusa - Trapani - asdcavedicusa.it
- 11 SULLE STRADE DEL MAGLIOCCO**  
Historic Club Castrovillari - Cosenza - historicclubcastrovillari.com

## MANIFESTAZIONI ASI



### DICEMBRE

- 4 TARGA SERRA DEL CORVO**  
Rombo Arcaico Auto e Moto d'Epoca - Bari - romboarcaico.it

## COMUNICATO SINDACALE DEI GIORNALISTI DI EDITORIALE DOMUS

L'Editoriale Domus, il 17 ottobre scorso, ha presentato un piano di riorganizzazione in presenza di crisi per il personale giornalistico. Nello specifico, il piano prevede la chiusura delle testate Tuttotrasporti, Youngtimer, Auto Italiana, Meridiani Cammini e, per la sola componente cartacea, Dueruote. Nel piano, l'azienda configura la presenza di 19 figure giornalistiche in esubero.

L'assemblea dei giornalisti di Editoriale Domus, riunita il 22 novembre 2022, esprime seria preoccupazione sul piano di interventi, che sembra a tutti gli effetti il primo passo verso una possibile cessazione di ogni attività editoriale, e chiede la presentazione di un dettagliato progetto strategico di sviluppo per

il prossimo futuro. L'assemblea chiede al Cdr di proseguire nella trattativa per una più corretta definizione delle figure coinvolte nello stato di crisi, delle misure di politiche attive e di riqualificazione, reimpiego e accompagnamento finalizzate a evitare soluzioni traumatiche, oltre alla rinuncia della definizione di esuberanti sulla base dei soli criteri per il prepensionamento.

Nel frattempo, il comparto giornalisti decide di affidare al Cdr un pacchetto di misure di agitazione, a partire da un rigido rispetto dell'orario di lavoro e delle altre modalità organizzative previsti dal contratto di lavoro, eventuali manifestazioni anche pubbliche, fino ad arrivare, se necessario, a un'azione di sciopero fino a cinque giorni.

# L'AMOUR TOUJOURS

La "Deuche" acquistata una trentina di anni fa era **in condizioni strettamente d'origine**. Solo molto tempo dopo il motore ha cominciato a fare i capricci a causa di... una bronzina



## Non prende il raffreddore

Il proprietario posa accanto alla sua 2 CV che, per via della stagione autunnale, mostra il coprimascherina. Il raffreddamento ad aria forzata, infatti, in inverno può impedire al motore di mantenere la temperatura corretta, specie quando si percorre un'autostrada. La vettura è del 1984 e fu acquistata usata nel 1993.

**S**ono passati trent'anni da quando ho acquistato questa 2 CV Spécial colore Bleu des Tropiques, anno di produzione 1984. Un'auto che all'epoca era poco più che un usato e che si trovava a cifre molto contenute. Allora le inserzioni erano pubblicate sui giornali cartacei specializzati, la fonte più utilizzata per comprare e vendere oggetti di ogni genere. A corredo delle inserzioni non c'erano nemmeno le foto e quindi bisognava andare di persona a visionare quello che si stava cercando. Ne vidi diverse di 2 CV in quel periodo, ma nessuna soddisfaceva i requisiti che chiedevo, ovvero essere originale in tutte le sue parti, targa compresa, senza accessori aftermarket né autoradio con relative casse montate nei pannelli. La "mia" 2 CV mi aspettava a Melzo, a Est di Milano, ed era abbandonata nel vasto capannone di una signora che di mestiere faceva l'antiquaria. La macchina era del figlio, che da tempo si era trasferito all'estero. Coperta di polvere, stretta tra manichini, mobili e quadri, era però in buonissime condizioni, solo un po' ammaccata nei parafranghi, come sempre succede alle 2 CV, e con

pochi chilometri. La comprai al volo e, per prima cosa, la portai dal carrozziere per una riverniciatura parziale e la sostituzione dei paraurti. Cambiai anche gomme e batteria, oltre che l'olio. Nuovo anche il liquido del circuito dei freni, che è del tipo LHM, cioè lo stesso dell'impianto idraulico delle DS. Per una ventina di anni la 2 CV non mi ha mai dato problemi, necessitando solo della sostituzione periodica delle marmitte, che facilmente si forano a causa della lunghezza del tubo di scarico e della condensa.

## MALEDETTO BATTITO

Purtroppo però, un brutto giorno, iniziai a sentire un battito che proveniva dal motore, ma solo a certi regimi, e perciò non mi preoccupai più di tanto. Col passare del tempo il rumore però non solo persisteva, ma aumentava e cominciai a chiedermi se era il caso di consultare un esperto. L'uomo giusto era Guido Wilhelm di Atelier 2 CV, uno dei restauratori di bicilindriche più competenti. La sentenza fu la seguente: la bronzina di banco della biella destra, che geneticamente soffre di una minore



## Nel blu dei Tropici

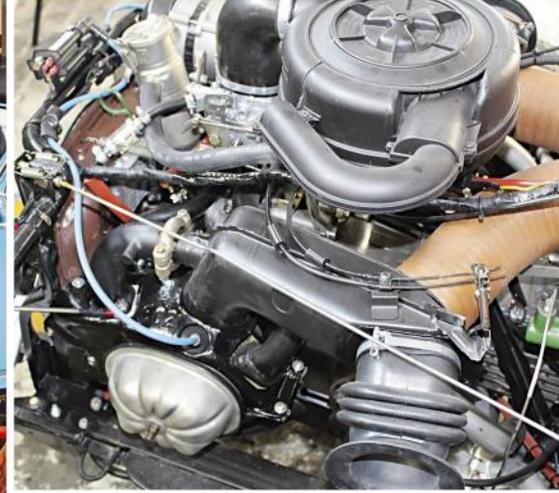
Questo esemplare è di colore Bleu des Tropiques, una tinta rimasta in catalogo da ottobre 1983 a luglio 1985 e quindi poco diffusa. A sinistra, il fanalino posteriore e la scritta 2 CV6 Spécial posta correttamente a sinistra.



#### Il riposo in magazzino

A fianco, la 2 CV così come è stata ritrovata, "dimenticata" in un capannone alle porte di Milano: la diversità del tono di colore è dovuta all'età della foto. Sotto, a sinistra, l'auto durante il ripristino e, in basso, il motore bicilindrico raffreddato ad aria di 602 cc con 29 CV.

lubrificazione, aveva dato forfait e la sua usura anomala provocava il gioco della biella, con conseguente battito. Bisognava perciò aprire il motore, dopo aver smontato in pochi minuti i due parafanghi, le alette laterali e il cofano, e provvedere a sostituire l'albero completo, in quanto le bronzine non si potevano estrarre perché "prigioniere". Il bicilindrico della 2 CV, per poter essere così corto, non ha infatti i "cappellotti" smontabili, come avviene in genere negli altri motori. Fu così necessario reperire un albero originale come fondo di magazzino (allora non erano ancora in commercio quelli ricostruiti). Guido, in considerazione del fatto che il motore era già smontato, cambiò anche pistoni e cilindri e rettificò le teste, sostituendo il radiatore dell'olio, che dopo tanto tempo può risultare intasato e provocare il danno di cui sono stato vittima inconsapevole. Sono passati alcuni anni dall'intervento a motore aperto e il bicilindrico frulla sempre a meraviglia, come fosse appena uscito dalla fabbrica. Ma, del resto, è tutta la 2 CV a sembrare nuova. **R**



PER I SUOI FAN LA 2 CV  
NON È SOLO UN'AUTO,  
**MA UN MODO DI VIVERE.**  
E COME DAR LORO TORTO?



#### Speciale ma spartana

L'interno di questo esemplare è conservato, con i sedili in skay traforato, il cruscotto piccolo e il volante a due razze. Sulla Spécial c'è una sola aletta parasole e manca anche la plafoniera. Come su tutte le 2 CV il cambio è in plancia.

# LONDRA SI SENTE GIOVANE

Due vendite riportano la capitale britannica **al centro del mercato**.  
Con risultati sorprendenti per le sportive degli ultimi 50 anni



1



2



3



4



5

**Q**uarantanove auto in catalogo, delle quali diciotto appartenenti a una collezione di supercar, hypercar e vetture da rally in rappresentanza del meglio della produzione GT internazionale degli ultimi 50 anni, hanno consentito a RM Sotheby's di chiudere l'asta londinese con un fatturato record di 31 milioni di euro. Trentotto le auto aggiudicate (78%), 16 delle quali appartenenti alla Gran Turismo Collection, per un prezzo medio di 818.055 euro a vettura. Gli indici di mercato si mantengono

su valori positivi, l'età media è bassa (1982), ma il 66% dei lotti è stato aggiudicato sotto la stima minima, segno che la corsa al rialzo si è fermata. L'auto venduta al prezzo più alto è stata una Bugatti Chiron Super Sport 300+ del 2022 (4.796.095 euro), seguita da una Lamborghini Miura SV del 1971 (2.352.680 euro) con i numeri corrispondenti ma con qualche particolare da sistemare, compreso il colore, per riportarla all'originale, e da una Ferrari LaFerrari del 2014

1. Bugatti Chiron Super Sport 300+ (2022)
2. Lamborghini Miura SV (1971)
3. Audi Sport Quattro Gr. B ex works (1985)
4. Rolls-Royce Silver Shadow ex Freddie Mercury (1974)
5. Nissan Skyline GT-R V-Spec II Nür (2002)

(2.256.230 euro) con quasi 40 mila km di percorrenza, molti per una Rossa di questo livello. Tra le invendute, da segnalare la Bugatti EB 110 Super Sport del 1996, una delle auto che più sono cresciute di valore nel 2022, ma con una stima minima ritenuta troppo onerosa (2.800.000 euro). Molto oltre la stima invece la Rolls-Royce Silver Shadow del 1974 inizialmente appartenuta al leader dei Queen, Freddie Mercury (327.217 euro contro i 34.000 della stima massima). Idem per una Nissan Skyline GT-R V-Spec II Nür del 2002, venduta a 256.344 (contro 180.000) e per una Ferrari 430 Scuderia Spider 16M del 2009 (346.510 euro contro 250.000).

## TOP TEN DELL'ASTA DI RM SOTHEBY'S A LONDRA

1. Bugatti Chiron Super Sport 300+ (2022)	€ 4.796.095
2. Lamborghini Miura SV (1971)	2.352.680
3. Ferrari LaFerrari (2014)	2.256.230
4. Ferrari Enzo (2003)	2.191.930
5. Audi Sport Quattro Gr. B ex works (1985)	2.063.330
6. Lancia Delta S4 Gr. B ex works (1985)	1.870.425
7. Ferrari Testarossa spider (1990)	1.677.525
8. Bugatti EB 110 GT (1993)	1.613.225
9. Ferrari F40 (1991)	1.613.225
10. Ferrari 599 SA Aperta (2011)	1.240.280

Fonte: K500

## BONHAMS

### CENTENARIE MA SEMPRE INCANTEVOLI

**T**re record mondiali per un trio di vetture Veteran: la Casa londinese chiude la sua consueta asta in occasione della "London-Brighton" con la conferma che le auto d'inizio Novecento sono sempre ricercate, nonostante il cambio generazionale in atto tra i collezionisti. Venti delle 21 vetture in catalogo costruite tra il 1897 e il 1917 sono passate di mano (95%). La più sorprendente è stata la Peugeot Type 15 8 HP bicilindrica double phaeton del 1898 (565.272 euro, ma stimata 370.000, nella foto in basso), vettura dotata di "una trasmissione avanzata (per i suoi tempi) a 4 marce più retromarcia e una prima forma di cruise control", come riportava il catalogo. Non da meno una Napier 15 HP del 1904 venduta per 420.665 euro (stima 400.000), record mondiale per una Veteran della Napier, e una Daimler Twin-Cylinder Tonneau 4 HP del 1897, seconda vettura prodotta dalla Daimler Motor Company Ltd nella fabbrica di Coventry Mills, che ha raggiunto 394.375 euro (contro 310.000).



## BONHAMS A ZOUTE (B)

# TUTTO ESAURITO AL MARE DEL NORD

**N**umeri da capogiro per la decima asta che la Casa londinese ha tenuto nella lussuosa località balneare di Zoute nelle Fiandre Occidentali. Sarà stato per la qualità delle 74 vetture offerte (un misto ben condito di vetture sportive del dopoguerra, 23 delle quali youngtimer e solo due anteguerra), per l'esclusività della location e dei suoi frequentatori, o per l'elevato numero di vetture offerte senza prezzo di riserva, ma un venduto del 93% era tanto tempo che non si registrava in Europa. Merito anche della scelta di Bonhams di una politica dei prezzi equilibrata, senza forzare le stime al rialzo. Il 32% di vetture aggiudicate sotto la stima minima è di per sé un ottimo risultato, soprattutto se compensato dal 26% di vetture battute a valori superiori alla stima massima, una percentuale insolita nelle aste del settore. Sicuramente un bel segnale per il mercato europeo, che dopo l'euforia di Monterey sembrava destinato a un futuro molto incerto (vedi gli incanti non entusiasmanti di RM Sotheby's a St.Moritz e di Bonhams al Goodwood Revival). Tra le vetture più quotate dominano sempre le sportive degli anni 50, come la Bmw 507 I Serie del 1957 (aggiudicata a 2.093.000 euro), l'auto più cara dell'asta, o la Mercedes-Benz 300 SL del 1955 (1.380.000 euro), entrambe eleggibili alla 1000 Miglia. Tra le Ferrari (alcune faticose da aggiudicare per le stime un po' troppo elevate), una 250 GTL è stata venduta a 1.700.000 euro. Al contrario, una Lamborghini Miura P400 del 1968, bisognosa di restauro, ha visto il suo valore finale (1.115.500 euro) superare del 40% la stima.



## ARTCURIAL

# PARIGI BRINDA CON LE ITALIANE

**L**a Casa francese ha concluso la sua vendita autunnale con un 78% di auto aggiudicate. In vendita un mix di auto capaci di accontentare un grande ventaglio di appassionati, con in testa due supercar italiane molto ricercate:

una Lamborghini Miura P400 S rossa del 1969 (nella foto a destra) e una Ferrari 365 GTB/4 Daytona del 1974, una delle sole otto a essere state prodotte con livrea Verde Medio Metallizzato e interno marrone. La Miura, che

## BROAD ARROW



## SOLD OUT AD ALBANY

**S**e non fosse stato per la mancata vendita di una Jaguar D-Type del 1955, stimata poco più di 8,2 milioni di euro, la Casa d'aste statunitense di proprietà del gruppo assicurativo Hagerty avrebbe potuto appendere il cartello "Sold out" all'ingresso dell'hangar di Gloversville, nei pressi di Albany (New York). Qui il 14 e 15 ottobre si è svolta la vendita della colossale collezione di Jim Taylor, un ricco industriale con la passione per le auto storiche. Dei 131 lotti in catalogo (vetture di ogni epoca e origine, molte ottimamente conservate), 97 sono stati aggiudicati sotto la stima minima. Il prezzo più alto è andato a una Mercedes-Benz 300 SL Roadster del 1961 venduta a 1.873.000 euro (stima 1.440.000). Da segnalare anche il buon risultato ottenuto da due Shelby Cobra: una 427 del 1967 (1.363.590 euro, foto in alto) e una 289 del 1964 (1.023.980). Bene anche la vendita di una rara Cunningham C3 Vignale del 1954 (973.040 euro), poco sotto la stima (1.100.000).

