ED EditorialeDomus

PERIODICO MENSILE N° 402 **GIUGNO 2022**

RUOTECLASSICHE

D.USC. 01/06/2022

RUOTECLASSICHE.IT

ALFA ROMEO GIULIA

ECCO PERCHÉ A 60 ANNI È LA PIÙ AMATA DAGLI ITALIANI

G.P. ARGENTINO DE BAQUETS

UNA PAZZA, PAZZA CORSA!

STRADE D'INFERNO SU "MEZZI BARILI"

EVENTI

AUTOMOTORETRÒ TORINO

RIPARTENZA INTELLIGENTE

C'È PISTA PER TE

RENAULT 5 TURBO

REALIZZATO UN SOGNO DEL NOSTRO LETTORE EDOARDO TREVISAN

FUTURE CLASSIC

PORSCHE 911 TARGA

DALLA "964" ALLA "992"

REGINA DEL PASSATO

CADILLAC V-16

ROADSTER INARRIVABILE

AGIP NOVECENTO

OGNI CHILOMETRO, COME SE FOSSE IL PRIMO.

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

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

ACQUISTA I PRODOTTI su www.agipnovecento.puntogas.it

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

Via Cancelliera 11C
00041 Albano Laziale
Roma (Italy)

392.9580992
www.puntogas.it
info@puntogas.it

Numero Verde
800 904 961

eni
oilproducts.eni.com

di **David Giudici** @davgiud

CARA BENZINA

Avevo accennato il tema in questa stessa pagina del numero 400, con la promessa di tornarci su al più presto. In attesa di pubblicare un approfondimento dedicato, comincio con un aggiornamento, ancora in questo mio spazietto di dialogo con voi. Insomma, in questa sconsiderata bulimia elettrica, che cosa ne sarà della nostra cara e amata benzina, fondamentale per muovere le storiche? Inizio con una veloce istantanea della situazione generale, rubando qualche frase dall'amico e collega Carlo Cavicchi, pubblicata sul suo blog "via Mazzocchi 2.0" sul sito di Quattroruote. Cavicchi riprende una dichiarazione di Carlos Tavares, ceo Stellantis, che sostiene: "Nel giro di pochi anni non ci saranno in giro sufficienti batterie e ci dovremo legare mani e piedi ai cinesi". E Cavicchi continua: "Sono anni che gli analisti indipendenti ne sono convinti: la via obbligata all'elettrico costerà sacrifici enormi ai costruttori, molti dei quali finiranno in bancarotta, e rappresenterà una vera mazzata per gli automobilisti che si troveranno impossibilitati a possedere una vettura di proprietà, perché i prezzi saliranno vertiginosamente". In estrema sintesi, questa scellerata corsa all'elettrificazione, richiesta dai governi e mal supportata da un'infrastruttura ancora del tutto inadeguata (soprattutto in Italia) sta già ridisegnando il futuro prossimo dell'automobile - e degli Oem - come mai prima nella storia. Con buona probabilità, anche certi marchi considerati oggi colossi inossidabili potrebbero scomparire dalla scena, una volta spostati in un'arena competitiva radicalmente differente e dove a vincere saranno i player che potranno disporre di una massiccia produzione di batterie (leggi cinesi). Già entro i prossimi due lustri vedremo uno scenario automotive totalmente ridisegnato. Questa situazione, che sembra fuori controllo, ha attivato due mosse da parte di altrettante realtà totalmente distanti tra loro, ma con un comune scopo. Abbattere le emissioni di Co_2 attraverso l'impiego di carburanti "più puliti" che conducano in maniera meno drastica e violenta alla transizione ecologica. La prima è la Regione Lombardia, il motore d'Italia, che per ferma volontà dell'assessore allo Sviluppo economico Guido Guidesi, a fine marzo ha siglato un manifesto coinvolgendo l'intera filiera automotive regionale con alcuni obiettivi precisi. Per esempio, lo studio e la messa sul mercato di combustibili rinnovabili e a basso contenuto di Co_2, utili per perseguire gli obiettivi prefissati salvaguardando però anche l'industria legata alla produzione dei motori endotermici, che per la sola Lombardia vale circa 20 miliardi di euro. Questo anche in considerazione del fatto che nel 2030 ancora oltre il 70% dei mezzi circolanti (incluso il trasporto pesante) sarà a combustione interna. Dall'altra parte c'è Porsche, con un annuncio d'inizio aprile. Se è vero che il costruttore tedesco sta percorrendo una veloce trasformazione all'elettrico, è altrettanto vero che la Casa di Zuffenhausen ha investito 75 milioni di dollari nella Hif Global Llc per costruire in Cile, insieme a partner del calibro di Exxon Mobil e Siemens Energy, una fabbrica che si occuperà di produrre efuel derivato dall'idrogeno e dalla Co_2 mediante energia eolica. Questo carburante sintetico sarà in grado di far viaggiare i motori a combustione interna pressoché a neutralità di emissioni. Resta da scoprire cosa bolle nelle pentole delle altre arcinote "sette sorelle". Ma un punto fondamentale per noi "classici", che di elettrificare le storiche per poter circolare proprio non ne vogliamo sapere, dev'essere chiaro da subito: le soluzioni per farci viaggiare a bassissimo impatto ci sono già o sono già allo studio. Soltanto che nessuno ne parla.

> "Un punto fondamentale, per noi 'classici' è che le **soluzioni per farci viaggiare a bassissimo impatto** ci sono già"

ruoteclassiche.it

RuoteclassicheIT

@ruoteclassiche

RuoteclassicheVideo

SOMMARIO

"Carrera 2 Targa del 1991 e 911 Targa 4S di oggi: **distanti trent'anni,** stesso gusto di progettare auto sportive"

MONDO RCL

3 **Editoriale**
Cara benzina

10 **Best in Classic**
Dove e quando sarà

12 **Iniziative**
Youngtimer 25

PENSIERI LIBERI

17 **La memoria**
di *Pino Allievi*

19 **Cambiamenti**
di *Carlo Ludovico Borromeo*

21 **Amarcord**
di *Giorgio Terruzzi*

LINEA DIRETTA

22 **Posta**
La voce dei lettori

PASSIONI

28 **Ruotine classiche**
Alfa Romeo Giulia

31 **Tempo**
Oisa 1937 e Locman

AUTOMOBILI

32 **Regine del passato**
Cadillac V-16 Roadster *1930*

38 **C'è pista per te**
Renault 5 Turbo

44 **Test a test**
Alfa Romeo Giulia *1962-1977*

62 **Anniversari**
I 60 anni della Giulia

66 **Future Classic**
Porsche 911 Carrera 2 Targa *1991*
Porsche 911 Targa 4S *2022*

72 **Impressioni**
Renault 8 Gordini *1967*

"L'Alfa Romeo Giulia **è disegnata dal vento.** Al confronto le concorrenti impallidiscono. Per non parlar della strepitosa meccanica"

RUPES®

RUPES, dal 1947
si prende cura della tua auto
conservandone il valore nel tempo

BigFoot®
POLISHING SYSTEMS

www.rupes.com

Una storia inimitabile
Sessant'anni celebrati alla grande con uno speciale sulle versioni più significative dell'Alfa Romeo Giulia: in copertina un'impeccabile TI prima serie.

FATTI&PERSONE

78 **Eventi**
Gran Premio Argentino de Baquets

84 Automotoretrò

86 Sorrento Roads

87 Gran Criterium Vetturette

88 **News**
Guida al collezionismo: Audi-Volkswagen

90 **Ultima ora**
Gilles 40, sulle ali del vento

Club
92 Scuderia Antichi Motori Messina

94 Ruote nella Storia

GARECLASSICHE

98 Monaco Grand Prix Historique

100 **Gare brevi**
Circuito Stradale del Mugello

LE NOSTRE AUTO

104 Nuova Panda 4x4 *1986*

106 Volkswagen Maggiolino 50 Jahre *1985*

"Una Baquet è **una vettura anni 20 o 30 senza il superfluo.** Sale fino a 2400 m, affronta sterrati infiniti, guada torrenti..."

MERCATO

110 **Aste**
Bonhams al Goodwood Members' Meeting

112 **Focus**
Tre anni di quotazioni

114 **Tendenze**
L'analisi - Il punto dell'esperto - Chi sale e chi scende - News

Quotazioni
118 Come leggere i nostri prezzi

120 Auto e fuoristrada

Vendo&Compro
136 Un ponte fra domanda e offerta

145 La scheda per le inserzioni

ULTIMA PAGINA

146 **Controsterzo**
L'immenso valore del restauro

FREDERIQUE CONSTANT
GENEVE

LIVE YOUR PASSION
HIGHLIFE WORLDTIMER
MANUFACTURE

frederiqueconstant.com

20A235 MI

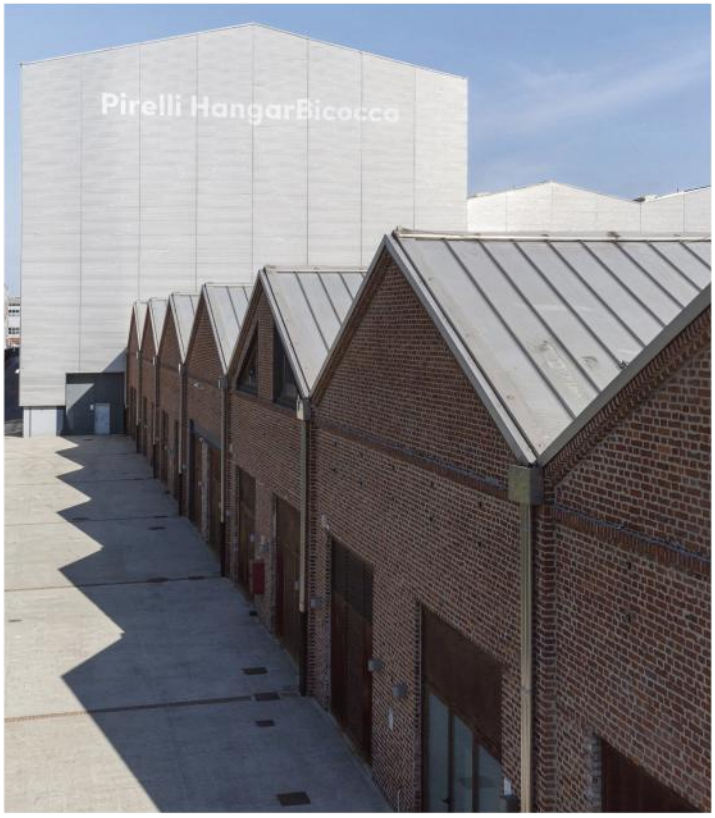
I PREMI DI **RUOTECLASSICHE**

LARGO ALLE NOSTRE ECCELLENZE

Sta prendendo forma **la seconda edizione dei nostri award:** dalla data della finale al luogo, ad alcuni degli autorevoli protagonisti

Best in Classic entra nel vivo. E sta già prendendo forma la seconda edizione della nostra iniziativa che premia il meglio del mondo heritage. Intanto, c'è la data del gran finale: 30 novembre. E il luogo: il Pirelli HangarBicocca a Milano. E c'è anche il gradito ritorno dei due conduttori della cerimonia conclusiva dell'anno scorso: la giornalista sportiva di Sky Sport F.1, Federica Masolin, e Tiberio Timperi, giornalista, volto Rai e storico opinionista di Ruoteclassiche. Anche la giuria sta via via raccogliendo prestigiose adesioni. E per ora vi confermiamo che a giudicare i candidati a Best in Classic ci sarà anche Mario Isola, Motorsport director di Pirelli. Un'autorevole new entry che si va ad aggiungere alla conferma di Aci Storico come main partner della nostra iniziativa. Mentre l'organizzazione procede veloce, a breve apriranno anche le candidature per l'edizione 2022. E vi ricordiamo intanto le dodici categorie che saranno premiate: automobili con l'Auto Classica, la Youngtimer e il miglior restauro. Le attività con l'Evento, la Gara e il Club. I personaggi: saranno premiati l'uomo o la donna che hanno lasciato il segno, il Giovane Talento e lo Specialista. Infine nella classe industry verrà consegnato un riconoscimento al Museo-Collezione, alla Pubblicazione e al Sostenitore del Settore. Verranno presi in considerazione auto, lavori, attività e progetti realizzati dal primo agosto 2021 al 31 luglio 2022. Un sezione dedicata a Best in Classic è sul sito di Ruoteclassiche con tutte le informazioni, il regolamento, le modalità di partecipazione e gli aggiornamenti: *ruoteclassiche.quattroruote.it/best-in-classic*. Troverete tutte le informazioni anche sui nostri canali social.

Location suggestiva
Sopra e qui sotto, gli esterni del Pirelli HangarBicocca che il 30 novembre ospiteranno il nostro gran finale. In basso, il palcoscenico (qui con l'installazione di Anselm Kiefer) dove sfileranno i premiati.



LORENZO PALMERI (2). COURTESY PIRELLI HANGARBICOCCA

New entry e conferme
Qui a lato, durante la serata finale del Best in Classic 2021 Angelo Sticchi Damiani, presidente Aci (più a sinistra), con Mario Isola, Motorsport director di Pirelli, che sarà in giuria nell'edizione 2022. Sotto, il direttore di Ruoteclassiche, David Giudici, tra i conduttori della serata (riconfermati) Federica Masolin e Tiberio Timperi.

AGOSTINO OSIO

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

The Gstaad Sale

3 luglio 2022 | Gstaad Palace Hotel, Svizzera

INFORMAZIONI:
eurocars@bonhams.com
+39 333 564 3610
+41 2259 67572
bonhams.com/gstaad

Consegnata nuova in Svizzera
1991 FERRARI F40 BERLINETTA
TELAIO NO. ZFFGJ34B000089982
CHF1,600,000 – 2,000,000

* Per il dettagli degli oneri da pagare in aggiunta al prezzo di aggiudicazione finale, per favore visita bonhams.com/buyersguide

YOUNGTIMER

MAGNIFICA AVVENTURA

È **la storia esaltante delle Bmw M3** protagoniste del Match. Una giornata in pista, tra ricordi, emozioni e piacere

Quattro generazioni di Bmw M3 a confronto: dalla "E30" a 4 cilindri alla "E92" V8, passando per la "E36" 3.2 Coupé e la "E46" Coupé. Tomaso Trussardi è il giudice della sfida in pista, lui che le ha avute tutte, che le ha amate tutte. Il Match con le quattro Bmw M3 è il servizio di copertina del numero 25 di Youngtimer, il nostro bimestrale in edicola fino a metà luglio (4,5 euro). Quattro auto, ciascuna con le sue peculiarità e i suoi fan, ma tutte con l'obiettivo di esaltare il piacere di guida. Dalle auto cult per i patiti della guida sportiva a una macchina rara e curiosa: il primo Budget è la Mito "for Maserati". Venne realizzata in soli cento esemplari, nel 2010, come macchina di cortesia per i dealer europei del Tridente. È una Quadrifoglio Verde con motore 1.4 turbo Multiair da 170 CV. È rara, ma si può trovare e le sue quotazioni (10.000 euro) sono soggette a gran volatilità proprio perché è molto... limited edition. Il secondo Budget sale di prezzo: la Mercedes SL "R107": 27 mila euro se in buon stato, oltre i 36.500 se perfetta. Classica, ma sempre attuale. Come Supercar abbiamo una carissima rarità (590.000 euro e la tendenza è a salire) anche difficile da guidare: la Lancia Delta S4, una vettura dal fascino straordinario esaltato dalla sua immagine "maledetta".

L'INGLESE MATTA

Finiamo con il Car Configurator: la Nissan 350 Z, la giap che a inizio Duemila conquistò i più esigenti per le forme e le prestazioni esplosive. E poi una follia: la Morgan CX-T, incredibile fuoristrada da corsa, erede delle piccole Morgan che si cimentavano negli ardimentosi Trials in offroad anni 50 e 60. Ci sono poi le consuete rubriche con i club, gli eventi, il mercato, le quotazioni e tutte le notizie indispensabili.

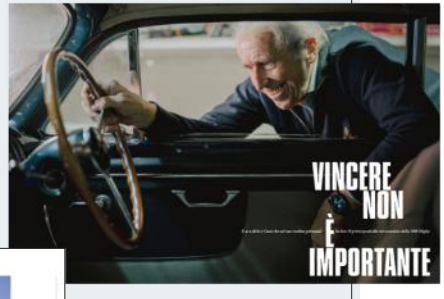
Non solo Bmw
La carrellata di servizi di Youngtimer che vi faranno divertire: il numero 25 del nostro bimestrale con le "imperdibili dagli anni 80"sarà in edicola fino a metà luglio.

1000 MIGLIA AUTOITALIANA

SPECIALE MILLE MIGLIA

CORRETE CON NOI

Cinquemila frecce rosse. A indicare la direzione giusta. Da Brescia a Brescia, passando per Roma. È la 1000 Miglia 2022. Ve la presentiamo a pagina 91, ma, soprattutto, ne parliamo diffusamente in un fascicolo speciale di Autoltaliana, di quasi cento pagine, dedicato proprio ai 40 anni della rievocazione della "corsa più bella del mondo" (in edicola nei giorni della gara, dal 15 al 18 giugno, al prezzo di 7 euro). Un viaggio nel viaggio. Con le auto più iconiche che si alternano ai luoghi più ricchi di fascino, ai volti più significativi, in un prezioso portfolio di immagini. Con altro articolo si torna nei luoghi turistici attraversati dalla corsa e benedetti dall'Unesco. E ovviamente alle auto, anche a quelle più strane e incredibili, per essere accettati di sicuro. Poi ci sono i volti del pubblico (solo quest'anno si prevede che un milione e mezzo di spettatori saluterà gli equipaggi) e soprattutto quelli dei piloti. Personaggi famosi e non solo. Parlano poi i "sopravvissuti" alla 1000 Miglia della velocità, mentre il campionissimo Giuliano Canè ripercorre le sue dieci vittorie e mezzo secolo di trionfi nelle gare di regolarità. Oggi, invece, svelano la loro mission Alberto Piantoni, il manager con l'alpinismo nel sangue, che da sei anni è a capo dell'azienda Freccia Rossa, e Beatrice Saottini che da neo presidente illustra il progetto Registro 1000 Miglia. Un salto al museo di Brescia per scoprire una storia fantastica e anche una chiacchierata con chi disegna, anno dopo anno, il percorso. E poi, ancora, le informazioni, i numeri di questa edizione, le altre manifestazioni firmate 1000 Miglia...



HERITAGE IS ABOUT
PLACES

Negli spazi completamente rinnovati delle Officine Classiche di Torino,
un team di esperti è a tua disposizione per restaurare e certificare le vetture storiche dei marchi
Alfa Romeo, Fiat, Lancia e Abarth. E da oggi puoi richiedere i Certificati di Origine e di Autenticità
o acquistare ricambi e merchandising dedicato al mondo dell'auto d'epoca
anche negli Heritage Point delle concessionarie Stellantis &You di Roma e Palermo.

Vieni a scoprire il nostro mondo.
www.fcaheritage.com

Heritage

FEDERPERITI E RUOTECLASSICHE

PERIZIE E CORSI

Visto l'interesse verso il corso Eve di Federperiti, unico a tutt'oggi in Italia e nel panorama europeo, è stata programmata per il 2022 una terza sessione. Il corso (ancora da stabilire la data precisa) insegna il metodo di valutazione Federperiti-Ruoteclassiche: l'allievo impara a dare una valutazione corretta per ogni esemplare, partendo dalla base dei listini, analizzando le variabilità del mercato e ovviamente studiando a fondo l'esemplare da stimare. Il percorso formativo di oltre 100 ore prevede lo studio delle tipologie di restauro e l'analisi di alcuni esemplari con interventi di artigiani restauratori. Il candidato si presenta con questo bagaglio di esperienze all'esame di certificazione Aicqsicev che attesta l'acquisita professionalità a livello europeo. Questo progetto, nato dieci anni fa, ha promosso oltre cento professionisti che operano nel settore dei veicoli d'epoca. Da questo corso è nata anche la perizia valutativa Light e l'Expertise che può essere acquistata su *veicolidepoca.com,* che con la valutazione finale del veicolo tutela il proprietario da eventuali incomprensioni relative al valore commerciale. Questo documento, avallato da una commissione tecnica di Ruoteclassiche, è utile (alcune volte indispensabile) per acquistare polizze assicurative contro eventi diretti (furto, incendio, kasko...). Info: tel. 800833822.

IL RIAR E RUOTECLASSICHE

ASSOCIATEVI!

Il Registro Italiano Alfa Romeo offre un pacchetto interessante per chi si associa attraverso la convenzione con l'Editoriale Domus. Nella quota d'iscrizione sono infatti compresi sia l'abbonamento a Ruoteclassiche sia la possibilità di ottenere un Certificato di Rilevanza Storica gratuito per una vettura del Biscione. Nato nel 1962, il Riar è presieduto da Sandro Fontecedro e ha sede ad Arese (Milano), presso il Museo Storico della Casa (nella foto), 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 e manifestazioni. Info: *riar.it*

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

PRESIDENTE
Giovanna Mazzocchi Bordone

AMMINISTRATORE DELEGATO
Sofia Bordone

BUSINESS UNIT MEDIA DIRECTOR
Nicola Licci

BRAND MANAGER
Paolo Muratore

PRODUCT MANAGER
Alessandro Famiani

LICENSING & SYNDICATION
licensing@edidomus.it

UFFICIO STAMPA
Elisabetta Prosdocimi
ufficiostampa@edidomus.it

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

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

ADVERTISING DIRECTOR
Ferruccio Belloni

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

AGENTI PER L'ITALIA
Veneto, Friuli V. G. e Trentino Alto Adige:
Andrea Bastianello, via Roma 24 , 35010 Limena (PD),
tel. 348 3390735, email: bastianelloadv@gmail.com
Emilia Romagna, Toscana, Marche, Umbria e Abruzzo:
G.V.M. Marketing Service Srls, piazza Mazzini 21,
60033 Chiaravalle (AN), tel. +39 339 7890135,
email: vittorio.grappone@edidomus.it
Lazio e restanti regioni: Interspazi 2C srls
via Arturo Viligiardi 13 00125 Roma. Tel. 366 9767022,
account@interspazi.it – info@interspazi.it

ABBONAMENTI ITALIA
Tel. 02 56568800
da lunedì a venerdì dalle 9.00 alle 18.00
email: uf.abbonamenti@edidomus.it
Abbonamento annuale (12 numeri): € 49,90 (+3,90 contributo spese spedizione).
Modalità di pagamento:
Carta di credito (American Express, Diners, Visa)
Assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA
Versamento sul c/c postale n. 55953202 intestato a Editoriale Domus, Servizio Abbonamenti, via Gianni Mazzocchi 1/3, 20089 Rozzano (MI).

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY
Tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 57500132
email: subscriptions@edidomus.it
Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 95,00
Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 109,00;
2) Africa/North & South America/Asia € 136,00;
3) Oceania € 158,00.
Payment method:
By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
Bank transfer on UniCredit SpA, filiale Milano Metropolitana, via Marco D'Aviano 5, 20131 Milano (MI),
IBAN IT49Y0200809434000104272924,
Swift Code UNCRITMMOMM.

PERIODICO MENSILE
GIUGNO 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, Pino Allievi, Andrea Bellomo, Daniele Bonetti, Carlo Ludovico Borromeo, Massimo Campi, Silvio Campione, Nanni Cifarelli, Paolo De Vecchi, Marco Di Pietro, Giancarlo Gnepo Kla, Franco Majno, Carlotta Mancini, Gilberto Milano, Francesco Mosconi, Paolo Sormani, Giorgio Terruzzi, Marco Visani

FOTOGRAFIE
Archivio Quattroruote e Ruoteclassiche, Alfredo Albertini, Massimo Campi, Paolo Carlini, Nanni Cifarelli, Carlo Di Giusto, Fabian Gallucci, Fabrizio Greggio, Massimiliano Serra
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.

FIEG

UFFICIO VENDITE ITALIA
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, CartaSì, Diners, Visa)
Versamento sul c/c postale n. 668202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3 20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri di RUOTECLASSICHE desiderati.
Si prega di accertarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

FOREIGN SALES DEPT.
sales@edidomus.it
tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 57500132

Back issues: € 9,90 (postal changes not included).
Payment method: By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa Bank transfer on UniCredit SpA, filiale Milano Metropolitana-via Marco D'Aviano 5, 20131 Milano (MI), IBAN IT49Y0200809434000104272924, Swift Code UNCRITMMOMM.

Editoriale Domus S.p.A. tratta i dati personali raccolti in qualità di Titolare in conformità con i principi dettati dal Regolamento UE 2016 /679. Il responsabile della protezione dei dati è contattabile scrivendo presso la sede del Titolare o all'indirizzo email dpo@edidomus.it.

PER L'ITALIA
Distribuzione SO.DI.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

Una storia di passione,
tradizione e innovazione

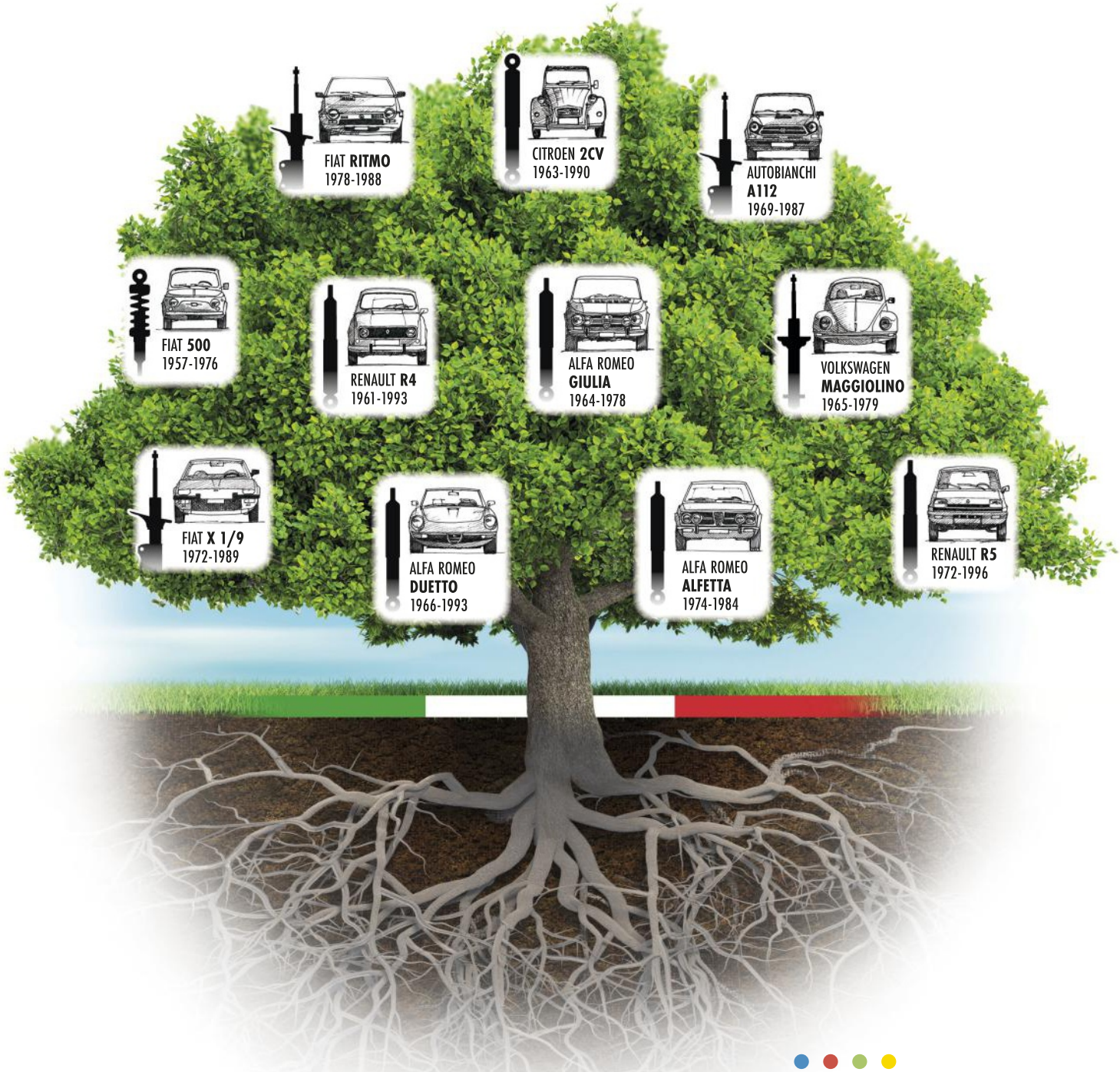
TORINO 1856

Store Allemano
Torino, P.zza Bodoni 1F

ALLEMANOTIME.COM

© www.ad-c.it

L'ALBERO DEI DESIDERI



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

DISPONIBILITÀ A RIGENERARE
QUALSIASI AMMORTIZZATORE

VITAL® SUSPENSIONS

UNA GAMMA COMPLETA

www.VITALSUSPENSIONS.it

ITALIAN QUALITY

inforicambi Partner Ufficiale · ClipParts · Kromeda a Solera company · CSQ H&S · TecAlliance Data Supplier

PINO ALLIEVI

ARNOUX E LA CORSA CHE NON VINSE

Testimone di imprese
Giornalista, firma storica della Formula 1 per "La Gazzetta dello Sport".

Ancora pochi giorni e si celebrerà un (altro) anniversario: i 43 anni dal più grande spot che la Formula 1 abbia mai avuto. Ovvero il celeberrimo duello tra René Arnoux e Gilles Villeneuve a Digione. E certamente la tv, il primo luglio, per la milionesima volta ci mostrerà le fasi più calde di un confronto che ancora oggi lascia allibiti e pieni di stupore. Il paradosso è che Arnoux ha disputato ben 149 gran premi vincendone 7 e lottando anche per il titolo mondiale, ma la gente lo ricorda, lo riconosce, lo applaude principalmente per quanto accadde quel giorno in Francia.

Lui sorride soddisfatto sapendo di essere una star, legato da un affetto viscerale all'Italia, perché da ragazzo cominciò a lavorare, da meccanico, presso l'atelier di Monzeglio a Torino e poi ha realizzato il sogno di correre (due stagioni e passa) con la Ferrari, ingaggiato proprio per sostituire Villeneuve in un avvicendamento naturale. Da anni possiede una bella casa sul Lago di Garda, dove trascorre il tempo circondato da amici, invitato qua e là, interpellato per ogni tema delle corse come se il tempo si fosse fermato. "La gloria che mi ha dato il duello con Gilles a Digione è qualcosa di speciale e ne sono orgoglioso. Mi piace essere ricordato per una corsa che non vinsi e neppure mi piazzai secondo in quanto Villeneuve ebbe la meglio a pochi metri dal traguardo. Alcune delle mie gare più belle sono state proprio quelle che non ho vinto, ma ho lottato magari per un sesto o settimo posto: battaglie che al grande pubblico sfuggono perché le telecamere sono sempre puntate sui leader, ieri come oggi. Di quel Gran Premio di Francia a Digione mi spiace una cosa: il fatto che Jean Pierre Jabouille, che dominò, sia stato offuscato da Gilles e da me. Jabouille meritava un risalto ben più ampio e anche la Renault, che per la prima volta s'impose col turbo, avrebbe dovuto avere maggior spazio in tv e sui giornali".

> "La gloria che mi ha dato **il duello con Gilles a Digione** è qualcosa di speciale e ne sono proprio orgoglioso"

Fu proprio Arnoux a regalare alla Renault il secondo successo in F.1, a Interlagos nel 1980, e quella volta la festa non passò in secondo piano: "Riuscii a godermela appieno, perché rappresentò la mia prima affermazione in un gran premio. La ricordo nitidamente pure oggi, così come è incancellabile la vittoria in Canada, con la Ferrari 126 C2, nel 1983, quando feci la pole position e rimasi al comando dal primo all'ultimo giro".