1. Bmw 507 I Serie (1957)
2. Lamborghini Miura P400 (1968)
3. Mercedes-Benz 300 SL (1955)
4. Ferrari 250 GTL (1963)

## ANTICIPAZIONI

## COUNTACH O MIURA?



La casa londinese Bonhams metterà all'asta il 16 dicembre una Miura P400 S del 1969 e una Countach LP400 S del 1981. La Miura, con guida a destra e una percorrenza di poco più di 23.000 km, è stimata 1-1,4 milioni di euro; la Countach, con guida a sinistra e solo 6200 km all'attivo, ha una stima di 325.000-400.000 euro (entrambe offerte senza prezzo di riserva). [bonhams.com](http://bonhams.com)

## MODERNE MA CLASSICHE

RM Sotheby's terrà il 10 dicembre a Miami una vendita speciale di 60 esemplari "classici moderni" selezionati. Tra questi, da segnalare una superba Ferrari F40 del 1990 originariamente di proprietà del cofondatore di Microsoft Paul Allen (stimata 3-3,5 milioni di euro). La collezione comprende youngtimer Bentley, Bmw, Ferrari, Jaguar, Lamborghini, Mercedes-Benz e Porsche. [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com)

## A RETROMOBILE COL BOTTO

Il 3 febbraio 2023 Artcurial tornerà a Retromobile con una vendita che si preannuncia sensazionale. Il biglietto da visita è rappresentato da una Bugatti 57 Atalante del 1936, una delle sole quattro costruite in fabbrica con il tetto apribile. Sconosciuta per ora la stima, ma l'ultima Atalante è stata aggiudicata lo scorso agosto a Monterey per poco più di 10 milioni di euro. [artcurial.com](http://artcurial.com)



# LE SPORTIVETTE VOLANO ALTO



Negli ultimi tre anni le piccole pepate **sono state fra le più vivaci** del mercato. In molti casi si è superato il raddoppio della quotazione

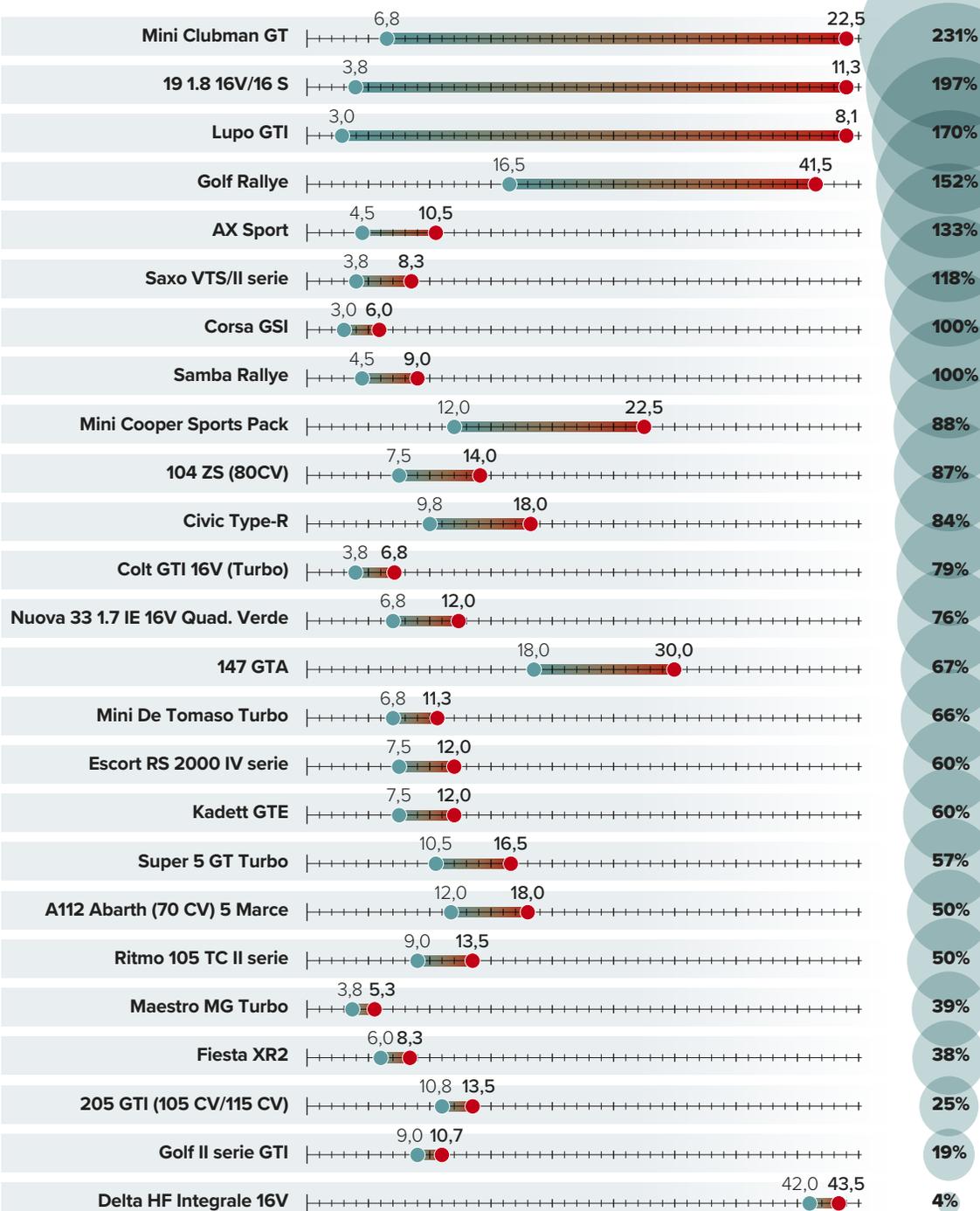
**L**e piccole bombe, un segmento di mercato nato con le Mini Cooper e, in Italia, prima con le Abarth di derivazione Fiat 600 e 500 e poi con le Autobianchi A112 marchiate col simbolo dello Scorpione, sono sempre state tra le protagoniste del mercato, con quotazioni in costante crescita. Appartengono ai segmenti delle citycar, delle utilitarie e delle compatte. Il modello dalla maggiore rivalutazione negli ultimi tre anni (da dicembre 2019 a dicembre di quest'anno) è l'Austin Mini Clubman GT (+231%), seguita dalla Renault 19 1.8 16V (+197%). Quest'ultima è passata da una valutazione massima di 3800 euro a 11.300. A seguire, la Volkswagen Lupo GTI (+170%), la VW Golf Rallye (+152%), le Citroën AX Sport (+133%), AX GTI (+118%) e Saxo VTS (+118%), poi l'Opel Corsa GSI e la Talbot Samba Rallye (per entrambe l'incremento è stato del 100%).

## Legenda

Dati in migliaia di euro

- Valutazione dicembre 2019
- Valutazione dicembre 2022

## UN'INGLESINA BATTE TUTTI



### L'altra Mini

L'Austin Mini Clubman GT è stata protagonista di una crescita formidabile: +231% in 3 anni. La label A+ passa da 6800 euro a 22.500 euro.

# DA 130 ANNI FORGIAMO LE ECCELLENZE ITALIANE



Targhe, medaglie d'arte, monete, gettoni, quadri incisi e oggetti commemorativi in metalli preziosi o comuni: da 130 anni, **OMEA** dà vita al tuo marchio, trasformando semplici articoli in vere opere d'arte.

La prima nel settore ad avviare la produzione dei marchi smaltati a fuoco per le maggiori case automobilistiche. **OMEA** ha sempre esaltato l'amore per il bello, forgiando opere di qualità, durature nel tempo, e restaurando stemmi la cui bellezza originale si andava consumando.



**O.M.E.A.**  
CONIAZIONI D'ARTE

info@omea.it  
www.omea.it



DOPO PADOVA

# INSTANT CLASSIC IN POLE NEL 2023

In fiera non si è registrato **l'atteso volume d'affari** causa prezzi esagerati. Il mercato per l'anno nuovo punta sulla qualità delle auto, sempre più giovani

**A** tirare troppo la corda, è facile che finisca per spezzarsi. Il vecchio adagio vale anche per Auto e Moto d'Epoca a Padova dove, a ben guardare, sembra che molti commercianti siano tornati a casa con le pive nel sacco (e, soprattutto, le bisarche piene). Non tutti, ovviamente: chi ha selezionato per la mostra padovana modelli interessanti e li ha proposti al giusto prezzo ha fatto gli stessi significativi affari dell'anno precedente. Nel 2021, infatti, la voglia di tornare a frequentare i mercati dopo la fase peggiore della pandemia e, soprattutto, la forte propensione all'acquisto (causa forzata... astinenza) avevano permesso di fare il botto. Quest'anno, invece, alcuni venditori hanno esagerato con le richieste, spesso ammettendo candidamente di sparare cifre alte, ma "trattabilissime" per gli acquirenti italiani. Quasi fossero uno specchietto per le allodole (leggi gli stranieri). I potenziali compratori provenienti dall'estero non sono mancati, ma hanno acquistato soltanto i pezzi di maggior pregio, non solo nella fascia di prezzo

più elevata, ma anche in quella medio-bassa, a patto che la qualità dell'auto fosse davvero eccezionalmente alta. Gli appassionati non si fanno più ingannare: per acquistare un'auto a caro prezzo deve valerne la pena. Una vettura rara, con pochi chilometri, conservata bene o restaurata professionalmente, trova sempre un acquirente. Gli esemplari rabberciati, invece, non si vendono più: si svendono. Oppure ritornano a casa mestamente.

## LE PREVISIONI

Quali saranno i trend che emergeranno al passaggio dell'anno? Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, il 2023 porterà a un incremento delle transazioni delle instant classic. Un po' in rallentamento invece il fenomeno delle youngtimer, dopo la crescita esagerata che in alcuni casi si è rivelata ingiustificata. Il primo segnale indicatore arriverà da Automotoretrò a Torino. Che però, da sempre, è considerato un mercato a sé stante. Curioso notare, invece, che il comparto delle aste è tornato a essere la locomotiva del mercato.

## LE ASTE DI CATAWIKI

N. di lotti in asta	<b>1280</b>
Quote vendite in Francia	<b>26,14%</b>
Quote vendite in Italia	<b>20,08%</b>
Quote vendite in DACH*	<b>16,67%</b>
Quote vendite in Spagna-Portogallo	<b>12,50%</b>
Tipologia di auto	<b>Youngtimer</b>

\*Germania-Austria-Svizzera

## La Stella che luccica

Lo scorso mese nelle aste di Catawiki sono state effettuate 1280 transazioni di auto da collezione, un volume sostanzialmente identico a quello del mese precedente. Si consolida il primo posto degli acquirenti francesi (un'auto su 4 è stata acquistata da loro), al secondo posto rimangono gli italiani (20% sul totale). In flessione gli appassionati



tedeschi, svizzeri e austriaci che utilizzano la piattaforma di Catawiki. Cambiato è anche il segmento temporale delle auto più vendute: dopo un fuoco di paglia delle auto anni 60, le youngtimer sono tornate protagoniste con il maggior volume. I prezzi di aggiudicazione più elevati questo mese sono tutti al di sotto della soglia dei 100.000 euro: al primo posto una Mercedes 190 SL (sotto), venduta per 98.500 euro, poi un'altra 190 SL aggiudicata per 98.000 e una coppia di Jaguar: una XK 150 OTS da 96.950 euro (sopra) e una E-Type Roadster II serie aggiudicata a 80.000.



L'ESPERTO

## QUALITÀ CHE PREMIA



**S** secondo l'esperto Alessandro Miglioli (nella foto), responsabile commerciale di Ruote da Sogno, il mercato delle storiche oggi continua a premiare la qualità: le auto in stato eccezionale trovano sempre un compratore, anche a prezzi elevati. Vale per qualsiasi modello, dagli esemplari unici degli anni 50 fino a una normale Alfa Romeo 147 Twin Spark, che, se è perfetta e con pochissimi km all'attivo spunta quotazioni notevoli, ma se ha 100.000 km non la vuole nessuno. Il fenomeno delle youngtimer non rallenta, ma non tutti i modelli restano sulla cresta dell'onda. Per esempio, il fenomeno Bmw Z3M si è affievolito, mentre continuano a volare le Porsche 911 "964" e tutte le Ferrari degli anni 90, anche la 348 che ora è in risalita. Il nuovo trend è quello delle instant classic. Per esempio le Mercedes SL "R230", che ormai stanno avvicinando le quotazioni delle precedenti "R129"; bene anche le Porsche 911 "997". Tra le storiche più anziane, è ripresa la corsa delle Mercedes 190 SL e delle Porsche 356. Ma, naturalmente, soltanto se davvero bellissime.

## ANALISI DEL MESE - DICEMBRE 2022

Marche quotate	<b>330</b>
Modelli quotati	<b>9893</b>
Youngtimer quotate	<b>2681</b>
Instant classic	<b>854</b>
Anni 60	<b>1168</b>
Italiane quotate	<b>2792</b>
Veicoli pubblicati su RCL	<b>5832</b>

CHI SALE E CHI SCENDE

# CITROËN IN PAUSA DI RIFLESSIONE

Solo alcuni modelli da collezione della Casa francese **sono in crescita**, peraltro **modesta**. Ma c'erano stati forti rincari nel recente passato

**M**eno di un terzo delle Citroën ha cambiato valore nell'ultimo anno. Gli incrementi hanno riguardato modelli di fascia bassa (tranne la rarissima BX 4TC, base per il Gruppo B). Le più storiche, che da sempre attirano i fan del marchio, sono ferme. Comprese DS e CX, queste ultime protagoniste

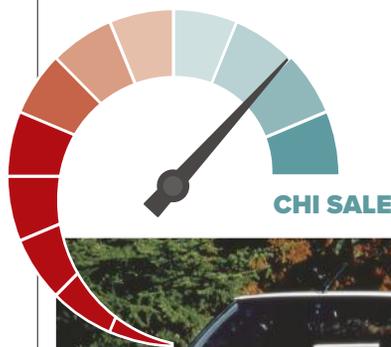
di una forte crescita negli anni scorsi. Stabili le Traction Avant, un tempo regine del mercato e oggi poco richieste (tranne qualche rara 15 Six e le cabriolet, peraltro quasi inesistenti in Italia.

## INTERESSA LA DYANE

Ferme anche le 2 CV, mentre qualche guizzo si è registrato

sulle Dyane, ormai rare.

L'incremento medio in un anno delle Citroën è stato abbastanza elevato in percentuale: +21,4% per quelle che sono cresciute, +6,6% su tutto il listino. Ma in valore assoluto il rialzo è modesto: meno di 900 euro. La pausa di riflessione, si presume, durerà ancora un po'.



CHI SALE



**CITROËN BX 4TC (1985-86) +10.000 euro**

La Gruppo B della Casa, pur non toccando le quotazioni delle concorrenti, è in costante ascesa: nell'ultimo anno la label AB ha raggiunto i 50.000 euro (+25%).



CHI SCENDE



**CITROËN C3 PLURIEL HDI (2004-10) -700 euro**

È sempre più difficile trovarle in ordine e le quotazioni sono in costante calo. A flettere di più sono ovviamente le versioni diesel: -23,3% sulla label AB.



**CITROËN DYANE 4 - DYANE 6 (1968-84) +1000 euro**

Una crescita in valore assoluto poco significativa, ma in termini percentuali vale il +22,2%. È un'indicazione interessante: le 2 CV sono stabili, le Dyane si avvicinano.



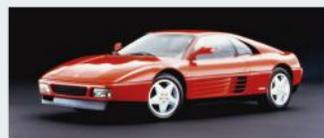
**CITROËN C-CROSSER 2.4 (2007-09) -500 euro**

Un modello poco conosciuto in Italia, che spesso è considerato solamente obsoleto. La variazione percentuale è del -14,3% in un anno.

LE BREVI

## E ORA CACCIA ALLE 348

**G**uidate fino a qualche tempo fa tra le più infelici berlinette Ferrari, complice un giudizio molto colorito dell'ex presidente Montezemolo, le 348 si stanno prendendo una bella rivincita. I valori di mercato continuano a crescere per quella che oggi è considerata quasi una piccola Testarossa.



## QUESTIONE DI CHILOMETRI

**Q**uanto vale un basso chilometraggio (dimostrabile)? Moltissimo, a giudicare dai prezzi di alcune auto storiche di modesto lignaggio, ma seminuove, che a Padova sono state vendute al volo. A prezzi anche tre volte superiori alla quotazione...



## IL RITORNO DELL'ARNA

**P**er molti la nascita dell'Alfa Romeo Arna ha rappresentato il punto più basso della Casa del Biscione. Un fiasco commerciale tale da interrompere la produzione a meno di un quinto degli obiettivi prefissati. Ora però il risultato della joint venture con la Nissan si sta prendendo la rivincita: gli alfisti hanno iniziato a riscoprirlo. Come si è visto anche al museo di Arese, che all'Arna ha dedicato un backstage di grande successo.





## RUOTECCLASSICHE

BEST IN CLASSIC

2<sup>a</sup>  
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](http://ruoteclassiche.it)

Main Partners



Club **ACI Storico**



**EBERHARD & CO**  
*Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1857*

**sparco**<sup>®</sup>

Official Partner



**Cà Maiol**



**O.M.E.A.**  
CONIAZIONI D'ARTE

# 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](http://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

<b>A+</b>	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.
<b>A</b>	In perfetta efficienza o parzialmente restaurato e comunque in ottime condizioni, sia per le parti ripristinate sia per quelle originali. Non presente per motoveicoli.
<b>AB</b>	In buono stato (quotazione di riferimento), con manutenzione regolare e costante, anche restaurato da qualche anno. Unica quotazione per veicoli industriali e commerciali leggeri.
<b>BA</b>	In condizioni di buona originalità oppure con restauri di vecchia data, bisogno di alcuni interventi per arrivare alla perfetta efficienza. Non presente per motoveicoli.
<b>B+</b>	Incompleto in alcuni dettagli, marciante, ma con meccanica da rivedere.
<b>B</b>	Incompleto di carrozzeria e/o meccanica, che necessita di un restauro anche impegnativo. Non presente per motoveicoli.
<b>C</b>	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 <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
<b>ABARTH</b> 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 1957-59	125,0	90,0	45,0

MERCATO

### QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
THUNDERBIRD (I 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 <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
<b>ACCOSSATO</b> 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	79 1979-85	3,0	2,0	1,0

## QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
<b>ABARTH</b>					
ITALIA					
750 BERLINA	747	1956-60	36,0	24,0	12,0
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	145,0	95,0	47,5
500 BERLINA	479	1957-63	30,0	20,0	10,0
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 FLOMBARDI	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	10,5	7,0	3,5
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V SS	1368	2009-10	13,5	9,0	4,5

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
<b>ALFA ROMEO</b>					
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	1.000,0	750,0	450,0
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 (I S.) CABRIOLET P.F.	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 «MATTÀ»	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	1959-59	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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
GIULIETTA TI (II S.)	1290	1959-61	24,3	18,0	10,8
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	75,0	50,0	25,0
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	95,0	63,0	31,5
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	105,0	78,0	47,0
2600 SZ	2584	1965-68	320,0	235,0	140,0
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	27,2	17,0	11,9
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	21,6	13,5	9,5
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	120,0	89,0	53,5
GIULIA SUPER (BISCIONE)	1570	1968-72	28,5	19,0	9,5
GIULIA SUPER (BOLLINO)	1570	1965-67	31,0	20,5	10,3
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	12,8	8,5	4,3
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	14,3	9,5	4,8
GIULIA 1300	1290	1964-71	16,5	11,0	5,5
GIULIA 1300 TI	1290	1966-69	15,0	10,0	5,0
GIULIA 1300 TI	1290	1969-72	13,5	9,0	4,5
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	14,3	9,5	4,8
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	15,0	10,0	5,0
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	11,3	7,5	3,8
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	12,8	8,5	4,3
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	46,5	29,0	20,3
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	51,0	32,0	22,4
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-68	35,0	22,0	15,4
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1969-71	30,5	19,0	13,3
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	285,0	210,0	125,0
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	51,5	38,0	22,8
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	24,8	15,5	10,9
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	28,8	18,0	12,6
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	58,0	38,5	19,3
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	49,0	36,5	21,8
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	44,0	29,3	14,7
1750 SPIDER VELOCE (AMERICA)	1779	1967-69	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	35,0	23,3	11,7
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	20,0	13,3	6,7
SPIDER 1.6 JUNIOR	1570	1972-75	22,0	14,7	7,3
SPIDER 1.6	1570	1975-82	22,0	14,7	7,3
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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
2000 BERLINA	1962	1971-77	18,0	12,0	6,0
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	1886-1286	1973-77	14,0	9,3	4,7
ALFASUD TI	1286-1490	1977-84	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	11,5	7,7	3,8
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5 VELOCE	1351-1490	1979-83	13,5	9,0	4,5
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	13,0	8,7	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	1570-1				

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962 1991-92	18,0	12,0	6,0
ALFA 75 TURBO	1979 1986-87	20,0	13,3	6,7
75 TURBO AMERICA	1979 1987-90	21,0	14,0	7,0
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE	1979 1990-92	24,0	16,0	8,0
75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE A.S.N.	1979 1991	28,0	18,7	9,3
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1962 1987-88	58,0	43,0	25,8
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492 1985-92	19,0	12,7	6,3
ALFA 75 3.0 V6	2959 1987-92	22,0	14,7	7,3
164 TWIN SPARK	1962-1995 1987-98	5,3	3,5	1,8
164 TURBO	1995 1987-92	7,5	5,0	2,5
164 2.0 V6 TURBO	1996 1991-93	9,0	6,0	3,0
164 3.0 V6	2959 1987-97	12,5	8,3	4,2
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959 1990-94	14,3	9,5	4,8
164 3.0 V6 24V QUADRIFOGLIO VERDE	2959 1992-93	18,8	12,5	6,3
164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996 1991-98	9,0	6,0	3,0
164 3.0 V6 24V SUPER	2959 1992-98	11,3	7,5	3,8
164 3.0 V6 24V Q4	2959 1993-98	22,5	15,0	7,5
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	6,8	4,5	2,3
GTV (916) 2.0I 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	8,3	5,5	2,8
GTV (916) 2.0 V6 TURBO	1996 1995-01	12,0	8,0	4,0
GTV (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959 1997-03	16,5	11,0	5,5
GTV (916) 2.0 TS	1970 2003-06	7,5	5,0	2,5
GTV (916) 2.0 JTS	1970 2003-06	7,8	5,2	2,6
GTV (916) 3.2 V6 24V	3179 2003-06	15,8	10,5	5,3
SPIDER (916) 1.8I 16V TWIN SPARK	1747 1998-01	8,3	5,5	2,8
SPIDER (916) 2.0I 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	10,5	7,0	3,5
SPIDER (916) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	18,8	12,5	6,3
SPIDER (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959 1995-03	23,3	15,5	7,8
SPIDER (916) 2.0 TS	1970 2003-06	10,5	7,0	3,5
SPIDER (916) 2.0 JTS	1970 2003-06	10,5	7,0	3,5
SPIDER (916) 3.2 V6 24V	3179 2003-06	21,0	14,0	7,0
145 2.0 16V T. SPARK QUADRIFOGLIO	1970 1995-01	8,3	5,5	2,8
146 2.0 16V T. SPARK TI	1970 1995-99	7,5	5,0	2,5
156 1.6/1.8 T.S. (I S.)	1598 1987 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 1987 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	8,3	5,5	2,8
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492 2003-06	8,3	5,5	2,8
156 GTA	3179 2001-06	30,0	20,0	10,0
156 GTA SELESPEED	3179 2001-06	25,0	16,7	8,3
156 GTA SPORTWAGON	3179 2001-06	27,0	18,0	9,0
156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179 2001-06	23,0	15,3	7,7
166 (I S.) 2.0I TWIN SPARK	1970 1998-04	2,3	1,5	0,8
166 (I S.) 2.5 V6 24V	2492 1998-04	3,8	2,5	1,3
166 (I S.) 3.0 V6 24V	2959 1998-04	4,5	3,0	1,5
166 (I S.) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	4,2	2,8	1,4
166 (II S.) 3.0 V6 24V	2959 2003-06	4,5	3,0	1,5
166 (II S.) 3.2 V6 24V	3179 2003-08	5,3	3,5	1,8
147 GTA	3179 2002-06	30,0	20,0	10,0
147 GTA SELESPEED	3179 2003-06	25,0	16,7	8,3
GT 3.2 V6 24V	3179 2003-07	10,5	7,0	3,5
159 3.2 JTS V6 24V	3195 2005-10	9,0	6,0	3,0
159 3.2 JTS V6 24V SPORTWAGON	3195 2006-10	9,0	6,0	3,0
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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
8C COMPETIZIONE	4691 2007-10	270,0	180,0	90,0
8C SPIDER	4691 2009-10	220,0	165,0	98,0
<b>ALPINE RENAULT</b>				FRANCIA
A110 BERLINETTA	1103-1149 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	50,0	26,0
A110 1600 S	1565 1970-73	120,0	80,0	40,0
A110 1600 SC/SI	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
A 310 1600	1647 1971-76	45,0	30,0	15,0
A 310 GT	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	34,0	22,5	11,3
<b>ASTON MARTIN</b>				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 CABRIOLET	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 CABRIOLET	2580-2922 1953-59	305,0	190,0	135,0
DB4 COUPÉ	3670 1958-62	680,0	430,0	300,0
DB4 CABRIOLET	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 CABRIOLET	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	3995 1967-72	160,0	100,0	70,0
DBS VANTAGE	3995 1968-71	185,0	115,0	81,0
DBS V8	5340 1969-72	150,0	95,0	66,5
LAGONDA	5340 1976-88	104,0	65,0	45,5
LAGONDA	5340 1988-90	104,0	65,0	45,5
V8	5340 1973-86	135,0	85,0	59,5
V8	5340 1986-90	145,0	90,0	63,0
V8 VANTAGE	5340 1974-82	150,0	95,0	66,5
V8 VANTAGE	5340 1983-91	160,0	100,0	70,0
V8 VANTAGE VOLANTE	5340 1986-90	250,0	155,0	109,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340 1986-88	400,0	250,0	175,0
V8 VOLANTE	5340 1976-91	230,0	145,0	102,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340 1987-90	480,0	300,0	210,0
VIRAGE	5340 1988-93	98,0	65,0	32,5
VIRAGE VOLANTE	5340 1990-98	113,0	75,0	37,5
VOLANTE 2+2	5340 1991-00	105,0	70,0	35,0
DB7	3239 1995-01	52,5	35,0	17,5
DB7 GT	5935 2002-03	67,5	45,0	22,5
DB7 VANTAGE	5935 1999-03	70,5	47,0	23,5
DB7 VOLANTE	3239 1996-01	63,0	42,0	21,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935 1999-03	75,0	50,0	25,0
DB9	5935 2004-08	54,0	36,0	18,0
DB9 VOLANTE	5935 2004-08	63,0	42,0	21,0
LWB VOLANTE	5340 1997-99	75,0	50,0	25,0
VANTAGE	5340 1994-01	98,0	65,0	32,5
VANTAGE 600	5340 1998-99	270,0	180,0	90,0
VANTAGE LE MANS	5340 1999	345,0	230,0	115,0
VANQUISH	5935 2001-04	90,0	60,0	30,0
VANQUISH S	5935 2004-07	98,0	65,0	32,5
<b>AUDI</b>				GERMANIA
80 (B1) TUTTE LE VERSIONI	1296-1588 1972-78	7,5	5,0	2,5

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
80 (B1/B2) GTE/GLE	1588 1975-81	5,3	3,5	1,8
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/2.8 E V6 AVANT/QUAT.	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	1588-2444 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	2444-2226 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	2444-2226 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.	2444-2226 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 QUATTRO	1781 1997-03	6,4	4,2	2,1
S3 (I S.)	1781 1999-03	15,0	10,0	5,0
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	14,3	9,5	4,8
QUATTRO	2444 1981-87	56,0	41,5	24,0
QUATTRO SPORT	2133-2444 1983-86	500,0	370,0	229,0
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	2444-2226 1983-88	21,6	14,4	7,2
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V	2309 1988-94	7,5	5,0	2,5
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 1993-98	6,8	4,5	2,3
CABRIO 2.3 20V/2.6-2.8 V6	2309-2771 1991-96	9,8	6,5	3,3
A4 3.0 V6 30V (II S.)	2976 2001-04	6,		

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
A8 3.7 V8 QUATTRO (II S.)	3697 2002-06	9,0	6,0	3,0
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	13,5	9,0	4,5
S2 AVANT	2226 1993-96	15,0	10,0	5,0
S2 2.2 20V TURBO QUATTRO	2226 1993-94	14,3	9,5	4,8
RS2 AVANT	2226 1994-96	64,5	43,0	21,5
S4 2.7 V6 30V	2671 1991-00	11,3	7,5	3,8
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671 1997-02	12,8	8,5	4,3
S4 4.2 V8 40V (II S.)	4163 2002-04	11,3	7,5	3,8
S4 4.2 V8 40V AVANT (II S.)	4163 2002-04	12,0	8,0	4,0
S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V (II S.)	4163 2004-06	18,0	12,0	6,0
S4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2004-07	11,7	7,8	3,9
S4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163 2004-08	11,7	7,8	3,9
S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (III S.)	4163 2006-09	18,0	12,0	6,0
S4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2006-09	18,5	12,3	6,2
RS4 AVANT	2671 1999-01	40,5	27,0	13,5
RS4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2005-07	27,0	18,0	9,0
RS4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163 2006-08	27,8	18,5	9,3
RS4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2006-08	28,5	19,0	9,5
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	12,8	8,5	4,3
S8 4.2 V8 40V	4172 1999-02	13,2	8,8	4,4
S8 5.2 V10 QUATTRO (II S.)	5204 2006-10	15,8	10,5	5,3
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
AGO CAMBRIDGE DIESEL	1489 1962-69	6,0	4,0	2,0
AGO CAMBRIDGE/ESTATE (P. FARINA)	1622 1961-69	9,0	6,0	3,0
A40	948-1038 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	998-1038 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



Audi Quattro Sport



Audi RS2 Avant



Austin Seven (Mini)



Bmw 503 Coupè

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

AUSTIN HEALEY

GRAN BRETAGNA

100 BN1	2660 1953-55	90,0	60,0	30,0
100 S BN2	2660 1954-55	750,0	500,0	250,0
100 BN2	2660 1955	98,0	65,0	32,5
100 M BN2	2660 1956	190,0	125,0	62,5
100/6 BN4-BN6	2639 1956-59	113,0	75,0	37,5
3000 BN7/BT7	2912 1959-61	90,0	60,0	30,0
3000 MK II BN7/BT7/BJ7	2912 1961-63	98,0	65,0	32,5
3000 MK III BJ8	2912 1963-68	105,0	70,0	35,0
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	22,5	15,0	7,5
BIANCHINA CABRIOLET	499 1960-69	27,0	18,0	9,0
BIANCHINA PANORAMICA	499 1960-69	12,0	8,0	4,0
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499 1960-69	12,8	8,5	4,3
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499 1962-69	10,5	7,0	3,5
GIARDINIERA	499 1967-77	10,5	7,0	3,5
STELLINA	767-792 1963-68	19,5	13,0	6,5
PRIMULA COUPÉ 1.2	1221 1965-68	10,5	7,0	3,5
PRIMULA COUPÉ S 1.4	1438 1968-70	10,5	7,0	3,5
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	7,2	4,8	2,4

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 1. 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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
T 2 PORTE DHC	6230-6750 1967-71	83,0	55,0	27,5
T	6750 1971-77	31,5	21,0	10,5
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
MULSANNE	6750 1980-83	30,0	20,0	10,0
MULSANNE	6750 1984-89	33,0	22,0	11,0
MULSANNE S	6750 1987-93	36,0	24,0	12,0
MULSANNE 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/RL	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	1671 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	18,0	12,0	6,0
700 CABRIOLET	697 1959-63	25,5	17,0	8,5
700 BERLINA	697 1960-61	13,5	9,0	4,5
700 COUPÉ SPORT	697 1960-64	24,0	16,0	8,0
700 LS BERLINA	697 1962-65	13,5	9,0	4,5
700 LS COUPÉ	697 1964-65	16,5	11,0	5,5
1500	1499 1961-64	12,0	7,5	5,3
1800 TI	1773 1964-66	19,2	12,0	6,4
1800 TVSA	1773 1964-65	130,0	80,0	56,0
2000 T/VI LUX	1990 1966-70	23,2	14,5	10,2
2000 C COUPÉ	1990 1965-69	27,2	17,0	11,9
2000 CS COUPÉ	1990 1965-69	37,0		

Modello	cm³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
3.0 L (SERIE E3)	2986 1975-77	17,6	11,0	7,7
3.3 L/I (SERIE E3)	3210-3299 1974-77	48,0	30,0	21,0
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 1978-82	12,0	7,5	5,3
323i 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 1979-82	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

Modello	cm³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
730i (E32)	2986 1986-92	6,4	4,0	2,8
730i V8 (E32)	2997 1982-94	7,5	4,7	3,3
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 1982-94	11,1	6,5	4,9
750i/II/L (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 1982-97	17,0	10,0	7,5
540i V8/TOURING (E34) AUTOMATICA	3982 1982-97	12,0	7,5	5,3
M5/TOURING (E34)	3795 1992-95	32,5	19,0	14,3
840 CIV/8 32V MANUALE (E31)	3982-4398 1993-00	30,5	19,0	13,3
840 CIV/8 32V AUTOMATICA (E31)	3982 1993-95	25,6	16,0	11,2
850i/850i CI V12 MANUALE (E31)	4988-5379 1990-99	39,0	23,0	17,3
850i/850i 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 CABRIOLET (E36)	2494-2793 1993-95	11,2	7,0	4,9
328i 24V CABRIOLET (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/II (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	16,0	10,0	7,0
Z3 2.0/2.2	1991-2171 1999-02	18,4	11,5	8,1
Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979 1996-02	20,8	13,0	9,1
Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2793-2979 1998-02	22,4	14,0	9,8
Z3 M ROADSTER	3201-3246 1997-02	46,5	31,0	15,5
Z3 M COUPÉ	3201-3246 1998-02	61,0	36,0	27,0
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

Modello	cm³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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
318i/320i CABRIOLET (E46)	1995-2171 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/II (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	13,6	8,0	6,0
Z4 (E85) 2.2i ROADSTER	2171 2003-06	13,6	8,5	6,0
Z4 (E85) 3.0i/3.0si ROADSTER	2494-2497 2003-09	15,2	9,5	6,7
Z4 (E85) 3.0i/3.0si ROADSTER	2979-2996 2003-09	18,4	11,5	8,1
Z4 (E85) M ROADSTER	3246 2006-09	35,0	22,0	15,4
Z4 (E85) 3.0si COUPÉ	2996 2006-09	25,6	16,0	11,2
Z4 (E85) M COUPÉ	3246 2006-09	39,0	26,0	13,0