Oggi Arnoux è una persona serena, che segue sempre i gran premi, frequenta di tanto in tanto l'ambiente e ha un occhio per i suoi affari privati, tra cui una partecipazione in una società svizzera con 330 dipendenti che costruisce meccanismi per gli orologi più prestigiosi. Ha fatto pace con la Ferrari, gli capita di incontrare qualche rivale di un tempo e, quanto alla sua propensione al rischio, caratteristica di una carriera, l'ha messa da parte e si diverte a vederla traslata in altri campi: "Adoro la MotoGP: si dice tanto del confronto tra Gilles e me a Digione, ma guardate mai che cosa fanno i vari Marquez, Bastianini, Quartararo, Bagnaia e quella banda di pazzi? Per tre quarti di gran premio, in piega, vedono la pista alla rovescia, sono appesi a un filo. Io e Villeneuve, quanto meno, avevamo due ruote in più per controllare le sbandate…". R

Epica sfida
Primo luglio 1979. Il Gran Premio di Francia è passato alla storia per il duello tra René Arnoux sulla Renault RS10 e Gilles Villeneuve con la sua Ferrari 312 T4. Non c'era in ballo la vittoria (che andò a Jabouille), ma il coraggio, la tenacia, lo spettacolo, il brivido...

POLTU QUATU CLASSIC

CONCORSO D'ELEGANZA PER AUTO D'EPOCA

GRAND HOTEL POLTU QUATU

7/8/9/10 LUGLIO 2022

POLTU QUATU CLASSIC
MAKE LA VITA DOLCE AGAIN

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Automobile Club Sassari

FIVA

ASI

GRAND HOTEL Poltu Quatu ★★★★★

auto classic

LE ISCRIZIONI SONO APERTE
www.poltuquatuclassic.it

CARLO LUDOVICO **BORROMEO**

SAFARI E DESIDERIO D'AVVENTURA

Non solo car designer
Ha fondato lo studio di design BorromeodeSilva, è socio di Automobili Amos e fa parte della cordata che ha dato vita a *MotorHeroes.com,* sito di aste italiano per automobili da collezione.

Safari. Sembra che non si parli d'altro nei meandri delle sottoculture automotive. Bisogna però partire da una distinzione importante: ci sono i collezionisti per cui le auto vanno mantenute pari al nuovo, originali in ogni dettaglio, e poi ci sono quelli come noi, che si ficcano nei guai per aver tolto due porte a una Delta. Ecco, i primi non penso si preoccupino molto di questo fenomeno, mentre per gli altri è ragione di grandissimo e rinnovato entusiasmo verso le mini-serie e one off che stanno invadendo il mercato.

La pratica è abbastanza semplice e codificata: si prende un'auto da strada - possibilmente youngtimer, ma anche contemporanea - si alzano le sospensioni, si montano pneumatici da sterrato e si spogliano gli interni. Questa è la versione base, poi chiaramente esistono infinite varianti più o meno funzionali ed elaborate. I riferimenti culturali sono evidentemente legati alle classiche "Dakar", ai rally in generale, ma in particolare a quelli africani. Auto belle perché sporche, disordinate, inarrestabili. I progetti sono molteplici e uno più spettacolare dell'altro (l'ho detto che ero di parte). Aether, Oilstain Lab e Singer in California, Gemballin in Germania, Lamborghini stessa con la Sterrato e mamma Porsche con una Safari ufficiale in arrivo. Dei piccoli in Italia per ora ci siamo noi con la Safarista (nome pragmatico in pieno stile AA), ma sono certo che ne salteranno fuori degli altri a tempo debito. Insomma, possiamo dire senza troppe remore che si tratti della tendenza del momento. E quindi la domanda sorge spontanea: perché? Io una risposta sola non ce l'ho, ma posso avanzare alcune ipotesi, tutte interessanti, a mio avviso. Prima di tutto la nostra generazione è cresciuta a pane e rally, era destino che prima o poi la nostalgia facesse il suo mestiere e ci spingesse a ricreare i miti dell'infanzia.

> "Si prende un'auto da strada, **si alzano le sospensioni e si montano gomme da sterrato**: è la tendenza del momento"

In secondo luogo, siamo appena rimasti chiusi in casa per un paio d'anni e stiamo riscoprendo il contatto con la natura, che poi si tratti di sgommarci sopra poco conta, sempre di natura si tratta. Infine, penso che in un'epoca di gravissima incertezza come quella in cui viviamo ormai da qualche anno, l'idea di un'auto inarrestabile, pronta a superare qualsiasi ostacolo abbia un fascino molto particolare e irresistibile. Dà sicurezza, insomma. Oppure si tratta di qualcosa di molto più semplice, le auto con le gomme giganti sono belle punto e basta. Dopotutto, è un trucchetto che noi designer usiamo da sempre negli sketch. Quale che sia la ragione, ne vedremo delle belle e faremo arrabbiare un sacco di puristi. Anche quello fa parte del gioco, per certi versi. Io intanto non vedo l'ora di provare la Safarista con Eugenio, magari in una pista da motocross oppure proprio in Africa. Per noi il "Lavami" ha già sostituito il "Levati". R

La Delta col mal d'Africa
Il percorso restomod della Automobili Amos si è sviluppato nella Safarista, una variante non omologata della Futurista, che rievoca le imprese della Lancia Delta Integrale nei rally africani. Che nostalgia!

ASSISTORICA DAL 1998

200 1821 ITAS MUTUA

UCA TUTELA LEGALE TORINO

Assilogos CONSULENZE ASSICURATIVE

NORD

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

CENTRO

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

SUD

Basilicata, Puglia, Campania, Calabria, Sicilia

PREMI INDICATIVI DEI MEZZI CON PIÙ DI 25 ANNI

NORD	CENTRO	SUD
FINO A 3 ..... 234€	FINO A 3 ..... 247€	FINO A 3 ..... 282€

PREMI INDICATIVI DEI MEZZI TRA 20 E 25 ANNI

NORD	CENTRO	SUD
FINO A 3 ..... 286€	FINO A 3 ..... 289€	FINO A 3 ..... 334€

Le polizze possono comprendere fino a 20 mezzi

GARANZIE E SERVIZI PROPOSTI

- DURATA CONTRATTO: ANNUALE

- FORMA TARIFFARIA: FRANCHIGIA FISSA E ASSOLUTA PER OGNI SINISTRO € 80,00

- MASSIMALE RCA 7.290.000,00 € (6.070.000,00 € PERSONE - 1.220.000,00 € COSE - ANIMALI)

- GUIDA LIBERA AL RAGGIUNGIMENTO DI 26 ANNI COMPIUTI

- INCENDIO P.R.A. € 5.000,00 SCOPERTO 10 % MIN. € 250,00

- GARANZIA INFORTUNI CONDUCENTE € 50.000,00 MORTE / € 50.000,00 I/P

- UNICO VEICOLO CIRCOLANTE ALLA VOLTA

- RINUNCIA ALLA RIVALSA COME DA CONDIZIONI

- RIMBORSO TRAINO
Garanzia prestata da Uca Assicurazione Spese Legali e Peritali S.p.a.

- TUTELA LEGALE
Garanzia prestata da Uca Assicurazione Spese Legali e Peritali S.p.a.

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

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

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

GIORGIO **TERRUZZI**

Z1, COME ANDARE CONTRO IL TEMPO

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

Zeta. Come "Zukunft". Traduzione: futuro. Z1. Come Bmw. Un'auto dal destino controverso. Memorabile eppure dimenticata. Rarissima a vedersi. Un po' perché venne prodotta, tra il 1988 e il 1991, in soli ottomila esemplari; un po' perché chi la acquistò non la molla, guai. Fa bene, del resto, perché stiamo parlando di una tra le poche, pochissime auto dotate di personalità anomala e propria, sfornate al tramonto del secolo scorso, un attimo prima di quella svolta conformista colossale, causa consumi, aerodinamiche e balle varie che ha portato a questa uniformità stilistica trasversale e deprimente. Chi non la vorrebbe? Compatta, scattante, dotata di quelle portiere a scomparsa, quasi magiche. Se ne andavano, letteralmente, inghiottite dalla carrozzeria, roba da tenere lì i bambini, a bocca spalancata, con l'idea di farle scorrere su e giù sino allo sfinimento (dei bimbi, della portiera).

> "Compatta, scattante, **dotata di quelle portiere a scomparsa**, quasi magiche"

Due padri. Il primo fu Ulrich Bez, poi decollato alla direzione Porsche, quindi Klaus Faust, un cognome una garanzia. Primo esemplare caratterizzato dalla "Z", a indicare l'inizio di una tradizione della Casa, costellata di sorelle fortunate, ma, se possibile, meno originali della primogenita. Una roadster veloce, motore a 6 cilindri di 2,5 litri, 170 cavalli, 225 orari, da zero a 100 in poco meno di 8 secondi. In aggiunta, un tot di belle idee, tipo fari lenticolari, rollbar integrato, senza ribadire la faccenda delle portiere. E un muso bassissimo, scivolato sotto il telaio pure lui, ad accentuare un caratterino tutt'altro che consueto. Insomma, una ragazza come si deve, perfetta per sentirsi un ragazzo come si deve, indipendentemente dall'età. Mai bassa, se ricordo qualche proprietario non proprio "under" incontrato negli anni, un po' perché le automobili perfette per i giovani spesso hanno prezzi che i giovani non possono permettersi; un po' perché la Z1 funzionava come una specie di elisir. Soprattutto per chi non aveva più l'età anagrafica, ma un certo spirito godereccio preservato. Rossa, soprattutto. O nera. Non ricordo altri colori, anche se adesso, mentre scrivo vedo carrozzerie blu, verdi, persino giallo limone.

Dai e dai, ho presente un possessore, incontrato a Milano nella primavera 2021, camicia chiara, mocassino di ordinanza, quel sorriso stampato sulla faccia di chi si sente un gran figo anche se di figo ha solo la Z1. Beh, per forza. Quella libidine lì, devono conoscerla solo loro: guidare una roadster per filare dentro l'estate, con la sensazione di andare contro il tempo, in una spensieratezza regalata. In compagnia? Possibilmente, ma non necessariamente perché mica tutti, mica tutte capiscono certe cose.

Che poi, a pensarci, questa Bmw da vento nei capelli stava e starebbe benissimo tra le mani di una signorina piuttosto che di un signorotto. Ha il fisico, il passo, il piglio che poche automobili possiedono, quelle che sembrano fatte per un pubblico femminile motoristicamente (e non solo) emancipato. Oddio, anche a loro è richiesta una certa consistenza finanziaria. Per intenderci: preso da una fregola insensata sono andato a dare un occhio al mercato dell'usato. Pochi pezzi, nulla sotto i 40 mila. "Sì, sognare, evitando le buche più dure…". Sognare, ecco, più che viaggiare, caro vecchio Lucio. R

Che personalità
Eccentrica. Memorabile. Veloce. Rara. Dimenticata. La Bmw Z1, prodotta dal 1988 al 1991, era piena di belle idee, prime fra tutte le portiere a scomparsa. Era magica. Resta un sogno.

LA COUPÉ VENUTA DAL BRASILE

Quali caratteristiche aveva la Volkswagen SP2, modello a me sconosciuto e che ho visto per caso sotto forma di modellino?

Attilio Schelotti

In effetti sarebbe stato davvero un evento straordinario imbattersi in una Volkswagen SP2 "vera". E il motivo è presto detto: la coupé brasiliana fu costruita dal 1972 al 1976 per il mercato locale in 10.205 esemplari, di cui appena 670 furono esportati. All'inizio degli anni 70 in Brasile le coupé più conosciute erano le VW Karmann Ghia - Karmann Ghia TC e la Puma GT, prodotta dall'omonima Casa di San Paolo su meccanica Volkswagen (le prime GT, dal 1966 al 1967, impiegavano meccanica DKW: motore tre cilindri a due tempi di 981 cc da 50 CV). Occorre ricordare che la Volkswagen Do Brasil, fondata nel 1953 a San Paolo, beneficiava di una certa indipendenza rispetto alla Casa madre, uno status che consentiva di progettare e sviluppare versioni e modelli esclusivamente destinati al mercato interno.
In questo contesto prese vita la Volkswagen SP, inizialmente denominata Projeto X. Dopo i primi disegni del 1969, opera dello stilista Márcio Piancastelli, il progetto della nuova coupé prese vigore alla fine dell'anno seguente e un primo prototipo venne svelato al pubblico a marzo del 1971. Il lancio della versione definitiva avvenne nel giugno del 1972. Se la base meccanica era quella della Volkswagen Typ 3 (telaio a trave centrale, sospensioni a barre di torsione trasversali, propulsore posteriore a sbalzo), le linee della SP, sigla che indicava San Paolo, erano del tutto inedite: una coupé a 3 porte, a 2 posti secchi, bassa (l'altezza era di 1158 mm), filante, aggressiva, con un cofano anteriore lungo e l'abitacolo spostato all'indietro, volumetria che conferiva grande dinamicità. Solo il frontale con i doppi proiettori circolari richiamava le 412. Due le versioni proposte, entrambe con il solito quattro cilindri boxer: la SP1, con il 1584 cc da 54 CV DIN (65 SAE), alimentato da due carburatori Solex 32 PDSIT, e la SP2, spinta da un 1678 cc da 65 CV DIN (75 SAE) con due Solex 34 PDSIT.
La meno potente, di scarsissimo successo per via delle prestazioni giudicate insufficienti, uscì di scena dopo appena 88 unità costruite, mentre la SP2 rimase in produzione fino a febbraio 1976. Nonostante il breve ciclo vitale, la SP viene considerata da molti una delle più belle Volkswagen mai realizzate.

PELO NELL'UOVO

MA QUANTO È BASSA LA MONDIAL T?

Nel servizio sulla Ferrari Mondial T Cabriolet pubblicato a febbraio a pagina 73 secondo me è inserito un piccolo errore quando si scrive che il motore, rispetto alla Mondial, è stato abbassato di 12 cm: io credo siano 12 mm.

Valentino Blardoni

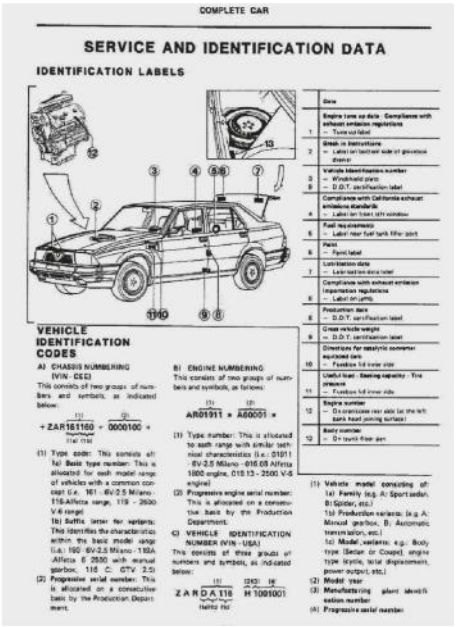
Annunciata nel 1989, la Mondial T è il frutto di un profondo rinnovamento del modello d'origine. L'aggiornamento più importante riguarda la meccanica. Il V8 non solo cresce di cilindrata fino a 3,4 litri, ma viene montato non più in senso trasversale, bensì longitudinalmente; il propulsore è accoppiato a un cambio trasversale (da cui la "T" nella denominazione).
La nuova collocazione consente di abbassare il baricentro di 12 cm, al fine di ottenere un comportamento dinamico della vettura più equilibrato. Tale risultato non sarebbe stato raggiungibile spostando verso il basso il gruppo motopropulsore di 12 mm, una variazione troppo contenuta per conseguire un miglioramento percepibile su una vettura stradale (nelle auto da competizione ovviamente i riferimenti cambiano). La carreggiata anteriore viene allargata di 2 mm, mentre quella posteriore guadagna ben 50 mm. Dal punto di vista stilistico figurano nuovi proiettori, prese d'aria sulle fiancate di forma diversa e parafanghi posteriori più bombati.

ALFA ROMEO 75 MILANO

IL PROBLEMA DEL VIN

Ho letto, a pagina 20 del numero di aprile, del problema che sta incontrando il lettore Massimiliano Vinci relativamente all'immatricolazione della sua Alfa Romeo 75 Milano di provenienza Usa. Vorrei segnalarvi che questa apparente anomalia è indicata anche nei manuali d'officina ufficiali Alfa Romeo che venivano rilasciati a concessionari e officine autorizzate. Assieme alla documentazione specifica della 75 Milano, in inglese, vi allego anche la pagina riguardante l'Alfa Spider, tratta da un manuale del 1988. Come si vede il problema non è insormontabile.

Francesco Assiri



COMPLETE CAR

SERVICE AND IDENTIFICATION DATA

IDENTIFICATION LABELS

VEHICLE IDENTIFICATION CODES

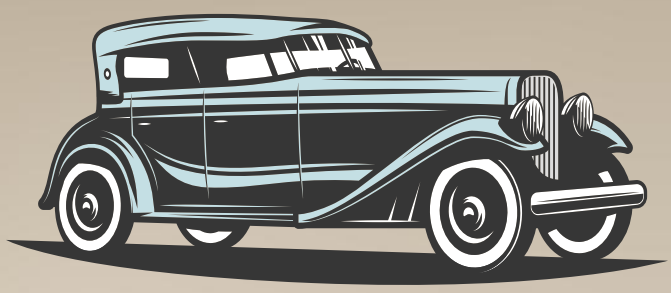
ALFA ROMEO ALFETTA 2.0 CEM

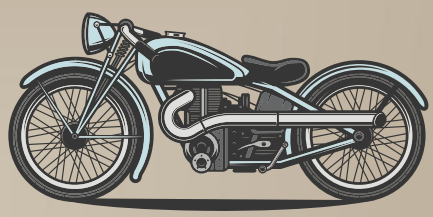
COLORE UNICO

Nel servizio dedicato all'Alfa Romeo e pubblicato sul numero di gennaio scrivete giustamente che l'Alfetta 2.0 Cem era proposta nei colori Bianco Capodimonte, Blu Olandese e grigio chiaro metallizzato (optional). Ebbene, vi segnalo che esiste una Cem in livrea marrone Testa di Moro con interno in velluto fiaccato Grigio Lava. Si tratta dell'esemplare telaio ZAR 116550*00145958, allestito il 2 marzo del 1983 espressamente per un dipendente dell'Alfa Romeo e immatricolato con targa MI74668T. La vettura, oggi di mia proprietà, è stata ritargata nel 1994 con la sigla AE948CF; la mia Cem ha percorso appena 57.000 km e si presenta davvero come nuova.

Mauro Cerati

VIA EMILIA CLASSIC





Mostra-mercato auto e motocicli - Un weekend di storia, stile, incontri e occasioni

Il futuro è passato prima

PIACENZA EXPO 15-16 OTTOBRE 2022

CON IL PATROCINIO DI

ACI Automobile Club Piacenza

Federazione Motociclistica Italiana

Porsche Club Emilia Romagna

CLUB PIACENTINO AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA

PIACENZAEXPO Via Tirotti 11 (PC) - tel. 0523 602711 - commerciale@piacenzaexpo.it - www.viaemilia.show

GIULIETTA PARTICOLARE

Guardando il film "La ragazza del palio", interpretato tra gli altri da un giovane Vittorio Gassman, ho notato che l'Alfa Romeo Giulietta Spider di quest'ultimo differiva in alcuni particolari (parabrezza e cruscotto) dalla produzione di serie. Possibile che abbiano usato una preserie o addirittura il primo esemplare che Pinin Farina ha presentato ai dirigenti Alfa Romeo? O forse era il modello per l'estero?

Giangiacomo Ricca

Il nostro attento lettore ha colto nel segno. Nel film "La ragazza del palio", uscito nel 1957, l'Alfa Romeo Giulietta Spider guidata da Vittorio Gassman (foto 1) non è, stranamente, il modello di serie, che ricordiamo venne presentato nella sua forma definitiva al Salone di Torino del 1956, bensì uno dei prototipi allestiti dalla Pinin Farina nel 1954-55. Benché l'impostazione della vettura fosse pressoché quella definitiva, questi esemplari presentavano alcune soluzioni poi abbandonate nella produzione. In particolare si distinguevano per il parabrezza panoramico, per i deflettori di foggia quasi rettangolare, per i cristalli laterali amovibili anziché discendenti, per la mancanza delle maniglie esterne delle porte, per i paraurti di disegno diverso, per l'assenza dei pannelli porta interni (vi era un semplice incavo nel lamierato dello sportello con la tradizionale cordicella per l'apertura dello stesso) e per la plancia di impostazione molto semplificata (niente palpebra superiore imbottita né vano portaguanti e diversa collocazione dei tre strumenti circolari). Uno di questi prototipi, in livrea azzurra, è conservato al museo di Arese (foto 2, 3, 4); la vettura protagonista del film si differenzia a colpo d'occhio da quest'ultimo per le prese d'aria frontali prive di cornici lucide.

Un marchio sempre in testa

modellini contemporanei

Ci sono nomi che segnano la storia e Majorette è sicuramente uno di questi. Marchio di successo che è entrato nella vita quotidiana di milioni di bambini e appassionati in tutto il mondo, Majorette ha avuto la forza di creare un ponte fra diverse generazioni, che da sempre si sono divertite con queste piccole auto di metallo.

Data di fondazione: 1964 - Lione (Francia)
Design: realistico e fedele ai modelli esistenti
Portfolio: 250 nuovi modelli ogni anno

Dalla Francia a tutto il mondo: una storia di successo

Fondata da Emile Véron, Majorette nasce a Lione nel 1961 con il nome di Rail-Route Jouets. All'inizio della sua storia produceva quasi esclusivamente modellini in zamac e plastica di treni, camion semirimorchio e autobus. La vera passione di Véron, però, erano le automobili, tant'è che in pochi anni virò la produzione dei suoi modellini in quella direzione.

Nel 1964, due piccoli modelli di auto da corsa lasciarono la fabbrica di Lione: erano la sportiva britannica BRM e una Porsche. Per accompagnare questo nuovo inizio, il fondatore decise di scegliere un nuovo nome: negli anni '60 le sfila e di majorette erano molto diffuse, sua moglie Marie-Louise gli suggerì così di chiamare la compagnia Majorette in quanto, durante le s - late, **"sono sempre in testa"**; da qui il celebre slogan "guida la parata".

Un altro claim che ha fatto la storia del Brand è "Inizia la più bella delle collezioni". Quella di Emile Véron, infatti, non era un'azienda che produceva semplici modellini: a cavallo fra anni '60 e '70 Majorette si guadagnò la reputazione di produttore di modelli automobilistici altamente dettagliati.

Buona parte dei modelli, la cui scocca e il telaio erano realizzati in metallo, avevano infatti in dotazione portiere o cofani apribili, parti di plastica traslucida e soprattutto il caratteristico sistema di sospensioni. Tutti questi elementi hanno reso il marchio un'icona per grandi e piccoli appassionati.

Nel giro di pochissimo tempo la produzione si evolse: nel 1966 Majorette contava in catalogo 13 modelli. Due anni dopo arrivò a 30. Nel 1977, Majorette rilevò una parte della produzione della Solido e fu l'inizio del periodo in cui il marchio acquisì definiti amente importanza mondiale, avviando anche una distribuzione negli Stati Uniti e producendo fi o a 400.000 modelli al giorno, commercializzati in 60 Paesi.

Majorette: macchinine per piccoli e grandi collezionisti

Oggi, il marchio francese appartiene alla multinazionale tedesca Simba Dickie Group, i modelli sono realizzati in Thailandia e venduti in tutto il mondo. Valore intramontabile della sua produzione resta il realismo dei suoi prodotti, disegnati fedelmente sulla base delle automobili che circolano sulle nostre strade. Majorette lavora con le case automobilistiche, di cui è licenziataria, collaborando per realizzare i modelli in parallelo con i lanci in Europa, America e Asia. Alla base del pensiero del marchio vi è la volontà di trasmettere piacere, autenticità e soprattutto condivisione: infatti, Majorette è tanto nelle mani dei bambini quanto nel cuore dei più grandi.

modellini del 1972

modellino contemporaneo

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

BACHECA SOCIAL

@fari.mik

Fiat Tempra SW 4x4, buon investimento per il futuro??

R Non tutte le auto storiche rappresentano un buon investimento. La Fiat Tempra 2.0 SW 4x4, nonostante sia la versione top di gamma e vanti una meccanica raffinata, appartiene a questa categoria. Oggi viene quotata 3500 euro nella fascia di riferimento AB. Conservazione ed eventuale restauro quindi si giustificano solo dal punto di vista affettivo.

@fabryfabry1988

Il mio sogno è vedere la mia Alfa 1750 su Ruoteclassiche. I sogni a volte si avverano??

R In effetti è un po' di tempo che l'Alfa Romeo 1750 non compare sulle nostre pagine. Chissà...

@ale_mica1996

Volevo dirvi un enorme grazie per il lavoro che fate per questa bellissima rivista sulle auto d'epoca

R Consentiteci questo lusinghiero apprezzamento. Ci stimola a fare sempre meglio.

@_andrea.locarno

Previsioni sulle quotazioni delle Peugeot 205 Rallye? Da tenere o vendere?

R Da vendere? Neanche per sogno. La Peugeot 205 Rallye è una delle youngtimer più desiderate e ambite. Prodotta tra il 1988 e il 1992, è mossa da un quattro cilindri di appena 1294 cc, alimentato da due carburatori doppio corpo Weber 40 DCOM 10. La potenza non è mostruosa, 103 CV; tuttavia il peso piuma della vettura, che fa fermare l'ago della bilancia a 790 kg, consente prestazioni di tutto rilievo. La Rallye infatti tocca i 190 orari e scatta da 0 a 100 km/h in 9 secondi. Il fascino di questo modello poi risiede nell'allestimento molto spartano (nulla a che vedere con quello più "leccato" delle 205 GTI). Non sono però tutte rose e fiori: l'impianto frenante misto (tamburi al retrotreno) e le ruote da 13" la rendono un po' scorbutica. Oggi la sua quotazione è di poco superiore a quella della 205 GTI 1.6 e le previsioni sono di una rapida e consistente salita. Quindi tenetevela ben stretta e nel frattempo divertitevi.

@fabio_morgantini

Vale la pena salvare dalla pressa una Rover 114 GTI 16V?

R Vale sempre la pena salvare dalla pressa un'automobile, indipendentemente dal suo valore e dalle prospettive di rivalutazione. "Schiacciare" una 114 GTI 16V? Non se ne parla. La compatta sportiva inglese, che conta su 103 CV e sfiora i 190 km/h, è una promettente "piccola peste".

@_underkill_

Quando un servizio sulla Lancia Fulvia berlina?

R La Lancia Fulvia, sia in versione berlina sia in versione coupé, è stata protagonista di numerosi servizi pubblicati da Ruoteclassiche. Sicuramente, per saperne di più, la nostra "Guida al Collezionismo Lancia", allegato uscito con Ruoteclassiche di marzo 2021, potrà essere di grande aiuto. Chi l'avesse perso può acquistarlo su *shoped.it*

@ettore.gaburri

Protagonista/e del calendario 2023??

R Ci stiamo lavorando, ma nel più assoluto riserbo. Non possiamo quindi ancora "spoilerare" nulla, ma non rimarrete certo delusi...

PHOTOBOX

CON NOI TUTTI I MESI

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

Amate utilitarie

1. Giuseppe Pavia immortala il suo Maggiolone "fuoriserie", un compagno fedele dal 1974.
2. Un ricordo indelebile per Marco Giuliano: l'8 settembre del 1978 ritirava la sua Dyane, rimasta poi al suo fianco per ben 8 anni, senza mai accusare alcun guasto. Un mito indistruttibile.
3. Sandro Vaghetti ci manda questa immagine: "Sorridenti a bordo della mia Fiat 500 ci sono Nazar (7 anni) e Veronika (18 mesi), miei ospiti con la loro mamma e la loro nonna, sfollati dall'Ucraina. Il loro babbo combatte in patria".
4. Ecco l'Alfa Romeo Spider 1.6 "Aerodinamica" del 1987 di Marco Petrucciani.

A volte ritornano

5. "Questa è la mia Alfa Romeo GTV 2.0 Twin Spark model year 2002. Appartiene alla serie speciale Motus, in livrea Rosso Mirò". Francesco Modena l'aveva acquistata nel 2003 per permutarla due anni dopo con una 147 GTA. A 15 anni di distanza l'ha ritrovata e non se l'è fatta scappare.

La giusta protezione per le tue passioni

I dissuasori Hörmann sono sinonimo di robustezza, sicurezza e affidabilità. Grazie alla tecnologia esclusiva, rappresentano la soluzione ideale per proteggere ciò che ti appassiona.

Le soluzioni proposte, dall'estetica contemporanea e gradevole, sono disponibili anche nella versione automatica, azionabile a distanza.

Trova ciò che fa per te su hormann.it.

SECURITY

HIGH SECURITY

Partner KlimaHaus® CasaClima

www.hormann.it
info@hormann.it

HÖRMANN
Porte • Portoni • Sistemi di chiusura

testo e foto di **Alfredo Albertini**

SONO TANTE, BELLE E PREZIOSE

Come l'auto vera, **anche i modellini della Giulia** hanno avuto un grandissimo apprezzamento. Eccone una selezione

2

3

4

1

5

Il numero di riproduzioni in scala dell'Alfa Romeo Giulia è impressionante e riguarda modelli usciti all'epoca e realizzati in tempi recenti, che si distinguono per l'eccezionale precisione dei dettagli. Quelli fotografati in questa pagina sono una piccola parte della straordinaria collezione di Marco Mottini, che ce le ha messe a disposizione. A metà degli anni 60 le principali marche fecero a gara per mettere a catalogo, in scala 1:43, la Giulia più bella e più desiderabile. A partire dalla Mebetoys, che la produsse con le sole porte anteriori apribili, proseguendo con la Mercury, che aggiunse il cofano motore, e arrivando alla Politoys M, che offrì agli incantati bambini di allora anche il coperchio del baule sollevabile.
Ma l'entusiasmo salì alle stelle con la Giulia della Edil Toys, oggi introvabile, che offrì ben sei aperture: i cofani e le quattro porte. Di tutte, alle versioni civili vennero aggiunte quelle di Polizia e Carabinieri, nella classica livrea verde, che piacquero moltissimo. All'estero dominava invece la bella Giulia della Dinky Toys francese.

LA FAMIGLIA CRESCE

Nella scala 1:24 la Togi, specializzata in Alfa Romeo, realizzò una magnifica TI in metallo pressofuso, tutta apribile, mentre la Aps, marchio che precedette la nascita della Politoys, la propose in plastica in scala 1:20. Interessante la Giulia giocattolo di latta della Ingap, in scala 1:16, mentre le piccole ed economiche Penny (1:66) e Polistil (1:60) costavano poco ed ebbero grande diffusione. Dagli anni 90 a oggi questa berlina è tornata protagonista con la Minichamps (scala 1:18) e con la Hachette. Quest'ultima ha proposto nelle edicole, da montare in scala 1:8, una stupefacente Giulia dei Carabinieri. Ricordiamo infine la Progetto K, non più attiva, che ha prodotto in scala 1:43 tante Giulia, stradali e da competizione.

Quotazioni premium
1. Politoys M: modello apribile della Giulia TI uscito nel 1966, scala 1:43, 200 €.
2. Dinky Toys France, Giulia TI e Giulia TI Rally, scala 1:43. Quotazione 200-250 €.
3. Molto raro il modello in scala 1:20 in plastica dell'Aps, con il cofano apribile: 350 €.
4. La Mercury Giulia TI del 1966, 1:43. Cofano e porte apribili. Quotazione 300 €.
5. Bel pezzo la TI Ingap in latta, in scala 1:16. Vale 500 €.
6. Coppia di Giulia Togi in scala 1:24: la "Quadrifoglio" e quella dei Carabinieri. Da 400 a 500 €.
7. Sei aperture per le Edil Toys, scala 1:43, introvabili: 500-600 €.
8. Tris Mebetoys: Polizia, civile e Carabinieri. 200-300 €.
9. Sulla scatola, la Giulia Penny in scala 1:66, a fianco la Polistil, 1:60. 40 e 30 €.