**BUGATTI**

FRANCIA

Modello	cm³ anni	A+	AB	B+
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

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
2 CV	425-602	1961-70	10,5	7,0	3,5
2 CV AZAM/3 CV	425-602	1962-67	22,5	15,0	7,5
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	11,6	7,7	3,9
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	10,5	7,0	3,5
2 CV PERRIER/007/COCORICO	602	1981-89	12,0	8,0	4,0
2 CV TRANSAT/France 3	602	1983-84	12,0	8,0	4,0
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	16,5	11,0	5,5
AMI 6 BREAK	602	1964-69	9,0	6,0	3,0
AMI 8	602	1969-78	7,5	5,0	2,5
AMI 8 BREAK	602	1969-79	7,5	5,0	2,5
AMI SUPER BERLINA/BREAK	1015	1972-76	10,5	7,0	3,5
DYANE	425	1967-68	9,0	6,0	3,0
DYANE 4/6	435-602	1968-84	8,3	5,5	2,8
MEHARI	602	1968-87	18,0	12,0	6,0
MEHARI 4X4	602	1979-86	45,0	30,0	15,0
SM CARBURATORI	2670	1970-75	45,0	30,0	15,0
SM INIEZIONE	2670	1972-75	50,0	33,5	16,7
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	7,5	5,0	2,5
CX 20/22	1995-2165	1982-89	6,8	4,5	2,3
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	7,5	5,0	2,5
CX 20/22 BREAK (TUTTE LE VER.)	1995-2165	1982-91	9,0	6,0	3,0
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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	7,5	5,0	2,5
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	6,0	4,0	2,0
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	6,0	4,0	2,0
BX 16 GTI	1580	1989-92	6,0	4,0	2,0
BX 19 GTI 16V	1905	1987-91	8,3	5,5	2,8
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 GT/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	4,5	3,0	1,5

DAIMLER

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
SP 250 DART	2548	1959-64	72,0	48,0	24,0
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 COUPE (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 COUPE (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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
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	1977-80	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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
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	450,0	335,0	200,0
208 GT4	1991	1975-80	54,0	40,0	24,0
308 GT4	2926	1973-77	67,5	50,0	30,0

FERRARI

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
166 INTER	1995	1949-51	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/ELLENA	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	1967-69	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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
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
250 GT/GO 64	2953	1961-64	75.000,0	55.600,0	33.300,0
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	2.500,0	1.900,0	1.100,0
275 GTB/4	3286	1966-68	3.200,0	2.400,0	1.400,0
275 GTS	3286	1964-66	1.700,0	1.300,0	760,0
330 GT 2+2 (II 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	67,5	50,0	30,0
208 GTS	1990	1980-82	73,0	54,0	32,5
208 GTB TURBO	1991	1982-85	74,5	55,0	33,0
208 GTS 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	1977-80	67,5	50,0	30,0
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	175,0	110,0	72,0
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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
360 SPIDER F1	3586 2000-05	95,0	70,0	42,0
456 GT	5474 1993-98	75,0	55,5	33,5
456 GTA	5474 1996-98	58,0	43,0	25,8
456 M GT	5474 1998-04	80,0	59,5	35,5
456 M GTA	5474 1998-04	61,0	45,0	27,1
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	3.200,0	2.400,0	1.400,0
F355 BERLINETTA	3496 1994-99	101,0	75,0	45,0
F355 BERLINETTA F1	3496 1997-99	81,0	60,0	36,0
F355 GTS	3496 1994-99	108,0	80,0	48,0
F355 GTS F1	3496 1997-99	88,0	65,0	39,0
F355 SPIDER	3496 1995-00	122,0	90,0	54,0
F355 SPIDER F1	3496 1997-00	124,0	92,0	55,0
F40	2936 1988-93	2.000,0	1.500,0	890,0
F430	4307 2004-10	160,0	120,0	72,0
F430 F1	4307 2004-10	135,0	100,0	60,0
F430 SPIDER	4307 2005-10	180,0	135,0	81,0
F430 SPIDER F1	4307 2005-10	140,0	105,0	63,0
F430 SCUDERIA F1	4307 2007-10	230,0	170,0	102,0
F50	4638 1995-97	3.300,0	2.400,0	1.500,0
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	140,0	93,0	46,5
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» TRASF. (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» TRASF. (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 C (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)/(AL)	1089 1939-48	24,0	16,0	8,0
1100 B/BL	1089 1948-49	19,5	13,0	6,5
1100 E/EL	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
1400A/B DIESEL	1901 1953-58	18,0	12,0	6,0
1900	1901 1952-54	24,0	16,0	8,0

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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
1100/103	1089 1953-56	15,0	10,0	5,0
1100/103 FAMILIARE	1089 1953-56	19,5	13,0	6,5
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	18,0	12,0	6,0
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	15,0	10,0	5,0
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	12,0	8,0	4,0
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	9,0	6,0	3,0
1100 R	1089 1966-69	6,0	4,0	2,0
1100 R FAMILIARE	1089 1966-69	8,3	5,5	2,8
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 TRASF. (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	26,3	17,5	8,8
600 D MULTIPLA	767 1960-67	24,8	16,5	8,3
NOUVA 500 «VETRI FISSI»	479 1957	22,5	15,0	7,5
NOUVA 500 ECONOMICA	479 1957-59	18,0	12,0	6,0
NOUVA 500 NORMALE	479 1957-59	20,3	13,5	6,8
NOUVA 500 SPORT	499 1958-60	33,0	22,0	11,0
NOUVA 500 TETTO APRIBILE	479 1959-60	18,0	12,0	6,0
NOUVA 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	10,5	7,0	3,5
1800/1800 B	1795 1959-68	10,5	7,0	3,5
1800/1800 B FAMILIARE	1795 1959-68	16,5	11,0	5,5
2100	2054 1959-61	12,0	8,0	4,0
2100 FAMILIARE	2054 1959-61	21,0	14,0	7,0
2300	2279 1961-63	15,0	10,0	5,0
2300 FAMILIARE	2279 1961-63	24,0	16,0	8,0
2300 LUSO	2279 1963-68	18,0	12,0	6,0
2300 LUSO FAMILIARE	2279 1963-68	26,3	17,5	8,8
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	15,0	10,0	5,0
1500/1500 C	1481 1961-67	7,5	5,0	2,5
1500 FAMILIARE	1481 1961-67	16,5	11,0	5,5
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 1969-71	4,5	3,0	1,5

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	7,5	5,0	2,5
DINO 2000 COUPÉ	1987 1967-69	41,5	27,5	13,8
DINO 2000 SPIDER	1987 1966-69	120,0	80,0	40,0
DINO 2400 COUPÉ	2418 1969-72	37,5	25,0	12,5
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 (II/III S.)	1197 1970-74	5,3	3,5	1,8
124 SPECIAL (II/III S.)	1438 1970-74	8,3	5,5	2,8
124 SPECIAL T/1 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 (I 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 (II/III S.)	1116-1290 1972-80	6,0	4,0	2,0
128 SPORT COUPÉ S/SL	1116-1290 1971-75	12,8	8,5	4,3
128 3P	1116-1290 1975-80	9,8	6,5	3,3
127 (I S.)	903 1971-77	6,0	4,0	2,0
127 (II S.)	903-1049 1977-83	4,5	3,0	1,5
127 (III S.)UNIFICATA	903-1049 1981-86	3,8	2,5	1,3
127 SPORT	1049 1978-81	12,0	8,0	4,0
127 SPORT 5 MARCE	1301 1981-83	12,0	8,0	4,0
127 PANORAMA	1049 1980-86	5,0	3,3	1,7
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/II/III S.) BERLINA	1301-1585 1974-83	4,5	3,0	1,5
131 (I/II/III S.) PANORAMA	1297-1585 1974-84	5,3	3,5	1,8

## QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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
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 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./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 1100 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	1988-04	4,5	3,0	1,5
SEICENTO 1.1I SPORT. M. SCHUMACHER	1108	2001-02	6,0	4,0	2,0
PUNTO (I S.) GT TURBO	1372	1993-99	9,0	6,0	3,0
PUNTO (I S.) CABRIO	1242-1581	1994-00	4,5	3,0	1,5
PUNTO (II S.) 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	12,8	8,5	4,3
BARCHETTA 16V (II S.)	1747	2002-05	14,3	9,5	4,8
COUPÉ 1.8 16V	1747	1996-00	10,0	6,7	3,3
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-98	14,0	9,3	4,7
COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	16,0	10,7	5,3
COUPÉ 2.0 TURBO 20V LIMITED EDITION	1998	1998-99	22,5	15,0	7,5
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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
<b>FORD</b>					
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
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	1969-71	7,5	5,0	2,5
17M P7B TURNIER	1498-2293	1969-71	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
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 XR3i 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	1994-95	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	1986-88	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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
<b>FORD</b>					
GRAN BRETAGNA					
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
SPORT KA	1599	2003-08	4,5	3,0	1,5
<b>GIANNINI</b>					
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
<b>HONDA</b>					
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 1.6 16V V-TEC	1595	1990-92	9,0	6,0	3,0
CIVIC TYPE R	1998	2001-05	18,0	12,0	6,0
CIVIC CRX	1590-1595	1984-94	12,0	8,0	4,0
CIVIC CRX 1.6 16V V-TEC	1595	1990-94	15,0	10,0	5,0
CRX	1590-1595	1992-97	16,5	11,0	5,5
INTEGRA TYPE R	1797	1997-01	24,0	16,0	8,0
NSX	2977-3179	1991-01	98,0	65,0	32,5
S 2000	1997	1999-09	25,5	17,0	8,5
<b>INNOCENTI</b>					
ITALIA					
A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	7,5	5,0	2,5
A 40 S	1098	1963-67	8,3	5,5	2,8
950 SPIDER	948	1960-63	15,0	10,0	5,0
1100 SPIDER	1098	1963-68	15,0	10,0	5,0
1100 C COUPÉ	1098	1967-69	15,0	10,0	5,0
IM3/IM3S	1098	1963-70	10,5	7,0	3,5

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
REGENT	1275-1485 1974-76	5,3	3,5	1,8
MINI 90/120 (TUTTE LE VER.)	998-1275 1974-82	4,5	3,0	1,5
MINI DE TOMASO	1275 1976-83	11,3	7,5	3,8
MINI DE TOMASO TURBO	993 1983-90	11,3	7,5	3,8

## ISO

Modello	cm <sup>3</sup> anni	A+	AB	B+
ISSETTA	198-236 1953-56	40,5	27,0	13,5

## ISO RIVOLTA

Modello	cm <sup>3</sup> anni	A+	AB	B+
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)/FIDIA/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
LELESPORT «MARLBORO»	5762 1972-74	122,0	90,0	54,0

## JAGUAR

GRAN BRETAGNA				
Modello	cm <sup>3</sup> anni	A+	AB	B+
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	2054-2663 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 1959-59	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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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
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	4235 1983-86	11,3	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
XJS 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	27,0	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	680,0	500,0	300,0
XJ6 (X300) 3.2/4.0/SOVEREIGN	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
XJ6 (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

## JEEP

STATI UNITI				
Modello	cm <sup>3</sup> anni	A+	AB	B+
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

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

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 AUT.	6496 2006-10	270,0	180,0	90,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 ROADSTER	6496 2007-10	295,0	195,0	98,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 ROAD. AUT.	6496 2007-10	325,0	215,0	108,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP670-4 SV	6496 2009-10	300,0	200,0	100,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP650-4 ROAD.	6496 2009-10	340,0	225,0	113,0
GALLARDO 5.0 V10	4961 2003-08	101,0	75,0	45,0
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 <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
LAMBDA (I S.) TORPEDO	2120 1922-23	250,0	185,0	111,0
LAMBDA (III/III V/VI 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/X S.) TORPEDO	2570 1928-31	140,0	105,0	63,0
LAMBDA VIII/IX SERIE SPIDER	2370-2570 1927-31	245,0	180,0	108,0
AUGUSTA BERLINA	1196 1933-36	48,0	32,0	16,0
APRILIA BERLINA	1352 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	60,0	40,0	20,0
AURELIA B21	1991 1951-52	52,5	35,0	17,5
AURELIA B15	1991 1952-53	52,5	35,0	17,5
AURELIA B22	1991 1952-53	54,0	36,0	18,0
AURELIA (II S.) B12	2266 1954-57	63,0	42,0	21,0
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 VIOTTI (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 GT 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	10,5	7,0	3,5
FLAVIA 1.8	1800 1963-67	10,5	7,0	3,5
FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800 1965-67	12,8	8,5	4,3
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	41,5	27,5	13,8

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800 1963-67	45,0	30,0	15,0
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800 1965-67	49,5	33,0	16,5
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
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 1.3 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 1968-70	46,5	31,0	15,5
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO (II 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 1977-72	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	6,0	4,0	2,0
BETA 1.3/1.6/2.0 (II S.)	1297-1995 1975-79	5,3	3,5	1,8
BETA 1.6/2.0 (III S.)	1585-1995 1979-82	5,3	3,5	1,8
BETA TREVI 1.6	1585 1980-84	4,5	3,0	1,5
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995 1980-84	5,0	3,3	1,7
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995 1982-84	9,0	6,0	3,0
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	4,2	2,8	1,4
DELTA GT 1600/GT I.E.	1585 1982-93	6,0	4,0	2,0
DELTA HF TURBO	1585 1983-86	15,0	10,0	5,0

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
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	93,0	55,0	27,5
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	3,0	2,0	1,0
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995 1986-89	7,5	5,0	2,5
THEMA 2.0 I.E.	1995 1984-88	5,7	3,8	1,9
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995 1984-88	9,5	6,3	3,2
THEMA V6	2849 1984-88	8,7	5,8	2,9
THEMA V6 LIMOUSINE	2849 1987-89	20,3	13,5	6,8
THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995 1986-88	9,5	6,3	3,2
THEMA 2.0 I.E./I.E. 16V (II S.)	1995 1988-94	6,0	4,0	2,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (II S.)	1995 1988-92	9,0	6,0	3,0
THEMA V6 (II S.)	2849 1988-92	8,3	5,5	2,8
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (II S.)	1995 1988-92	6,8	4,5	2,3
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (II S.)	1995 1988-92	9,8	6,5	3,3
THEMA 2.0 I.E. 16V (III S.)	1995 1992-94	5,7	3,8	1,9
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (III S.)	1995 1992-94	9,0	6,0	3,0
THEMA 3.0 V6 (III S.)	2959 1992-94	9,8	6,5	3,3
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (III S.)	1995 1992-94	6,8	4,5	2,3
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (III S.)	1995 1992-94	9,8	6,5	3,3
THEMA 3.0 V6 (III S.) SW	2959 1992-94	10,5	7,0	3,5
THEMA 8.32	2927 1986-88	26,3	17,5	8,8
THEMA 8.32 (II S.)	2927 1988-92	26,3	17,5	8,8
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	6,0	4,0	2,0
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	8,8	2,5	1,3
K 3.0 V6 24V S.W.	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,		

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
90	2286-3528 1984-89	21,0	14,0	7,0
90 D	2495 1984-90	18,0	12,0	6,0
90 TD	2495 1986-90	19,0	12,7	6,3
110	2495-3528 1983-88	22,0	14,7	7,3
110 D	2495 1983-90	19,0	12,7	6,3
110 TD	2495 1986-90	20,0	13,3	6,7
DEFENDER 90	3528-3947 1990-02	26,0	17,3	8,7
DEFENDER 110	3528-3950 1990-02	28,0	18,7	9,3
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 (III S.)	3528 1983-85	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 2 PORTE (IV 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 (II 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 (II S.) 5.0 V8 S/C	4999 2009-12	14,3	9,5	4,8
DISCOVERY 2.0 16V (I S.)	1994 1989-98	6,3	4,2	2,1
DISCOVERY 3.5/3.9 V8 (I S.)	3528-3947 1991-98	12,0	8,0	4,0
DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)	3950 1998-04	15,5	10,3	5,2
DISCOVERY 3.4 4.0 V6/4.4 V8	4009-4394 2004-07	16,5	11,0	5,5