6

7

8

9

«Guidare è un fatto personale»
TRINCHERO · TORINO · 1957
INTERNI AUTO | CAPOTE | NAUTICA | INTERIOR DESIGN
officina SARTORIALE
RUBBERFIL
www.officinasartorialetrinchero.com · www.trinchero.com · www.rubberfil.com
Headquarter · Via Aosta, 6 · 10078 Venaria (TO)

Monge®

Il pet food che parla chiaro

MADE IN ITALY

PREMIATO DAI CONSUMATORI
QUALITY AWARD 2021

OGNI GIORNO QUALCOSA DI NUOVO

Monge Natural Superpremium una linea cane completa di crocchette e bocconcini, con tante ricette appetibili per un'**alimentazione corretta ed equilibrata,** senza coloranti e conservanti artificiali aggiunti.

SOLO NEI MIGLIORI PET SHOP E NEGOZI SPECIALIZZATI

MONGE
La famiglia italiana del pet food

NO CRUELTY TEST

GREENCOMPANY

PAOLO **DE VECCHI**

ORGOGLIO ITALIANO

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

Il made in Italy in orologeria, di nome e di fatto. A marzo e nel contesto della prima edizione di Vo'Clock Privé (la manifestazione promossa da Vicenzaoro e dedicata all'orologeria contemporanea, nata sull'esperienza del salone vintage avviato nel 2020), è stato presentato l'orologio che accoglie la prima serie dei nuovi movimenti Oisa 1937. Dunque, un nuovo capitolo che si aggiunge alla ricca storia dell'industria del tempo del nostro Paese, ben presente nei secoli passati, ma che ultimamente si era un po' persa con il prevalere dello Swiss made e delle influenze sui gusti dettate dai mercati asiatici.

Basti accennare al fatto che i primi meccanismi - e parliamo dell'anno Mille - apparvero in Europa come "svegliarini" all'interno dei monasteri e che tante di queste istituzioni religiose avevano sede proprio in Italia. E poi i primi orologi pubblici, quelli dei campanili, nel cui ristretto elenco e con datazione ai primi del 1300 compare la Basilica di Sant'Eustorgio, a Milano. E ancora il trecentesco Astrario di Giovanni de' Dondi (la cui ricostruzione di Luigi Pippa è al Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano), la quattrocentesca Torre dell'Orologio di piazza San Marco a Venezia e il cinquecentesco Orologio dei Pianeti di Lorenzo della Volpaia.

> "Un nuovo e tutto italiano progetto industriale che si fonda **su grande competenza, memoria storica** e tanta passione"

NON È SOLTANTO BELLO

Una digressione che in un certo senso avvalora la sostanza di questo nuovo e tutto italiano progetto industriale che si fonda su competenza, memoria storica e passione per l'argomento. Il primo risultato è non solo un movimento indubbiamente bello da vedere e finemente decorato a mano con tecniche come "Côtes de Genève" e "Perlage", ma anche realizzato sul principio della massima affidabilità. Una solida base su cui eventualmente sarà possibile sviluppare altri calibri, una produzione marcata e quindi garantita made in Italy (solo bilanciere e spirale sono Swiss made), oggi attestata su un migliaio di pezzi l'anno. Con proiezione a dieci volte tanto e in linea di principio al servizio dell'intero settore.

Il nuovo movimento Oisa 1937 a carica manuale si sviluppa su cinque ponti, è imperniato su diciannove rubini, funziona a 25.200 alternanze orarie ed è dotato di sistema antiurto Incabloc. R

IL PRIMATO

ALTA QUALITÀ NAZIONALE

È una produzione Locman la prima che adotta il nuovo movimento Oisa 1937. Si sono così unite due eccellenze italiane, il marchio con sede all'Isola d'Elba e l'officina meccanica milanese. Si tratta di un'edizione limitata del modello Montecristo, disponibile con cassa in acciaio oppure in oro dal diametro di 42 millimetri e con aperture laterali che ne caratterizzano il design. È impermeabile fino a 100 metri e con fondo a vista sul bel calibro 29-50 a carica manuale. Il quadrante smaltato ha numeri romani e riporta la parte occidentale e quella orientale del mappamondo attraversate da un veliero. Forse un'allusione all'avventura appena intrapresa, mentre un Tricolore a ore 6 sottolinea invece che questa missione è tutta italiana. Viene assicurata un'autonomia di carica di 60 ore e una precisione di +/-10 secondi al giorno.

di **Carlotta Mancini** - foto di **Paolo Carlini**

ELEGIA AMERICANA

Torna sulle nostre pagine questa gigantesca spider dopo oltre 15 anni. **Andata all'asta per mano di RM Sotheby's** a Parigi in febbraio, deve rivelarci un segreto: era nata berlina a sette posti

Accessori a profusione
La V-16 con telaio 700697 risulta ben equipaggiata: fari fendinebbia, doppio clacson, griglia di protezione del radiatore, sedili posteriori a scomparsa, due ruote di scorta laterali con specchietti, fari regolabili per guidatore e passeggero, portapacchi posteriore con baule e deflettori laterali. Era in copertina a gennaio 2007.

Per tutti i gusti
Erano più di 70 le opzioni fra le quali i clienti potevano scegliere per carrozzare la propria V-16; tra queste, la più desiderata era proprio la Roadster. La "nostra" è finita in grigio grafite e nero con filetti rossi, capote nera e interno rosso.

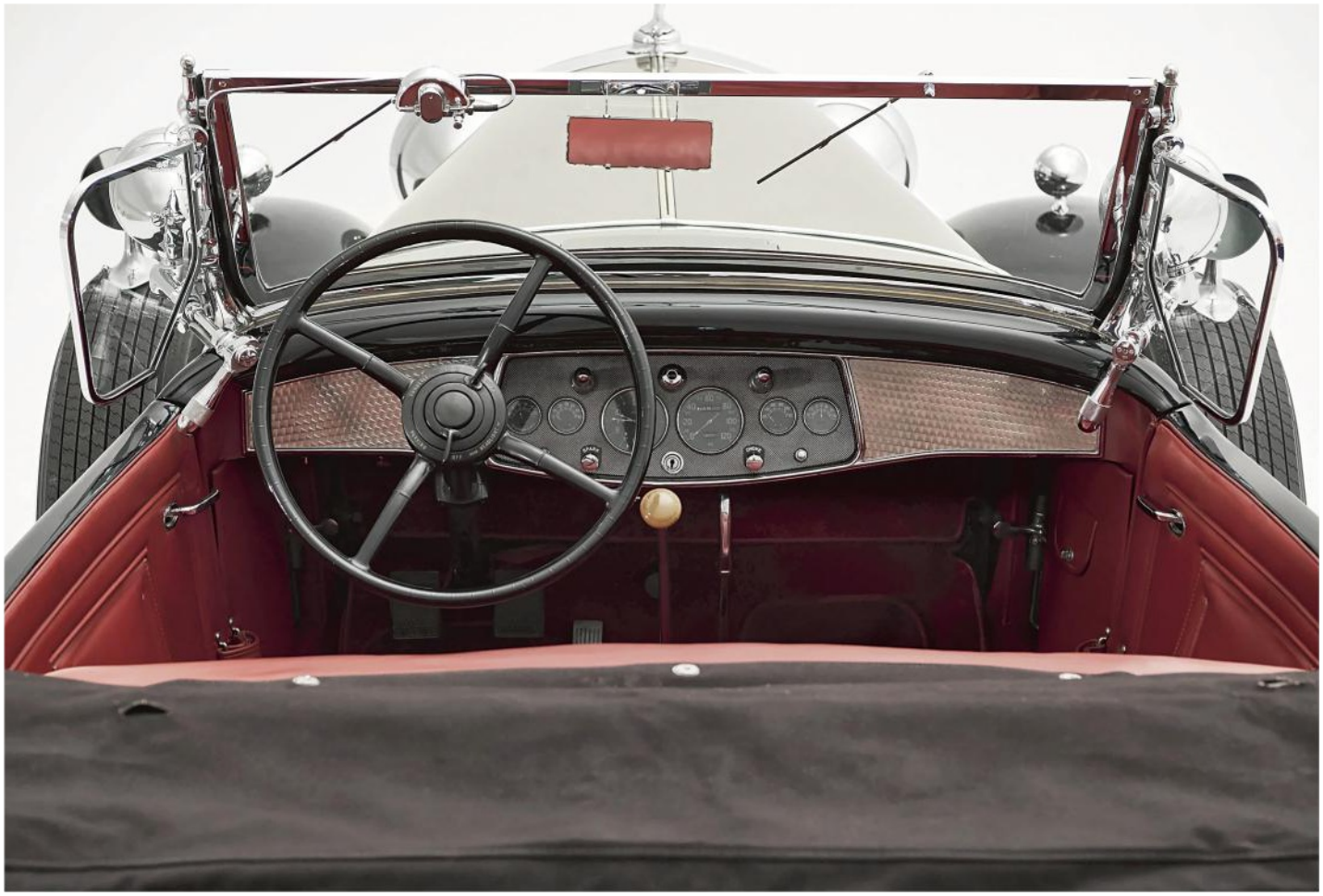
AGLI AMERICANI PIÙ FACOLTOSI NON BASTAVANO **I V8 E I V12.** PER INGOLOSIRLI CI VOLEVA QUALCOSA DI STUPEFACENTE

"Sedici cilindri di potenza, stile del tutto personalizzabile": così recitava una brochure della Cadillac V-16, un progetto nato per soddisfare le voglie dei ricchi americani, probabilmente annoiati dai "classici" V8 e V12, arrivato purtroppo sulla scia della Grande Depressione. Alla fine degli anni 20 guidare un'auto con carrozzeria "coach built" era considerato il non plus ultra, e chi poteva non si faceva problemi a spendere cifre molto alte per avere una vettura totalmente personalizzata.

È nel 1926 che la General Motors stanzia i fondi per il progetto di un motore multicilindrico: i clienti chiedevano maggiore potenza e zero vibrazioni e Larry Fisher, allora dirigente della Cadillac, era pronto ad accontentarli. Chiamò a sé Owen Nacker, ex ingegnere del marchio Marmon, e, in gran segreto, venne sviluppato il primo 16 cilindri montato su un'auto di serie. Costituito da due otto cilindri in linea montati insieme a V con un angolo di 45° su un unico albero motore, il V16 aveva una cilindrata di 7407 cc e circa 165-185 cavalli, a seconda dell'esemplare. L'auto era in grado di raggiungere 80-100 miglia orarie (circa 128-160 km/h) secondo il tipo di carrozzeria. A onor del vero già Bugatti nel 1915 aveva ideato il motore "U 16": progettato per l'uso aeronautico, presentava due bancate da otto cilindri montate affiancate su un basamento comune, ma si trattava appunto di un motore a U e non a V.

SI FACEVA TUTTO IN CASA

Per un esercizio di tecnica del genere, serviva una carrozzeria all'altezza. Nel 1926 Fisher incontrò Harley Earl, designer statunitense, che prese libera ispirazione dal Vecchio Continente: in particolare dalle Hispano Suiza e Isotta Fraschini, di cui rivediamo nelle V-16 molte caratteristiche stilistiche. A differenza di gran parte dei costruttori di auto di lusso, che vendevano i telai nudi per farli rivestire, la General Motors acquisì la Fleetwood Metal Body e la Fisher Body per mantenere l'attività all'interno dell'azienda. Il cliente della V-16 poteva pertanto scegliere tra circa 70 tipi di carrozzerie diverse: la Fle-



Finiture curatissime
All'interno questa V-16 presenta un cruscotto in metallo lavorato e la strumentazione originale, molto completa. I sedili sono di pelle rossa e i posteriori, a scomparsa, hanno i braccioli laterali e i poggiapiedi (a sinistra). Le due grosse manopole ai lati della plancia, sopra, servono per orientare i fari supplementari.

Da noi è introvabile
Molto rara in Europa, dove automobili di questa stazza apparivano sproporzionate alla rete stradale anche a chi avrebbe potuto permettersele, questa Roadster completamente costruita a mano è ritenuta una delle probabilmente sole due V-16 arrivate in Italia. Scenografiche le grandi ruote a fascia bianca.

Fleetwood in quel periodo proponeva dieci modelli a catalogo e 30 ulteriori schizzi realizzati dai designer fra i quali orientare la scelta dell'acquirente. Nello specifico, Fisher creava per lo più carrozzerie chiuse per 5-7 passeggeri, mentre Fleetwood produceva soprattutto auto scoperte da 2 fino a 5 posti.

LUSSUOSA E COSTOSA

Fu a fine dicembre 1929, nel momento più nero dell'economia americana, che venne annunciato alla radio l'arrivo della Cadillac più costosa e lussuosa, seguito dalla presentazione al Salone di New York nel 1930. Le vendite si concentrarono nel primo anno di produzione e superarono tutte le aspettative, per poi rallentare drasticamente e arrivare a fine produzione, prima della guerra, con un totale di 4076 vetture prodotte, 3251 delle quali fra il 1930 e il 1931. Assemblata sulle singole ordinazioni dei clienti, la 16 cilindri è un'opera dell'ingegno umano che non può lasciare indifferenti, come l'esemplare di queste pagine: è la protagonista della coperti-

CARATTERISTICHE

Motore
Anteriore, longitudinale - 16 cilindri a V (45°)
Alesaggio 76,2 mm - Corsa 101,6 mm
Cilindrata 7407 cc
Rapporto di compressione 7,8:1
Potenza 165-185 CV a 3400 giri/minuto
Distribuzione a valvole in testa, albero a camme centrale
Due carburatori Cadillac
Impianto elettrico 6 V, batteria 130 Ah.

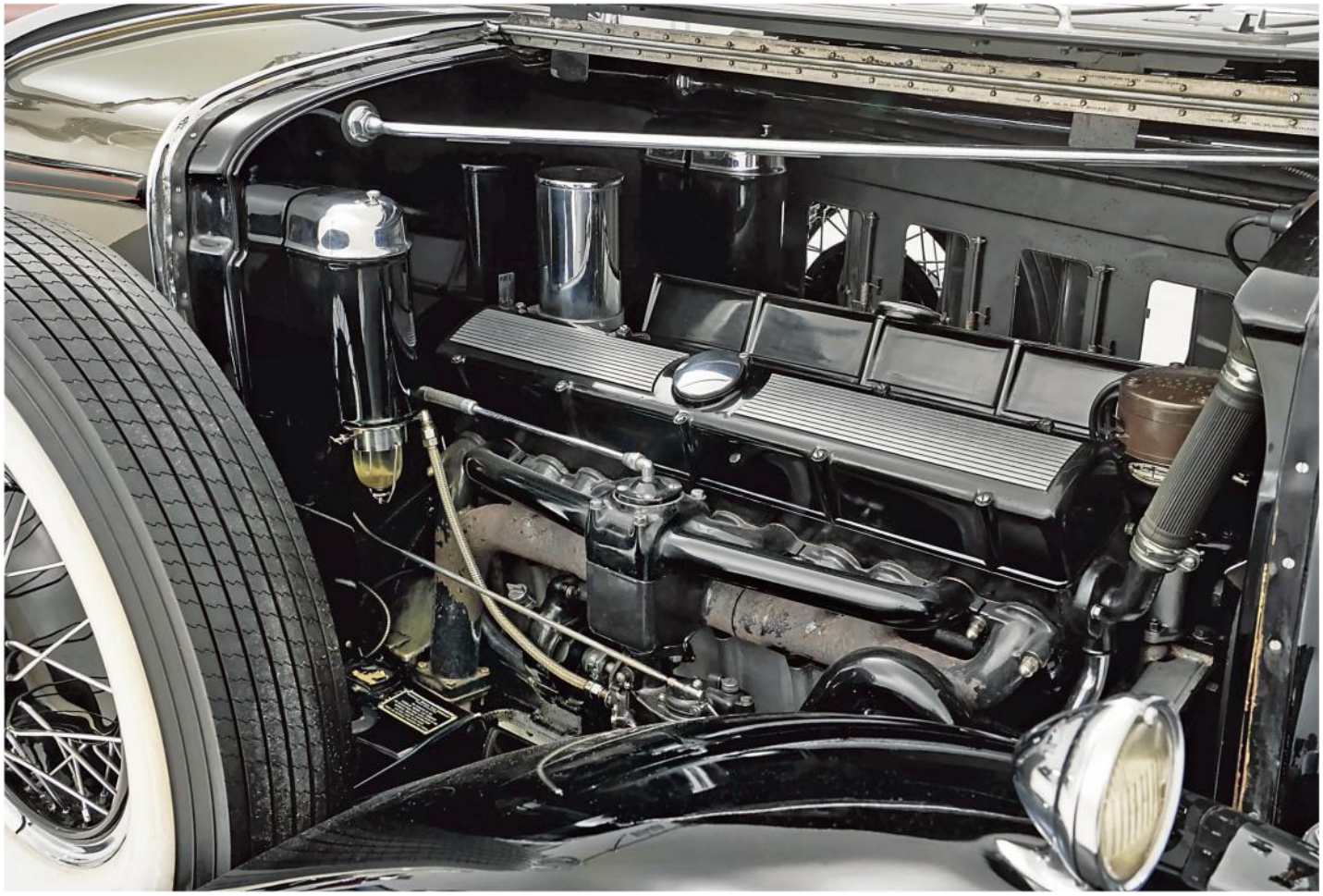
Trasmissione
Trazione posteriore
Cambio a 3 marce sincronizzate
Comando a leva centrale
Frizione monodisco a secco
Pneumatici 7.50x19.

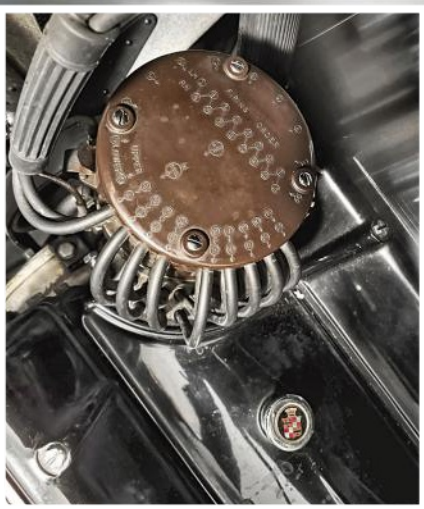
Corpo vettura
Spider 2 porte, 2+2 posti
Telaio a longheroni e traverse
Carrozzeria in metallo, cofano e parafiamma d'origine
Sospensioni anteriori ad assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali
Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali
Ammortizzatori idraulici
Freni meccanici a tamburo, con servofreno
Sterzo a vite e settore
Capacità serbatoio carburante 95 litri.

Dimensioni e peso
Passo 3760 mm
Carreggiate: anteriore 1512 mm - posteriore 1500 mm
Lunghezza 5892 mm - Larghezza 1860 mm
Altezza 1842 mm
Peso a vuoto 2478 kg.

Prestazioni
Velocità 160 km/h
Consumo medio 29 litri/100 km.

LA PRODUZIONE, A DISPETTO DELLA CRISI, **SUPERÒ OGNI ASPETTATIVA.** MA SI CONCENTRÒ NEI PRIMI DUE ANNI





na di Ruoteclassiche del gennaio 2007 che, sotto la linea da roadster, cela un segreto. L'auto con numero di telaio 700697 nasceva infatti con carrozzeria berlina a 7 posti, realizzata dalla Stockell Motor Car Company di Nashville, in Tennessee. La sua storia rimane oscura praticamente fino al 1986 quando motore, trasmissione e telaio furono acquistati da un rinomato restauratore di St. Louis in Missouri, che nel corso dei quattro anni successivi costruì interamente a mano una carrozzeria roadster rispettando le specifiche Fleetwood. Mantenendo la paratia parafiamma e il cofano motore originali, la vettura venne verniciata in un'interessante combinazione di grigio grafite e nero con filetti rossi, capote nera e interno di pelle rossa, la stessa che vediamo oggi.

La nuova carrozzeria, rifinita seguendo tutti i rigorosi standard di autenticità, ha percorso un'immaginaria Route 66 attraverso gli Stati Uniti per partecipare a diversi eventi del Classic Car Club of America, tra cui la Cadillac-LaSalle Experience del 1993 in Michigan, dove ha ricevuto riconoscimenti come il Gilmore Award e il Missouri Grand Classic. Non solo raduni statici: i 16 cilindri sono stati scatenati in diverse occasioni per prendere parte a manifestazioni dinamiche, dimostrando le eccellenti prestazioni per le quali i facoltosi clienti sceglievano la V-16. Dopo quasi dieci anni, la Roadster venne venduta a un collezionista in Kansas, per poi essere esportata in Italia e usata per numerosi eventi nei dintorni di Brescia.

La V-16 è considerata come una delle migliori automobili dell'epoca prebellica, e questo esemplare è riconosciuto "Full Classic" dal Classic Car Club of America: ciò significa la possibilità di partecipare a eventi storici e incontri organizzati dal club.

La protagonista della nostra copertina di gennaio 2007 è andata battuta una prima volta in asta a Villa Erba nel 2019 e poi ancora quest'anno a Parigi, dove è stata venduta per 149.500 euro. Un buon affare per un'auto molto rara in Europa, che rappresenta uno degli ultimi ruggiti della potenza economica americana, un esercizio di stile e una prova di forza che, nonostante l'attuale disinteresse per un motore tanto costoso, ha fatto entrare Cadillac e il suo 16 cilindri nella storia. R

Colosso meccanico
Il motore a 16 cilindri è costituito da due otto cilindri in linea montati insieme con angolo di 45° fra le bancate e su un unico albero motore, con cilindrata di 7407 cc e 165-185 cavalli. L'auto era in grado di raggiungere le 100 miglia orarie (circa 160 km/h) con le carrozzerie più sportive.

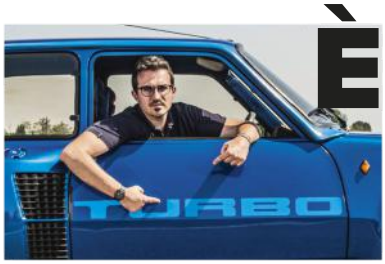
C'È PISTA PER TE RENAULT 5 TURBO

di **Paolo Sormani** - foto di **Massimiliano Serra**

È un duro lavoro, ma... Il nostro lettore Edoardo Trevisan saggia la ruvidità della Renault 5 Turbo fra i cordoli della pista di handling, l'alternativa più vicina e sicura alle strade di montagna dove questa "very hot hatch" fu protagonista nei rally dei primi anni 80.

LA MAGIA DEL "TURBONE"

Quando quest'auto vinceva il Rally di Montecarlo lui non era nemmeno nato. Eppure la R5 Turbo è stata scelta da Edoardo Trevisan **per provare quel certo brivido dell'esagerazione** che le auto di oggi non sanno più offrire



Sinfonia Turbo
Il fischio della turbina Garrett T3 alza il tono di voce del motore 4 cilindri 1400. Quando entra in gioco, poco oltre i quattromila giri, incolla la schiena al sedile e riempie le orecchie con il suo sibilo caratteristico.

È proprio vero, a volte il destino è una forza che va afferrata per il volante. Prendete lo strano incontro di questo mese sulla pista Asc di Vairano. Non potrebbero sembrare più eterogenei, Edoardo Trevisan e Mauro Della Rossa. Il primo ha 29 anni ed è figlio del Biellese, la terra del Rally della Lana. Oltre al suo lavoro di tutti i giorni, con TTT Drivers è impegnato nell'organizzazione di eventi per auto classiche, come Gentlemen Drivers' Meeting e Ruote Ghiacciate. Della Rossa si presenta con la camicia "Renault F1", un pizzo candido da bluesman e l'aria di chi la sa lunga, in fatto di macchine e non solo. L'amore per le auto della Losanga è maturato durante i suoi cinquant'anni di lavoro da accettatore e responsabile di officina. A riunire due generazioni di appassionati è la Renault 5 Turbo (la cosiddetta "1") della collezione di Giorgio Paglini, il titolare della G&G, azienda che raggruppa diverse concessionarie del marchio transalpino in provincia di Varese. Oggi che è in pensione, Della Rossa ne cura il restauro e la manutenzione, per tenerle in forma quando c'è un'occasione speciale come "C'è pista per te". Mai come in questo caso il tracciato tecnico della pista di handling si rivela il più adatto.

PALESTRATA E SCORBUTICA

La Renault 5 Turbo è una delle scorbutiche primedonne dei rally anni 80, specializzata nel divorare asfalto e misti stretti. Basta un colpo d'occhio alle sue forme da utilitaria che ha esagerato con il Viagra per ricordarsi che con la R5 normale non ha nulla a che vedere. La "Turbo 1", così soprannominata perché è la prima serie costruita fra il 1980 e l'83 in 1820 esemplari, è una "tutto dietro", quindi con trazione posteriore e, soprattutto, il 4 cilindri di 1,4 litri sovralimentato e sistemato in posizione centrale longitudinale. Proprio lì, nell'abitacolo, senza tanti diaframmi e complimenti.

Il "Turbone", come veniva chiamata la 5 agli steroidi, nacque per dare un seguito più consistente alla R5 Alpine nel Gruppo 4. Alla Renault Sport decisero di lavorare direttamente sull'utilitaria, ma in modo radicale. Oggi si direbbe: folle.

LA SUA TOP 5

Renault 5 Turbo

Mercedes 300 SL

Mercedes 230 SL

Ferrari 308 GTS

Dino 246 GTS

> “Jean Ragnotti raddrizzava **in gara al ‘Montecarlo’** le esse dove la 5 Turbo passava appena. Ma mica era uno normale, lui”

Ma era il bello di quei tempi. Le scocche delle R5 di serie arrivavano alla carrozzeria Heuliez per essere modificate nel pianale. Quindi erano dotate di portiere, padiglione e portellone in alluminio. Parafanghi e minigonne sono in resina, alettone e griglie in poliuretano. I passaruota esagerati sono l’elemento più caratteristico, necessario a ospitare le gomme più larghe e le ampie feritoie nere per l’estrazione del calore equatoriale dall’interno. Una volta modificata, la R5 Turbo veniva spedita allo stabilimento Alpine di Dieppe per l’assemblaggio e la verniciatura finale.

Nello spettacolare Bleu Olympe metallizzato della R5 della collezione Paglini, Edoardo Trevisan si specchia senza timore reverenziale. Non lascia trasparire nervosismo, solo la concentrazione di chi ha finalmente la chance di guidare un’auto che ha sempre sognato, lontana dalle possibilità economiche di un giovane appassionato. Il valore collezionistico di un esemplare in condizioni perfette e con pochi chilometri si spinge ben oltre i centomila euro. Solo grazie a “C’è pista per te” ha avuto l’opportunità di provarla in tutta

Era tanto che ti aspettavo
Edoardo finalmente al volante della Turbo. Esagerata pure nell’interno, con il blu elettrico a contrasto con l’arancio: più anni 80 di così! Si notino gli strumenti dedicati e gli alzavetri elettrici.

CARATTERISTICHE

Motore
Centrale, longitudinale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 76 mm - Corsa 77 mm
Cilindrata 1397 cc
Rapporto di compressione 7:1
Potenza 160 CV a 6000 giri/minuto
Distribuzione a valvole in testa a V
Monoalbero a camme, catena
Iniezione Bosch K-Jetronic, turbocompressore Garrett T3
Accensione elettronica
Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.

Corpo vettura
Berlina 3 porte, 2 posti
Scocca portante in acciaio e alluminio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni ant. e post. a disco autoventilanti
Sterzo a cremagliera
Capacità serbatoio carburante 93 litri.

Dimensioni e peso
Passo 2430 mm
Carreggiate: anteriore 1345 mm - posteriore 1475 mm
Lunghezza 3665 mm - Larghezza 1750 mm -
Altezza 1325 mm
Peso in ordine di marcia 970 kg.

Prestazioni
Velocità 200 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 6,9 s.

Quotazione AB
75.000 euro.

Splendida quarantenne
La R5 Turbo del 1982 appartiene alla collezione di Giorgio Paglini, è perfettamente in ordine e nel tempo ha richiesto solo qualche intervento di tipo conservativo. Quando c’è da esibire i muscoli, non si tira certo indietro. Proprio durante il turno in pista, il nostro lettore ha avuto l’onore di doppiare i 25.000 chilometri segnati a strumento.

> "Ho dovuto buttarci un occhio per **trovare il pedale e frenare.** Che si diceva non fosse la specialità della 5 Turbo"

libertà e sicurezza. Trevisan ha scelto la 5 Turbo proprio per questa ragione e perché nel suo garage c'è una Lancia Fulvia Coupé, recuperata un paio d'anni fa alla soglia della pressa. La definisce "un'auto divertente in modo incredibile rispetto alle moderne, che non comunicano nulla. Il bello di queste macchine è che sono molto diverse l'una dall'altra, con una propria personalità che i modelli di oggi, che soffrono la standardizzazione di idee e di concetti, non possono più offrire.

Forse perché una volta dalle auto si cercava qualcosa d'altro". Della Rossa lo mette in guardia: la 5 Turbo non è come la "Fulvietta": "Ricordo Jean Ragnotti al Montecarlo, nelle prove speciali raddrizzava le esse più strette dove uno normale sarebbe passato a malapena. Era impressionante, perché in generale questa macchina è difficile da guidare, è meglio non darle molta confidenza".

MEGLIO MOSTRARE RISPETTO

Il lettore ascolta con attenzione e si rivolge alla Renault dandole del "lei". Anzi, del "vous", visto che è francese. Disegna le prime curve con il compasso, cauto e sicuro. Esce dal turno in pista e dall'abitacolo con un'espressione giustamente scomposta. "Me l'aspettavo più educata, in un certo senso. Che sia una macchina da rally te lo dice più la dinamica del motore, che spinge tanto e si fa sentire. Lo sterzo duro e diretto e la frizione tosta non la rendono immediata da guidare. In un altro frangente, negli spazi di manovra di una strada da rally anziché fra i cordoli della pista, si confermerebbe ciò che è davvero, una macchina impegnativa", spiega. Sulle prime, confessa di aver faticato con la pedaliera: "I comandi sono molto vicini e leggermente disassati. Ho dovuto buttare un occhio per capire dov'era il freno. A proposito, la R5 Turbo ha fama di non frenare tanto, ma se penso alla mia Fulvia, qui è tutta un'altra cosa", dice a proposito del sistema sviluppato appositamente con i dischi della Citroën CX ventilati e le pinze della R20.

Bene, e il turbo? "Quando entra te ne accorgi dalla bella botta sulla schiena, interviene non troppo in alto, verso i quattromila giri. E anche il suono è fantastico, il fischio della turbina Garrett T3 dà molta emozione. Con i finestrini alzati però è davvero faticosa, sembrava di fare la sauna...". Menzione speciale per l'interno blu elettrico a righe arancio firmato Bertone, un colpo d'occhio che più anni 80 non si può.

Al netto del tributo di sudore, oggi Edoardo ha vissuto un'esperienza che gli ha permesso di valicare idealmente le Alpi, per godere di una filosofia costruttiva originale e di un approccio al rally "cugino" della sua Fulvia Coupé. Lancia e Renault hanno offerto la possibilità ad almeno due generazioni di piloti in erba di correre su ciò che si poteva comprare senza ipotecarsi la casa. E divertendosi come matti. Perché un po' matti bisogna essere, per mettere alla frusta il "Turbone"...

Svolta radicale
Rispetto alla R5 Alpine, che aveva un motore aspirato di 1397 cc da 93 CV e la trazione anteriore, le scelte tecniche per la Turbo sono opposte e clamorose. I 160 CV salgono addirittura a 360 nell'evoluzione Maxi Turbo da competizione.

ANCHE VOI COME EDOARDO

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

Cheek to cheek
Pilota e navigatore sono separati dal 4 cilindri centrale longitudinale da un semplice pannello coibentato e foderato di moquette arancione. Se amate il sound del motore sparato dritto nelle orecchie, la temperatura sub equatoriale e possedete un certo grado di follia, la R5 Turbo, allora, è la macchina giusta per voi.

di **Gaetano Derosa** - foto di **Massimiliano Serra**

LA FAMIGLIA PIÙ BELLA DEL MONDO

Monza, 27 giugno 1962: gli occhi di tutti sono puntati sulla nuova creatura del Biscione, **destinata a dettare legge** grazie ad alti contenuti di sicurezza e a prestazioni da prima della classe

Linea sconcertante, poco persuasiva, coda troppo elaborata, finiture non all'altezza. La stampa specializzata nel 1962 non accoglie molto bene la nuova berlina dell'Alfa Romeo. Questo non deve meravigliare perché molto spesso (e tuttora) la critica, quando si tratta di giudicare avvenimenti vicini o contemporanei, prende solenni cantonate. Infatti, giusto qualche mese per realizzare che la Giulia è diventata il nuovo oggetto del desiderio non soltanto del popolo alfista, e anche i più scettici sono costretti a ricredersi. D'altronde siamo davanti a un capolavoro destinato a lasciare un segno profondo nel mondo delle quattro ruote. A partire proprio dall'aerodinamica: è disegnata veramente dal vento, grazie all'assenza di spigoli vivi, alla coda tronca, al parabrezza con un'inclinazione "osée" per il tempo, alla bassa linea di cintura. Al confronto le concorrenti impallidiscono. Ma è sotto il vestito la vera novità. In un periodo in cui le strade si moltiplicano, il traffico aumenta vertiginosamente, ma di sicurezza passiva non si parla ancora, irrompe la Giulia con la sua struttura differenziata della scocca. Anche Oltreoceano scatta la standing ovation.

PERFETTA SOTTO OGNI PUNTO DI VISTA

Per non parlare della strepitosa meccanica, del consumo all'occorrenza parco, a dimostrazione di un Cx da primato, di un'evoluzione costante per farla rimanere 15 anni sulla breccia. Un prodotto davvero superlativo, accidenti quanto eravamo bravi. Dunque è giusto e doveroso festeggiare i primi sessant'anni della Giulia con un'eccezionale parata delle versioni più significative della sua inimitabile storia, compresa la super sportiva TI Super. ...

Parata vincente
Sulla pista Asc di Vairano di Vidigulfo (Pavia) una bella parata in rappresentanza della famiglia Giulia dal 1963 fino al 1975.
SI ringraziano per la cortese collaborazione il Registro Italiano Giulia (nella persona di Domenico Pepè), l'Alfa Blue Team e Angelo Dragoni.

1963

GIULIA **TI** (SERIE **105.14**)

UN DEBUTTO ALLA GRANDE

La prima serie, costruita ancora al Portello, **stupisce per le prestazioni.** Dopo 22 mila esemplari arrivano i freni a disco

Pluripremiata
Da sempre della stessa famiglia, questa Giulia TI è stata di recente premiata a Monza dalla Scuderia del Portello come esemplare più datato di Giulia presente alla manifestazione ed è stata esposta al museo di Arese in occasione dell'Expo.

Giuseppe Scarnati, Ettore Favilla ed Ernesto Cantoni sono i fiori all'occhiello dell'Ufficio Stile ideato per creare la sostituta della Giulietta. Ma le prime proposte non sono granché, anche se rispettano la tradizione della Casa. Poi, nel 1959, quando un primo prototipo è già stato allestito, l'ingegner Orazio Satta Puliga, di ritorno dal Salone dell'auto di Londra, spariglia le carte: al bando la continuità, benvenute scelte ardite. Ed ecco che nasce la Giulia, un'auto fuori da tutti i precedenti schemi: compatta sì, ma spaziosa (omologata per sei grazie alla panchetta anteriore), e soprattutto aerodinamica e sicura. La battaglia contro il vento è appena cominciata. La coda tronca, soluzione tra le più innovative dell'auto, viene sperimentata con successo nella galleria del vento del Politecnico di Torino da Ivo Colucci (allora a capo della Diprecar, Direzione ufficio progettazione esperienze carrozzerie) e sarà poi quella scelta da un entusiasta Satta. E ancora la sicurezza, con la famosa struttura differenziata dell'abitacolo, anni luce avanti rispetto alle concorrenti. La prima nidiata di Giulia TI si riconosce sia per i freni a tamburo (dal 1963 arrivano i dischi) sia per la leva del cambio al volante, che due anni dopo potrà essere sostituita, in opzione, con quella più pratica e precisa a cloche. Le caratteristiche del motore sono tali da poter reggere il confronto anche con cilindrate ben superiori. Insomma, per l'ennesima volta, un vero capolavoro in stile Alfa.

FEDELE ALLA STESSA FAMIGLIA

Immatricolata l'8 agosto 1963, questa vettura di colore Biancospino è una delle ultime costruite al Portello, di lì a breve la produzione sarebbe passata ad Arese. Appartiene da sempre alla stessa famiglia: "Era di mio zio", racconta oggi Giuseppe Dell'Orto, 73 anni, di Caponago (Monza), "e io l'ho ereditata. Quattordici anni fa abbiamo deciso di revisionarla, ma non s è trattato di un vero restauro, tant'è che l'interno è ancora originale, e perfetto. Mi piace il rombo del motore, d'altronde ho in garage anche una 2000 GTV, insomma è musica per gli alfisti".

Muso tosto
Il frontale molto grintoso è uno dei tratti caratteristici della Giulia TI. La velocità dichiarata (oltre 165 km/h) si raggiunge con estrema facilità.

In hoc signo, Portello
La targhetta metallica “Alfa Romeo, made in Italy” nella battuta porta identifica l’allestimento al Portello per questo esemplare (telaio 420863). La Giulia segnerà successivamente il passaggio dallo storico stabilimento del Portello, non più in grado di sopportare i crescenti volumi di produzione, al moderno complesso industriale di Arese.

1963

GIULIA **TI SUPER** (SERIE **105.16**) **QUADRIFOGLIO NUMERO UNO**

Alleggerita di circa 90 kg, **monta il motore della Giulia SS** per arrivare, in un attimo, a 185 km/h. Questa è la prima costruita

La più corsaiola
Utilizzata in molte competizioni, la TI Super riporta sui circuiti il quadrifoglio che aveva contraddistinto le Alfa da corsa, dalla RL del 1924 alla 6C 3000 CM del 1953. Fu un'arma molto importante per gareggiare nel nascente Challenge europeo Turismo. Veniva venduta a un prezzo di 2 milioni 525 mila lire.

Segni particolari: motore serie AR00516 con 112 CV, due carburatori doppio corpo con "proboscide" per l'aspirazione, leva del cambio a cloche, sedili avvolgenti, plancia senza maniglia per il passeggero, vano portaguanti senza sportello, tre strumenti tondi di uguale diametro, volante a tre razze di alluminio con corona nera, mascherina con le "reticelle", cerchi Campagnolo in Elektron, più leggera di 90 kg ma, soprattutto, il quadrifoglio sulle fiancate. La TI Super è la versione corsaiola, oggi vera rarità con quotazioni alle stelle, della famiglia Giulia. Arriva nel 1963, fortissimamente voluta dal presidente Luraghi, perché "un'Alfa che si rispetti deve sgomitare anche in pista e, soprattutto, primeggiare ovunque". Tra le altre peculiarità di questa grintosa versione, i paraurti senza rostri, i finestrini posteriori in plexiglas, l'assetto ribassato, la leva del freno a mano tra i sedili, il radiatore olio a richiesta e il logo del modello anche sul cofano anteriore. Unico colore disponibile è il bianco, a eccezione di due esemplari, uno rosso (telaio 595135) e uno grigio (#595416, ora del Museo Fratelli Cozzi). Nell'agosto 1963 la scocca viene unificata a quella della TI, quindi con attacchi per il servofreno, anche se non sarà mai montato, mentre la scatola dei fusibili passa alla destra del vano motore.

PRIMO PROPRIETARIO: SIGNORA ALFA

L'esemplare protagonista, telaio 595019, è proprio la "numero 1", quella della presentazione ufficiale, ancora con targhe e documenti originali (dove si legge il nome del primo intestatario: "Signora Alfa Romeo", una poesia), immatricolata il 7 settembre 1963, in splendida forma dopo un restauro di qualche anno fa. Appartiene a un alfista doc, Angelo Dragoni, 79 anni, restauratore di San Colombano al Lambro (Lodi): "L'avevo risistemata tutta qualche anno fa, per conto di un cliente, poi mi sono accorto che era la prima costruita. E mi sono fatto promettere che sarei stato il primo a essere avvisato in caso di vendita. Così è stato e oggi è uno dei fiori all'occhiello della mia collezione".

Interno racing
Nella pagina a fianco, una vista del bellissimo interno con sedili sportivi e della plancia con volante a razze in alluminio che contraddistinguono la TI Super.

“Signora Alfa Romeo”
Spettacolare la dicitura del primo proprietario sul libretto di circolazione originale: “Signora Alfa Romeo”. Si tratta infatti del primo esemplare allestito e presentato ufficialmente alla stampa a Monza nel 1963.

1965

GIULIA **SUPER** (SERIE **105.26**)

IL BOLLINO ORO CHE SPOPOLA

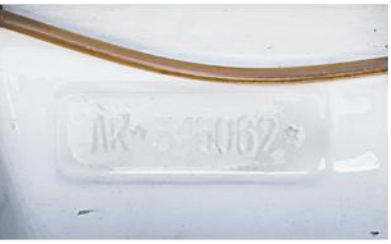
Nasce dall'idea di proporre una versione **più lussuosa e rifinita** della TI, ma meno estrema della TI Super. E diventa un successo

I profili la identificano
La Super si distingue dalla versione d'esordio per i profili sottoporta lucidi, per i fari posteriori più grandi e privi di cornice cromata. Nel 1965 costava di listino 1 milione 775 mila lire.

Per la stampa specializzata dell'epoca viene considerata come la classica via di mezzo. Più lussuosa della TI e meno corsaiola della TI Super, questo il concetto. In realtà è anche molto di più. Con la Super inizia una serie di affinamenti sia alla carrozzeria sia all'interno per controbattere non solo le critiche di una finitura non all'altezza per la prima serie, ma anche per allargare la clientela in tutto il mondo. Ecco dunque l'interno con tessuto dei sedili di migliore qualità, tasche portacarte sul retro degli schienali, il pavimento rivestito di moquette, posacenere anteriore combinato con l'accendisigari mentre quelli posteriori sono sulle porte anziché sui braccioli, gli attacchi per le cinture a tre punti, le bocchette di ventilazione aggiunte ai lati della plancia (come la TI), lo specchietto con scatto antiabbagliante. Tante le novità di dettaglio all'esterno, anche se le due più caratteristiche sono lo stemma circolare dorato sui montanti posteriori (il cosiddetto "bollino oro") e lo scudo della calandra centrale, più alto, di tipo "spezzato" (con parte superiore unita al cofano). Anche i gruppi ottici posteriori vengono cambiati: ora sono più grandi e senza cornice cromata. E poi il profilo lucido sui brancardi e le calotte delle ruote con un bordino rialzato, la plancia con inserti di legno e il vano autoradio con mascherina lucida, oltre al volante con razze in alluminio e corona nera e la strumentazione con tre elementi, al centro l'orologio.

DA IMOLA A VERONA

Costruita ad Arese il 31 agosto 1965, questa Super è stata venduta a Imola il 21 aprile dell'anno successivo. Oggi appartiene a Giovanni Mistura, 72 anni, di Verona: "Ne avevo avuta una identica, comperata usata, da giovane agli inizi degli anni 70. Andava veramente forte, era difficile superarmi. Poi la vendita a due lire, complice la crisi petrolifera. Nel 2008 ne ho ricomperata una gemella, che era già stata restaurata in modo professionale. Solo chi la prova ne può apprezzare le prestazioni. Il cambio è di una precisione unica e, in caso di emergenza, frena davvero bene. Non me ne separerò mai, questo è certo".



Motore con "proboscide"
Sulla Super viene introdotto il filtro aria "a proboscide", il cui ingombro costringe a spostare il cric dal vano motore a quello bagagli.

Segni particolari
Il famoso “bollino oro” alla base dei montanti posteriori contraddistingue la versione Super. Caratteristico anche lo scudetto anteriore montato più in alto e diviso in due parti (in alto a sinistra).

1965

GIULIA 1300 (SERIE 105.06)

LA VERA EREDE DELLA GIULIETTA

Andrà ad accompagnare **la sorella degli anni 50** alla meritata pensione senza essere rimpianta. Oggi è diventata rara a trovarsi

Settore strategico
La dirigenza della Casa opta per una Giulia con meccanica della Giulietta TI per presidiare il settore delle "milletré", così importante in Europa a metà degli anni 60. Il prezzo di listino era di un milione 395 mila lire.

Satta e Luraghi hanno le idee ben chiare sul "dopo Giulietta" che, nella versione berlina, continua ancora a essere ben richiesta anche agli inizi degli anni 60. Ma bisogna trovare una sostituta all'altezza e che non la faccia rimpiangere in quel segmento di mercato così fondamentale per la sopravvivenza stessa dell'azienda. Alla fine l'Alfa Romeo lo fa con un paio di anni di anticipo rispetto all'addio della Giulietta TI (che avverrà a luglio 1966). E presenta un prodotto di sostanza, la Giulia 1300. Molte le semplificazioni estetiche rispetto alla "millesei", che però la rendono quasi più elegante: la mascherina anteriore con faro singolo, i paraurti senza rostri, lampeggiatori laterali rettangolari, coppe ruota metalliche con impresso il marchio della Casa. I gruppi ottici posteriori sono senza luce di retromarcia, mentre lo scudo centrale sul frontale è del tipo a griglia. All'interno campeggia il volante della Giulia TI, ma con i bracci del clacson neri anziché avorio, i deflettori sono apribili con fermo senza pulsante, il cofano motore è senza luce di ispezione e con asta laterale e, in generale, la finitura è semplificata. Il motore è quello della Giulietta TI (tipo AR00506) reso più potente e il cambio a 4 marce, con i freni a disco (però senza servofreno).

PASSAGGIO DI TESTIMONE

Telaio 562189, immatricolato per la prima volta a Torino il 18 marzo 1965, questo esemplare conservato di Giulia 1300 appartiene alla prestigiosa collezione dell'Alfa Blue Team: "Potrebbe sembrare di secondaria importanza, qualcuno in passato la snobbava", dice Gippo Salvetti, "ma è il vero passaggio di testimone con la Giulietta. All'epoca c'era una clientela incallita che chiedeva a gran voce la continuazione della produzione della berlina degli anni 50 ma, grazie alla Giulia, la sostituzione fu realmente indolore. L'abbiamo trovata tanti anni fa, era un pò pasticciata, per fortuna siamo riusciti a salvare le parti originali e a ridarle nuova vita con un restauro di tipo conservativo, trovando i componenti specifici che col tempo erano stati sostituiti".

Tutta originale
Questo esemplare appartiene alla prestigiosa collezione dell'Alfa Blue Team. Recuperata in buone condizioni, è stata ripristinata secondo le specifiche originali.

Un po' di prima serie
La calandra coi proiettori singoli, le luci posteriori senza retromarcia, l'assenza dei rostri ai paraurti identificano la Giulia 1300. L'interno riprende il look della TI del 1962, a partire dalla strumentazione, mentre il volante ora è tutto nero. Qui accanto, il bloccasterzo "a forcella" era un accessorio aftermarket molto gettonato all'epoca.

1970

GIULIA 1300 TI (SERIE 105.39) PIÙ RIFINITA E INTERNAZIONALE

Un motore tutto nuovo **con cambio a 5 marce** per zittire la critica sulle prestazioni della "milletre", ora migliore anche negli allestimenti

Confort acustico
A partire dal 1969 vengono adottati rostri paraurti maggiorati e nuove maniglie porte. Ma soprattutto, la 1300 TI beneficia di un generale miglioramento del confort acustico, che viene molto gradito da una clientela sempre più esigente. Costava un milione 515 mila lire.

Da una parte i criteri di uniformazione industriale, dall'altra l'urgenza di mettere a punto una versione più performante per soddisfare la sempre esigente clientela. Ed ecco che il 10 febbraio 1966 debutta la Giulia 1300 in versione Turismo Internazionale. Addio al motore della Giulietta, al suo posto ne viene montato uno (tipo AR00539) molto performante (eroga 82 CV) e particolarmente elastico, grazie anche all'accoppiamento con un cambio a 5 marce, com'è nella tradizione della Casa. Gli affinamenti alla carrozzeria e all'allestimento interno sono invece il frutto di uno svecchiamento necessario: dapprima il volante, poi anche la plancia e la strumentazione (versione 1967), la selleria ridisegnata, i fanali posteriori con luci di retromarcia. Poi, nel 1969 (anno di riferimento per il modello che compare in queste pagine) vengono adottati i rostri paraurti maggiorati oltre alle coppe ruota lisce. Viene anche migliorato il confort acustico: da una parte la meccanica è più silenziosa grazie all'utilizzo di snodi elastici sui puntoni posteriori e ai supporti motore ridisegnati, dall'altra viene fatto ampio ricorso a pannelli fonoassorbenti, già sperimentati sulla 1750 berlina. Risultato: la 1300 TI ora è la più veloce della sua categoria (oltre 165 km/h), ma è anche più silenziosa, davvero niente male.

LIVREA BLU OLANDESE

Molto elegante nella livrea Blu Olandese, il telaio 1067067 è stato venduto a Siena il 12 febbraio 1970 a un imprenditore locale. Oggi appartiene a Mauro Bramé, 54 anni, di Como: "Il virus Alfa in famiglia ce lo ha trasmesso lo zio Franco, che è stato collaudatore della Casa dal 1927 fino al 1967. Ho tante foto che lo vedono sorridere accanto alla 'Disco Volante', alla 1900 SS, alla GTA. Logico che, quando mi sono avvicinato al mondo delle auto storiche qualche anno fa, la scelta dovesse cadere su una delle auto del Biscione. Alla 1300 TI ci sono arrivato per caso, sono stato fortunato a trovare un esemplare in buone condizioni, con le targhe originali, qualche anno fa. Ora è perfetta, con un rombo unico e inimitabile".

Perfetta nei particolari
Questo esemplare di colore Blu Olandese è stato oggetto di un ripristino accurato e oggi si presenta in ottime condizioni originali.

Retromarcia illuminata
La plancia con gli inserti in legno e strumenti circolari e i sedili completamente rimodellati sono particolari della seconda serie di questo modello. I fanali posteriori comprendono le luci di retromarcia.

1971

GIULIA **SUPER** (SERIE **105.26**) L'EVOLUZIONE DELLA SPECIE

Arriva la pedaliera infulcrata in alto oltre **a una nutrita serie di migliorie** che rendono questa versione la più desiderata da tutti

Barra risolutrice
Grazie al ponte posteriore ora dotato di barra stabilizzatrice, il comportamento in curva della Super migliora nettamente. Il prezzo di listino era di un milione 595 mila lire.

Nel corso degli anni la Giulia Super è oggetto di una nutrita serie di miglioramenti. Da una parte la concorrenza interna della 1750, dall'altra quella estera impongono ai dirigenti di Arese di adottare migliorie tecniche ed estetiche per tenerla sempre al passo coi tempi. Nel gennaio 1969 arriva un nuovo motore (tipo AR00526/A) con leva cambio senza "siringa" per la retromarcia. All'interno, belli i sedili posteriori a poltroncina, coi rivestimenti con impunture, mentre il termometro acqua e il manometro olio vengono spostati al centro sotto la plancia, e il posacenere posteriore sul tunnel. All'esterno scompare sui montanti il tanto amato "bollino oro", sostituito però da un grintoso Biscione verde, poi maniglie più sottili e rostri paraurti maggiorati. Sulla versione che vedete in queste pagine compaiono altre innovazioni, introdotte a dicembre 1970, la più significativa delle quali rimane la pedaliera incernierata in alto, poi arrivano il doppio circuito frenante, il filtro aria con presa dinamica, le spie per il livello del liquido freni e del freno a mano inserito (la leva ora è tra i sedili), il correttore di inclinazione dei proiettori, lo starter sul piantone dello sterzo. Gli interruttori dei tergi, del ventilatore e della luce strumentazione sono sul tunnel. Il volante è con diversi comandi del clacson.

INTERNI ORIGINALI, UNA MERAVIGLIA

Prodotta agli inizi del 1971 e immatricolata il 5 luglio, la Giulia Super del nostro servizio è di Flavio Piscitello di Varallo Pombia, 73 anni e una passione smisurata per l'Alfa: "Ci sono proprio affezionato sia per la sua storia sia perché è stata l'ultima auto che ho scelto con mia moglie Grazia. Prima di me, un solo proprietario, che l'ha usata fino all'età di 94 anni, poi ha concesso ai nipoti di guidare per portarlo in giro a fare le commissioni. Nel frattempo ero riuscito a strappargli la promessa, tramite il comune meccanico, che un giorno avrei continuato a occuparmene io. Così è stato, ha ancora le doppie chiavi sigillate ed è conservata sia all'esterno sia all'interno, una meraviglia, con pochi km all'attivo".

Solo due proprietari
Una vita tranquilla quella di questa Giulia Super del 1971, con soli due proprietari all'attivo e pochi km percorsi.

Il tunnel si arreda
Termometro acqua e manometro olio ora sono separati dal quadro principale e inseriti in una piccola console centrale sotto i comandi dell'aerazione. In questa versione la pedaliera è infulcrata in alto.

1974

GIULIA **PROMISCUA** (SERIE **105.26**)

IL FASCINO DELLA DIVISA

Dopo la giardinetta di Colli, **arriva la station wagon** per Polizia Stradale e Autostrade. Questa è stata realizzata dalla Giorgetti

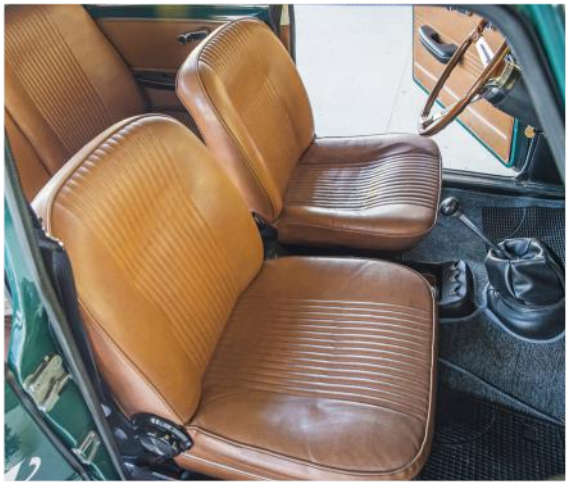
Ora solo per diporto
Questo esemplare è stato allestito nel 1974 dalla carrozzeria Giorgetti per essere utilizzato dalla Polizia Stradale fino al 1979. Successivamente è stato restaurato e ora appartiene a Domenico Pepè, vice presidente del Registro Italiano Giulia.

Chi la chiama giardinetta, chi la chiama promiscua, chi la chiama combinata, ma ufficialmente si tratta di una versione familiare quella allestita nel 1963 dalla Colli di Milano, che aveva già maturato una buona esperienza in materia con la Giulietta. La prima realizzazione ha il terzo finestrino laterale e il portellone unico su base Giulia TI. Ma ne vengono prodotte pochissime. Ben diversa la storia della promiscua, creata grazie a un accordo con la Polizia Stradale e la Società Autostrade. Le finestrature posteriori sono sostituite da pannelli in lamiera, il padiglione dotato di un tetto apribile in tela (simile a quello della Fiat 500) e la panchetta posteriore rimpiazzata da un solo strapuntino ripiegabile. L'impianto elettrico viene modificato per poter montare i sistemi radio, oltre al lampeggiante e alla sirena. La meccanica prescelta, in questo caso è quella della Giulia Super. A partire dal 1969 (la Colli avrebbe chiuso i battenti di lì a poco) la commessa viene affidata anche alle carrozzerie Grazia, Giorgetti, Introzzi e Marazzi. Saranno quasi 600 le Giulia Super "Speciale" (questa la definizione della Società Autostrade) che entreranno in servizio, mentre numerosi altri esemplari verranno acquistati sia dai concessionari per l'assistenza sia dalla stessa Casa di Arese (utilizzati, con tanto di gancio traino, dall'Autodelta) sia da aziende private.

UN COLPO DI FORTUNA

Bellissima nella sua livrea verde, questa promiscua fatta da Giorgetti appartiene all'istrionico Domenico Pepè, vice presidente del Registro Italiano Giulia: "Desideravo questa auto da tempo, ma essendo molto rara la ricerca era quasi sempre vana. Poi il classico colpo di fortuna, l'ho scovata da un carrozziere e l'ho subito portata a casa. A quel punto ho intrapreso un lungo e paziente restauro integrale, ma grazie al costante aiuto di Roberto Giorgetti, titolare della omonima carrozzeria di Montecatini, profondo conoscitore delle auto storiche, oggi è in perfetto stato. Cerco di tenerla sempre in movimento per salvaguardarne l'efficienza meccanica, va che è una bomba".

Ovviamente Super
La versione destinata alle forze dell'ordine e alle officine autorizzate era allestita sulla potente meccanica della Super 1.6.



Partenze brucianti
Rispetto alla prima serie allestita dalla Colli, la versione promiscua ha il portellone più piccolo. Da notare, sulla testata, le tre candele di preriscaldo per consentire una partenza bruciante già col 4 cilindri in temperatura ideale.

1975

GIULIA **NUOVA SUPER** (SERIE **105.26S**)

L'ULTIMA SERIE IN STATO DI GRAZIA

L'estremo restyling del 1974 **porta a un generale addolcimento delle linee** con prestazioni inalterate. Il motore 1600 è a richiesta

Che aggiornamento
Il profondo aggiornamento dell'estrema versione comprende la nuova calandra in plastica, i proiettori di uguale diametro, lo scudetto più grande, il paraurti anteriore coi lampeggiatori sottostanti e i cofani totalmente piatti. Costava 2 milioni 693 mila lire con l'opzione del motore di 1,6 litri, come questo esemplare.

Si tratta dell'ultimo ritocco stilistico e arriva nel 1974 in piena crisi petrolifera. Ed è per questo motivo che ne verrà anche realizzata (nel 1976) una versione col motore a gasolio Perkins 4108 (già utilizzato sui commerciali F11 e F12), che si rivelerà un fiasco. Si chiama Nuova Super e rimane comunque bella, perché la serie di interventi porta un generale addolcimento nelle linee. Il frontale è caratteristico, con la calandra di plastica nera e i quattro proiettori di uguale diametro, mentre i rostri sono ora in gomma, i paraurti anteriori con lampeggiatori incorporati, i cerchi con borchia e bulloni a vista. I cofani diventano lisci, con quello anteriore insonorizzato (versione diesel). All'interno i sedili anteriori hanno i poggiatesta, la plancia la parte inferiore nera opaca, la strumentazione una nuova grafica, la consolle centrale le bocchette di aerazione, i comandi del riscaldamento, tre interruttori, manometro olio e termometro acqua. La meccanica e le prestazioni rimangono quelle, ottime, della serie precedente. Ufficialmente viene messa a listino come 1300 (serie 105.09S) mentre la motorizzazione 1600 è a richiesta con sovrapprezzo. L'ultimo esemplare di Giulia Nuova Super lascia la catena di montaggio nel 1977, nonostante la commercializzazione si prolunghi anche nell'anno successivo.

UN RESTAURO DURATO TRE ANNI

Grintoso nella sua livrea rosso Alfa, questo esemplare è del 1975 e oggi appartiene a Stefano Borghi di Salò (Brescia), 52 anni e un amore sfrenato solo per questa versione: "Sono molto affezionato alla Nuova Super, mio zio ne aveva avute quattro, tutte di colore bianco, sono cresciuto con quel rombo che per me era musica rock. Logico che la scelta, appena me la sono potuta permettere, dovesse cadere proprio sull'ultima serie. Che ho trovato grazie a un'inserzione, peraltro non incoraggiante, perché parlava di un rottame da ricambi. Invece, con mia grande sorpresa, mi sono reso conto che i pianali erano sani ed era completa. Dopo il restauro integrale, durato tre anni, non mi sta davanti nessuno".

Tre anni di lavoro
Recuperata quasi vent'anni fa da restaurare, la vettura è stata interamente ripristinata dopo tre anni di lavoro.

Tergicristalli neri
Bello l'interno, che ricalca quello lussuoso della 2000 berlina. I bracci dei tergicristalli diventano neri. Inediti sia la console sia la strumentazione.

di **Gaetano Derosa**

DESTINATA A PRIMEGGIARE

Una storia fatta soltanto di successi, quella della **berlina sportiva che ha rappresentato la Casa del Biscione per quindici anni** con imprese sportive e di durata uniche nel loro genere e invidiate dalla concorrenza

Un'auto italiana, italianissima a sfidare il mondo. D'altronde, il nome di battesimo della prima serie non lascia dubbi sulle sue velleità dichiarate: Turismo Internazionale. A muso duro contro un aereo, in lotta senza quartiere con i malviventi, in gara vincente contro vetture ben più potenti, accidenti a lei quanto era performante nei rally e in pista. Non deve dunque stupire se oggi la Giulia sia diventata ancora di più oggetto di culto anche da parte dei non alfisti. I meriti di questo capolavoro sono principalmente di due persone, autentici visionari nel mondo dell'auto: il "presidentissimo" Giuseppe Luraghi, che sapeva toccare le corde giuste dei suoi uomini per spronarli a fare proposte eccezionali, e l'ingegner Orazio Satta, a capo dell'Ufficio Progetti, che decise il cahier des charges della Giulia: compatta, grande dentro, di cintura bassa e, soprattutto, aerodinamica. Bene, bravi, 10 e lode. R

Disegnata dal vento
La pubblicità del tempo è tutta improntata a sottolineare l'accurata profilatura aerodinamica. Il muso penetrante, la coda tronca (lo slogan era "Giulia, l'ha disegnata il vento"), l'inclinazione del parabrezza conferiscono all'auto un ottimo coefficiente di penetrazione aerodinamica.

I PROTOTIPI

UNA LINEA PIACEVOLE

Due prototipi significativi che oggi arricchiscono la Collezione Lopresto: quello rosso (telaio 400010) impostato dal centro stile Alfa per mettere a punto la linea definitiva, e quello bianco (telaio 400027) realizzato inizialmente per calcolare i flussi d'aria e poi utilizzato dal Centro Esperienze per testare la futura meccanica di 1750 cc.

DA MILANO A VENEZIA? NEL ’63 LA GIULIA TI **ARRIVÒ IN LAGUNA BEN 43 MINUTI** PRIMA DELL’AEREO

CADETTA NELL’ARMA

TIMORE E RISPETTO

Le “Pantere” della Polizia e le “Gazzelle” dei Carabinieri erano versioni di serie: la mascherina con le reticelle al posto dei fari interni dava sfogo alla sirena. In servizio anche la versione giardinetta, col vano posteriore che ospitava la dotazione di ordinanza (cartelli, birilli, pronto soccorso, torce, estintori e anche un’ascia).

IN CORSA

BELLA AGGRESSIVA

Con la versione TI Super molti piloti si tolgono parecchie soddisfazioni. Come Fernand Masoero che, in coppia con Jean Maurin, compie una vera e propria impresa al dodicesimo Tour de France nel 1963 (31 vetture al traguardo su 122 partite) cogliendo un quarto posto in classifica assoluta e il primo nella categoria 2 litri.