## LOTUS

GRAN BRETAGNA

SEVEN (I S.) MOTORE AUSTIN/FORD	948-1172 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	1558 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	1969-2174 1975-92	48,0	32,0	16,0
ESPRIT SE/SE TURBO	1973-2174 1989-93	56,5	37,5	18,8
ESPRIT S4/S4S	1973-2174 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	1558 1989-92	19,5	13,0	6,5
ELAN 1.6I TURBO/ELAN S2	1558 1989-97	25,5	17,0	8,5
ELISE/ELISE HARDTOP	1996 1996-07	30,0	20,0	10,0
ELISE 340R	1996 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	1996 2004-11	37,5	25,0	12,5
ELISE SC	1996 2008-11	43,0	28,5	14,3
ELISE CLUB RACER	1994 2009-11	36,0	24,0	12,0
EXIGE	1996 2000-03	54,0	36,0	18,0
EXIGE (II S.)	1996 2004-07	46,5	31,0	15,5
EXIGE S/220 S	1996 2006-11	49,5	33,0	16,5
EXIGE S PP 240	1996 2008-11	57,0	38,0	19,0
EXIGE 260 CUP	1996 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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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
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	500,0	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	295,0	220,0	130,0
SEBRING 3.7/4.0	3692-4014 1963-69	295,0	220,0	130,0
GHBILI	4719 1968-73	330,0	220,0	110,0
GHBILI SS	4930 1970-73	365,0	270,0	160,0
GHBILI SPYDER	4719 1969-73	680,0	500,0	300,0
GHBILI 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
KHAMISIN	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
GHBILI	1996-2790 1992-98	41,5	27,5	13,8
GHBILI GT	1996 1995-98	46,0	31,0	15,4
GHBILI 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 DUOSEL	4244 2004-10	18,0	12,0	6,0
QUATTROPORTE (V S.) 4.2 V8 AUT.	4244 2007-10	18,0	12,0	6,0
QUATTROP. (V S.) DUO. EXEC./SP. GT	4244 2006-09	18,8	12,5	6,3

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
QUATTROP. (V S.) AUT. EXEC./SP. GT	4244 2006-10	18,8	12,5	6,3
QUATTROPORTE (V S.) AUT. SPORT GTS	4244 2007-10	20,3	13,5	6,8
QUATTROPORTE (V S.) 4.7 V8	4691 2008-12	25,5	17,0	8,5
QUATTROPORTE (V S.) 4.2	4244 2008-12	21,0	14,0	7,0
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
GRANSPOUT 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
GRANSPOUT SPYDER	4244 2006-08	56,5	37,5	18,8
MC 12 STRADALE	5998 2004-05	2.400,0	1.800,0	1.100,0

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	7,5	5,0	2,5
MX-5 (MIATA) (I S.)	1598-1840 1990-98	12,8	8,5	4,3
MX-5 (MIATA) (II S.)	1597-1991 1998-06	8,3	5,5	2,8
MX-5 (MIATA) (III S.)	1798-1999 2005-11	9,8	6,5	3,3
MX-5 (MIATA) (III S.) ROAD. COUPÉ	1798-1999 2006-11	11,3	7,5	3,8
RX8 (WANKEL 654X2)	1308 2002-09	17,3	11,5	5,8

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</				

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
230	2292 1965-68	13,5	9,0	4,5
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	72,0	48,0	24,0
250 SE COUPÉ (W111)	2496 1965-67	87,0	58,0	29,0
280 SE COUPÉ (W111)	2778 1967-71	98,0	65,0	32,5
300 SE COUPÉ	2996 1962-65	113,0	75,0	37,5
220 SE CABRIOLET (W111)	2195 1961-65	120,0	80,0	40,0
250 SE CABRIOLET (W111)	2496 1965-67	135,0	90,0	45,0
280 SE CABRIOLET (W111)	2778 1967-71	165,0	110,0	55,0
300 SE CABRIOLET	2996 1962-65	210,0	140,0	70,0
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	12,0	8,0	4,0
280 C (W114)	2746 1972-77	12,8	8,5	4,3
280 CE (W114)	2746 1972-77	14,3	9,5	4,8
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	60,0	40,0	20,0
500 SL (R107)	4973 1985-89	60,0	40,0	20,0
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)	1998-2525 1976-85	6,8	4,5	2,3
200/230 E/250 (W123)	1997-2525 1980-85	7,5	5,0	2,5
280/280 E (W123)	2746 1976-84	9,8	6,5	3,3
200 T/230 T/230 TE (T123)	1997-2307 1978-86	15,0	10,0	5,0
250 T (T123)	2525 1978-82	16,5	11,0	5,5
280 TE (T123)	2746 1978-86	18,0	12,0	6,0
230 C/230 CE (C123)	2299-2307 1977-84	12,8	8,5	4,3
280 C/280 CE (C123)	2746 1977-84	15,0	10,0	5,0
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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
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 1989-91	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
420 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	30,0	20,0	10,0
190 E 2.5 16 (W201)	2498 1988-93	33,0	22,0	11,0
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
E 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
300 (W124)	3199 1993-95	9,8	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 T/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
E 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.P.E. (C124)	1997-2199 1990-96	13,5	9,0	4,5
230 CE (C124)	2299 1987-92	15,0	10,0	5,0
300 CE/320 CE/E 320 C.P.E. (C124)	2960-3199 1987-96	18,0	12,0	6,0
300 CE-24 (C124)	2960 1989-92	19,5	13,0	6,5
300/320 CE-24/E 320 CABR. (A124)	2960-3199 1992-97	32,5	21,5	10,8
E 200E 220 CABRIO (A124)	1997-2199 1993-97	25,5	17,0	8,5
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
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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
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)	4973 1997-02	22,0	18,0	9,0
SLK (R107) 200/200 K/230 K	1998-2295 1996-04	11,3	7,5	3,8
SLK (R107) 320 V6	3199 2000-04	14,3	9,5	4,8
SLK (R107) 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	410,0	3.000,0	1.800,0
CLK 200 (C208)	1998 1997-01	7,5	5,0	2,5
CLK 200 KOMPRESSOR (C208)	1998 1997-02	9,0	6,0	3,0
CLK 230 KOMPRESSOR (C208)	2295 1997-02	9,8	6,5	3,3
CLK 320 (C208)	3199 1997-02	10,5	7,0	3,5
CLK 430 (C208)	4266 1997-02	13,5	9,0	4,5
CLK 200 CABRIO (A208)	1998 1998-01	9,8	6,5	3,3
CLK 200 KOMPRESSOR CABRIO (A208)	1998 1998-03	12,0	8,0	4,0
CLK 230 KOMPRESSOR CABRIO (A208)	2295 1998-03	12,8	8,5	4,3
CLK 320 CABRIO (A208)	3199 1998-03	13,5	9,0	4,5
CLK 430 CABRIO (A208)	4266 1999-03	1		

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
A 190 L/210 L (W/V168)	1897-2084 2001-04	3,5	2,3	1,2
SL 280/300 (R230)	2996 2008-11	21,0	14,0	7,0
SL 350/350 EVO (R230)	3498-3724 2002-11	25,5	17,0	8,5
SL 500/500 EVO (R230)	4966-5461 2001-11	30,0	20,0	10,0
SL 600/600 EVO (R230)	5513 2003-11	37,5	25,0	12,5
SL 55/55 EVO AMG (R230)	5439 2001-08	45,0	30,0	15,0
SL 63 AMG (R230)	6208 2008-11	60,0	40,0	20,0
SL 65/65 EVO AMG (R230)	5980 2004-10	67,5	45,0	22,5
E 320/350/4MATIC (W211)	3199-3498 2002-09	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	300,0	220,0	135,0
SLR ROADSTER	5439 2007-10	400,0	295,0	180,0
SLR MC LAREN 722 EDITION	5439 2006-08	500,0	370,0	220,0
SLR ROADSTER 722S	5439 2008-10	750,0	560,0	335,0
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/320 CORTO TELONATO/SW	3199 1993-06	26,4	15,5	11,6
320 GE/V8 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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		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
TF 1500	1466 1954-55	54,0	36,0	18,0
A	1489 1955-59	49,5	33,0	16,5
A COUPÉ	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 COUPÉ	1588 1958-60	64,0	40,0	28,0
A 1600 ROADSTER	1588 1959-61	45,0	30,0	15,0
A 1600 COUPÉ	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 COUPÉ	1622 1961-62	39,0	26,0	13,0
B SPIDER	1798 1962-74	31,5	21,0	10,5

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 COUPÉ	1798 1965-74	24,0	16,0	8,0
B GT COUPÉ	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 COUPÉ	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	1988 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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
<b>MINI</b> GERMANIA				
COOPER	1598 2001-07	6,0	4,0	2,0
COOPER S	1598 2002-07	11,3	7,5	3,8
COOPER S WORKS	1598 2003-07	13,5	9,0	4,5
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	15,8	10,5	5,3
CABRIO COOPER S WORKS	1598 2006-07	18,0	12,0	6,0
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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
<b>MITSUBISHI</b> GIAPPONE				
COLT TURBO	1598 1983-87	4,5	3,0	1,5
COLT GT 16V (TURBO)	1595 1987-91	6,8	4,5	2,3
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 (II S.)	1997 1994-98	5,3	3,5	1,8
LANCER GSR EVO VII	1997 1992-94	30,0	20,0	10,0
LANCER GSR EVO III/IV	1997 1995-97	33,0	22,0	11,0
LANCER GSR EVO V/VI/VII	1997 1998-03	37,5	25,0	12,5
LANCER GSR EVO VIII	1997 2003-05	40,5	27,0	13,5
LANCER GSR EVO IX	1997 2005-08	42,0	28,0	14,0
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 (II 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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
<b>MORGAN</b> GRAN BRETAGNA				
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
PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2088 1950-54	52,5	35,0	17,5
PLUS 4 «COULED» (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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
<b>MORRIS</b> GRAN BRETAGNA				
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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
<b>NISSAN</b> GIAPPONE				
DATSUN 240Z/G	2393 1969-75	34,5	23,0	11,5
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753 1975-78	24,0	16,0	8,0
DATSUN 280 ZX/ZX2+2	2753 1978-81	21,0	14,0	7,0
SKYLINE GT-S T	1998 1989-91	22,5	15,0	7,5
SKYLINE GT-R	2568 1989-91	30,0	20,0	10,0
200/240 SX	1809-2388 1989-02	16,5	11,0	5,5
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	18,0	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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
<b>NSU</b> GERMANIA				
PRINZ I/II/III	583 1958-61	13,5	9,0	4,5
PRINZ 4/4L	598 1961-73	6,0	4,0	2,0
SPORT COUPE	583-598 1959-67	18,0	12,	

## QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
KAPITAEN	2784	1968-70	8,3	5,5	2,8
OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VER.)	1488-1880	1958-60	9,0	6,0	3,0
1200	1196	1959-62	6,8	4,5	2,3
REKORD	1488-1680	1960-63	9,0	6,0	3,0
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	8,3	5,5	2,8
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	7,5	5,0	2,5
REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	6,8	4,5	2,3
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
COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	9,0	6,0	3,0
COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77	9,0	6,0	3,0
COMMODORE GS/E COUPÉ	2784	1972-77	21,0	14,0	7,0
DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354	1964-68	30,0	20,0	10,0
DIPLOMAT V8	5354	1969-77	24,0	16,0	8,0
SENATOR	2490-2969	1977-88	6,0	4,0	2,0
SENATOR 3.0I/3.0I 24V (II S.)	2969	1987-93	5,3	3,5	1,8
GT	1078-1897	1968-73	19,5	13,0	6,5
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 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	6,0	4,0	2,0
CORSA (I S.) GSI	1598	1993-01	6,8	4,5	2,3
CORSA (III S.) GSI/SPORT 1.8	1796	2001-06	5,3	3,5	1,8
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 (II S.) CABRIO	1389-1998	1993-98	3,8	2,5	1,3
ASTRA (II S.) OPC	1998	1999-01	7,5	5,0	2,5
ASTRA (II S.) OPC TURBO	1998	2002-04	9,8	6,5	3,3
ASTRA (II S.) OPC TURBO SW	1998	2002-04	7,5	5,0	2,5
ASTRA (III S.) COUPÉ 2.0 TURBO 16V	1998	2000-05	5,3	3,5	1,8
ASTRA (III S.) CABRIO 2.0 TURBO 16V	1998	2002-06	8,3	5,5	2,8
ASTRA (III S.) GTC TURBO OPC	1998	2005-10	7,5	5,0	2,5
TIGRA	1389-1998	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	19,5	13,0	6,5
SPEEDSTER TURBO	1998	2003-07	21,8	14,5	7,3
GT 2.0 TURBO 16V	1998	2007-10	18,0	12,0	6,0

### 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
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 L/BL FAMILIARE	1290-1468	1967-62	13,8	9,2	4,6
403 FAMILIALE 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/FAMILIALE	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
204 CABRIOLET	1130	1966-70	13,0	8,7	4,3
304 BERLINA	1288	1969-80	3,8	2,5	1,3
304 BREAK	1288	1970-80	5,5	3,7	1,8
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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
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	1769-1971	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	18,0	12,0	6,0
504 COUPÉ 2000	1971	1978-83	20,0	13,3	6,7
504 COUPÉ V6	2664	1975-78	23,0	15,3	7,7
504 COUPÉ V6 TI	2664	1978-83	26,8	17,9	8,9
504 CABRIOLET 1800	1796	1969-74	23,8	15,9	7,9
504 CABRIOLET 2000 (I S.)	1971	1971-74	26,6	17,7	8,9
504 CABRIOLET 2000 (II S.)	1971	1978-83	23,4	15,6	7,8
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	48,0	32,0	16,0
104 BERLINA	954-1361	1972-88	3,0	2,0	1,0
104 Z/ZL/ZR	954-1124	1973-88	3,8	2,5	1,3
104 ZS (80CV)	1361	1975-85	14,0	9,3	4,7
104 ZS (95CV)	1360	1979	15,0	10,0	5,0
604 SL	2664	1975-81	8,7	5,8	2,9
604 TI/STI	2664	1978-83	10,1	6,7	3,4
604 GTI	2849	1983-86	12,3	8,2	4,1
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	1988-95	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 2.0/2.2 GTI	1995-2165	1984-90	9,0	6,0	3,0
505 2.2 TURBO INIEZIONE/V6	2165-2849	1985-89	11,5	8,5	5,1
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	9,5	7,0	4,2
106 GTI/S 16 (II S.)	1587	1996-98	9,5	7,0	4,2
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/II S.	2946	1997-01	4,5	3,0	1,5
406 BREAK 3.0 V6 24V/II 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
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
308 (I S.) 1.6 THP 200 CV	1538	2010-11	6,8	4,5	2,3
308 (II S.) CC 1.6 THP 200 CV	1538	2010-11	7,5	5,0	2,5

### PORSCHE

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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
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	1.000,0	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</				

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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
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
911 (997) CARRERA	3596 2004-09	38,0	28,0	16,8
911 (997) CARRERA TIPTRONIC	3596 2004-09	34,5	25,5	15,3
911 (997) CARRERA CABRIOLET	3596 2005-09	48,0	30,0	21,0
911 (997) CARRERA CABRIOLET TIP.	3596 2005-09	44,0	27,5	19,3
911 (997) CARRERA 4	3596 2005-09	45,0	28,0	19,6
911 (997) CARRERA 4 TIPTRONIC	3596 2005-09	41,0	25,5	17,9
911 (997) TARGA 4	3596 2006-09	48,0	30,0	21,0
911 (997) TARGA 4 TIPTRONIC	3596 2006-09	44,0	27,5	19,3
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET	3596 2005-09	48,0	30,0	21,0
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET TIP.	3596 2005-09	44,0	27,5	19,3
911 (997) CARRERA S	3824 2004-09	55,5	41,0	24,6
911 (997) CARRERA S PDK	3824 2004-09	52,0	38,5	23,1
911 (997) CARRERA S CABRIOLET	3824 2005-09	65,5	41,0	28,7
911 (997) CARRERA S CABRIOLET PDK	3824 2005-09	61,5	38,5	27,0
911 (997) CARRERA 4S	3824 2005-09	62,5	39,0	27,3
911 (997) CARRERA 4S PDK	3824 2005-09	58,5	36,5	25,6
911 (997) TARGA 4S	3824 2006-09	65,5	41,0	28,7
911 (997) TARGA 4S PDK	3824 2006-09	61,5	38,5	27,0

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET	3824 2005-09	65,5	41,0	28,7
911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET TIP.	3824 2005-09	61,5	38,5	27,0
911 (997) TURBO	3600 2006-09	99,0	73,5	44,0
911 (997) TURBO TIPTRONIC	3600 2006-09	90,0	67,0	40,0
911 (997) TURBO CABRIO	3600 2007-09	114,0	85,0	51,0
911 (997) TURBO CABRIO TIPTRONIC	3600 2007-09	104,0	77,0	46,0
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	12,0	8,0	4,0
924 5 MARCE	1984 1977-85	12,8	7,5	5,6
924 S	2479 1985-88	14,5	8,5	6,4
924 TURBO (170/177 CV)	1984 1978-85	23,8	14,0	10,5
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	40,0	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	26,3	17,5	8,8
944	2681 1988-89	27,8	18,5	9,3
944 S	2479 1986-88	28,5	19,0	9,5
944 S2	2990 1988-91	29,3	19,5	9,8
944 S2 CABRIOLET	2990 1989-91	39,0	26,0	13,0
944 TURBO	2479 1985-88	31,5	21,0	10,5
944 TURBO	2479 1988-91	34,5	23,0	11,5
944 TURBO S	2479 1987-88	46,5	29,0	20,3
944 TURBO S	2479 1988-89	39,0	26,0	13,0
944 TURBO CABRIOLET	2479 1991	56,5	37,5	18,8
968	2990 1991-95	33,0	22,0	11,0
968 CS	2990 1993-95	48,0	32,0	16,0
968 CABRIOLET	2990 1991-95	39,0	26,0	13,0
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 (955) S 4.5 V8	4511 2003-07	10,5	7,0	3,5
CAYENNE (955) TURBO 4.5 V8	4511 2003-07	14,3	9,5	4,8

**RENAULT**

FRANCIA

4 CV/4 CV LUSO	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)	1896-2141 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	11,3	7,5	3,8
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
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 1978-92	7,5	5,0	2,5
4 FROG	956 1987-88	16,5	11,0	5,5
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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
10 MAJOR	1108-1289 1966-71	9,0	6,0	3,0
16 LTL/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 L	845 1972-76	7,5	5,0	2,5
5 L	845 1977-84	6,0	4,0	2,0
5 TL	956 1972-76	6,8	4,5	2,3
5 TL	956 1977-84	5,3	3,5	1,8
5 GTL	1108 1976-84	5,6	3,7	1,9
5 LS/TS	1289 1974-83	12,0	8,0	4,0
5 TX	1397 1982-84	12,8	8,5	4,3
5 ALPINE	1397 1976-82	17,3	11,5	5,8
5 ALPINE COUPE	1397 1976-82	29,3	19,5	9,8
5 ALPINE TURBO	1397 1981-84	20,3	13,5	6,8
5 ALPINE TURBO COUPE	1397 1981-84	34,0	22,5	11,3
5 TURBO 1	1397 1980-82	113,0	75,0	37,5
5 TURBO 2	1397 1983-85	105,0	70,0	35,0
5 RODEO	1108 1981-87	12,8	8,5	4,3
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)	1210-1360 1976-83	3,8	2,5	1,3
18 BERLINA	1397-1995 1976-86	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
21 2L TURBO	1995 1987-93	10,5	7,0	3,5
21 2L TURBO QUADRA	1995 1989-93	10,5	7,0	3,5
21 NEVADA 4X4				

# LASCIATI GUIDARE DALLA PASSIONE

**1 ANNO**  
**12 NUMERI** a soli  
**€ 49,90**  
anziché ~~72,00~~  
+ € 3,90 di spese di spedizione



**DIGITALE  
INCLUSO**



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](http://store.edidomus.it/cga).