LA “SUPERSFIDA”

E IO BATTO IL VISCOUNT

Si fa più in fretta ad andare da Milano a Venezia in aereo o in auto? Quattroruote dimostrò in una sfida epica il 16 maggio 1963 che a vincere era la seconda: da una parte un’Alfa Romeo Giulia TI, dall’altra un Viscount dell’Alitalia che giornalmente faceva servizio su questo percorso. Partenza da piazza Duomo, a Milano, ore 11.05, sia per la berlina Alfa (guida Raffaele Mastrostefano, che ospita il collaudatore Giulio Pusinanti e il fotografo Luigi Villa), sia per Clelia d’Onofrio e il fotografo Roberto Dri, che prendono il taxi per Linate. La Giulia arriverà a Venezia con 43 minuti di anticipo, rispettando le norme di circolazione, con le velocità registrate da un apposito tachigrafo montato a bordo.

REG. ITALIANO GIULIA

UN AMORE COSÌ GRANDE

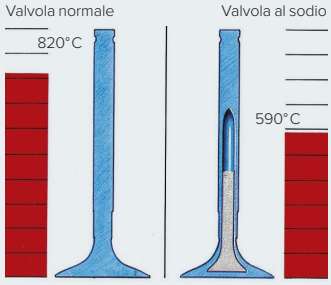
Fondato nel 2001, il Registro Italiano Giulia (conta circa 200 soci) ha pianificato tanti incontri per festeggiare i 60 anni, come quello del 26 giugno in collaborazione con il Museo Storico Alfa Romeo di Arese. Sotto, da sinistra, il presidente Paolo Stefanel, il vicepresidente Domenico Pepè e il responsabile relazioni esterne, Stefano Borghi.

LA TECNICA

UN ESEMPIO PER TUTTI

Scocca di inedita concezione **e una meccanica da prima della classe** la rendono proprio unica

Sono veramente numerose le novità meccaniche e strutturali introdotte sulla Giulia, che la rendono sin dal debutto il vero punto di riferimento nel settore delle berline sportive. A partire dalla sicurezza: la famosa struttura differenziata, che ha lo scopo di proteggere meglio i passeggeri in caso d'urto. Una rivoluzione che diventerà una prassi comune solo molti anni più tardi. In sintesi, un abitacolo molto rigido, "difeso" davanti e dietro da strutture più cedevoli, in modo da assorbire l'energia cinetica. Auto per la famiglia (omologata per sei persone) che non vuole però rinunciare alla tradizionale sportività della Casa del Biscione: il quattro cilindri con basamento in alluminio, che deriva da quello della Giulietta, eroga 106 CV SAE a 6000 giri/min. Velocità massima dichiarata oltre 165 all'ora, ma nei test di Quattroruote i collaudatori rimangono sbalorditi quando il tachigrafo segna quasi 176 km/h. Nessuna concorrente può vantare le valvole di scarico al sodio (contenuto nella cavità



LA SICUREZZA

UNA GABBIA FORMIDABILE

La Giulia è stata una delle prime vetture a struttura differenziata, quindi con la "gabbia" dell'abitacolo molto rigida e frontale e coda più cedevoli, per assorbire l'energia cinetica in caso di urto. Soltanto nel 1968 entrerà in vigore, negli Stati Uniti, una specifica legislazione in materia di sicurezza passiva. Nella foto, una Giulia impegnata in una prova di crash test.

ORAZIO SATTA PULIGA

ISPIRAZIONE BRITANNICA

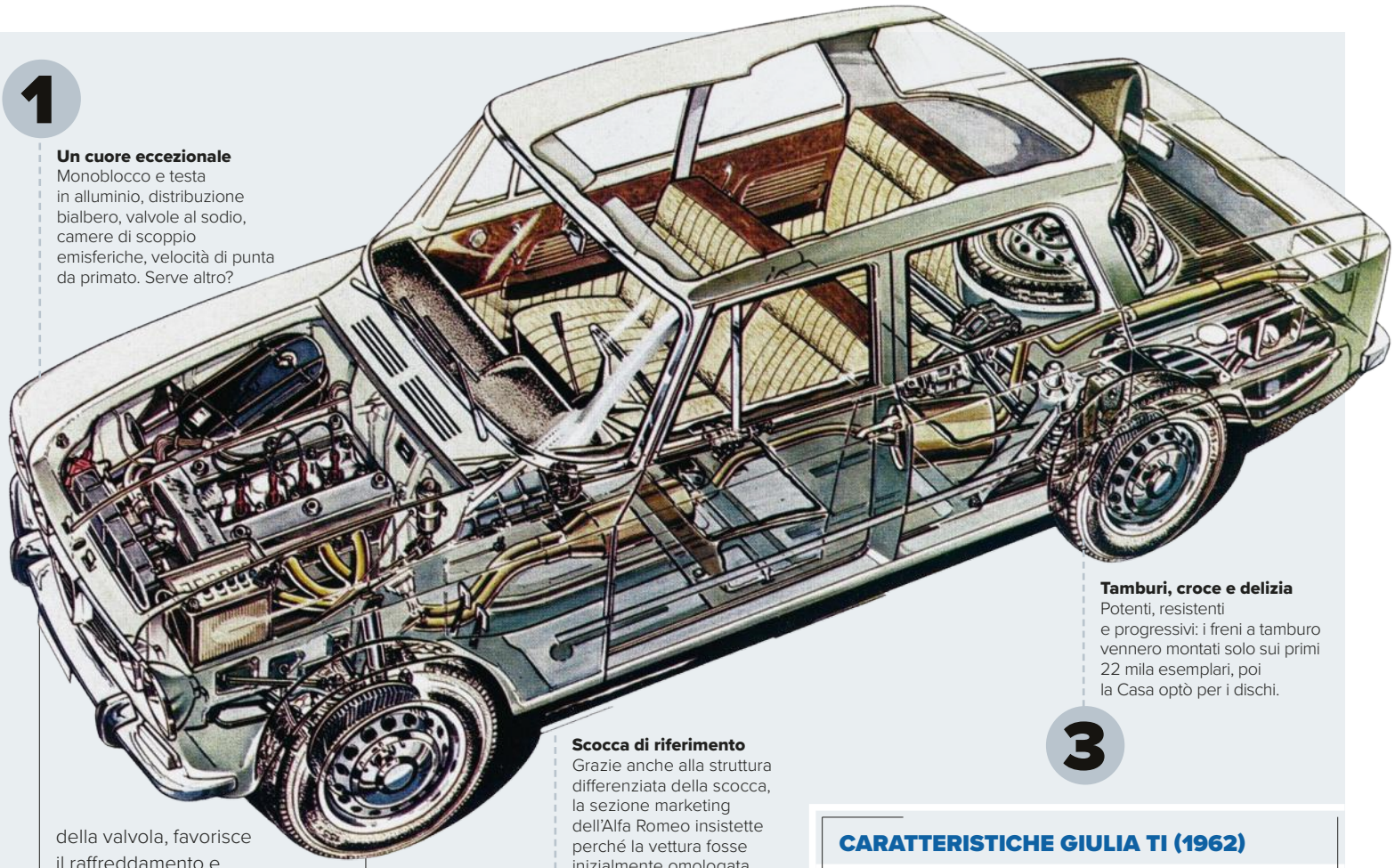
Direttore della progettazione Alfa dal 1946, Orazio Satta coordina il gruppo di lavoro che darà vita a tre grandi capolavori: 1900, Giulietta e Giulia. Nel 1959, quando un prototipo "al risparmio" di quest'ultima era stato allestito, di ritorno dal Motor Show di Londra Satta informò i suoi collaboratori di aver avuto un'ispirazione: bisognava osare in ogni sua parte. Detto, fatto.

LA DINASTIA LURAGHI

FAMIGLIA ECCEZIONALE

Laureato in Economia alla Bocconi, Giuseppe Luraghi diviene nel 1951 direttore generale della Finmeccanica del gruppo Iri, dedicando una particolare attenzione all'Alfa Romeo. Nove anni dopo ne sarà presidente. Qui sotto, la nipote Maria Laura accanto a una delle Giulia più amate e volute dal nonno, la TI Super del 1963.

Il "Presidentissimo" Dirigente d'azienda, editore e scrittore: Giuseppe Luraghi (qui ripreso il 27 giorno 1962 a Monza per il debutto della Giulia) è stato il presidente più amato in Alfa Romeo. Grazie alla sua ecletticità, fondò anche la rivista "Civiltà delle macchine", sulle cui pagine veniva descritta e raccontata da artisti e letterati la vita di fabbrica, coi suoi capannoni e macchinari.



1

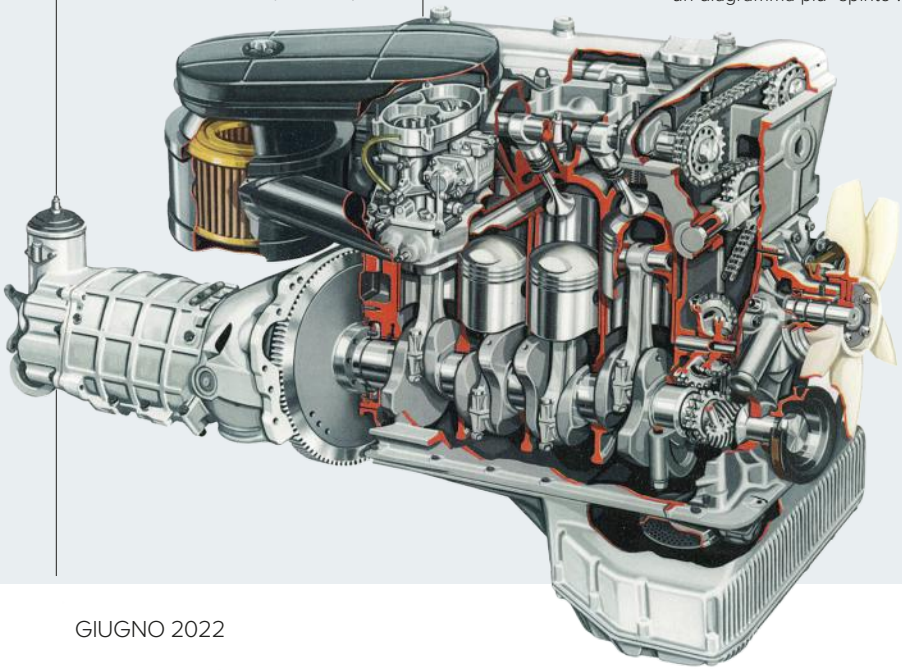
Un cuore eccezionale
Monoblocco e testa in alluminio, distribuzione bialbero, valvole al sodio, camere di scoppio emisferiche, velocità di punta da primato. Serve altro?

della valvola, favorisce il raffreddamento e quindi la durata), distribuzione bialbero in testa, camere di scoppio emisferiche, cambio a cinque marce. Inizialmente monta freni a tamburo, ma un anno e mezzo dopo arrivano i dischi. E, udite udite, è pure "risparmiosa", in media 10,5 litri per 100 km, e in alcuni casi beve meno della Giulietta TI (che ha 18 CV in meno di potenza).

Scocca di riferimento
Grazie anche alla struttura differenziata della scocca, la sezione marketing dell'Alfa Romeo insistette perché la vettura fosse inizialmente omologata per sei persone.

2

Elogio del bialbero
La distribuzione bialbero con catena silenziosa è uno dei vanti dell'Alfa Romeo. Rispetto alla Giulietta, sulla Giulia gli alberi a camme hanno un diagramma più "spinto".



Tamburi, croce e delizia
Potenti, resistenti e progressivi: i freni a tamburo vennero montati solo sui primi 22 mila esemplari, poi la Casa optò per i dischi.

3

CARATTERISTICHE GIULIA TI (1962)

Motore
Tipo 105.14, anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 78 mm - Corsa 82 mm
Cilindrata 1570 cc
Rapporto di compressione 9:1
Potenza 106 CV SAE a 6000 giri/minuto
Distribuzione con due alberi a camme in testa
Carburatore doppio corpo verticale Solex C32 PAIA7
Lubrificazione forzata, 5,8 litri
Raffreddamento a liquido, capacità 7,5 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 38 Ah.

Trasmissione
Trazione posteriore
Cambio a 5 marce, leva al volante (dal 1964 a richiesta a cloche)
Frizione monodisco a secco
Pneumatici 155-15.

Corpo vettura
Berlina 4 porte, 6 posti
Scocca portante, carrozzeria in 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 telescopici idraulici
Freni a tamburo, impianto idraulico (a disco dal 1963)
Sterzo a vite e rullo o circolazione di sfere
Capacità serbatoio carburante 46 litri.

Dimensioni e peso
Passo 2510 mm
Carreggiate: anteriore 1310 mm - posteriore 1270 mm
Lunghezza 4140 mm - Larghezza 1560 mm
Peso 1060 kg.

Prestazioni
Velocità oltre 165 km/h
Consumo medio 10,4 litri/100 km.

Testo e foto di **Carlo Di Giusto**

Porzione DI CIELO

È quella che si apre sopra le teste di chi guida una Porsche 911 Targa, il modello **che ha dato il nome a tutta una categoria di auto scoperte con tettuccio asportabile e rollbar di sicurezza.** Ecco una coppia di modelli da collezionare che possono regalare grandi soddisfazioni

Una formula iconica
La Porsche ha introdotto la formula del tettuccio asportabile con il rollbar nel settembre 1965, al Salone di Francoforte, e l'ha mantenuta con poche modifiche praticamente fin al 1993. Nel gennaio del 2014 l'ha riproposta in chiave moderna: l'apertura ora è totalmente elettrica e il tettuccio scompare automaticamente.

Due mondi, una sola anima
La "964" e la "992" sono separate da più di trent'anni: è logico che ormai abbiano poco in comune. Eppure, al di là degli stilemi classici cui fa molto riferimento anche la generazione più recente, in entrambe si assapora lo stesso gusto di un modo preciso e inconfondibile di progettare automobili sportive. Che poi è quello che conta di più.

Per qualche insondabile ragione, certamente del tutto irrazionale e fondata essenzialmente su presupposti edonistici, esiste una categoria di persone che adora guidare en plein air, che non può rinunciare al personalissimo, intimo godimento di viaggiare su un'automobile scoperta. Chi scrive, per esempio, è una di queste. Se vi piacciono le Porsche, potete scegliere tra due modelli assai differenti per impostazione e missione: la classica 911 Cabriolet oppure... la 911 Targa.

Brevi cenni storici sull'universo Targa (repetita juvant e poi non è detto che tutti lo sappiano): negli anni 60 a Zuffenhausen si erano convinti che le automobili scoperte fossero essenziali per il mercato nordamericano, ma sapevano anche che le sempre più stringenti norme di sicurezza avrebbero un giorno addirittura potuto bandirle dalla circolazione. Per fortuna, la proposta di messa al bando venne bocciata, ma intanto la Porsche aveva già escogitato una soluzione: un largo rollbar d'acciaio che forniva sia la necessaria rigidità strutturale sia protezione in caso di ribaltamento. Al momento di scegliere una denominazione, vengono (nuovamente) prese in considerazione le gare alle quali la Porsche aveva raccolto formidabili successi, giungendo rapidamente alla Targa Florio. La discussione porta a un poco convincente "911 Flori", fino a quando il numero uno delle vendite nazionali, tale Harald Wagner, inciampa nella soluzione: "Ma perché non la chiamiamo semplicemente Targa?". Come dargli torto... La leggenda narra che la parola "Targa" sia emersa solo al momento di preparare il depliant.

IN LISTINO DAL 1966 AL 1993

La prima 911 Targa debutta così al Salone di Francoforte del 1965, per approdare nei saloni dei concessionari alla fine dell'estate del 1966, come anno-modello 1967: ha il tettuccio asportabile e il lunotto di plastica ripiegabile. A richiesta, può montare il lunotto di cristallo fisso e riscaldato, una soluzione che diventa di serie a partire dall'anno successivo e che resiste fino al

LA “964” CARRERA 2 È UNA DELIZIA DA GUIDARE. **IL MOTORE HA SOLTANTO 250 CV,** MA SPRIGIONA IMPRESSIONANTI VALORI DI COPPIA

1993, con la 911 Targa tipo 964. Per più di venticinque anni, dunque, queste Porsche sono rimaste fedeli alla formula originale, formula che peraltro ha dato il nome all’intera categoria di auto con rollbar e porzione di tetto asportabile: per far prima, si dice “carrozzeria tipo Targa” e tutti capiscono di cosa si sta parlando.

“964”: IL RESTOMOD DELLA 911

Torniamo alla “964” Targa. 3944 unità prodotte, pochine. In queste pagine, vediamo un esemplare di Carrera 2 Targa, Blu Notte metallizzato e immatricolato alla fine del 1991, dunque un model year 1992, con tanto di airbag, specchi a goccia e cerchi Cup (replica) da 17 pollici, con un paio di licenze “poetiche”: l’assetto ribassato e le pinze dei freni verniciate di rosso. Lo perdoniamo. L’interno è rivestito di similpelle Blu Marino con la fascia centrale dei sedili di pelle e nella lista degli optional figura il climatizzatore automatico.

Per scoprire questa 911, bisogna asportare il tettuccio manualmente dopo averlo sbloccato, ripiegarlo (ha un meccanismo a soffietto) e riporlo nel vano bagagli, se è vuoto: ci vuole più a descriverlo che a farlo, a giudicare da quanto tempo c’impiega il proprietario, Giuseppe Ciceri.

“Ho comprato questa 911 nel 2004”, ci spiega, “semplicemente perché mi piaceva”. Ha fatto benissimo, si potrebbe dire: le quotazioni da allora sono quadruplicate e, soprattutto, la Carrera 2 è una delizia da guidare. Il motore, che poi è il classico boxer raffreddato ad aria dalla cubatura monstre per l’epoca, 3,6 litri, ha soltanto 250 cavalli (la potenza specifica non arriva neppure a 70 CV/litro), ma sprigiona impressionanti valori di coppia praticamente dal regime del minimo fino alla zona rossa, prudenzialmente fissata alla soglia dei 7000 giri. La “964” è anche la prima 911 con le molle in luogo delle barre di torsione: su strada è assai confortevole e molto più precisa e, data la presenza del servosterzo, più leggera. Con le sue linee classiche, potrebbe essere benissimo il restomod ufficiale della vecchia 911. E non a caso decine di esemplari ogni anno vengono immolati sull’altare del tailoring e del backdating.

La chiave è (ancora) a sinistra
Fin troppo facile fare il gioco delle differenze (praticamente tutto), ma vale la pena osservare come sulla “992” abbiano ripreso alcuni elementi dalle 911 della prima ora, come il profilo della plancia o la grafica del contagiri, l’unico strumento analogico rimasto davanti agli occhi del guidatore. In un’altra forma, d’accordo, è rimasto l’avviamento a sinistra, che ripropone la medesima gestualità dell’antenata.

PORSCHE 911 CARRERA 2 TARGA

Motore
Posteriore, longitudinale - 6 cilindri contrapposti
Alesaggio 100 mm - Corsa 76,4 mm
Cilindrata 3600 cc
Rapporto di compressione 11,3:1
Potenza 184 kW (250 CV) a 6100 giri/minuto
Coppia 310 Nm (31,6 kgm) a 4800 giri/minuto
Distribuzione a valvole in testa, 2 candele per cilindro
Un albero a camme in testa per bancata, catena
Alimentazione a iniezione elettronica Bosch Motronic M 2.1
Lubrificazione a carter secco con radiatore dell'olio, 11,5 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 75 Ah.

Trasmissione
Trazione posteriore
Cambio a 5 marce
Pneumatici ant. 205/55 ZR16, post. 225/50 ZR16.

Corpo vettura
Coupé 2 porte, 2+2 posti
Scocca portante in lamiera d'acciaio zincata
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, montanti elastici, bracci triangolari trasv., barra stabilizzatrice
Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci obliqui, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
Freni a disco autoventilanti, abs
Sterzo a cremagliera con servocomando
Capacità serbatoio carburante 77 litri.

Dimensioni e peso
Passo 227 cm
Carreggiate: anteriore 138 cm - posteriore 137,5 cm
Lunghezza 425 cm - Larghezza 165 cm
Peso a vuoto 1350 kg.

Prestazioni
Velocità 260 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 5,7 s.
Consumo medio 11,5 litri/100 km.

ANALISI DI MERCATO

Quotazione di riferimento
Di "964" Targa ne hanno fatte poche, meno di 4000, Carrera 4 comprese. Il valore attuale è identico a quello delle versioni cabriolet. L'esclusività premierà anche in futuro.

I label	A+	AB	B+
In euro	88.000	55.000	38.500

Valore di mercato — **In crescita**

È il momento di

Vendere	Comprare	Tenere

Prospettiva di investimento	■■■■□
Facilità di reperimento	■■■□□
Posizionamento vs concorrenti	■■■■■

Le Targa di cristallo
C'è sempre stata una Targa nella gamma della 911, anche se per un certo periodo - più o meno 20 anni e tre generazioni - la denominazione ha contraddistinto la variante con il tettuccio di cristallo apribile, non propriamente una Targa per come l'avevamo conosciuta e per come la conosciamo oggi.

Dicevamo, tettuccio asportabile fino al 1993. E poi, cos'è successo? La 911 Targa ha preso un'altra direzione. È un'altra storia, che forse andrebbe raccontata in un altro momento. Più rilevante il fatto che, nel 2010, la Ruf mostra al mondo la sua Roadster 3.8, una "997" che ripropone il classico rollbar delle vecchie 911 Targa e il lunotto di plastica ripiegabile.

MODERNISSIMA E CLASSICA

Non sappiamo se questa concept abbia avuto un ruolo più o meno decisivo, ma quello che è successo a gennaio 2014 lascia spazio all'immaginazione: torna la 911 Targa ufficiale con tanto di

1966 La prima con il lunotto soft

1972 Una 2.4 S Targa: 925 unità

1977 Carrera 3.0 Targa: 479 unità

1990 La "964" Targa: 3944 unità

1996 4583 sono le "993" Targa

LE PORSCHE SONO QUESTA COSA QUI, **LE POTRESTI RICONOSCERE ANCHE GUIDANDOLE BENDATO**

PORSCHE 911 TARGA 4S

Motore
Posteriore, longitudinale - 6 cilindri contrapposti sovralimentato
Alesaggio 91 mm - Corsa 76,4 mm
Cilindrata 2981 cc
Potenza 331 kW (450 CV) a 6500 giri/minuto
Coppia 530 Nm a 2300-5000 giri/minuto
Distribuzione con sistema VarioCam Plus, 4 valvole per cilindro
Alimentazione a iniezione elettronica diretta
Due turbocompressori e due intercooler.

Trasmissione
Trazione integrale permanente a gestione elettronica
Cambio automatico PDK a 8 rapporti con volano bimassa
Differenziale posteriore a regolazione elettronica
Pneumatici ant. 245/35 R20, post. 305/30 R21.

Corpo vettura
Coupé 2 porte, 2+2 posti
Scocca portante
Sospensioni anteriori a schema MacPherson, barra antirollio
Sospensioni posteriori a schema multilink, barra antirollio
Sistema di controllo attivo degli ammortizzatori Pasm
Freni a disco autoventilanti, abs
Servosterzo elettromeccanico ad azione differenziata
Capacità serbatoio carburante 67 litri.

Dimensioni e peso
Passo 2450 mm
Lunghezza 4519 mm
Larghezza 2024 mm
Altezza 1299 mm
Capacità bagagliaio ant. 132 litri, post. 163 litri
Massa a vuoto 1675 kg.

Prestazioni
Velocità 304 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 3,8 s
Accelerazione 0-200 km/h in 13,4 s
Consumo medio 9,9 litri/100 km.

rollbar e lunotto di cristallo e un meccanismo di apertura degno di un transformer. Il tettuccio asportabile scompare in un amen in un vano sotto il lunotto, che indietreggia, si solleva e poi torna al suo posto. E che ci porta spediti alla Porsche 911 Targa 4S Typ 992 Verde Aventurine del nostro servizio fotografico. Auto dal futuro collezionistico garantito, pare logico. La "992" è la generazione nella quale i richiami alle proprie origini sono più marcati: piccole citazioni storiche, loghini vintage disseminati un po' qui un po' lì, forme che si ripresentano... insomma, tanti dettagli che possono sedurre tipi come noi. Tutt'altro mondo rispetto alla "964": trent'anni sono un era geologica per le automobili. È come se ci fosse molta più consapevolezza nella cifra progettuale della "992", e in effetti è così, perché sembra che ogni scelta, tecnica, tecnologica, estetica, funzionale, sia figlia del desiderio di proporre un prodotto moderno e che possa arrivare fin quasi alla fine del decennio, mantenendo un collegamento forte con la tradizione, con il proprio passato. Anche e soprattutto sul profilo dinamico: la "992" è velocissima, precisa, capace di assecondare persino l'umore del driver. La macchina restituisce al pilota feedback costanti, a prescindere dalla velocità con la quale ci si sposta: le Porsche sono questa cosa qui, le potresti riconoscere anche guidandole bendato.

2001 prodotte 5152 "996" Targa

2006 Oltre 8400 sono le "997"

2014 Il ritorno della "vera" Targa

2020 L'ultima 911 Targa, la "992"

Era un modello di nicchia
Una rapida carrellata di 911 Targa, dalle origini a oggi: in comune hanno numeri di produzione piuttosto limitati (quantomeno fino a una ventina d'anni fa). Dal 2006 sono disponibili solo con quattro ruote motrici.

di **Gaetano Derosa** - foto di **Massimiliano Serra**

ASSE ITALIA FRANCIA

Destinata a una vita da bestseller, la R8 negli anni 60 diventa molto "cattiva" **nelle mani di un tecnico bolognese, Amedeo Gordini,** che farà la sua fortuna Oltralpe alla corte della Casa della losanga. Due le versioni, oggi molto ricercate. La più estrema vola oltre i 175 all'ora

Che grinta
Il frontale caratteristico e molto grintoso della R8 Gordini seconda serie, con quattro proiettori Cibie e, in questo caso, arricchito da altri due più recenti, sempre della stessa ditta.

AMEDEO GORDINI METTE A PUNTO ANCHE **LA TESTATA A DOPPIO ALBERO A CAMME,** CHE POI VIENE SCARTATA PER MOTIVI DI COSTO

Français tout court? Non propriamente. La versione sportiva "tutto pepe" e oggi molto ricercata di uno dei successi internazionali della Renault degli anni 60, la R8, si deve alla creatività di un preparatore di origini italiane, Amedeo Gordini, che ha fatto la sua fortuna Oltralpe. E, grazie alle sue indiscusse doti di velocista pura, questa grintosa berlina dal 1964 diventa un simbolo per i francesi, oltre ad avere il merito di aver "formato" futuri assi del volante, tra cui Laffite, Ragnotti, Darniche e Nicolas.

Proprietari eccellenti
La R8 Gordini impegnata sulle famose rampe della Vernasca Silver Flag, in provincia di Piacenza. Questo esemplare del 1967 è appartenuto anche al pilota transalpino Jean-Pierre Nicolas.

VALSAMOGGIA AL DI LÀ DELLE ALPI

Trasformata nel dopoguerra come Régie Nationale, la Casa della losanga nel 1957 decide di vitaminizzare il suo cavallo di battaglia, la Dauphine, che fin dalla nascita viene ben gradita per la sua versatilità, anche se le prestazioni lasciano parecchio a desiderare. L'idea della dirigenza è mutuata da quello che sta facendo il maestro Carlo Abarth truccando, come solo lui sa fare, le Fiat 600 e 500. In sostanza, l'obiettivo è sia di accontentare i gusti dell'utenza più sportiva, alla costante ricerca di brio e velocità, sia di allargare il proprio orizzonte in un settore che sta già garantendo, appena al di là delle Alpi, un notevole ritorno in termini di pubblicità e vendite. E qui entra in gioco Amedeo Gordini. Nativo di Bazzano, in Valsamoggia (Bologna), l'estroso preparatore si fa le ossa all'Isotta Fraschini per poi emigrare Oltralpe, dove per tutti diventa Amédée, con un crescendo che lo porta ben presto a essere costruttore sia di monoposto sia di Sport da competizione. Il colloquio con i dirigenti della Régie è veloce e positivo: nasce la "R1091", conosciuta come Dauphine Gordini, primo prodotto della collaborazione tra il geniale tecnico e la Casa di Billancourt. I risultati sono molto soddisfacenti e ben presto si arriva alla versione più potente ("R1093"), capace di erogare 49 CV, quasi il doppio rispetto ai "miseri" 26 di quella di serie.

"Gordinizzata" o meno, la Dauphine raggiunge un successo commerciale notevole e quando agli inizi degli anni 60 si decide di trovarle una sostituta, per la Renault inizia un pe-

riodo di grandi cambiamenti legati anche all'alto cahier des charges imposto dal presidente Pierre Dreyfus, che pretende un'auto in grado di diventare non solo la più gettonata in Europa, ma anche con validi sbocchi commerciali Oltreoceano. Dalla quale poter poi derivare, ça va sans dire, la versione corsaiola.

UN PEZZO DI ALFA ROMEO

Prende dunque il via il progetto 113, coordinato dall'uomo di fiducia di Dreyfus, Fernand Picard, al vertice della divisione Progetto e Ricerca. In men che non si dica viene incaricato l'ingegner René Vuaillat di mettere a punto un 4 cilindri di circa un litro destinato a diventare la pietra miliare della gloriosa dinastia dei motori Cléon-Fonte. In realtà, il debutto di questa unità avviene col lancio, alcuni mesi prima, della Floride S. Il discorso stilistico, invece, vede una serie di protagonisti scontrarsi senza arrivare a un design definitivo e, soprattutto, gradito a Dreyfus. L'equipe diretta da Robert Barthaud si mette all'opera realizzando alcuni schizzi, peraltro non

Strumentazione da gara
La bella plancia comprende il tachimetro, il contagiri, l'indicatore livello carburante, il manometro della pressione olio, il termometro acqua e l'amperometro. Al centro del volante (con razze in alluminio), gli stemmi della Renault e quello di Gordini.

IL PALMARÈS

TRIPLETTA IN CORSICA

Non si contano i piloti che hanno iniziato la propria esperienza sportiva con la "Gord". Così come sono innumerevoli le vittorie ottenute nelle varie competizioni a livello regionale che si svolgevano settimanalmente in Francia, nelle quali questa berlina vinceva molto spesso. A quelle vanno aggiunte le varie edizioni di trofei monomarca riservati alla R8 Gordini, che ha fatto da trampolino di lancio per piloti come Jacques Laffite, Jean Ragnotti, Jean-Luc Thérier, Bernard Darniche e Jean-Claude Andruet. Quanto al palmarès sportivo ufficiale, è segnato principalmente dal "triplete" al Tour de Corse negli anni 1964, 1965 e 1966 (rispettivamente con gli equipaggi transalpini Vinatier-Masson, Orsini-Canocini e Piot-Jacob) e dai rally del Marocco (Jean-Pierre Nicolas e Jean De Alexandris) e di Polonia (con Krzysztof Komornicki) del 1968. Da citare anche il rally di Gerona del 1971, in cui la R8 Gordini di Sallent-Sabater si aggiudica il primo posto. Nella foto sotto, un'immagine tratta dal Tour de Corse 1964: l'equipaggio vincitore Vinatier-Masson (numero 91) tallonato da un'altra R8 Gordini (92), quella di Feret-Hoffmann, giunta terza al traguardo finale.

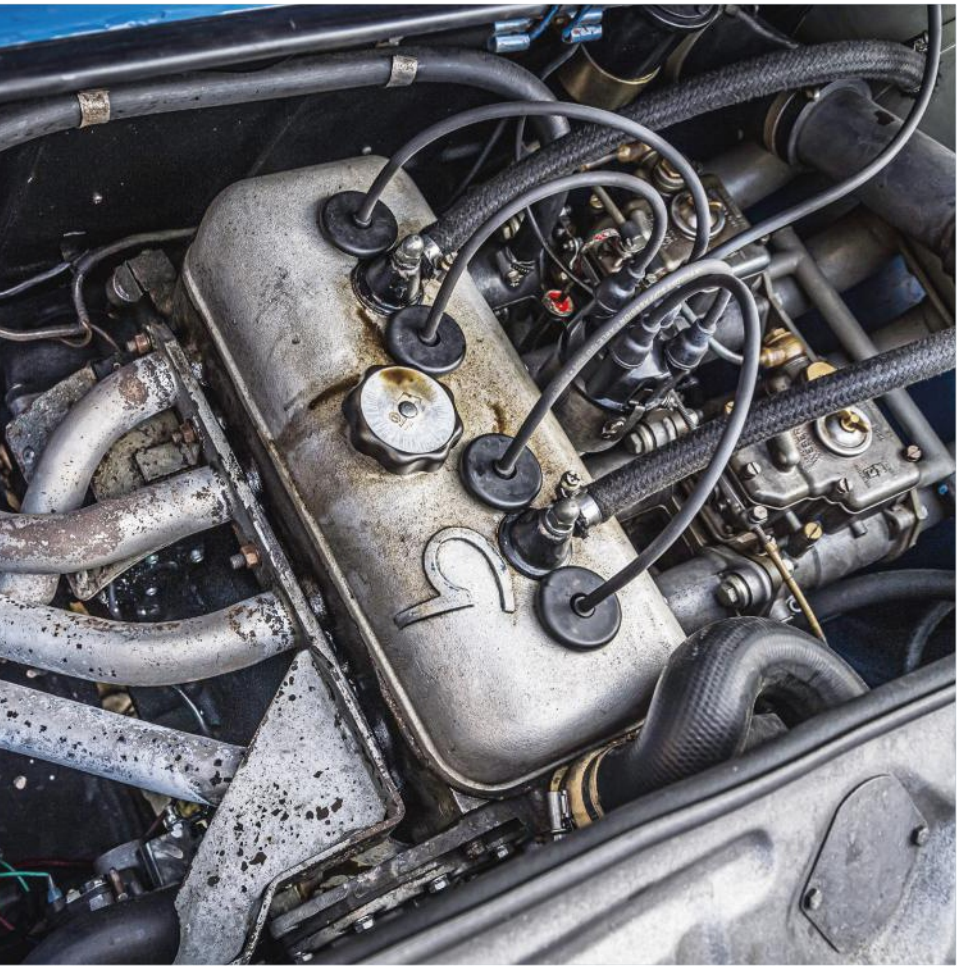
Vetro scorrevole
A sinistra, il tripmaster aggiunto di recente per le gare di regolarità e il cristallo scorrevole che è caratteristico delle portiere posteriori.

L'autografo di Nicolas
Qui sopra, l'autografo di Jean-Pierre Nicolas, uno dei precedenti proprietari dell'auto che ha iniziato a correre proprio con una R8 Gordini. Sotto, il motore e, nell'altra pagina, il serbatoio supplementare e un particolare di uno dei carburatori Weber.

VELOCE E MOLTO SICURA IN OGNI CONDIZIONE, GRAZIE ANCHE **AI FRENI A DISCO E AI DOPPI AMMORTIZZATORI** POSTERIORI

entusiasmanti perché troppo simili alla linea della Dauphine. Per Dreyfus l'ideale sarebbe una sorta di Chevrolet Corvair "parisienne". Ma anche stavolta il centro stile interno non lo accontenta. A ottobre del 1960 la drastica decisione: il presidente Renault bussa alla porta di Philippe Charbonneaux, un designer a tutto tondo, nativo di Reims, famoso per il suo stile sia nel campo dei televisori sia per le bellissime linee di alcune fuoriserie Delage. Nel frattempo la direzione del centro stile passa da Robert Barthaud a Gaston Juchet, col compito di interagire tra Charbonneaux e la dirigenza della Casa francese. E in meno di un mese vengono stilizzati i tratti quasi definitivi della carrozzeria, compreso il particolare cofano anteriore dalla linea angolare e concava, con chiara ispirazione alla Tipo 103 dell'Alfa Romeo (vedi Ruoteclassiche numero 345).

L'impulso per una versione corsaiola arriva da François Landon, responsabile della parte sportiva, che mette sotto torchio sia il Service Compétition (il reparto corse) sia Gordini. Vengono presentate due proposte, ma i vertici della Casa scelgono quella del tecnico bolognese, ritenuta più performante grazie all'adozione di una testata con condotti cross-flow e camere di scoppio emisferiche. Peccato che, per motivi di costo, venga scartata la soluzione del doppio albero a camme in testa, però con 95 CV a disposizione la velocità massima è pari a 170 km/h.



CARATTERISTICHE

Motore
Posteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 74,5 mm - Corsa 72 mm
Cilindrata 1255 cc
Rapporto di compressione 10,5:1
Potenza 103 CV a 6750 giri/minuto
Distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri
Albero a camme laterale
Due carburatori doppio corpo orizzontale Weber 40 DCOE
Lubrificazione forzata, 2,5 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah.

Trasmissione
Trazione posteriore
Frizione monodisco a secco
Cambio a 5 marce
Pneumatici 145-380.

Corpo vettura
Berlina 4 porte, 4 posti
Scocca portante
Carrozzeria in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
Sospensioni posteriori a semiassi oscillanti, bracci di spinta a V
Ammortizzatori idraulici telescopici (posteriori doppi)
Freni a disco con servofreno
Sterzo a cremagliera
Capacità serbatoi carburante 64 litri (in totale).

Dimensioni e peso
Passo 2270 mm
Carreggiate: anteriore 1250 mm - posteriore 1220 mm
Lunghezza 3990 mm - Larghezza 1490 mm
Peso 855 kg.

Prestazioni
Velocità 175 km/h
Consumo medio 8,3 litri/100 km.

ANALISI DI MERCATO

Un oggetto da cultori
Sta ancora salendo di valore, ma senza exploit. Non è rarissima, però trovarne una immacolata è un bel colpo di fortuna. Se così fosse, non perdetevela.

Le label	A+	AB	B+
In euro	34.500	23.000	11.500

Valore di mercato In crescita

È il momento di

Vendere	Comprare	Tenere

Prospettiva di investimento
Facilità di reperimento
Posizionamento concorrenti

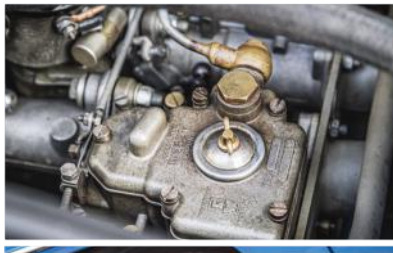
LIVREA PATRIOTTICA

Presentata ufficialmente al Salone dell'auto di Parigi del 1964, la R8 Gordini conquista il pubblico anche grazie alla sua livrea, il Bleu de France 418 con doppia banda bianca sul lato guida a tutta lunghezza, destinata a diventare la più gettonata. La dotazione tecnica è completata da 4 freni a disco con servofreno Hydrovac e doppi ammortizzatori posteriori.

Passano un paio d'anni con un discreto successo di vendite (2600 esemplari prodotti) e arriva la seconda serie, quella che compare in queste pagine. Esternamente si distingue per i doppi proiettori e un frontale molto grintoso. L'evoluzione eroga 103 CV, con cambio a 5 marce e due carburatori Weber, velocità 175 km/h. Per ovviare alla scarsa autonomia del piccolo serbatoio carburante di soli 38 litri ne viene aggiunto uno anteriore, che è poi quello della R4.

TENUTA DI STRADA ECCELLENTE

L'esemplare di queste pagine, costruito nel 1967, appartiene a Maurizio Morandi, un collezionista lombardo che l'ha recuperato in Francia dopo una ricerca di qualche anno. Venduta nuova a Belluno, dopo alcuni passaggi di proprietà, nel 2006 la Renault è stata ceduta a un appassionato francese. Per un periodo è appartenuta al pilota Jean-Pierre Nicolas, che proprio a bordo di una R8 Gordini ha iniziato la carriera sportiva. Nel 2020 è ritornata in Italia, dove è stata rinfrescata di carrozzeria e messa a punto da un meccanico specializzato. Il proprietario ha scelto di riportarla alla configurazione stradale, con parafanghi stretti e cerchi in lamiera da 15 pollici prodotti dalla Michelin. "Per essere più performante", dice Morandi, "la 'Gord' (com'è affettuosamente chiamata in Francia) meriterebbe una serie di cerchi in lega da 13 pollici, capaci di ridurre il rollio e migliorare la tenuta di strada, però per il momento preferisco mantenerla così. Non ho ancora montato le coppe ruota originali, perché a mio parere ingentiliscono un po' troppo il carattere sportivo dell'auto. Su strada è un incanto, raggiunge subito i 170 all'ora, e grazie ai 4 dischi con servofreno gli spazi di arresto sono molto ridotti". R



Un discreto successo
I cerchi ruota senza calotta non stonano con il look sportivo della berlina transalpina. In totale ne furono prodotti 11.607 esemplari, la maggior parte dei quali (8981) con motore di 1,3 litri.

di **Franco Majno** - foto di **Fabian Gallucci**

LUCIDA

Sfida di resistenza
Centinaia di km di strade sterrate, polvere, sassi e buche. Il Gran Premio Argentino de Baquets è una manifestazione, non una gara in senso stretto, decisamente faticosa.

FOLLIA

Auto centenarie o quasi, spogliate del superfluo e anche di qualcosa in più. “Mezzi barili” che fungono da sedili e danno il nome a queste macchine. **E strade d’inferno per migliaia di chilometri.** Una gara dura per uomini duri. Pronti però ad aiutarsi per andare avanti fino al traguardo. **Chi vince? Nessuno,** o meglio, tutti quelli che arrivano in fondo

Su e giù per la Cordigliera Evidente la polvere, in alto, che ricopre le carrozzerie. E anche gli equipaggi, visto che le Baquets sono rigorosamente scoperte. Una buona parte si basa sulla meccanica delle vecchie Ford Model A.

UN BIDONE TAGLIATO A METÀ IN DIAGONALE **ED ECCO I DUE SEDILI.** CONTENITIVI, CERTO, MA NON PROPRIO CONFORTEVOLI

La prima volta che ho visto una Baquet sono rimasto colpito dal suo aspetto scarno e, a prima vista, un po' precario. La prima volta che ne ho guidata una ho rivolto un pensiero a Juan Manuel Fangio, pilota argentino cinque volte campione del mondo di Formula 1 negli anni 50, che iniziò la sua carriera proprio su una Baquet e a quella sua esternazione, così pertinente "non ho mai pensato all'auto come a un mezzo per conseguire un fine; ho sempre pensato di essere parte dell'auto, così come la biella e il pistone". Così mi sono sentito anch'io per tutta la durata del Gran Premio Argentino de Baquets, dal 30 ottobre al 6 novembre scorsi: semplicemente una parte della meccanica.

Domanda lecita: cos'è una Baquet? Di norma è una vettura degli anni 20 o 30 a cui è stato tolto il superfluo e anche di più, mantenendo solo la meccanica, il cofano, il cruscotto, i pochi strumenti e il serbatoio. A questo scheletro vengono aggiunti due sedili (baquets, appunto) e una o due ruote di scorta. Il nome deriva dal termine inglese "bucket", che significa secchio. Se si prende un secchio, o meglio un barile metallico, e lo si taglia in diagonale (a fetta di salame), ne risultano due parti uguali che fungono, imbottite, da sedili. Il mezzo così ottenuto è semplice, economico e molto funzionale. Se in più ha quattro ruote, parte, sterza, frena (non troppo, per la verità) e senti il vento sferzarti la faccia mentre diventi letteralmente parte del paesaggio e dei suoi colori… sì, sei proprio su una Baquet! Inizialmente queste auto furono progettate per essere utilizzate sui lunghi rettilinei sterrati e divennero le prime macchine da corsa in Argentina.

LA LEGGEREZZA CONTA

Le vetture più performanti e vincenti risultarono essere quelle più leggere, per cui prima sono volati via i paraurti, poi i parafanghi e infine la carrozzeria intera. Restarono appunto soltanto due sedili, i baquets, e un serbatoio per la benzina. Dato che le prestazioni erano comunque modeste si iniziò poi a mettere mano ai motori, modificandoli per renderli più potenti. La maggior velocità di questi mezzi così spartani portò però a un aumento sempre crescente di gravi incidenti, finché le corse con le Baquets vennero vietate.

Il desiderio di continuare a gareggiare diede vita in Argentina alle categorie monoposto e Turismo Carretera. Sul finire degli anni 90 alcuni dei soci più attivi e fantasiosi del Club de Amigos de Automobiles Antiguos - CAdeAA-, notarono che c'erano molti rottami di vetture anteguerra nei cortili di tutta l'Argentina e iniziarono a raccoglierli per rimettere in sesto le vecchie Baquets. I veicoli variano dalle Ford Model A (come base) a veri e propri capolavori di ingegneria e fantasia e vengono realizzati con una forte

Verifiche tecniche
Quando finiscono la sabbia e le rocce si trovano i guadi. Nessun ostacolo è risparmiato alle vetuste Baquets, che anche per questo devono superare un esame tecnico dell'organizzazione prima della partenza. Qui a lato, uno spettacolare passaggio desertico in gruppo.

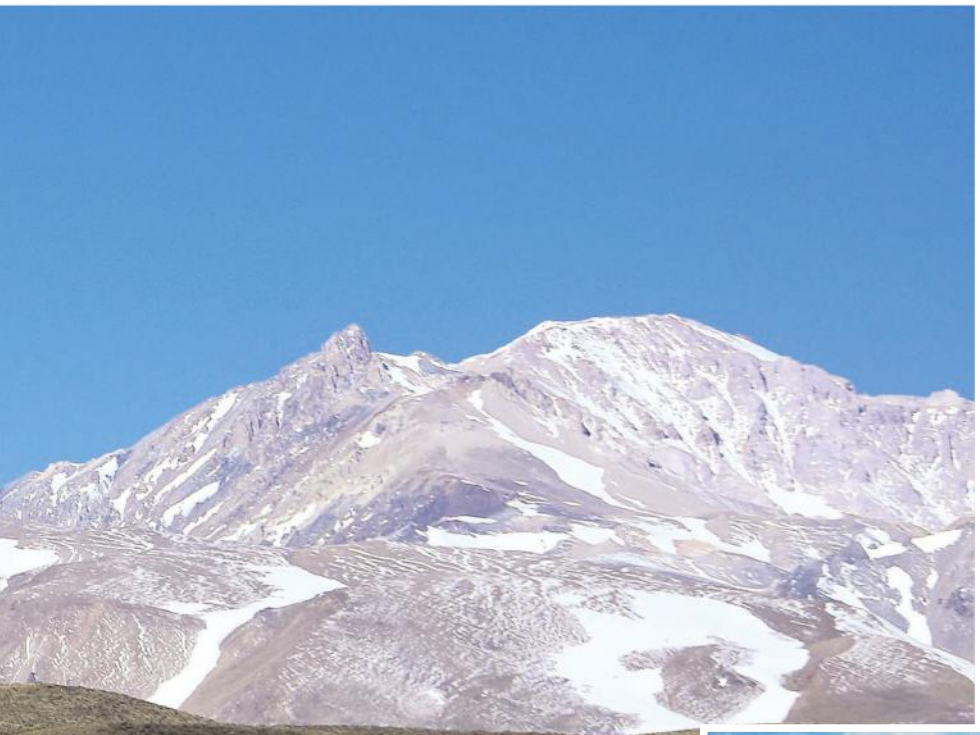
Ad alta quota
Come si può intuire dalla neve sullo sfondo, il "Gran Premio" si inerpica fino a circa 2400 metri di altitudine. nella foto la Baquet di "Nacho" Gallo e di chi scrive, chiamata "Chúcaro", ossia l'indomabile.

SE TI FERMI PER UN GUASTO TUTTI **SONO PRONTI A DARTI UNA MANO.** E, SE NON BASTA, ANCHE A TRAINARTI FINO ALL'ASSISTENZA

attenzione alla cura dei dettagli e al rispetto delle caratteristiche dei primi esemplari. Il successo è stato immediato. Nel 2009 il CAdeAA ha organizzato il primo Gran Premio Argentino de Baquets, il Gpab, a cui hanno preso parte una ventina di vetture. Tra fine ottobre e i primi di novembre 2021 si è svolta l'ultima edizione che si è sviluppata su 1800 chilometri di strade sterrate della Cordigliera argentina tra San Juan, Pampa del Leoncito, Mendoza, Malargue, Chos Malal e Neunquen. La partenza a San Juan, con la bandiera argentina che dà il via, è stata emozionante: davanti a noi la strada aperta, le tute e le facce pulite, il vento tra i capelli, il rumore dei motori e le ruote libere dai parafanghi. Intorno, solo amici con la stessa passione e tanta adrenalina. Ogni tappa terminata è stata una grande conquista di tutto il gruppo; sì, perché, anche se ogni equipaggio ha controllato più e più volte la propria Baquet e ha prestato costante attenzione a ogni rumorino, al livello dell'olio, a quello dell'acqua e al buon funzionamento di luci e strumenti, se ci si ferma lungo il percorso e si rende necessario un aiuto meccanico, i compagni di avventura si prodigano in tutte le maniere per farti ripartire e, in caso estremo, sono disposti a trainarti fino al primo posto di assistenza.

OLTRE DUEMILA METRI

Abbiamo percorso vaste pianure e lunghi rettilinei sterrati, strade serpeggianti fra le montagne andine, immersi per centinaia di chilometri nello spettacolo naturale dei paesaggi argentini, tra fiumi, vulcani, canyon e laghi. Siamo saliti a 2400 metri di quota, abbiamo visitato "Los Tachos", uno dei due geyser argentini e raggiunto il vulcano Malacara, così chiamato perché le sue macchie assomigliano a quelle dei cavalli selvag-



gi. Abbiamo atteso il passaggio di un gregge di centinaia di capre e dei loro pastori, abbiamo visto i pozzi petroliferi di Vaca Muerta e attraversato la valle del Rio Negro... in ogni centro abitato siamo stati accolti festosamente come eroi, specie dai bambini e dai loro nonni.

NESSUN TIMORE

I guidatori di queste auto non temono la pioggia, il freddo, il caldo né di arrivare a sera con la polvere ovunque. Le Baquets non soffrono i guadi o le strade sterrate. La soddisfazione ripaga la fatica, la gioia stempera la tensione, l'entusiasmo si fa strada al pensiero di ritornare e di provarci ancora.

Dice bene Orlando Bongiardino, uno degli organizzatori: "Abbiamo benzina e olio nelle vene, con pochi attrezzi ripariamo motori, freni e quant'altro. L'automobilismo, da noi, è la seconda attività sportiva dopo il calcio. Da dove viene questa passione? Gli argentini dicono che deriva dai tanti italiani immigrati; ne sono convinti, soprattutto dopo aver letto delle gare delle bighe e quadrighe già al tempo dei circhi romani. Si dice che Romolo organizzò una corsa di cavalli addirittura subito dopo la fondazione di Roma, nel 753 a.C. Le curve di una bella carrozzeria hanno un effetto eccitante su di noi. Chi non ha sentito il batticuore davanti a una bella Rossa? Perché una Lancia Stratos ci fa girare la testa? E sentiamo le farfalle nello stomaco davanti a una Lamborghini o una Maserati? Qualcuno potrebbe dire che le vetture d'epoca ci ricordano la nostra gioventù. Certo, può valere per una persona di una certa età, ma un bambino di tre anni che si dispera perché vorrebbe salire su una Baquet? Come lo spieghiamo se non con il fatto che l'auto è ormai entrata nel dna degli argentini?". R

Inconvenienti frequenti
Come si può immaginare, le forature non sono certo un evento raro su queste strade (vedi sopra). Però non si viene mai abbandonati a se stessi; la solidarietà fra concorrenti è tra i valori fondamentali dell'evento.

di **Carlo Di Giusto**

IL MIRACOLO DI TORINO

L'edizione numero 39, slittata temporaneamente in aprile, **ha solleticato l'interesse del pubblico e degli espositori:** un segnale positivo per l'intero settore

Automotoretrò è, nel nostro scintillante mondo di vernici screpolate, una di quelle presenze rassicuranti, ricorrenti, radicate e ormai storiche, verrebbe da dire, dato il numero di edizioni, un rispettabile 39, che la dice lunga sia sulla capacità degli organizzatori di assecondare i cambiamenti sia sull'affezione del pubblico, che ovviamente non può essere lo stesso di quarant'anni fa. Tradizioni che si tramandano, testimoni che passano di mano in mano, buone abitudini che si consolidano, nonostante tutto. E così, vuoi perché di rimanere a secco non se ne poteva più, vuoi perché l'autunno delle grandi mostre-scambio è ancora lontano, vuoi anche perché Torino, alla fine, è sempre la capitale delle automobili italiane, insomma, un po' per tutto questo e probabilmente per molto altro, ad Automotoretrò 2022 la gente c'è andata. Circa 60 mila visitatori, "Numeri reali", sottolinea Alberto Gianoglio, l'organizzatore che ha raccolto l'eredità del papà Beppe, che pure è ancora in prima fila dietro le quinte.

Come prima, più di prima
Tantissime automobili in vendita e naturalmente ricambi, documentazione e modelli in scala: tutto è tornato incredibilmente come nel periodo pre-Covid. Nel 2023 l'evento torinese tornerà alla sua data naturale, all'inizio dell'anno.

TUTTO ESAURITO

"È stato un mezzo miracolo", incalza il giovane Gianoglio, "Dopo aver visto cos'è successo a Parigi e a Essen, essere riusciti a riempire tutti gli spazi è stato un grandissimo risultato", dice senza nascondere la propria (meritatissima) soddisfazione. Una soddisfazione condivisa con alcuni commercianti, meno con altri: "C'è chi ha venduto tantissimo e c'è chi non ha venduto niente", riflette Alberto Gianoglio, "ma non saprei dire se è un tema di proposizione, di preparazione delle auto o di prezzo". "E comunque", chiosa Gianoglio, "con Padova l'anno passato abbiamo dimostrato che in Italia c'è ancora tanta passione e la possibilità di fare qualcosa di importante e di alto livello". Di sicuro, la varietà dell'offerta di

Dibattiti e talk show
L'offerta di Automotoretrò comprendeva anche momenti di scambio culturale e talk show: lo Spazio Aci Storico, per esempio, ha ospitato il nostro intervento sul tema del collezionismo delle youngtimer.

Quanti anniversari!
Non poteva mancare a Torino lo stand di Fca Heritage con i suoi quattro marchi: Alfa Romeo, Fiat, Lancia e Abarth. Ad Automotoretrò è stato dato ampio spazio anche alle motociclette: nello specifico, la celebrazione del 120esimo anniversario della Indian. In fiera s'è festeggiato anche il mezzo secolo della Fiat X1/9.

automobili vista ad Automotoretrò era amplissima: dalle "ruote di legno" ai "cerchi in lega", potremmo dire, per lo più nella fascia di prezzo media e con più di qualche perla rara d'alta collezione. Come una Porsche 911 GT2 del 2002 con appena 25 mila chilometri... Predominante, in effetti, la presenza di youngtimer, che in pratica hanno - almeno visivamente - superato il numero delle classiche. Alcune di queste le potete vedere ancora sul sito di Automotoretrò, perché quest'anno la fiera fisica al Lingotto è stata accompagnata dal lancio di una "vetrina digitale" sulle auto in vendita: foto, informazioni, riferimenti dei dealer, tutto online e (ancora) a disposizione di chi non ha potuto raggiungere Torino nel weekend. Un altro segno del cambiamento. R

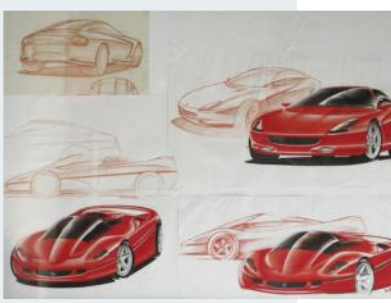
Club in prima fila
Come sempre, la fiera di Torino rappresenta un momento speciale per i club, che allestiscono i propri stand per promuovere le loro attività.

AUTOMOTORETRÒ È, NEL NOSTRO SCINTILLANTE MONDO DI VERNICI SCREPOLATE, **UNA PRESENZA RASSICURANTE**

CAMARDELLA LIVE SHOW

LA SUA FERRARI IN "SCALAREALE"

Pietro Camardella (autore delle linee della F40 e di altre quattro Ferrari) è un designer eclettico e creativo, ma soprattutto è generosissimo con chi condivide la passione per le automobili: a Torino, infatti, ha allestito per il pubblico un vero e proprio live show, che l'ha visto tracciare con nastro, pennelli e aerografo il profilo di una delle sue "creature", la Ferrari 456, in grandezza naturale. L'opera ha richiesto un lungo lavoro di preparazione e tutt'e tre i giorni di fiera per essere completata: "Una soddisfazione immensa", ha detto il designer salernitano, "il pubblico era super interessato e curioso, ha apprezzato tantissimo vedere dal vivo l'esecuzione di questa tecnica". L'opera in scala 1:1 è la seconda di una serie di cinque: una per ogni sua Ferrari.



di **Silvio Campione**

SORRENTO ROADS

ATTENZIONE A NON DISTRARSI

1000 Miglia srl porta la sua esperienza nella penisola sorrentina realizzando **una gara di regolarità** su strade mozzafiato

I primi in rosso
1. La MG A del 1956 dei vincitori Facchini-Olivetti, marito e moglie.
2. La Osca MT4 1100 del 1952 di Boglioli-Pezzia, secondi classificati, era a suo agio sulle stradine della Costiera.

Panorami da favola per i venti equipaggi che si sono sfidati sulle strade della Costiera intorno a Sorrento. La prima edizione di Sorrento Roads, tenutasi dal 7 al 10 aprile, si preannuncia in grado di catalizzare in futuro l'attenzione dei concorrenti. In parte per merito delle località attraversate, in parte per l'accoglienza del sindaco di Sorrento Massimo Coppola e dell'assessore al Turismo Alfonso Iaccarino, chef stellato con la passione per le storiche e un passato da pilota. E certamente non da ultimo per l'efficiente organizzazione di 1000 Miglia srl. Sulle stradine strette e tutte curve del percorso erano importanti la tecnica di guida e la precisione, visto che le medie da rispettare erano per forza di cose molto basse. Inutile, purtroppo, la cavalleria sovrabbondante di macchine come la Ferrari 750 Monza, che pure si è piazzata al quinto posto della classifica: impossibile darle sfogo. Più a loro agio le vetture piccole e leggere, come per esempio la Osca 1100 che ha tagliato il traguardo in seconda posizione.

DUE GARE IN UNA

I vincitori Facchini-Olivetti su MG A del 1956 hanno dichiarato di non aver mai partecipato a una gara con scorci paesaggistici di tanta bellezza. La Ferrari 750 Monza si è rifatta con il premio della giuria popolare. Al via pezzi particolari come l'Alfa Romeo Giulia GTC di Ottone Pironti e l'MG TB del 1939 di D'Amico-Scardeoni. Nella classifica per le moderne ha prevalso una Porsche 911 (993). La presidente di 1000 Miglia Beatrice Saottini ha espresso il suo entusiasmo per questa prima, riuscita, edizione.

Pezzi da novanta
3. Si faceva notare la gialla Ferrari 750 Monza del 1955 di Boglioli-Caraffini, quinti.
4. La Mercedes 190 SL del 1956 di Cazzaniga-Caronni.
5. La Lancia Aurelia B24 Spider del 1955 di Bonomi-Bonomi. Aldo, al volante, è il presidente di Ac Brescia.

testo e foto di **Nanni Cifarelli**

1

GRAN CRITERIUM DELLE VETTURETTE

VENTI BARCHETTE TORNANO A CHIETI

Riproposta dopo 70 anni una manifestazione che **animava la cittadina abruzzese negli anni 50.** Hanno aperto le danze dodici Ferrari

C'era grande attesa negli ambienti motoristici, non solo abruzzesi, per il Gran Criterium delle Vetturette di Chieti. Una manifestazione nata e vissuta nei primi anni 50, poi dimenticata e quest'anno tornata in vita grazie alla volontà infinita del giovane e dinamico club Ruote Classiche Teatine, forte della preziosa e indispensabile collaborazione di Aci Storico, di Ac Chieti, del Comune e della Regione. Ed è stato un grande successo. Vi hanno partecipato, sotto l'attenta regia di Fabio Di Pasquale, venti barchette, apprezzate e applaudite da oltre settemila appassionati e curiosi che si sono dati appuntamento sabato 14 maggio nella città abruzzese. In mattinata, sfilata e partenza in corso Marrucino, salotto buono della città, al cospetto di un pubblico folto e di numerose scolaresche incantate dall'inedito spettacolo a quattro ruote. Ad aprire le danze una dozzina di Ferrari seguite poi dalle performanti barchette, tutte tirate a lucido, pronte a ruggire, ma anche a farsi ammirare e fotografare. Negli anni 50 a gareggiare al Gran Criterium delle Vetturette furono le biposto Sport 750 cc e le monoposto di Formula 3 750 cc, oggi invece c'erano venti barchette tra le quali una Giaur-Taraschi del 1950, già protagonista nelle prime edizioni di settanta anni fa. E poi Giaur-Urania 750 Sport ex Maria Teresa De Filippis, Osca-Faccioli 750 Sport, Fiat 500 B Sport, Fiat-Ortolani Sport e Stanguellini Corsa, tanto per citarne alcune.

2

GIRI IN CIRCUITO

Lasciata Chieti, Ferrari e barchette hanno raggiunto, attraverso un percorso assai guidabile e molto panoramico, il borgo montano di Fara San Martino. Nel pomeriggio rientro in città e grande spettacolo a Villa Comunale all'interno della quale è stato allestito, con tanto di balle di paglia, lo storico circuito lungo circa un chilometro, teatro di memorabili sfide. Tra i numerosi ospiti intervenuti, anche Giovanni Legnini, commissario straordinario del governo alla ricostruzione dopo il terremoto del 2016, e il segretario generale dell'Aci, Gerardo Capozza. Entrambi, con aria divertita, hanno percorso un giro del circuito a bordo di due auto d'epoca. Madrina, applaudita e fotografata, la showgirl Alessia Fabiani. Dopo la sfilata di rito, il programma ha previsto cinque batterie con gli equipaggi impegnati in cinque giri e un assaggio di prove di regolarità. Alla sera gran finale con cena e premiazione ospitate nella suggestiva chiesa sconsacrata delle Crocelle. Sulle ali dell'entusiasmo, già annunciata dal sindaco Diego Ferrara e dal segretario generale dell'Aci l'edizione del 2023.

3

4

5

6

In passerella
1. La Giaur 750 Sport del 1950 di Giuseppe De Angelis. **2.** La madrina Alessia Fabiani sventola il Tricolore alla partenza. **3.** La Osca-Faccioli 750 Sport (1949) di Nicola Pastore. **4.** Veneruso padre e figlio su Giaur-Urania 750 Sport (1949). **5.** La Stanguellini Corsa del 1948 di Fabrizio Lorenzoni. **6.** La Fiat-Ortolani Sport di Giuseppe Fascicolo.