# RUOTECLASSICHE

Scegli l'offerta che preferisci e approfitta di tutti i vantaggi!

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



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

SCONTO  
**36%**

**1 ANNO**



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

SCONTO  
**38%**

**2 ANNI**

IN PIÙ

**PUOI VINCERE IL NUOVO SAMSUNG GALAXY Z FLIP4**



L'immagine presentata è puramente indicativa

Vinci subito uno dei 10 **nuovi Samsung Galaxy Z Flip4**.  
Lo smartphone pieghevole di ultima generazione

- resistenza all'acqua certificata IPX81
- fotocamera ultra-grandangolare da 12 MP
- batteria a lunga durata (3.700 mAh)
- memoria 256 GB

Scegli la modalità di abbonamento che preferisci: **[www.shoped.it/rcl22](http://www.shoped.it/rcl22)**

oppure spedisce la cartolina allegata, è già affrancata

o se preferisci telefona al numero **02 56568800\*** 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

La meccanica del concorso prevede che possano partecipare all'estrazione del premio consistente in n. 10 **SAMSUNG GALAXY Z FLIP 4 256 GB** i maggiorenni residenti in Italia o nella Repubblica di San Marino, che avranno sottoscritto regalato o rinnovato un abbonamento (carta con digitale incluso) a una delle seguenti riviste: QUATTORRUOTE o RUOTECLASSICHE e avranno effettuato il relativo pagamento entro il 04 settembre 2023. Il concorso è valido dal 22 ottobre 2022 al 03 agosto 2023. L'estrazione del premio avverrà entro il 22 settembre 2023 alla presenza di un notaio. Il vincitore sarà avvisato con lettera raccomandata. Totale montepremi, IVA compresa € 11.956,00. Il regolamento completo del concorso è disponibile presso Editoriale Domus S.p.A. e sul sito <http://www.shoped.it/regolamento-motori>

Modello	cm <sup>3</sup> anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)			
	A+	AB	B+	A+	AB	B+
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	1977-81	75,0	50,0	25,0	
CORNICHE CABRIOLET II	6750	1987-89	83,0	55,0	27,5	
CORNICHE CABRIOLET III	6749	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	6749	1990-93	31,5	21,0	10,5	
SILVER SPIRIT III	6761	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	6761	1995-98	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 GSI/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	1588-1796	1992-98	4,5	3,0	1,5	
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	1994	1992-99	3,0	2,0	1,0	
820 TURBO COUPÉ TI/800 COUPÉ TURBO	1994	1992-98	5,3	3,5	1,8	
827 SJ/SI/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	3,0	2,0	1,0	
827 V6 24V	2675	1992-96	3,5	2,3	1,2	
827 FASTBACK VITESSE	2675	1989-92	3,8	2,5	1,3	
827 V6 24V COUPÉ	2675	1992-96	5,3	3,5	1,8	
800 2.5 V6 24V	2497	1996-98	3,0	2,0	1,0	
800 2.5 V6 24V COUPÉ	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	22,5	15,0	7,5	

Modello	cm <sup>3</sup> anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)			
	A+	AB	B+	A+	AB	B+
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	26,3	17,5	8,8	
114 GTI/GTA	1396	1990-97	3,8	2,5	1,3	
111/114 CABRIOLET	1119-1396	1994-96	5,3	3,5	1,8	
620 TI	1994	1994-97	3,0	2,0	1,0	
75 1.81 16V/TURBO	1796	1999-04	1,5	1,0	0,5	
75 2.0/2.5 V6 24V	1997-2497	1999-04	3,0	2,0	1,0	
75 2.0/2.5 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 18 (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	1978-80	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	3,0	2,0	1,0	
9000II/2.0-2.3 TURBO 16V/3.0 V6 4 P.	1985-2962	1988-96	3,0	2,0	1,0	
9-5 (I S.) 3.0 V6 24V/AERO	2962	1990-03	3,3	2,2	1,1	
9-5 (I S.) 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1990-03	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 (I 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	1982-98	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)	777-1118	1961-72	7,5	5,0	2,5	
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	1977-79	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	

Modello	cm <sup>3</sup> anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)			
	A+	AB	B+	A+	AB	B+
SAMBA CABRIOLET	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	1,2	
SMART CABRIO BRABUS	698	2003-04	4,2	2,8	1,4	

## SUBARU

GIAPPONE

1800 4 WD/LEONE (TUTTE LE VERSIONI)	1782	1979-91	3,0	2,0	1,0	
IMPREZA I S. 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1994-00	30,0	20,0	10,0	
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX GT	1994	1994-97	36,0	24,0	12,0	
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO R.LOOK	1994	1996	38,0	25,3	12,7	
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WWW	1994	1998-99	40,0			

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			
	A+	AB	B+	A+	AB	B+
CELICA 2.0 T. 16V 4WD L.E. C. SAINZ	1998	1992-93	40,0	26,7	13,3	
CELICA 2.0 T. 16V GT-FOUR/4WD V.I.S.	1998	1993-99	27,0	18,0	9,0	
CELICA 1.8 16V 192 CV (VII S.)	1995	1999-06	11,0	7,3	3,7	
MR2 (I S.)	1453-1537	1984-89	14,0	9,3	4,7	
MR2 (II S.)	1998	1989-94	15,0	10,0	5,0	
MR2 (III S.)	1998-2164	1994-99	16,0	10,7	5,3	
MR2 (IV S.)	1794	1999-06	16,0	10,7	5,3	
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	15,0	10,0	5,0	
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	19,5	13,0	6,5	
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	19,5	13,0	6,5	
RAV 4 3P./5 P./CABRIOLET	1998	1994-00	4,5	3,0	1,5	

## TRIUMPH

GRAN BRETAGNA

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			
	A+	AB	B+	A+	AB	B+
DOLOMITE 8 ROADSTER	1990	1934	195,0	130,0	65,0	
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	
TR5 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 COUPÉ	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	9,0	6,0	3,0	
HERALD COUPÉ	948-1147	1959-64	11,3	7,5	3,8	
HERALD CONVERTIBILE	948-1147	1961-71	16,5	11,0	5,5	
VITESSE	1596-1998	1962-71	12,8	8,5	4,3	
VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	18,8	12,5	6,3	
STAG	2997	1970-77	37,5	25,0	12,5	
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	17,5	11,7	5,8	
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 COUPÉ MK I	1998	1966-68	34,5	23,0	11,5	
GT6 COUPÉ MK II	1998	1968-70	34,5	23,0	11,5	
GT6 COUPÉ MK III	1998	1971-73	31,5	21,0	10,5	

## VOLKSWAGEN

GERMANIA

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			
	A+	AB	B+	A+	AB	B+
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	66,3	33,3	
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 COUPÉ	1192	1955-58	45,0	30,0	15,0	
KARMANN GHIA COUPÉ	1192	1958-66	29,7	19,8	9,9	
KARMANN GHIA COUPÉ	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	

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			
	A+	AB	B+	A+	AB	B+
1500/1500 S	1493	1961-65	14,9	9,9	5,0	
1600 L/TL	1584	1965-66	14,9	9,9	5,0	
1600 L/TL	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	
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	1714	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. (B3) 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 WB	3999	2001-05	9,0	6,0	3,0	
PASSAT V S. (B5) 4.0 WB VARIANT	3999	2001-05	9,8	6,5	3,3	
PASSAT VI S. (B6) 3.2 V6 FSI	3168	2005-08	4,5	3,0	1,5	
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.)	1093-1781	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 (II S.) SYNCRO	1781	1986-91	6,0	4,0	2,0	
GOLF RALLYE	1781	1989-90	41,5	27,6	13,8	
GOLF COUNTY	1781	1990-91	13,5	9,0	4,5	
GOLF III GTI/GTI 16V	1984	1991-98	7,5	5,0	2,5	
GOLF (III S.) 2.8/2.9 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	9,0	6,0	3,0	
GOLF III 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	18,0	12,0	6,0	
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 V R32	3189	2005-08	15,0	10,0	5,0	
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/GTI/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 II S. COUPÉ (TUTTE LE VER.)	1043-1272	1982-90	2,7	1,8	0,9	
POLO (II S.) COUPÉ MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	2,7	1,8	0,9	
POLO (II S.) COUPÉ G40	1272	1985-94	9,8	6,5	3,3	
POLO (III S.) GTI	1588	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	5,0	
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	
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	

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+	A+	AB
NEW BEET					

# 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

#### 145 QUADRIFOGLIO VERDE.

1997, rarissimo esemplare, prima vernice, doppie chiavi, book service, libretto di uso e manutenzione, stupenda, visibile a Caserta, 8000 euro

**3665602016**

**156 2.0 TWIN SPARK**, 1998, bordeaux metallizzato, unico proprietario, sempre in garage, ottime condizioni generali, 124000 km, visibile a Firenze, 4800 euro



**3387632161**

**156 SPORTWAGON 2.0 T. SPARK**, 2000, Blu Cosmo, auto bellissima, interni in pelle, non fumatore, cerchi 15/17", impianto Gpl, vettura con Crs, esenzione bollo 50%, visibile a Zugliano (VI), 4000 euro

**3489251217**

**1900 BERLINA**, 1952, grigio scuro, restauro completo di carrozzeria e meccanica, visibile a Somma Lombardo (VA), Tratt. ris.

**3493219189**

**ALFETTA 1.6**, 1982, Acquamarina, carrozzeria, interni e gomme in ordine, fatture degli interventi, revisione a ottobre 2023, visibile a Varese, 9500 euro

**0332945628**

**ALFETTA GT 1.6**, 1976, Biancospino, prima serie, due proprietarie, targhe e documenti originali, tagliandata, mai urtata, tenuta sempre in garage, visibile a Caserta, 11500 euro

**3665602016**

**ALFETTA GTV 2000**, 1979, rosso, vettura Asi, molti lavori eseguiti e documentabili, 50.000 km,

conservata sempre in garage, 10.000 euro



**3333538217**

**GIULIA 1300**, 1974, rosso chiaro, auto molto bella, carrozzeria sana, senza ruggine, iscritta Asi, visibile a Sulmona (AQ), 10.000 euro

**3398175151**

**GIULIETTA SPIDER**, 1960, bianco, auto da restauro completo, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

**0309718592**

**SPIDER 2.0**, 1990, rosso, vettura in ottime condizioni, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

**0309718592**

### AUTOBIANCHI

**A112 ABARTH**, 1972, rosso/nero, prima serie, restauro conservativo, motore, coppa in alluminio, ottime condizioni, revisionata, documenti regolari, visibile a Campobasso, Tratt. ris.

**3209039638**

### BMW

**528 I TOURING**, 1999, grigio scuro, auto in buone condizioni, cambio automatico Steptronic, cerchi in lega originali, interni in pelle "Dakota" neri, inserti in radica, climatizzatore automatico, radio con lettore CD, visibile a Monza, 2000 euro



**039323575**



**CRVE**  
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA

**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

## EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - [www.euroteli.it](http://www.euroteli.it)

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

**SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO**



## 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

DAL 1945

**M.A.R.A.**<sup>®</sup>

di POLEDRO FABIO

**SPECIALIZZATI IN  
RICAMBI D'EPOCA**

**EPOCA CAR**

[www.epocacar.com](http://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](mailto:info@epocacar.com)

Pratiche Auto ad Elevato  
Grado di Difficoltà

Nicolini  
Bruno snc



Reggio Emilia Tel. 0522.551061  
[paolo@nicolinibruno.it](mailto:paolo@nicolinibruno.it)  
[www.nicolinibruno.it](http://www.nicolinibruno.it)



**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](http://www.elvezio.com)**

**Promozione Estiva 15% di sconto** su tutto il sito [www.elvezio.com](http://www.elvezio.com)  
Ordina online **fino al 21 Settembre 2022**



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](http://www.gardaricambi.com)  
e-mail [info@gardaricambi.com](mailto:info@gardaricambi.com)



**ENNE PI**<sup>®</sup>

S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.

targhe d'epoca e decorative

Sede Leg: 38028 Revò (TN)-P.zza Madonna,5

Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)

Via Vienna,28-Zona Ind. Settore D

Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831

Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787

P. Iva e Cod Fisc. 02233160221

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



**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](http://www.mara.it)  
e-mail: [mara@mara.it](mailto:mara@mara.it)

**COVERCAR**  
CONFEZIONI ANDREA GROUP

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



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

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



**N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE S.R.L.**

di Pavan Nicola

**NUOVA SEDE  
600m<sup>2</sup>  
RICAMBI & AUTO****VENDITA E RICAMBI  
PER CITROËN 2CV  
MEHARI E DYANE****NEGOZIO ONLINE**  
**www.citroen2cvservice.com****KIT Sedili completi  
per Mehari 435 €****4 Pneu  
125R15  
135R15  
200 €****KIT 4 fascioni  
bianchi per  
ruote  
(varie misure)  
55 €****Coppia parasoli  
con texture d'origine  
75 €****Paraspruzzi  
2cv, Dyane,  
DS  
replica  
da originale**

- 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

**COLLEZIONISTA  
ANTIQUARIO**

ACQUISTA **DISCHI IN VINILE 33-45 GIRI,  
JUKEBOX, FUMETTI, POSTER e RIVISTE MUSICALI:**  
**BIG, CIAO AMICI, CIAO 2001, QUI GIOVANI.**  
ANCHE INTERE COLLEZIONI, MASSIMA VALUTAZIONE  
**CELL. 348 5818220**

**Z3 COUPÉ**, 1999, nero metallizzato, auto in condizioni pari al nuovo, interni in pelle nera con pacchetto M, meccanica perfetta, Asi Targa Oro, 28.000 euro



3294119063

**CITROËN**

**2 CV6**, 1981, rosso, auto ferma da 15 anni al coperto, motore non bloccato, condizioni discrete, visibile a Bonate Sotto (BG), 4000 euro

3381122898

**ID 20**, 1970, azzurro, vettura funzionante, tappezzeria da rivedere, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

**FIAT**

**1100/103**, 1957, grigio chiaro, preparazione sportiva, ha partecipato alle 1000 Miglia del 1989, 1990 e 1993, omologata Asi, targa originale BS, visibile ad Abano Terme (PD), Tratt. ris.

3296955822

**126 PERSONAL**, 1978, blu, auto iscritta Asi, 58.000 km, perfetta, visibile a Piacenza, 4000 euro

0523609928

**126 PERSONAL**, 1983, bianco, prima vernice, 70.000 km da nuova, gomme nuove, trattamento anticorrosione, radio dell'epoca, ottima, visibile a Roma, 3900 euro

3388432627

**500 B TOPOLINO**, 1948, Fumo di Londra, funzionante, con targa originale, vendo per motivi di spazio. Prezzo quotazione Ruoteclassiche, trattabile, visibile a Verona, Tratt. ris.