GUIDA AL COLLEZIONISMO

IL COLOSSO TEDESCO

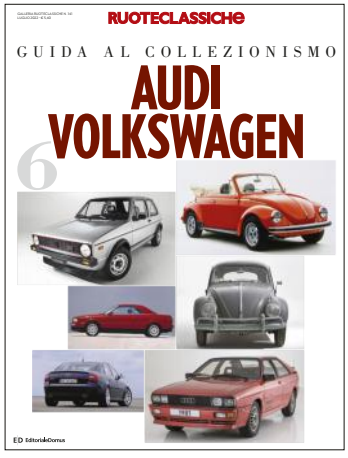
Si conclude con il sesto fascicolo la nostra collana dedicata alle auto straniere. Protagoniste **le Audi (dagli anni 80) e le Volkswagen**

VOLKSWAGEN
- Maggiolino 6 V
- Maggiolino 12 V
- Maggiolone
- Maggiolino e Maggiolone Cabriolet
- VW-Porsche 914
- Scirocco
- Golf GTI
- Golf Cabriolet
- Golf GTI (II serie)
- Golf Rallye - Country
- Golf GTI (III serie)
- Corrado
- New Beetle - New Beetle Cabrio

AUDI
- Quattro
- Coupé
- Coupé II serie
- Cabriolet
- 100 S4
- RS2 Avant
- A8 - S8
- A6
- S6
- S4
- Cabriolet
- TT Coupé - TT Roadster

È siamo già arrivati all'ultima puntata della seconda stagione della collana "Guida al collezionismo". Dopo Porsche (febbraio), Bmw (marzo), Jaguar (aprile), Citroën-Peugeot (maggio) e Mercedes-Benz (giugno) concludiamo il nostro viaggio con il fascicolo dedicato a due marchi tedeschi di chiara fama: Audi-Volkswagen.

Eccellenza meccanica A destra, la copertina dell'allegato al numero di luglio di Ruoteclassiche. Per quanto riguarda le Audi, la nostra attenzione si focalizzerà sui modelli prodotti a partire dagli anni 80, decennio in cui il marchio costruisce la sua fama nel segmento premium. Per la Volkswagen partiamo invece, e non poteva essere altrimenti, dal Maggiolino. Sotto, a sinistra, la Golf Cabriolet; a destra, l'Audi TT Roadster.



QUATTRO ANELLI

La storia dell'attuale Audi è molto articolata, perché coinvolge le vicende di ben quattro Case automobilistiche. Tutto inizia nel 1899, quando August Horch fonda la August Horch & Cie; lasciata l'azienda per dissidi interni, l'ingegnere tedesco dà vita nel 1909 a una seconda Casa, denominata l'anno successivo Audi Automobilwerke Gmbh, dove Audi è la traduzione in latino del cognome Horch (ascoltare in tedesco). La crisi del 1929 porta però la Casa, in grave affanno, a essere di fatto assorbita dalla Dkw, che assume il controllo di altri due marchi sull'orlo del baratro: la Horch e la Wanderer. Nel 1932 nasce così Auto Union Ag: all'interno del neonato gruppo della Sassonia ogni Casa mantiene una propria individualità, con specifici segmenti di mercato di riferimento. Ecco il significato del logo con i quattro anelli. Dopo la tragica parentesi bellica, l'Auto Union-Dkw rinasce a Ingolstadt, e viene prima rilevata dalla Daimler-Benz nel 1958 e poi dalla Volkswagen, che nel 1965 resuscita il marchio Audi. L'avvio è positivo, con modelli di successo che si susseguono per tutti gli anni 70. Ma la vera fortuna dell'Audi arriva nel decennio successivo e si deve all'ingegno di Ferdinand Piëch. E la nostra carrellata prende avvio proprio dagli anni 80, con la Quattro, che "firma" l'affermazione della trazione integrale permanente. E continua con la Coupé, le berline e le cabriolet 80, le A4, le A6 e le A8, fino alla splendida TT, coupé e roadster.

L'AUTO PER TUTTI

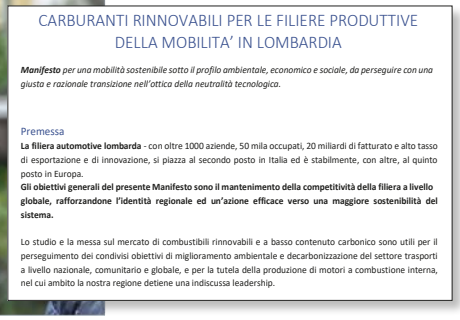
La Casa tedesca per eccellenza, la Volkswagen, affonda le sue origini in uno dei periodi più cupi della storia. È infatti Hitler a commissionare a Ferdinand Porsche l'auto per il popolo, la Volkswagen, appunto. Non potevamo che partire proprio dal Maggiolino (nome ufficialmente adottato in Italia alla fine degli anni 60). La nostra attenzione si concentra poi sulle prime tre serie della Golf GTI, sulla Scirocco, sulla Corrado e sulla New Beetle. Ma c'è spazio anche per la 914, sportiva a motore centrale nata in collaborazione con la Porsche.

MANIFESTO A SUPPORTO DELLA FILIERA AUTOMOTIVE

IL FUTURO È ADESSO

La corsa alla mobilità sostenibile è il fulcro di un documento di **Regione Lombardia** con tutte le parti in causa. Obiettivi, metodi e scadenze

Tutti al tavolo
Qui sotto, i protagonisti del mondo auto, della politica e del settore carburanti riuniti in Regione Lombardia per stilare il documento (più in basso) sulla mobilità sostenibile. A sinistra, l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Guido Guidesi.



CARBURANTI RINNOVABILI PER LE FILIERE PRODUTTIVE DELLA MOBILITA' IN LOMBARDIA

***Manifesto** per una mobilità sostenibile sotto il profilo ambientale, economico e sociale, da perseguire con una giusta e razionale transizione nell'ottica della neutralità tecnologica.*

Premessa

La filiera automotive lombarda - con oltre 1000 aziende, 50 mila occupati, 20 miliardi di fatturato e alto tasso di esportazione e di innovazione, si piazza al secondo posto in Italia ed è stabilmente, con altre, al quinto posto in Europa.

Gli obiettivi generali del presente Manifesto sono il mantenimento della competitività della filiera a livello globale, rafforzandone l'identità regionale ed un'azione efficace verso una maggiore sostenibilità del sistema.

Lo studio e la messa sul mercato di combustibili rinnovabili e a basso contenuto carbonico sono utili per il perseguimento dei condivisi obiettivi di miglioramento ambientale e decarbonizzazione del settore trasporti a livello nazionale, comunitario e globale, e per la tutela della produzione di motori a combustione interna, nel cui ambito la nostra regione detiene una indiscussa leadership.

Un dato di partenza: nel 2030 in Europa oltre il 70 per cento di auto e veicoli commerciali avranno ancora motori a combustione interna. L'Europa sta correndo per invertire la tendenza, l'Italia ha dalla sua il Pnrr e Next Generation Ue e ora la Lombardia vuol fare della mobilità sostenibile una delle sue bandiere. Del resto, la filiera automotive della regione è la seconda in Italia e, con altre, la quinta nel Vecchio Continente, forte di questi numeri: oltre mille aziende, 50 mila occupati e 20 miliardi di fatturato con un alto tasso di esportazione e innovazione.

LA SFIDA È LANCIATA

È stato presentato un "Manifesto a supporto della filiera Automotive" con due obiettivi generali: il mantenimento della competitività acquisita e una sempre maggiore sostenibilità. Ovvero, tecnologia. E combustibili rinnovabili e a basso contenuto carbonico. La sfida lanciata nel mondo è urgente, decisiva, enorme. E il momento storico la rende ancora più pressante. Gli attori in gioco, oltre alla politica, sono il mondo dell'auto, il settore raffinazione e distribuzione dei carburanti con la sua corsa al recupero di un maggior grado di sicurezza e indipendenza energetica, l'industria aerospaziale e le relative tecnologie. Ha spiegato l'assessore allo Sviluppo economico, Guido Guidesi, che a fine marzo ha presentato l'iniziativa col presidente della Regione Lombardia, Attilio Fontana: "Con un modello prettamente lombardo crediamo possa essere una grande opportunità anche per il Governo e per la Commissione Europea. Grazie alle nostre proposte infatti, non solo si tutela l'occupazione e si sostengono comparti produttivi importanti, ma anche e soprattutto si creano nuove occasioni di lavoro e di processi innovativi". Le proposte inserite nel "Manifesto" si fondano sul principio della neutralità tecnologica che attribuisce pari dignità e sostegno a tutte le trazioni. Compresi i motori endotermici evoluti e/o alimentati con carburanti rinnovabili non fossili o a basso contenuto di carbonio, prodotti da scarti o rifiuti, e motori elettrici. Fontana ha sottolineato che "l'importanza di questo documento sta nei contenuti e nel metodo di elaborazione. Una proposta con cui intendiamo costruire insieme un'alternativa".

CINQUE OBIETTIVI

Ecco i cinque punti: adesione agli obiettivi globali sul clima; aggiornamento nei contenuti e nei tempi del pacchetto clima della Commissione Europea (con revisione delle regole sulle emissioni di CO_2 di veicoli nuovi); strategia di decarbonizzazione e valorizzazione di nuove soluzioni; policy sui vettori energetici alternativi (energia elettrica, gpl e i suoi sviluppi bio e rinnovabili, metano e biometano, idrogeno, efuel e carburanti da biomasse, biocarburanti utilizzati anche in purezza) e, infine, fissare una data (prima del 2030) per valutare l'evoluzione delle tecnologie alternative disponibili.

CNA LOMBARDIA

A LEZIONE DI RESTAURO

A fine giugno parte a Milano il primo corso dell'Accademia del Restauro dei Veicoli Storici, centro di formazione specializzato che si rivolge ad addetti ai lavori e ad appassionati che vogliono saperne di più. I due cicli di lezioni sono articolati così: uno di tipo introduttivo di 16 ore e uno teorico-pratico più approfondito di 30. I docenti sono maestri artigiani di Cna Lombardia. L'accademia ha sede a Milano in via Marco D'Aviano 2. Info: *info@cnalombardia.it*

VILLA D'ESTE STYLE

CON LE ALFA SUL LAGO

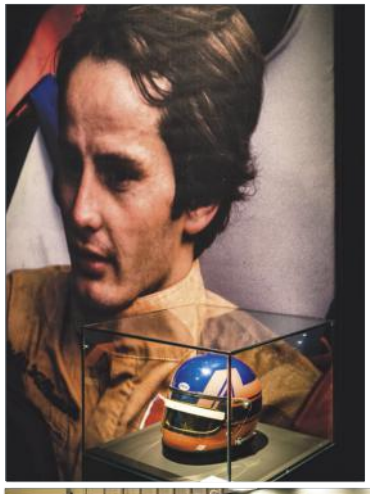
Un giorno sul lago per celebrare l'Alfa Romeo 6C 2500 SS. Tre gli esemplari presenti all'undicesima edizione di Villa d'Este Style One Lake One Car: Villa d'Este Touring del 1951, di proprietà dell'hotel Villa d'Este, e il quarto e l'ottavo dei circa 18 esistenti. Insieme altri gioielli, Alfa e non solo, tra cui una MG NA da corsa (1935), due Alfa Romeo 1900, una 2600 Sprint (1963), una Lancia Florida , un raro esemplare della prima Lamborghini e un motoscafo motorizzato Alfa Romeo 6C 2500, progetto militare degli anni 40.

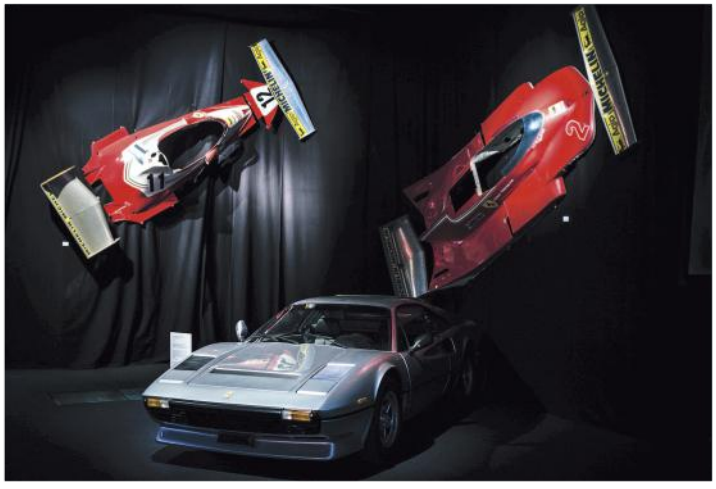
GILLES 40 - SULLE ALI DEL VENTO

VILLENEUVE L'IMMORTALE

A Nonantola, a due passi da Modena, **una mostra celebra l'asso canadese** a quarant'anni da quel tragico sabato 8 maggio 1982

A Nonantola il Museo Cantina Giacobazzi-Gavioli ospita la mostra "Gilles 40 Sulle ali del vento". Il contenuto - dal valore storico inestimabile - è ad alto tasso emotivo: chi ha vissuto quegli anni lì rischia di commuoversi, ma pure chi ha solo sentito parlare dell'Aviatore non può restare indifferente, guardando filmati, fotografie, soprattutto oggetti, pezzi di automobili e di carta, l'impressionante raccolta di cimeli della famiglia Giacobazzi, che quel piccolo funambolo del volante l'aveva adottato, sostenuto, supportato. E che non ha ancora smesso di amarlo. "Gilles è lì dentro, andiamo a salutarlo", ha detto qualcuno il giorno dell'inaugurazione: groppi in gola, lacrime e lambrusco. Non capita tanto spesso una cosa così, come osservare da vicino qualcosa che è appartenuto, che è stato toccato, indossato o distrutto da Villeneuve. A completare l'esperienza, l'arte di Alessandro Rasponi: 20 opere dedicate a Gilles. La mostra resta aperta fino al 31 luglio. Biglietti a 8 euro (o 6 euro per i soci Bper Banca e Aci-Aci Storico) su *eventbrite.it*. Gilles è lì dentro che vi aspetta. **C.D.G.**





Cose che parlano di Gilles In alto, nelle foto piccole, alcuni resti della Ferrari 126 C2 sulla quale perse la vita Gilles Villeneuve. Qui sopra, l'ingegner Mauro Forghieri posa sulla T4; a sinistra, le carrozzerie delle T3 e T5 con una berlinetta 208 GTB Turbo testata dal canadese.

SANT AMBROEUS

SCALPITA LA SCUDERIA

Rilanciata nel 2019, dopo un passato glorioso, la Scuderia Sant Ambroeus di Milano torna alla Vernasca Silver Flag (10-12 giugno) con una Ferrari 166 MM barchetta Touring (1951), una Fiat 508 CS Berlinetta ('36), un'Aston Martin DB2/4 Mk2 ('57) e un'Alfa Romeo Giulia Spider Veloce ('64, foto).

APPASSIONAUTO

SUI MONTI PER FAR DEL BENE

Dal 10 al 12 giugno, con partenza nel cuore del Parco Naturale Adamello Brenta, in Val Rendena, torna AppassionAuto, raduno per auto d'epoca e supercar. Giunto alla decima edizione, ha come scopo prioritario aiutare i ragazzi autistici di Casa Sebastiano, a Coredo in Val di Non. Finora sono stati raccolti 110.200 euro. Info: *appassionauto.it*

SKF CLASSIC

RICAMBI PER AUTO D'ANTAN

Una nuova linea di ricambi studiata per mantenere in funzione le auto d'epoca senza stop e in totale sicurezza. È un kit completo proposto da Skf. Info: *vehicleaftermarket.skf.com*

1000 MIGLIA

LA FRECCIA MOLTO RICCA

Sono 415 le auto selezionate **per l'edizione numero 40** del "museo viaggiante più bello del mondo"

Saranno 415 le vetture a prendere il via il prossimo 15 giugno da Brescia per l'edizione numero 40 della rievocazione storica della 1000 Miglia. Dopo la partenza le auto si dirigeranno verso il Lago di Garda, prima Salò poi Desenzano e Sirmione da dove sfileranno attraversando il Parco Giardino Sigurtà, Mantova e Ferrara e raggiungere Cervia-Milano Marittima per la fine della prima giornata. Nella seconda tappa, deviazione per Forlì, la salita di San Marino, la discesa verso l'interno fino a Passignano sul Trasimeno, il passaggio a Norcia per concludere la tappa con la gettonatissima passerella romana di via Veneto. Il 17 giugno si effettuerà la frazione più impegnativa sia per le auto

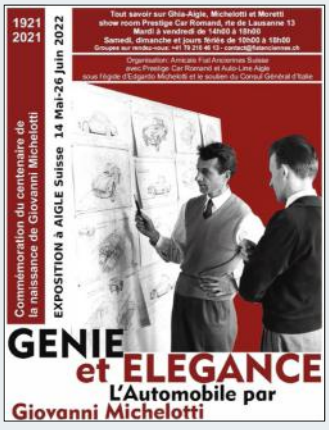
sia per i concorrenti: dopo la partenza da Roma vedrà le vetture risalire verso Ronciglione, poi Siena da dove, via Pontedera, si viaggerà in direzione Viareggio e si raggiungerà Parma con l'arrivo nel centro storico. L'ultima giornata inizierà con una serie di prove a cronometro nel circuito di Varano de' Melegari, per transitare poi da Salsomaggiore Terme, Stradella, Pavia e raggiungere l'Autodromo di Monza. Prima di giungere al traguardo di Brescia, le auto in gara saluteranno Bergamo in un simbolico anticipo del gemellaggio che vedrà le due città unite nel progetto Brescia-Bergamo Capitale Italiana della Cultura 2023.

Il pubblico non manca mai Alcune suggestive immagini della 1000 Miglia; auto di altissimo livello come l'Alfa Romeo 6C 1750 o la Cisitalia e passaggi fra ali di spettatori entusiasti nei centri storici e lungo le strade che la Freccia Rossa percorre fin dal 1927.

GENIE ET ELEGANCE

MICHELOTTI IN SVIZZERA

Dopo Torino e l'Olanda, un'altra esposizione celebra i 100 anni del grande designer Giovanni Michelotti: fino al 26 giugno è allestita ad Aigle, al Prestige Car Romand (Route de Lausanne 13), la mostra "Genie et Elegance - L'automobile par Giovanni Michelotti". In mostra 17 vetture, molte disegnate da Michelotti, tra cui una Ferrari 330, una Triumph TR5 "Ginevra", un'Alfa Romeo 1900 Ghia, una Moretti 750... In mostra anche bozzetti, piani di forma e altri documenti. Per prenotare visite guidate: *contact@fiatanciennes.ch* **M.V.**



RADUNO A FOLIGNO

RENAULT 4 IN... ACQUA

L'hanno intitolato Le vie dell'Acqua il raduno nazionale di Renault 4 in programma dal 17 al 19 giugno a Foligno. Organizzato dal registro storico del modello della simpatica utilitaria francese, si svolgerà tra Foligno e Rasiglia. Venerdì sera, 17 giugno, cena a Foligno in una delle taverne allestite in occasione della giostra della quintana. Sabato mattina riunione alla periferia di Foligno e visita a Rasiglia con "pranzo al cofano" e successivo spostamento alle cascate del Menotre, dove ci si fermerà a cena. Domenica, sosta in piazza Repubblica e visita guidata al centro storico di Foligno, pranzo spartano con... gli avanzi e saluti. Info: *renault4.it*

a cura di **Nanni Cifarelli**

SCUDERIA ANTICHI MOTORI MESSINA

DALLO STRETTO FINO AL VULCANO

Il giovane sodalizio siciliano promuove molte iniziative tra cui **la "tre giorni" dal mare all'Etna.** Senza mai dimenticare i giovani e il sociale

In meno di cinquanta giorni un'idea nata quasi per caso in una serata d'inizio febbraio 2011, durante un aperitivo tra amici collezionisti di auto e moto d'epoca, si è trasformata in realtà. Il successivo 24 marzo viene sottoscritto lo statuto e l'atto costitutivo. Nasce così la Scuderia Antichi Motori di Messina. Per la tessera numero uno, il pensiero è rivolto al notaio che, impassibile ma benevolo, accetta l'invito. Primo e attuale presidente viene nominato Antonio Verzera (Totino per tutti, nella foto in alto a destra). La volontà è quella di dare vita a un'associazione dedicata all'affascinante mondo delle storiche di tutti i tempi, trasmettendo il culto della conservazione del patrimonio motoristico storico. I programmi viaggiano ad alta velocità e nel 2014 arriva la federazione all'Asi. Grazie anche alla passione trainante del dinamico presidente, anno dopo anno, la "Scuderia" annovera un sempre maggior numero di soci raccogliendo unanimi consensi. Oggi il Samo Club offre ai propri soci svariati servizi: dal rilascio delle certificazioni di storicità Asi per tutti i veicoli superiori ai 20 anni all'assistenza per le pratiche automobilistiche e alla reiscrizione di veicoli radiati d'ufficio, demoliti o provenienti dall'estero. I responsabili di settore sono sempre pronti a offrire consigli, assistenza e aiuto nel reperire ricambi per i restauri. Senza dimenticare le sedute di verifica per la Targa Oro Asi. In chiave assicurativa gli associati possono usufruire delle polizze Rc riservate ai veicoli storici (auto, moto, ciclomotori) rilasciate dalle compagnie convenzionate. Nel corso dell'anno il club organizza diverse manifestazioni tra le quali Storiche di Primavera e Storiche d'Autunno. La turistica biennale Messina-Taormina, a fine settembre, si svolge in tre giornate con i partecipanti che dallo Stretto si spostano a Taormina, per poi salire sull'Etna e fare infine ritorno. In tema di due ruote, prima della consueta cena degli auguri di fine anno il club peloritano dedica le proprie energie alla compartecipazione organizzativa del Giro Motociclistico di Sicilia, importante manifestazione supportata da 13 club siciliani. Molta attenzione viene rivolta da sempre ai giovani e da cinque anni il sodalizio organizza, in collaborazione con il dipartimento di Ingegneria meccanica dell'università di Messina, un evento culturale durante il quale vengono assegnate due borse di studio. Quest'anno il Samo ha anche realizzato il libro "Tutte le Alfa Romeo 1900 Quattroporte" scritto dal sedicenne Carlo Di Bella. Numerose le azioni solidali: il 2022 è iniziato con una significativa donazione al Comitato Italiano Reinserimento Sociale, sede di Messina, in favore di donne e bambini maltrattati che vivono adesso nella struttura.

SCHEDA CLUB

Nome	**Scuderia Antichi Motori Messina**
Presidente	**Totino Verzera**
Anno fondazione	**2011**
Sede	**Via Cavalluccio 7, Messina**
Telefono	**090 669062**
Sito	**samoclub.it**
Mail	**info@samoclub.it**
House organ	**no**
Numero iscritti	**600**
Quota iscrizione	**120 euro, compresa quota Asi**
Raduni annuali	**Storiche di Primavera, Storiche d'Autunno, Messina-Taormina**

LANCIA CLUB

COMPLEANNO SUL CERVINO

Gran festa
L'evento per i 50 anni del Lancia Club si svolgerà tra Biella, dove risedevano i primi soci, e Cervinia, dove nacque il sodalizio.

Il sodalizio, fondato l'8 luglio 1972, ritorna dove fu costituito mezzo secolo prima con una **carovana di 50 storiche** del marchio torinese

Il Lancia Club si appresta a festeggiare il suo cinquantesimo compleanno. L'appuntamento è a Cervinia, dove venne costituito l'Autoclub Storico Lancia l'8 luglio 1972, dal 6 al 10 luglio. Ritrovo a Biella il mercoledì con un'esposizione di 50 vetture in piazza Casalegno. Il giorno dopo le storiche Lancia si dirigeranno prima al Santuario di Graglia e poi a quello di Oropa. Nel pomeriggio, sfilata e presentazione delle vetture nel centro storico di Biella. La carovana di lancisti il venerdì raggiungerà finalmente Cervinia. Durante la cena, il presidente del club e il suo vice, Peppino Stancati e Federico Donati, ricorderanno la costituzione del club avvenuta esattamente cinquant'anni prima. E il sabato, ancora a Cervinia, le auto storiche verranno esposte in piazza. Per i partecipanti ci sarà anche la possibilità di salire al Plateau Rosà (3480 m) e visitare il museo della montagna; in alternativa una passeggiata fino al Lago Blu dove si specchia il massiccio con la sua punta piramidale. Il pranzo verrà organizzato nel parco di Villa Rey, residenza estiva della famiglia proprietaria dell'omonima residenza anche a Torino. Nel pomeriggio visita guidata a Cervinia. Domenica infine si punterà su Torino per concludere l'evento, insieme ai club di modello aderenti, con un buffet allestito nel parco dell'altra Villa Rey.

RADUNO

X1/9, OMAGGIO DAL MONDO

La Fiat X1/9 celebra il mezzo secolo di vita. Evento clou il raduno internazionale in programma dal primo al 3 luglio, con visite alla Collezione Storica Bertone, alla Fiat (FCA Heritage Hub) e al museo dell'auto di Torino, dove sarà allestita una mostra dedicata alla X1/9. Saranno presenti club da tutta Europa e delegazioni da Usa, Australia e Giappone. Info: 348 0102659; *clubx19.it*

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

only PORSCHE

RUOTE NELLA STORIA/1

DA UN SECOLO SEMPRE IN SALITA

Nel 1922 la prima edizione della storica cronoscalata: a fine aprile oltre 40 classiche hanno dato vita alla **rievocazione della Pontedecimo-Giovi**

Nell'ultimo fine settimana di aprile Genova ha festeggiato il centenario della Pontedecimo-Giovi, famosa corsa automobilistica in salita, teatro di memorabili sfide tra assi del volante. Nata nel 1922 per volontà dell'Auto Moto Club di Genova (poi divenuto Raci e oggi Aci), la Pontedecimo-Giovi nella sua storia ha potuto contare sulla partecipazione di numerosi campioni del volante, da Biondetti a Borzacchini, da Farina a Villoresi, da Ghersi a Govoni (vincitore di tre edizioni), da Ferrari a Nuvolari, da Scarfiotti a Munari.

SUL PASSO DEI GIOVI

Dal passato al presente, venerdì 29 aprile piazza De Ferrari, cuore del capoluogo ligure, ha accolto con la regia della Scuderia Valpolcevera, di Aci Storico, Ac Genova e Primocanale, oltre 40 auto storiche pronte a festeggiare il centenario sotto forma di manifestazione di Ruote nella Storia. Una Jaguar XK 120 OTS del 1950, un'Austin Healey 100 Le Mans del '56, una Osca MT4 del 1950 e una Ferrari 288 GTO, tanto per citarne alcune, hanno catturato l'attenzione dei passanti e dei numerosi appassionati intervenuti. Alla sera le celebrazioni sono proseguite con la partecipazione di numerose autorità politiche oltre al presidente di Ac Genova, Carlo Bagnasco, e al direttore, Raffaele Ferriello, a Terrazza Colombo, prestigiosa location sulla sommità del grattacielo Piacentini in centro città. Sabato mattina, lasciata piazza De Ferrari, le auto storiche, dopo aver attraversato la città, hanno raggiunto Mignanego. Con strada chiusa al traffico hanno affrontato due volte la mitica salita che conduce al Passo dei Giovi. Il serpentone storico è poi sceso a Busalla, e, transitando per Casella e Sant'Olcese, ha raggiunto la splendida Villa Serra dove la manifestazione si è conclusa con il pranzo e la premiazione.

RUOTE NELLA STORIA/2

VALTELLINA OLIMPICA

Con la regia di Ac Sondrio, Historic Car Club Alpi Centrali e Le Nonnette Ruggenti, Ruote nella Storia ha fatto tappa il 2 aprile in Valtellina. Ritrovo in piazza Garibaldi, quindi via in direzione Teglio per la visita a Palazzo Besta. E poi nei luoghi valtellinesi che saranno protagonisti delle Olimpiadi 2026. Apripista di una quarantina di equipaggi, Franco De Paoli, "l'uomo dei faraoni" per la sua passione per il deserto, che ha partecipato a 24 "Dakar".

A MARANELLO

A112 IN PISTA

A 112 a Maranello per il quarto raduno Nella Terra del Mito. Ritrovo sabato 16 luglio alla Torretta Parco Enzo Ferrari del vecchio autodromo di Modena. A seguire giro turistico in collina con visita al Castello di Formigine. Arrivo a Maranello e cena con menu del "Cavallino". Domenica tutti in pista; poi pranzo in osteria e finale in piazza Roma a Modena.

Salone internazionale
per appassionati e collezionisti

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

5.000 AUTO IN VENDITA

800 RICAMBISTI

1.600 ESPOSITORI

115.000 M² AREA ESPOSITIVA

ANTEPRIMA

20-21-22-23 OTTOBRE 2022

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

organizzato da

INTERMEETING IDEAS THAT MOVE PASSION | Fiera di Padova

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

AUTO MOTO D'EPOCA
FIERA DI PADOVA

autoemotodepoca.com

10° RADUNO LAND ROVER

LA CULTURA DEL FUORISTRADA

Tre giorni nel Canavese all'insegna dell'offroad con modelli storici e moderni. **Un esemplare anni 80 è stato convertito in biblioteca**

Centottantacinque equipaggi a bordo delle più disparate Land Rover, dalla più storica come la "fire engine" del 1954 (ce ne sono solo quattro al mondo) alla nuova Defender, hanno partecipato dal 22 al 24 aprile al 10° Raduno Land Rover a Levone (TO). Tra le varie iniziative dinamiche organizzate dal Land Rover Club Canavese, i tour alla scoperta del territorio. E poi, su percorsi con differenti difficoltà, ben descritti nei roadbook consegnati ai partecipanti, i due trial, easy e hard, resi ancor più impegnativi dalla pioggia battente del sabato.

LIBRI CON LE RUOTE

Durante l'evento si è anche svolta l'inaugurazione di "Molly the BiblioLand", piccola biblioteca su ruote che sarà punto di "bookcrossing" realizzato dal Land Rover Club Levone. Un paio d'anni fa è stata donata al club una Land Rover Series 3, che è stata restaurata dai soci e trasformata, lasciando comunque visibili le tracce del tempo, in insolita casa della cultura (nella foto qui sotto l'interno con gli scaffali pieni di libri). La cerimonia si è conclusa con la consegna da parte del vice presidente del club delle chiavi di "Molly" all'assessore alla cultura e vice sindaca di Levone, Laura Allice. Graditi dai partecipanti anche lo spettacolo pirotecnico del sabato sera, il Land Rover gonfiabile lungo oltre otto metri e alto quattro e il servizio di ristorazione basato su prodotti tipici locali.

UMBRIA LEGEND

LE DAME DI FOLIGNO

Vento, pioggia, neve e anche un timido sole hanno accompagnato (1-3 aprile) le 40 auto partecipanti a Umbria Legend. Foligno, Nocera Umbra e Bevagna hanno fatto da cornice alla manifestazione organizzata da Rotary Club Foligno. Focus del Rotary sul progetto di scavi archeologici della "Fulginium Romana".

RADUNO

IN ETRURIA

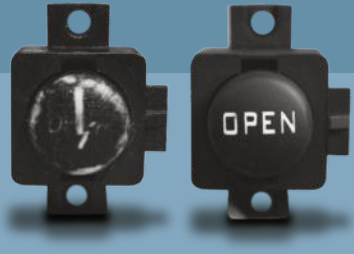
Dal 23 al 26 giugno Viterbo e la Tuscia ospiteranno il terzo Raid degli Etruschi, raduno internazionale organizzato dall'Etruria Historic Racing Club. Tappe a Civita Castellana, al Lago di Bolsena e a Orvieto. Info: *raidetruschi.it*

no stress
CAR DETAILING

Il tempo passa.. la tua auto no!

Ripristiniamo le plastiche interne, riportando la tua auto allo splendore originario

Via dell'edilizia 57 - 36100 Vicenza (VI)
393 6013518 info@nostressct.com
www.nostresscardetailing.com



› Specialisti in Ferrari e Maserati

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

1947 - 2022

EPOCA CHAMPIONSHIP

Campionato Italiano Grandi Eventi Aci Sport

CORTINA D'AMPEZZO 14 - 17 LUGLIO 2022

Foto: René Official Photographer

info@coppadorodelledolomiti.it www.coppadorodelledolomiti.it mob. + 39 339 75 73 832

testo e foto di **Massimo Campi**

ALLA CORTE DEI PRINCIPI

Tredicesima edizione della rievocazione storica per Formula 1 **più famosa e affascinante del mondo.** Tantissimi i duelli nel tortuoso tracciato di Montecarlo, qualche incidente ma soprattutto tanto, tanto glamour

Un bacio alla Rascasse
Tra gli invitati Charles Leclerc con la Ferrari 312 del 1974 ex Niki Lauda, presto fermo per un problema ai freni con conseguente uscita di strada alla Rascasse.