3342194862

**500 C BELVEDERE**, 1954, grigio, auto restaurata e revisionata, assicurata, pronta all'uso, iscritta Asi, completa di libretto e targhe d'epoca, visibile a Darfo Boario Terme (BS), 8500 euro

3667056695

**850 SPORT COUPÉ**, 1968, bianco, seconda serie, restaurata e revisionata, targa originale, visibile a Mantova, Tratt. ris.

3355315434

**UNO 45**, 1989, rosso, modello cinque porte, targa Rovigo, auto con soli 45.000 km, visibile a Padova, Tratt. ris.



3495162341

**JAGUAR**

**XJ 6 4.0**, 1992, rosso bordeaux, tetto in vinile, interni in pelle nera, revisionata, 205.000 km, meccanica e carrozzeria in ordine, visibile a Biella, 8900 euro



3440600431

**XK 120**, 1952, crema, auto da restauro completo, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

**LANCIA**

**APPIA II SERIE COUPÉ PININFARINA**, 1958, bicolore bianco/blu, vettura restaurata completamente, carrozzeria con vernice bianca, tetto blu, interni originali perfetti, pompa dell'acqua e dei freni nuove, omologata Asi, visibile ad Abano Terme (PD), Tratt. ris.

3296955822

**BETA TREVI 2000**, 1982, beige, auto iscritta Asi, 56.000 km, Gpl nuovo, visibile a Piacenza, 5000 euro

0523609928

**FLAVIA SPORT ZAGATO**, 1963, matching numbers, telaio 021 delle 98 prodotte, restauro totale, originale in ogni dettaglio, interni in pelle Connolly, gomme Michelin XZX nuove. Auto in collezione privata da quindici anni. Trattativa dopo presa visione, si astengano affaristi e curiosi perditempo, visibile a Roma, 90.000 euro

3351665229

**FULVIA COUPÉ 1.3 RALLYE HF**, 1967, matching numbers, telaio n°818340001201, stessa proprietà da 47 anni, passato sportivo importante (documentato). L'auto ha partecipato alla Vernasca Silver Flag 2022. Restauro completo, carrozzeria e interni, motore km percorsi 2960. Trattativa solo dopo presa visione, pregasi affaristi e curiosi di astenersi, visibile a Roma, 65.000 euro

3351665229

**MASERATI**

**MISTRAL 4000**, 1967, grigio metallizzato, privato vende Maserati Mistral 4000, interno in pelle "brandy", vettura super referenziata, visibile a Milano, 180.000 euro



336460304

# 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



Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.



## ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3,

●●●750D PASSO CORTO●●●,  
IMM.1958, AZZURRA, CON-  
DIZIONI IMPECCABILI dalla  
A alla Z.

**TARGA RAVENNA,  
HA 64 ANNI !**



## PORSCHE 718 BOXSTER 300hp

SOLO 33.000 KM da nuova

**FINE 2017 !  
PRONTA CONSEGNA**



ALFA ROMEO GT 1.3 UNIFICATO, "POCHE AUTO PRODOTTE" COLOR FAGGIO rarissimo, targa FE, ASI ORO.

**Ottobre 1975 ! ITALIANA DA SEMPRE**



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 ANNO 1957●●●750D PASSO CORTO●●●, colore BIANCO ,matching numbers, perfetto stato sia di carrozzeria che di motore. Interni Superlativi.

**TARGA COMO, HA 65 ANNI !**



PORSCHE 912 1.6, \*\*RESTAURATA DA NOI\*\* verde Irlanda, MOTORE INTEGRALMENTE RESTAU-  
RATO DA RODARE DA PERSONALE SPECIALIZZATO IN PORSCHE CLASSIC, CERTIFICATO PORSCHE MATCHING NUMBERS ! GENNAIO 1968, HA 54 ANNI

**HA 23 ANNI - ITALIANA DA SEMPRE**



PORSCHE BOXSTER 2.5 204cv, ISCRITTA ASI, ANNO 1999, ●SOLO 46.731 KM DA NUOVA● LIBRO TAGLIANDI COMPLETAMENTE TIMBRATO. RIVALUTAZIONE CERTIFICATA !

**HA 23 ANNI - ITALIANA DA SEMPRE**



PORSCHE 996 CARRERA 4 CABRIO 3.400cc, °SOLO 39.012 KM DA NUOVA°. LIBRETTO SERVICE, TAGLIANDI, HARD-TOP, EXCELLENT CONDITIONS.

**IMM.2001 INTERNI FULL PELLE CHIARA !**



BMW Z1, °°°BOOK SERVICE COMPLETO LIBRETTO GARANZIA COMPILATO°°°SOLO 46.000KM, porte elettriche scendenti perfette, 170cv, ASI, CONDIZIONI TOP !

**NOVEMBRE 1990, HA 32 ANNI !**



FIAT 126 RED, targhe nere, \*\*\*SOLO 9.522 KM DA NUOVA\*\*\*\*.

**ITALIANA DA SEMPRE, ANNO 1981 !  
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**



ALFA ROMEO DUETTO 2.0 IV°SERIE, \*\*SOLO 46.000 KM DA NUOVA, favolosa, INTERNI beige, ITALIANA DA SEMPRE.

**TARGA MILANO, HA 30 ANNI !**



FIAT 600 MULTIPLA, °°°FAVOLOSA°°°, targhe nere Torino, ASI TARGA ORO.

**ITALIANA DA SEMPRE, ANNO 1960 !  
1° MONOVOLUME AL MONDO**



FIAT 600 MULTIPLA, °°°RESTAURATA dal nostro Reparto Classic \*\*VITE per VITE\*\* MOTORE DA RODARE, targhe nere.

**ITALIANA DA SEMPRE, ANNO 1964 !  
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**

## ACQUISTIAMO

con PAGAMENTO e PASSAGGIO IMMEDIATO  
LA TUA VETTURA DAGLI ANNI '50 AD OGGI !

SIAMO ANCHE ALLA RICERCA  
DI **BMW Z3 "M" !**



**RICAMBI E ACCESSORI  
PER AUTO INGLESÌ CLASSICHE**

**VUOI CHE LA TUA AUTO SIA PERFETTA?  
REGALALE UN INTERNO NUOVO**



**JAGUAR - DAIMLER - TRIUMPH - MG  
MINI - ROLLS ROYCE - AUSTIN HEALEY**

**CONTATTACI PER CONOSCERE TUTTI I PRODOTTI CHE OFFRIAMO  
WWW.GMAJAG.COM  
INFO@GMAJAG.NET**



**0382 523630  
0382 525429**

**MERCEDES**

**280 TE**, 1981, argento metallizzato, rara 280 TE, interni in pelle blu, revisionata, impianto Gpl, perfetta, visibile a Biella, 15.000 euro



**3440600431**

**350 SLC (C107)**, 1972, cambio manuale, sempre in garage, 40.000 km, completamente restaurata, fatture lavori effettuati, 33.000 euro

**3333204135**

**560 SL (R107)**, 1987, azzurro metallizzato, ottime condizioni, immatricolata in Italia, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

**0309718592**

**Agenzia Agugini 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.aguginis.as.it**  
**www.garagepoque.it**  
**TEL. 02 96320107**

**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

**Bergia Paolo** *Officina specializzata Alfa Romeo*

**Restauro Auto d'Epoca**

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

**TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI**  
Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna  
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465  
http://www.ricambijeeep.com - e-mail: turi@ricambijeeep.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

**MG**

**B SPIDER**, 1966, British Racing Green, vettura con certificato di identità Asi, cerchi a raggi cromati, volante Motolita, coperchio valvole in lega, filtri aria e altri accessori aftermarket previsti, telo coprivettura. Auto perfettamente funzionante, visibile a Viterbo, 22.000 euro



**3384194739**

**PEUGEOT**

**205 CTI**, 1992, verde metallizzato, interni in pelle bianca, unico proprietario, auto perfetta! Visibile a Milano centro, 5000 euro



**0276011930**

**PORSCHE**

**356 A COUPÉ (T2)**, 1959, argento metallizzato, motore corretto, vettura da restauro completo, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

**0309718592**

**911**, 1968, Polo Red, passo corto, certificata, matching numbers, pelle nera, cinque cerchi Fuchs, progetto di restauro, visibile a Savona, Tratt. ris.

**3206909452**

**ROLLS-ROYCE**

**SILVER CLOUD II**, 1960, bicolore argento/grigio, vettura Asi Targa Oro, per cerimonie, ottime condizioni, revisionata, vero affare, Tratt. ris.

**3389369456**

**SINGER**

**NINE**, 1947, bicolore panna/marrone, auto da collezione, stupenda, valuto permuta anche a cifra superiore, prego astenersi perditempo, visibile a Genova, 27.000 euro

**3355604632**

**TRIUMPH**

**TR4**, 1967, carrozzeria completamente rifatta, capote nuova, interni originali e immacolati, tenuta da vero amatore, visibile a Caserta, 26.000 euro

**3665602016**

**VOLKSWAGEN**

**MAGGIOLINO**, 1969, beige, conservata, originale, da vetrina, motore, interni e carrozzeria perfetti. Auto per veri amatori, da vedere! Valuto permuta, visibile a Valdagno (VI), Tratt. ris.

**0445407777**

**PASSAT VARIANT 1.9 TDI 4 MOTION**, 1998, grigio chiaro metallizzato, motore turbodiesel da 110 CV, trazione integrale, tetto apribile, 157.000 km, visibile a Mediglia (MI), 3500 euro

**3398850815**

**VENDO MOTO**

**INNOCENTI**

**LAMBRETTINO 48**, 1960, Rosso Pompei, restaurato, ruote alte, completo di libretto, ottimo stato, visibile a Mantova, 1500 euro

**3383391744**

**PIAGGIO**

**BRAVO 2**, 1970, rosso scuro, originale, conservato, buono stato, funzionante, manca libretto, visibile a Mantova, 400 euro

**3383391744**

**VENDO VARIE**

**AMMORTIZZATORI**

**VARI MODELLI**, anni 60-00, vendo ammortizzatori per varie auto (dagli anni 60 al 2000), funzionanti e garantiti, visibili ad Asti, Tratt. ris.

**3385090298**

**AUTOMODELLI**

**VARI MARCHI**, vari anni, splendida collezione di automodelli in scala 1/43 e 1/18, 1300 pezzi, conservati in bacheca murale, senza scatole, vendo in blocco, visibili a Udine, Tratt. ris.

**3280516097**

**AUTORADIO E GIRADISCHI PER AUTO**

**VARI MODELLI**, vari anni, autoradio d'epoca di varie marche e modelli; giradischi Automignon con dispositivo anti vibrazione; antenne elettriche; mangiadischi portatili. A richiesta invio cataloghi con i relativi prezzi, visibili a Gonzaga (MN), Tratt. ris



**0376528166**

**BICICLETTA RALEIGH**

**ROYAL ROADSTER**, 1970, verde, versione Lady 26", usata pochissimo, come nuova, visibile a Roma, 350 euro

**3388432627**

**CARBURATORI**

**VARI MODELLI**, vari anni, dispongo di vari carburatori (Dell'Orto, Solex e Weber), su richiesta invio informazioni su modelli e prezzi, visibili a Campobasso, Tratt. ris.

**3209039638**

**WWW.AIRCOOLED.IT**

**AIRCOOLED**

**PORSCHE 356** ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

**PER VARIE VETTURE D'EPOCA** pneumatici e fasce bianche da applicare

**AIRCOOLED BY PLANK SRL**  
39042 BRESSANONE (BZ) - VIA JULIUS DURST 44  
T 0472 200 606 - CELL. 335 215 386  
PLANK@AIRCOOLED.IT

## VENDO&amp;COMPRO

## PER ALFA ROMEO

**GIULIA GT**, 1963-76, vendo ricambi di carrozzeria, meccanica, particolari interni e volanti, visibili a Ravenna, Tratt. ris.

**3381500621**

**SPIDER**, 1985-90, vendo cofani (ant. e post.), paraurti (ant. e post.), portiere e altri ricambi per Alfa Romeo Spider, Tratt. ris.

**3389369456**

**VARI MODELLI**, vari anni, vendo motori AR1315, 106, 112, 530 e 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 e 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 e GT, vari cruscotti, coppa dell'olio per GT Veloce e Giulietta SS, carburatori DCOE2, DCOE3 e altro, Tratt. ris.

**3389369456**

## PER AUTOBIANCHI

**A112 ABARTH 70 HP**, vendo motore alleggerito, privo di testata, come fornito al tempo, ancora in imballo originale, nuovissimo, visibile a Ragusa, 3000 euro

**3356497456**

## PER FIAT

**1100 BL**, 1950, vendo due portatarga originali in alluminio, completi di fanali "occhio di bue" per 1100 BL berlina e Taxi, visibili a Roma, Tratt. ris.

**3388432627**

**500 A**, 1936, vendo ricambi per Fiat 500A: motore, cambio, differenziale, radiatore, due cerchi con bordo rotondo, marmitta corta artigianale in acciaio inox, visibili a Roma, Tratt. ris.

**3388432627**

## PER INNOCENTI

**MINI TRAVELLER**, anni 60, vendo serie completa di legni, sedili, padiglione, fanali posteriori, cric, porta filtro dell'aria e altro, visibili a Bologna, Tratt. ris.

**3880997479**

## PER IVECO

**A55**, vendo catalogo ricambi con copertina rigida, ottime condizioni, prezzo compresa spedizione, 30 euro

**3383391744**

## PER JAGUAR

**E-TYPE**, 1970, vendo cambio manuale a 4 marce modello KJS per Jaguar E-Type 4.2, visibile a Campobasso, 4500 euro

**3209039638**

## PER LANCIA

**ARDEA IV SERIE**, 1950-51, vendo portiere complete lato sinistro, cofano da sabbare e riverniciare, visibili a Grosseto, Tratt. ris.

**3290454819**

**APPIA I SERIE**, vendesi 1 paraurti in alluminio ottime condizioni, www.museolamborghini.com, visibile a Funo (BO), 500 euro

**3482243566**

**FULVIA COUPÉ**, vendo quattro cerchi in magnesio 6x14" Campagnolo, 380 euro

**3385090298**

## PER PIAGGIO

**APE 50**, anni 90, vendo due porte complete (sinistra e destra), in buono stato, visibili a Mantova, 100 euro

**3383391744**

## PER PORSCHE

**911**, 1970-74, dispongo di molti particolari per Porsche 911 2.2 e 2.4 per progetti di restauro. Vendo preferibilmente in blocco, Tratt. ris.

**3355444927**

## PONTE SOLLEVATORE

**PER AUTO**, vendo ponte sollevatore per auto, vero affare, Tratt. ris.

**3348216800 - 3386698789**

## RICAMBI

**PER AUTO**, anni 70, cedo in blocco vari ricambi elettrici, meccanici e accessori per varie auto anni 70, visibili a Milano, Tratt. ris.

**3477890882**

## RIVISTE

**VARI ANNI**, riviste Quattroruote, Ruoteclassiche e La Manovella, 40 annate, cedo in blocco, offerta libera, visibili a Trento, Tratt. ris.

**3703001136**

**RUOTECLASSICHE**, vari anni, annate Ruoteclassiche dal nr. 58 al 228, condizioni pari al nuovo. Vendo al miglior offerente. Contatto mail: arcore00@alice.it, visibili ad Arcore (MB), Tratt. ris.

**arcore00@alice.it**

**RUOTECLASSICHE**, vari anni, vendo riviste Ruoteclassiche dal n.1 al 367, in ottime condizioni, visibili a Domodossola (VB), 200 euro

**3401449271**

**VARIE**, vari anni, annate di Quattroruote dal 1980 al 2015, La Manovella dal 2005 al 2015, perfette, vendo causa spazio, visibili a Bologna, 500 euro

**3472924139**

**VARIE**, vari anni, vendo numeri di Auto Capital, Quattroruote e Ruoteclassiche, visibili a Udine, 280 euro

**3471534097**



Officina  
specializzata  
*Alfa Romeo*



Partner Ufficiale  
Officina  
*Scuderia Jaguar Storiche*

## Officina - Restauro - Rimessaggio - Vendita



Alfa Romeo 75 1.8 Indy - 1991  
km 109.000 conservata - € 15.800



Fiat 500 C Topolino - 1951  
km 0 completamente restaurata - € 15.500



Jaguar XKR 4.0 coupé - 1999  
km 130.000 conservata con cura - € 34.800



Lancia Fulvia 1300 S Rallye - 1971  
km 28.000 conservata - € 19.500



Daimler Double Six - 1988  
km 128.000 conservata - € 20.800



AlfaSud Sprint 1500 Quadrifoglio Verde - 1983  
km. 79.000 - uniproprietario - conservata € 19.800

Via Tiburtina 1123 - 00156 Roma - tel. 06-64879004 - Maurizio 340-4033059

www.mucciauto.com - info@mucciauto.com



**PRIMI IN ITALIA  
DAL 1975**



Acquisto / Vendita /  
Permute / Servizio  
di Conto Vendita  
e Intermediazione

Tutta la collezione  
di oltre 200 auto  
in vendita sul sito  
[www.luzzago.com](http://www.luzzago.com)

**SCOPRI DI PIU' !  
L'AUTO CHE  
DESIDERI IN UN  
CLICK**



1955 PORSCHE 356 1500  
SPEEDSTER OMOL.ASI ORO



1958 LANCIA AURELIA B24S  
OMOL.ASI (1 DI 371)



1969 MERCEDES BENZ 600  
LIMOUSINE SWB  
EX INNOCENTI (1 DI 15)



1964 MASERATI 3500 GTI  
TOURING OMOL.ASI  
(1 DI 2250)



1964 MASERATI 3500 GTI  
SEBRING VIGNALE S1  
(1 DI 348)



1957 LOTUS XI  
OMOL.ASI  
(1 DI 270)



1963 ALFA ROMEO 2600  
TOURING ISCRITTA AL RIAR



1967 FIAT DINO SPIDER 2000  
OMOL.ASI



1973 PORSCHE 911 2.4 T  
TARGA OMOL.ASI



1982 FERRARI 308 GTB  
(1 DI 494)  
OMOL.ASI



1953 JAGUAR  
XK 120 FHC OMOL.ASI



1976 PORSCHE 911 3.0  
CARRERA COUPE'  
(1 OF 1473)



1958 AUSTIN HEALEY  
100/6 BN6 OMOL.ASI



1960 MERCEDES BENZ  
190 SL RESTAURO TOTALE



1955 AUSTIN HEALEY  
100/4 BN1  
OMOL.ASI



1979 PORSCHE 911 3.0 SC  
TARGA  
OMOL.ASI / HERITAGE



1974 PORSCHE 911 2.7 S  
TARGA



1959 ALFA ROMEO  
GIULIETTA SPIDER S2  
TARGHE NERE



1980 LAND ROVER RANGE  
ROVER 3.5 V8  
OMOL.ASI / HERITAGE



1972 MERCEDES BENZ  
300 SEL 6.3



1955 FORD FALCON SHELLS  
MKII OMOL.ASI ORO



1955 TRIUMPH TR2  
RESTAURO TOTALE  
HERITAGE



1968 ALFA ROMEO GTV  
1750 S1 (105.44)



1961 BENTLEY S2  
OMOL.ASI (1 DI 2308)



1971 MERCEDES BENZ  
350 SL



1961 JAGUAR MKII 3.8  
OMOL.ASI / HERITAGE



1958 MG A 1500  
ROADSTER MK1  
OMOL.ASI / HERITAGE



1972 ALFA ROMEO GT JUNIOR  
1300 (GR.1)



1964 FIAT 1500 CABRIOLET  
ATTESTATO ASI



1971 BMW 2800

## CONSIGLIATA DA RUOTECLASSICHE

# JAGUAR MK2 3.8 (1963)



**M**ettiamo che vi piacciono le auto inglesi, con il loro innegabile fascino fatto di soluzioni tecniche spesso geniali, magari talvolta non inattaccabili, ma sicuramente personali. Così come di abitacoli ricchi di pelle e radica, di finiture luccicanti di cromo e di forme immediatamente riconoscibili una dall'altra oltre che, spesso, affascinanti ed eleganti. Se a tutto questo unite un blasone di alto lignaggio e prestazioni che all'epoca

erano inaudite per una berlina, il ritratto della Jaguar MK2 è delineato. Delle tre versioni a listino, la 3.8 è il top di gamma, in questo caso arricchito dall'overdrive per il cambio manuale e dai cerchi a raggi. Le targhe sono quelle d'origine come il libretto, l'auto è stata interamente restaurata dalla Grimaldi Auto per la medesima famiglia, che la possiede da decenni, ed è pronta all'uso con tanto di gomme nuove. I legni dell'interno sono quelli originali, ripristinati in condizioni pari al nuovo. Dite che il volante non è quello originale? Vero, ma quello a due razze in bachelite nera è a corredo della vettura. I 4 freni a disco, il differenziale autobloccante, i 220 CV del sei cilindri della famiglia XK e gli oltre 200 orari di velocità di punta rendono ancora oggi la MK2 estremamente godibile.



**Prezzo**  
Su richiesta

**In vendita presso**  
Grimaldi Auto S.p.A. & Classic Cars  
viale M. Grappa, 15 - Vigevano (PV)  
Tel. 0381 22787  
p.grimaldi@grimaldiauto.it

**Numero di telaio**  
Su richiesta

**Colore**  
Blu scuro

**Contachilometri**  
31.660 km

**Potenza**  
220 CV

**Velocità massima**  
201 km/h

**Scelta da**  
Fulvio Zucco

**Motivazione**  
Un evergreen dell'auto britannica, prestazioni al top e grande fascino.

**Pro**  
Italiana da sempre, con targhe nere e primo libretto, è stata restaurata integralmente ed è in perfetto stato.

**Contro**  
Difficile trovare un punto a sfavore; ha il cambio manuale, in caso la cercaste automatica...

**Per chi è**  
Per chi cerca confort e prestazioni in un oggetto dalla linea senza tempo, appagante alla vista quanto nell'uso.

**VARIE**, vari anni, vendo numeri di Autocapital da 01/81 a 03/95, Quattroruote da 02/87 a 02/2010, Autosprint annate 1973-80, Rombo annate 1981-90, Quattroruote dal 1964, visibili a Milano, Tratt. ris.  
**3355867062**

**VARIE**, vari anni, vendo volumi Ruoteclassiche dal 1987 al 2015, Quattroruote dal 1956 al 2015 (anche annate singole), Autosprint dal 1963 al 2015, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Gente Motori e Tutto Rally dal 1983 al 2015, Autorama, Tuttomoto, Automark 2, Modelli Auto, Quattroruote, Motociclismo dal 1945 a 2015, Motociclismo d'Epoca dal 1987 al 2015, Motocross, Pilota Moto, Motosport, La Moto, enciclopedie tematiche su marchi e piloti., Tratt. ris.  
**3332493694**

## VOLUMI

**ANNUARIO DI MONZA**, 1960-65, vendo sei volumi Annuario Ufficiale Monza, perfetti e rarissimi, Tratt. ris.  
**3315967958**

**FIAT E LANCIA**, vendo volumi Fiat e Lancia collezione Quattroruote, con cofanetto. Vero affare, Tratt. ris.  
**3348216800 - 3386698789**

## COMPRO AUTO

### BMW

**VARI MODELLI**, anni 60-90, gruppo di appassionati cerca modelli Bmw prodotti tra gli anni 60 e 90, anche da restaurare, massima serietà, Tratt. ris.  
**3493542335**

### FERRARI

**456 GT**, 1992-2000, cerco Ferrari 456 di colore blu, visionabile in Italia, Tratt. ris.  
**393495206184**

**TUTTE**, vari anni, acquisto Ferrari ogni modello, trattative serie e veloci, pagamento immediato, Tratt. ris.  
**3382154552**

### MERCEDES

**300 SL (R107)**, 1989, solo anno 1989 acquisto da diretto proprietario,  
**3472303761**

colore scuro, prego originalità del modello, Tratt. ris.  
**3498551992**

**SL 280 V6 (R129)**, 1997-98, nero metallizzato, cercasi Mercedes-Benz SL 280 (R129) originale, uniproprietario, nero metallizzato, Tratt. ris.  
**3498551992**

## COMPRO VARIE

### AUTOMODELLI

**VARI MARCHI**, compro modellini di auto in scala 1/18 e 1/43, Tratt. ris.  
**3348216800 - 3386698789**

### FREGI AUTO

**VARI MARCHI**, compro fregi di auto italiane e straniere, Tratt. ris.  
**3348216800 - 3386698789**

### GIOCATTOLI

**D'EPOCA**, vari anni, compro giocattoli d'epoca (macchinine, trenini e giochi in latta) Corgi, Dinky Toys, Ingap, Rivarossi, Schuco, visibili a Genova, Tratt. ris.  
**3466800367**

### MODELLINI

**VARI MARCHI**, anni 60-90, compro automodelli d'epoca anni 60-90, Minichamps, Dinky Toys, BBR ecc, scala 1/43-1/18, cerco grandi collezioni, massima serietà, pagamento immediato, visibile a Milano, Tratt. ris.  
**022367505**

### RIVISTE

**QUATTORRUOTINE**, cerco numeri vecchi e nuovi di Quattroruote, Tratt. ris.  
**3348216800 - 3386698789**

**VARIE**, vari anni, cerco numeri di Ruoteclassiche primi anni, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926, speciali Domus, Autosprint dal 1961 al 1969, Motociclismo dal 1914 al 1970, la Moto dal 1932 al 1966, libri e pubblicazioni (anche straniere) su auto, moto e Formula 1, Tratt. ris.  
**3472303761**

## GALVANICA SPINO D'ADDA S.r.l.

PULITURA, SABBIAATURA E LUCIDATURA



SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA.

**ASSICURIAMO INOLTRE UN TRATTAMENTO  
DI RESTAURO SUI PARTICOLARI DA RICOMARE**

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

# TOTAL PROTECTION FOR CAR COLLECTORS



 **banchero costa**

INSURANCE BROKER  
SPECIALTIES DIVISION

Forniamo a clienti in tutto il mondo soluzioni assicurative tailor made per classic car, vetture da corsa, supercar ed auto storiche, in ogni contesto di rischio tra cui: collezioni private, collezioni museali, shows ed eventi motoristici.



INDUSTRIAL



CARGO



MARINE



SPECIALTIES



CAR  
COLLECTORS

Coverholder at **LLOYD'S**

Member of CISQ Federation



via pammatone 2  
16121 Genova - Italy  
tel +39 010 5631 700  
RUI B000014410  
racing@bcinsurance.it  
www.bcinsurance.it



part of

**banchero costa**

NETWORK

BROKERAGE  
SHIP FINANCE  
SHIP AGENTS

SHIPYARDS  
TOWAGE AND SALVAGE  
SHIP MANAGEMENT

COMMERCIAL MANAGEMENT  
RESEARCH

[bancosta.com](http://bancosta.com)



# L'INCONFONDIBILE SOUND DEGLI ANNI 80



**DALL'ESPERIENZA DI RUOTECLASSICHE ARRIVA IN EDICOLA IL NUOVO NUMERO DI YOUNGTIMER, IL MAGAZINE DEDICATO ALLE AUTO DAGLI ANNI 80 A OGGI.**

RUBRICHE, PROVE, CONSIGLI PER ACQUISTARE L'AUTO DEI SOGNI, QUOTAZIONI, CURIOSITÀ... BELLO DA SFOGLIARE, FACILE DA LEGGERE, UTILE DA CONSULTARE.



**È IN EDICOLA**

**ED** EditorialeDomus



Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da \*

COMPILARE PER PRIVATI

**RUOTECLASSICHE**

* MODULO 2 Aggiunta a pagamento GRATUITO	<input type="checkbox"/> VENDO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	<input type="checkbox"/> COMPRO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	<b>SUPPLEMENTI</b>	<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 5,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 5,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 10,00
	<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) Euro 50,00			
MARCA*		MODELLO*		
ANNO*		COLORE*		
VISIBILE A*		TELEFONO*	PREZZO*	
DESCRIZIONE*				

COMPILARE PER COMMERCANTI

A pagamento: Modulo 1 Euro 10,00

* MODULO 2 MODULO 1	<input type="checkbox"/> VENDO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	<input type="checkbox"/> COMPRO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	<b>SUPPLEMENTI</b>	<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 10,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 10,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 20,00
	<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) Euro 100,00			
MARCA*		MODELLO*		
ANNO*		COLORE*		
VISIBILE A*		TELEFONO*	PREZZO*	
DESCRIZIONE*				

- 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 (comprehensive 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:  
**vendocompro@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.

Inserzionista	Città
Indirizzo	Telefono
TOTALE IMPORTO INSERZIONE EURO	
<input type="checkbox"/> 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)	
<input type="checkbox"/> Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito: <input type="checkbox"/> American Express <input type="checkbox"/> BankAmericard <input type="checkbox"/> Visa <input type="checkbox"/> Diners	
Firma	N°
<input type="checkbox"/> Allego la ricevuta del bonifico bancario sul conto: MONTE PASCHI DI SIENA IT40T010303368000001051941.	
Scad. / /	

# È STATO UN VIAGGIO BELLISSIMO



## Una vita fra le storiche

Il vice direttore guida auto classiche dall'età della patente. E per vent'anni ha provato per Quattoruote le youngtimer di oggi.

**S**abato 19 novembre, nel contesto scintillante di Milano AutoClassica (evento fieristico che di anno in anno diventa sempre più maturo e interessante, tra l'altro), ho condiviso il palco dell'area incontri di Aci Storico con l'ingegner Giampaolo Dallara, che ha raccontato com'è nata la sua azienda e ha spiegato come vede il futuro delle auto sportive; poi, insieme, ci siamo addentrati nel tema dei carburanti sintetici (ne parlo a pagina 78 di questo stesso numero di Ruoteclassiche).

## TUTTA LA MIA PIÙ SENTITA GRATITUDINE

Considero l'ingegner Giampaolo Dallara una delle persone più influenti della storia dell'automobilismo e del motorsport, perciò, condividere il palco con lui è stato per me un onore e un grandissimo privilegio. Un privilegio che devo innanzitutto al fatto di aver lavorato per quasi trent'anni in una grande Casa editrice.

Era un mercoledì, il 2 febbraio 1994, il mio primo giorno di lavoro qui a Ruoteclassiche. Ed è di mercoledì anche il mio ultimo giorno di lavoro qui a

Ruoteclassiche. Il 30 novembre, appunto, proprio con le premiazioni di Best in Classic, si è chiuso un lungo, intenso, avvincente capitolo della mia storia professionale e finanche personale. Posso dire di aver imparato a leggere su Quattoruote, da bambino; ricordo il giorno in cui, appena diciannovenne, acquistai il primo numero di Ruoteclassiche, l'eccitazione del primo colloquio, la gioia per l'assunzione e la soddisfazione per tutti i singoli successi della mia carriera e per i momenti straordinari che questo mestiere mi ha fatto vivere negli ultimi trent'anni... Qualcuno per caso ha un fazzoletto?

Sì, sono stato molto fortunato, non ho rimpianti né pentimenti. E dunque grazie. Grazie di cuore per avermi concesso il privilegio di realizzare un sogno, il mio sogno: la mia profonda e sincera gratitudine è rivolta all'editore, ai miei direttori e a tutti i miei colleghi, anche a quelli che non sono più tra noi, e poi ai collaboratori, i partner, le persone con le quali ho condiviso una parte di questo viaggio. E la mia riconoscenza va anche e soprattutto a voi lettori. Mi rendo conto perfettamente che questa sembra davvero la classica formula che ogni giornalista utilizza quando si congeda dal suo pubblico, ma per me, fidatevi, non è un modo di dire: siete la vera anima di questo irresistibile mondo di nostalgie, cromature e profumi. È stato un onore lavorare per voi. **R**

“Posso dire di aver imparato a leggere su **Quattoruote** e ricordo il giorno in cui acquistai **il primo numero** di Ruoteclassiche”



## Ha fatto la storia dell'auto

Giampaolo Dallara, 86 anni, è il presidente dell'azienda che porta il suo nome, un'eccellenza italiana riconosciuta in tutto il mondo. La fotografia è stata scattata all'ultima edizione di Milano AutoClassica, lo scorso 19 novembre.

AGIP NOVECENTO  
OGNI CHILOMETRO,  
COME SE FOSSE  
IL PRIMO.



**Agip Novецento, 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.

**ACQUISTA I PRODOTTI su [www.agipnovecento.puntogas.it](http://www.agipnovecento.puntogas.it)**

**PUNTOGAS**  
Rivenditore esclusivo Agip Novецento  
per Lazio, Abruzzo, Marche e Umbria

Via Cancelliera 11C  
00041 Albano Laziale  
Roma (Italy)

392.9580992  
[www.puntogas.it](http://www.puntogas.it)  
[info@puntogas.it](mailto:info@puntogas.it)

Numero Verde  
**800 904 961**



[oilproducts.eni.com](http://oilproducts.eni.com)



## CELEBRATE YOUR TIME

TAZIO NUVOLARI

Eberhard & Co. protagonista del tempo con Tazio Nuvolari, il nuovo ed esclusivo cronografo che celebra il leggendario pilota automobilistico.

**SHIELD**  
EBERHARD & CO. WARRANTY  
ACTIVATION

RILASCIATA UNICAMENTE DAI RIVENDITORI UFFICIALI  
[EBERHARD1887.COM](http://EBERHARD1887.COM)



**EBERHARD & CO.**

*Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1887*

**135<sup>E</sup> ANNIVERSARY**