Nel secondo fine settimana di maggio si è disputata l'edizione 2022 del Monaco Grand Prix Historique, da molti considerato l'evento clou per le monoposto storiche, giunto alla sua tredicesima edizione con la magia del tracciato-salotto già pronto per le Formula 1 moderne. Ideato nel 1997 per commemorare i 700 anni della dinastia dei principi di Monaco, si disputa con cadenza biennale e possono partecipare alle gare le vetture storiche costruite fino al 1980. Nel fine settimana il pubblico degli appassionati ha potuto ammirare le varie vetture suddivise in sei schieramenti di partenza, iniziando da quelle anteguerra per poi continuare con quelle che hanno partecipato ai primi 30 anni del campionato del mondo di F.1. C'è stata anche la sessione dedicata alle vetture Sport, che hanno disputato l'unico Gran Premio di Monaco nel 1952.

Nella gara tra le vetture più anziane, prodotte tra gli anni 20 e 30, è stato l'americano Mark Gillies a dominare la prova con la sua Era, seguito dalla Maserati A6 CM dello svizzero Anthony Sinopoli. C'è stato poco da lottare per gli avversari contro la Ferrari Dino 246 della tedesca Claudia Hurtgen, che ha dominato la prova per le monoposto pre 1961 a motore anteriore; nuovamente prima un'altra Rossa nella gara dedicata alle Formula Uno di 1,5 litri, con la bellissima Ferrari 1512 di Joe Colasacco che ha deliziato il pubblico con il suono del suo piccolo 12 cilindri. Fe-

1

2

Bagarre in partenza
1. Le Formula 1 degli anni 50 (guida il gruppo una Maserati 250 F) alla staccata della Sainte Devote.
2. La Scarab, ultima monoposto a motore anteriore, costruita nel 1960, precede altre due monoposto.
3. Al via la De Tomaso-Alfa Romeo della Scuderia del Portello.
4. La Ferrari 312 B2 con cui Jacky Ickx corse per la scuderia di Maranello nel campionato del mondo di Formula 1 del 1971.

3

4

deric Wakelman con la Cooper-Jaguar ha vinto la gara delle vetture Sport dedicata a Marzotto.

Con l'avvento dei motori di tre litri di cilindrata è cambiato il mondo della Formula 1. Ben quattro le categorie che hanno corso a Monaco con queste vetture, suddivise nei vari periodi dal 1966 alla seconda metà degli anni 80. Stuart

È L'EVENTO CLOU PER LE MONOPOSTO STORICHE SUL **TRACCIATO-SALOTTO** GIÀ PRONTO PER LE F.1 MODERNE

Hall con la McLaren M19A ha vinto la prova dedicata alle monoposto che hanno corso tra il '66 e il '72, con un parterre di vetture famose come le Ferrari 312 B2 e 312 B3 "Spazzaneve", e ben tre Matra MS 120. Hall Stuart ha vinto la gara per le vetture comprese tra il 1973 e il 1976 con la McLaren M23, nella serie dove hanno corso diversi driver professionisti tra cui Marco Werner, secondo con la Lotus 76 e Roberto "Pupo" Moreno al volante della Lola T370; sfortuna invece per Emanuele Pirro al via con la Shadow DN1 ex Graham Hill, presto fermo per problemi meccanici. Michael Lyons con la Hesketh 308E è salito sul gradino più alto del podio nella categoria dedicata alle monoposto senza effetto suolo costruite tra il 1977 e il 1980.

L'ultima serie, dedicata alle vetture "ala", ha visto il dominio delle nere Lotus, con Marco Werner vincitore con la 87B, seguito dalla 92 di Micheal Lyons e da Nick Padmore con la 88B, famosa per essere stata giudicata all'epoca fuori regolamento, con il doppio telaio per sfruttare l'effetto Venturi.

5

6

Anteguerra in lotta
5. La Shadow DN5 dell'inglese Fisken sul cordolo al tornantino.
6. Bellissimo passaggio delle monoposto anteriori agli anni 50 sulla salita verso il Casinò.

CAMERA DI COMMERCIO MODENA | Comune di Modena | Museo Ferrari MARANELLO | MUSEO ENZO FERRARI MODENA

Sponsor tecnico: BIG BROKER INSURANCE GROUP CIACCIO

Organizzazione e promozione: VISIONUP marketing · comunicazione servizi alle imprese | ModenaFiere

CIRCUITO STRADALE DEL MUGELLO

IN TOSCANA SCATTA L'ALFA

La bellissima **6C 1750 SS di Aliverti-Valente** raggiunge il gradino più alto del podio dopo una gara combattuta

Grande successo per la rievocazione storica del Circuito Stradale del Mugello, che ha ripreso forma quest'anno sotto forma di regolarità classica. Una competizione targata Automobile Club d'Italia, Automobile Club Firenze e Club Aci Storico, con l'organizzazione della Scuderia Automobilistica Clemente Biondetti, con circa 70 equipaggi che hanno affrontato ben 66 prove cronometrate e sei di media, per un totale di oltre 320 km tra i sinuosi nastri d'asfalto toscani. A interpretare al meglio lo spirito della competizione è stato l'equipaggio formato da Alberto Aliverti e Stefano Valente, che al volante di una splendida Alfa Romeo 6C 1750 SS Zagato del 1929 ha conquistato la classifica assoluta e il primato nella categoria RC1/2000 con 202 penalità.

UN PODIO DI PREGIO

Alle spalle del duo lombardo si sono piazzati Francesco e Giuseppe Di Pietra, rispettivamente padre e figlio, su Fiat 508 C del 1938, con cui hanno svettato nella categoria RC2/1600.

Altrettanti applausi al Mugello Circuit, teatro dell'arrivo e delle premiazioni, per Giovanni Moceri e Valeria Dicembre (su una Lancia Fulvia Coupé 1.3 del 1969), terzi assoluti e primi nella categoria RC3/1600 con 165 penalità.

TROFEO VALLI BIELLESI

UNA LOTTA MOLTO SERRATA

Il Trofeo Valli Biellesi lancia ancora di più in vetta alla classifica la coppia bergamasca formata da Guido Barcella e Ombretta Ghidotti (su Fiat 508 C, alfieri dell'Anams Tazio Nuvolari) che si confermano il duo più in forma del momento, al termine di una dura lotta con Mario Passanante e Alessandro Molgora con l'Autobianchi A112 Abarth. Sul terzo gradino del podio una Fiat 508 C, quella portata in gara da Edoardo Bellini e Stefano Cadei, che non hanno trovato il guizzo necessario per giocarsi fino in fondo le chance di vittoria in una gara comunque decisamente tirata. Tra i quasi settanta equipaggi al via, una menzione particolare meritano Franco Spagnoli e Daniela Bolzoni, capaci di portare al quinto posto finale la propria Fiat 520 del 1928, la vettura più anziana tra quelle che sono state regolarmente verificate.

Coppia collaudata
Gli alfieri dell'Anams Tazio Nuvolari, Barcella-Ghidotti, si sono aggiudicati l'edizione 2022 del Trofeo Valli Biellesi su Fiat 508 C, Nella foto in alto a destra, i vincitori del Circuito Stradale del Mugello: Aliverti-Valente su Alfa Romeo 6C 1750 SS Zagato del 1929.

EVENTI ACI SPORT

GIUGNO

3-5	**STELLA ALPINA**	Ac Trento - Trento - stellaalpinastorica.it
4-5	**FASCIA D'ORO**	Ac Brescia - Brescia - aci.brescia.it
4-5	**REGOLARITÀ STORICA DELLE VALLI OSSOLANE**	Ac Verbano Cusio Ossola - Verbania - vco.aci.it
11	**TROFEO DIMMIDISI**	Scuderia 3T - Brescia - trofeodimmidisi.it
11-12	**BAIA DELLE NINFE**	Ac Sassari - Sassari - baiadelleninfe.com
13-18	**1000 MIGLIA**	1000 Miglia srl - Brescia - 1000miglia.it
26	**TARGA AC BOLOGNA**	Ac Bologna - Bologna - targaacibologna.it

LUGLIO

2-3	**TROFEO CLASSIC LAGO DI COMO E VALTELLINA**	Ac Como - Como - como.aci.it
14-17	**COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI**	Ac Belluno - Belluno - coppadorodelledolomiti.it
23-24	**TROFEO COLLINE MORENICHE**	Asd Autoconsult - Mantova - cronocarservice.com
29-31	**TROFEO CAVE DI CUSA**	Asd Cave di Cusa - Trapani - asdcavedicusa.it

MANIFESTAZIONI ASI

GIUGNO

2	**SULLE STRADE DELLA PUGLIESITÀ**	Club Aste e Bilancieri di Bitonto - Bari - asteebilancieri.com
4	**BOLOGNA-RATICOSA**	Came Bologna - Bologna - camebo.com
10-12	**VERNASCA SILVER FLAG**	Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca Fiorenzuola d'Arda (Piacenza) - vernascasilverflag.it
18	**AOSTA-GRAN SANBERNARDO**	Came Valle d'Aosta - Aosta - cameva.it
18	**TRAPANI-MONTE ERICE**	Club Sartarelli - Trapani - clubsartarelli.com
23	**LA LEGGENDA DI BASSANO**	Circolo Veneto Auto e Moto d'Epoca Bassano del Grappa - laleggendadibassano.com

LUGLIO

9	**PIANCAVALLO REVIVAL**	Ruote del Passato - Pordenone - ruotedelpassato.org
31	**COPPA CIAK TAORMINA**	International Car Club Taormina - Messina internationalcarclubtaormina.it

EVENTI

2022

15 - 18 GIUGNO / JUNE

2022 1000 MIGLIA
>>> A WAY OF LIVING

1000 MIGLIA GREEN
>>> CROSSING THE FUTURE

1000 MIGLIA XPERIENCE 2022

1000 MIGLIA FERRARI TRIBUTE 2022

16 - 19 SETTEMBRE / SEPTEMBER

La Festa 1000 MIGLIA Mille Miglia

18 - 22 OTTOBRE / OCTOBER

WARM UP 1000 MIGLIA USA

4 - 8 DICEMBRE / DECEMBER

1000 MIGLIA XPERIENCE UAE

2023

Marzo / MARCH

COPPA DELLE ALPI 2023

Aprile / APRIL

SORRENTO ROADS by 1000Miglia

Maggio / MAY

WARM UP 1000 MIGLIA CH

DISCOVER MORE
1000miglia.it

1000MIGLIA

SAN MARINO REVIVAL

LA PERFEZIONE ESISTE, ECCOME

Barcella-Ghidotti su Fiat 508 C salgono sul gradino più alto del podio nella **quarta prova del Cireas** con una gara pressoché perfetta

Due Fiat sugli scudi
Qui sopra, la Fiat 508 C dei vincitori Barcella-Ghidotti. In alto, l'altra 508 C a podio, quella dell'equipaggio composto da Alberto e Federico Riboldi.

La tappa internazionale del Cireas, quella che normalmente porta l'automobilismo storico a San Marino, è andata alla coppia bergamasca formata da Guido Barcella e Ombretta Ghidotti, che a bordo della loro Fiat 508 C hanno sbaragliato la concorrenza candidandosi, se mai ce ne fosse realmente bisogno, a equipaggio da battere nella corsa al Tricolore 2022. Il duo orobico ha avuto la meglio dopo 65 prove cronometrate sulla coppia bresciana formata da Alberto e Federico Riboldi, anche loro al via sulle strade sanmarinesi su una Fiat 508 C. Terzo gradino del podio per Nicola Barcella e Edoardo Pestremoli su Autobianchi A112 Abarth, che hanno dimostrato di trovarsi sempre più a loro agio nelle posizioni che contano della classifica. Un podio che se da un lato lascia l'amaro in bocca per aver solo sfiorato una clamorosa impresa, dall'altro li incorona come i più promettenti giovani interpreti di una disciplina che nei prossimi anni sarà chiamata a un vero ricambio generazionale.
La corsa in quel di San Marino ha visto alla partenza nel complesso 49 concorrenti, un numero interessante soprattutto tenendo in considerazione il fatto che diversi big hanno iniziato a risparmiare risorse e vetture in vista degli appuntamenti clou della stagione. **D.B.**

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

Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche
e
Porsche Tribute

25 settembre - 1 ottobre 2022

Info: www.raidetna.it - segreteria@raidetna.it - tel. +39 3396958030 +39 3483390628 - fax +39 095 504569

EBERHARD & CO
MICHELIN
PORSCHE
Centro Porsche Catania
sparco

Testo e foto di **Carlo Di Giusto**

NON TUTTO VA LISCIO COME... L'OLIO

La sorpresa di primavera è **una bella chiazza di lubrificante** della trasmissione sul pavimento del box: c'è bisogno di un intervento radicale e risolutivo

Il ponte sul fiume... guai
Faccia della serie "Speriamo che questa sia l'ultima volta... ". Una Panda sul ponte non è la migliore immagine che uno vorrebbe vedere, perciò ve la mostro in un contesto più... social, come una bella fotografia al tramonto. In Italia, questo allestimento si chiamava semplicemente Nuova Panda 4x4, mentre in alcuni Paesi europei, si presume del Nord, veniva venduta come Panda 4x4 Monte.

Non vi ho ancora molestato parlando della mia Panda. Una Nuova Panda 4x4, per l'esattezza, una delle "circa 5000" col 965 cc ad aste e bilancieri, che hanno lasciato la fabbrica di Termini Imerese negli ultimi mesi del 1985, prima di passare il testimone alla cosiddetta "Supernova" con il motore Fire. Ne ho censite a oggi quasi 110 di cui appena otto con il doppio tetto apribile, come la mia. Una rarità, dunque, che mi ha indotto, contro ogni logica di buon senso (apparentemente, e spiego perché nell'ultima pagina di questo giornale), a imbarcarmi in un restauro totale: lungo, oneroso, impegnativo...

Appena pensi di essere arrivato alla fine (se ce n'è una), ecco l'imprevisto, che si materializza con l'ennesimo lago d'olio sul pavimento del box. Era già successo che si fosse deteriorata prematuramente la guarnizione del filtro dell'olio, problema risolto in un amen, ma questa volta il guaio è più grave (relativamente alla Panda, s'intende): perdite di lubrificante da entrambe le cuffie dei semiassi e, per non farsi mancare nulla, pure dal paraolio dell'albero di trasmissione. Per fortuna, l'officina di Paolo Malattia, a Milano 3, è a qualche centinaio di metri dal box: abbiamo deciso di sostituire anche i semiassi, perché sono usurati proprio in corrispondenza dell'anello di tenuta delle cuffie. Per fortuna, si trovano ancora nuovi e a cifre tutto sommato accettabili (meno di 150 euro entrambi i kit). Avrei dovuto sostituirli prima, durante il ripristino della meccanica, lo so... R

Il siero della vanità
La vanitosissima Pandina non perde l'occasione di farsi fotografare con una celebrity, come quella Lamborghini Countach che s'intravede sullo sfondo. Nelle altre foto, più prosaiche, le perdite d'olio del cambio dalle cuffie dei semiassi e dal paraolio dell'albero di trasmissione.

ASCOLTA
RADIO MONTE CARLO
E SCOPRI COME ENTRARE
CON NOI AI **CONCERTI**

RADIOMONTECARLO.NET | SCARICA LA APP

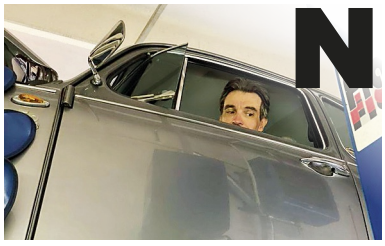
RADIO MONTE CARLO

RADIO UFFICIALE

testo e foto di **Fabrizio Greggio**

GIUBILEO A MARANELLO

Ecco il mio Maggiolino, **trovato nel 2013 nuovo**, ancora da targare, in un capannone nei pressi dello stabilimento Ferrari



Vite sospese
In alto, il Giubileo così come l'ho visto la prima volta nel novembre del 2013. Sopra, eccomi "al volante" del Maggiolino sul ponte dell'officina Boxerpoint, situata a Serocca d'Agno, nei pressi di Lugano (CH), dove Paolo Antognini da anni si prende cura dei motori boxer di Wolfsburg. Qui stavo provando la pompa dell'impianto frenante appena sostituita.

Non ho mai dimenticato la mia Volkswagen Maggiolino Fioriserie del 1983 (in Germania si chiamava Aubergine). Da quando ci siamo separati nella tarda primavera del 1993, ho sempre rimpianto le emozioni (non certo dovute alle prestazioni del suo boxer da 34 CV…) provate alla guida della mia prima automobile da neopatentato. Per anni quindi il desiderio di riassaporarle è sempre stato lì, una presenza per lo più discreta, ma talvolta più invadente. E proprio una crisi acuta di astinenza è arrivata nell'autunno del 2013, quando curiosando online la mia attenzione viene catturata da un annuncio: "Volkswagen Maggiolino Giubileo nuovo, ancora da immatricolare; appena 350 km percorsi". Si tratta dell'ultima versione speciale realizzata per celebrare i 50 anni dell'utilitaria sviluppata da Ferdinand Porsche, edizione con la quale si concludeva la commercializzazione del Maggiolino in Europa. Una pietra miliare che la Casa volle festeggiare con un lotto di 3150 esemplari in grigio scuro metallizzato (LA7Y Zinngrau-metallic), vetri sfumati verdi, profili adesivi nella parte inferiore della fiancata, interno con rivestimenti esclusivi, volante stile Golf GTI (ma il mozzo ha attacco differente) e targhette adesive "50 Jahre".

INCONTRO DELUDENTE

L'inserzione è di un commerciante di Maranello che tratta solo storiche con percorrenze bassissime. Nonostante il prezzo ai limiti della decenza (non ve lo confesserò mai), fisso un appuntamento. Il 23 novembre entro nel capannone situato nelle vicinanze dello stabilimento del Cavallino e individuo subito l'inconfondibile sagoma tondeggiante. Polverosa, con le gomme a terra, profili in plastica lucida dei vetri ingialliti, guarnizioni dei finestrini crepate e due parafanghi strisciati, sia pure in modo lieve: la mia iniziale risolutezza vacilla. Mi riprendo quasi subito: del resto, mi dico, è rimasta dimenticata e trascurata per quasi trent'anni nel magazzino di una concessionaria Audi-Volkswagen di Livorno. E forse è proprio il vederla così dimessa, ormai rassegnata a un'immobilità sine die, a convincermi a fare la follia e a dicembre getto il cuore oltre l'ostacolo. Oggi ha 13.100 km. R

La coppia più bella
Accanto, il mio Giubileo e quello di Paolo: il suo però dispone di quasi 180 CV e monta un cambio a cinque marce. Paolo ha un approccio che potremmo definire olistico: dal restauro integrale di un "Due vetrini" alla manutenzione ordinaria, alle elaborazioni meccaniche più spinte. Sopra, la sostituzione delle guarnizioni del lunotto e dei finestrini laterali.

TARGA FLORIO®

EPOCA CHAMPIONSHIP®

Campionato Italiano Grandi Eventi Aci Sport

PALERMO
13 - 16
OTTOBRE
2022

www.targa-florio.it - info@targa-florio.it - cell. +39 339 75 73 832

Giulio Masetti su FIAT S57/14 - Centro Documentazione FCA

ABBONATI ALLA PASSIONE...

SCONTI FINO AL 43%

12 NUMERI digitale incluso

1 ANNO A SOLI €49,90

anziché € ~~72,00~~

+ € 3,90 di spese di spedizione

COMODITÀ PRIMA DI TUTTO
La tua rivista direttamente a casa tua.

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.editdomus.it/cga.

E VINCI UNA EMOZIONE!

1 ANNO

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

SCONTO **36%**

1 ANNO

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

SCONTO **43%**

PER BEN **2 ANNI**

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

SCONTO **38%**

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

▼ IN PIÙ PARTECIPI AL SUPER CONCORSO ▼

IN PALIO UNA SUZUKI SWACE HYBRID

L'open space sicura e tecnologica dove hai spazio per tutto

- Tecnologia 100% Hybrid
- Sistemi di guida autonoma di livello 2
- Bagagliaio fino a 1.606 litri

SUZUKI

Consumo ciclo combinato: 4,5l/100km (WLTP). Emissioni CO_2: 103 g/km (WLTP).

L'immagine presentata s'intende puramente indicativa e non costituisce vincolo per colori, modelli, etc.

ABBONATI SUBITO!
www.shoped.it

o se preferisci telefona al numero **02 56568800** dal Lunedì al Venerdì dalle 9.00 alle 18.00

La meccanica del concorso prevede che possano partecipare all'estrazione del premio consistente in un'autovettura SUZUKI SWACE 1.8 HYBRID COOL AT 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: QUATTRORUOTE, RUOTECLASSICHE, DUERUOTE, TUTTOTRASPORTI, e avranno effettuato il relativo pagamento entro il 02 settembre 2022. Il concorso è valido dal 2 novembre 2021 al 03 agosto 2022. L'estrazione del premio avverrà entro il 22 settembre 2022 alla presenza di un notaio. Il vincitore sarà avvisato con lettera raccomandata. Totale montepremi, IVA compresa € 30.570. Il regolamento completo del concorso è disponibile presso Editoriale Domus S.p.A. e sul sito http://www.shoped.it/regolamento-motori

a cura di **Gilberto Milano**

NIENTE CRISI SIAMO INGLESI

La Casa di Bond Street chiude il suo primo incanto del 2022 con **un fatturato e una percentuale di vendita sorprendenti** visti i tempi

3

1

2

"Siamo lieti che il mercato britannico stia mostrando la stessa forza delle nostre vendite d'inizio anno negli Usa e in Europa, a dimostrazione che il mercato si sta riprendendo". L'entusiasmo di Maarten Ten Holder, ad della divisione motori di Bonhams, non è di facciata, ma è corroborato dai numeri: alla prima vendita dell'anno di Bonhams in Uk più di nove auto su dieci hanno cambiato proprietario. E, dato il momento storico, la sorpresa è ancora maggiore. Assente dal 2019, il Goodwood Members' Meeting ha finalmente richiamato i cultori delle auto storiche di tutto il mondo (iscritti compratori di 36 paesi) che hanno fatto sentire subito il loro calore. Lo dimostra il confronto con i numeri di tre anni fa: non solo per il 91% di "sell-through" (66% nel 2019), ma anche per il 36% di vendite sotto la stima minima, un valore che mostra la corretta lettura dei valori di mercato da parte degli offerenti.

ASTON PADRONA DI CASA

Settantasei le vetture in catalogo, in gran parte di produzione inglese, con in testa un plotone di sedici

TOP TEN DI BONHAMS, 10 APRILE 2022

1. Aston Martin DB5 (1964)	**€ 586.395**
2. Maserati Mistral 4000 Spyder (1967)	**346.505**
3. Aston Martin Lagonda I serie 7 Litre (1975)	**319.850**
4. Ferrari 365 GT4 BB (1974)	**293.195**
5. Alvis 4.3 Litre passo corto (1938)	**279.870**
6. Aston Martin DB4 Competition (1961)	**273.205**
7. Porsche 911 Carrera 3.0 rally (1976)	**239.890**
8. AC Ace (1958)	**231.890**
9. Jaguar XK 150 S 3.8 Litre Drophead Coupé (1959)	**199.905**
10. MMC 10 HP Twin Cylinder Rear Entrance (1902)	**199.905**

Fonte: K500

TUTTI I NUMERI

	2022	2019
Fatturato complessivo	**€ 8.145.800**	**€ 6.769.060**
Numero di auto in vendita	**76**	**104**
Numero di auto aggiudicate	**69**	**69**
Percentuale di auto aggiudicate	**91%**	**66%**
Percentuale di auto vendute sotto la stima min	**36%**	**58%**
Percentuale di auto vendute oltre la stima max	**16%**	**20%**
Percentuale di auto senza prezzo di riserva	**32%**	**6%**
Prezzo medio delle auto vendute	**€ 118.055**	**€ 98.103**
Età media delle auto offerte	**1964**	**1956**

Fonte: K500

Un nuovo ed esclusivo volume con fotografie originali di auto "One Off" e Concept car direttamente dai Motor Show dagli anni '50 ai '90. Accedi agli incredibili archivi degli autori con fotografie originali in bianco e nero e a colori.

Motor Show Concepts and Rarities

Nuovo Libro

Motor Show Publishing

Motor Show Publshing Ltd
3 Speyburn Place, Stepps,G33 6JD
United Kingdom

WWW.Motorshowphotos.co.uk

£17.95+posta

Comprare Online@
WWW.Motorshowphotos.co.uk

1. Aston Martin DB5 (1964)
2. Aston Martin DB4 Competition (1961)
3. AC Ace (1958)
4. Honda CBX1000 (1978)
5. Brough Superior SS 100 (1929)

Aston Martin. Non è un caso quindi che se ne trovino tre nella top ten, tra cui la prima in assoluto, una DB5 del 1964 con cambio automatico, aggiudicata a 586.395 euro, contro una stima di 330.000-420.000 euro, prezzo giudicato "adeguato" grazie alla buona condizione di originalità e all'unico proprietario dal 1969. Oltre la stima anche un'Aston Martin DB4 Competition (1961), aggiudicata a 273.205 euro (stima iniziale: 240.000). Sold out anche la collezione di otto AC raccolte da un appassionato inglese in mezzo secolo che coprivano 70 anni di produzione del marchio britannico: tutti gli esemplari sono stati aggiudicati, alcuni a prezzi superiori alle stime massime. Tra tutte, un'AC Ace del 1958, piazzata a 231.890 euro contro una stima massima di 210.000. Risultati positivi rispetto al passato favoriti anche da una percentuale più alta (32% contro il 6%) di lotti senza prezzo di riserva.

BONHAMS - MOTO

SENZA FRENI

La Casa londinese fa centro anche con le due ruote: nell'asta tenuta il 23 e 24 aprile all'interno dell'International Classic MotorCycle Show di Stafford, a Nord Ovest di Londra, Bonhams ha registrato una percentuale di vendita del 95%, dimostrando che anche il mercato delle moto classiche attraversa un momento di euforia. In vendita 250 moto costruite tra il 1911 e il 2007 delle principali marche mondiali e appartenenti a diverse collezioni. In testa, due Brough Superior SS 100 rispettivamente del 1929 e del 1936, entrambe da restaurare, che hanno ottenuto prezzi sorprendenti: 301.440 euro la più anziana, un'Alpine Gran Sport Sprint Special (era stimata 120.000) e 280.890 la più giovane, stimata 215.000. Oltre la stima massima anche una MV Agusta Boxer del 1977, originariamente prestata al sette volte campione del mondo Phil Read, una delle uniche due Boxer importate in Uk, e con soli 18.500 km di percorrenza da nuova prima di entrare in un museo. Corposa la presenza di moto degli anni 70 e 80, già storiche, ma più accessibili. Tra queste, da segnalare una Honda VFR 750R RC30 del 1988, aggiudicata a 46.180 euro a fronte di una stima di 35.745; una Honda CBX 1000 del 1978 (22.470); una Kawasaki H2B 750 del 1974 (19.180); una Harley-Davidson 883 XLH Boat Tail Sportster del 1970 in una colorazione inusuale (12.330). La vendita più sorprendente ha riguardato però il relitto di una Vincent Series B Rapide del 1947, stimata 14.300 euro e aggiudicata a 49.890. Bonhams replicherà la vendita di Stafford i prossimi 15-16 ottobre, mentre per gli appassionati italiani di due ruote terrà per la prima volta un incanto a Roma l'1 e 2 ottobre.

ANTICIPAZIONI

UNA FERRARI MOLTO RARA

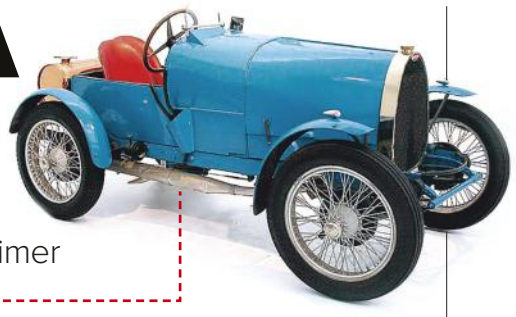
La Casa inglese Silverstone Auctions mette in vendita una delle vetture di Maranello "toccate" con mano da Enzo Ferrari (vedi foto in alto scattata ai box di Monza nel 1961): la 250 GT del 1960 telaio "2003". Ignota la cifra a cui sarà proposta il 4 giugno in un'asta di sole Ferrari (nell'ottobre 2018 fu venduta per 508.000 euro). Allora era bianca con interno rosso, nel 2019 è tornata al colore originale Grigio Conchiglia. *silverstoneauctions.com*

COLPO GROSSO A MONTEREY

RM Sotheby's metterà all'asta a Monterey il 19-20 agosto parte di una delle più importanti collezioni di auto classiche mai raccolte da un singolo appassionato, l'americano Oscar Davis: 27 auto per un valore complessivo di 100 milioni di dollari. *rmsothebys.com*

di **Marco Di Pietro**

DAL 2019 CRESCITA CONTINUA



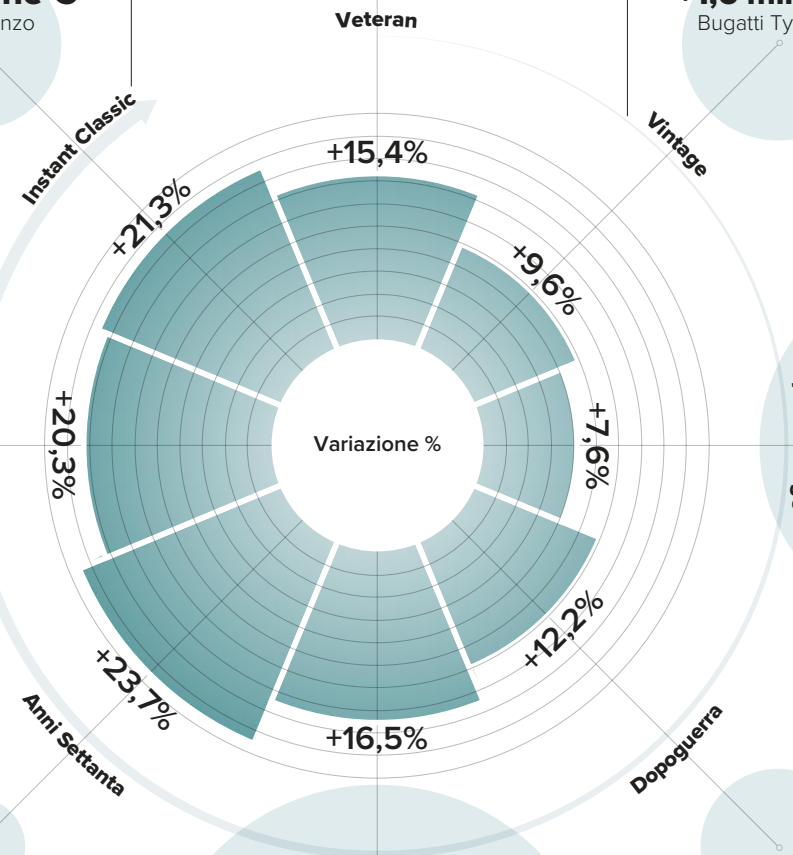
Nel triennio le nostre quotazioni sono aumentate in media del 17,5%, con **le auto anni 70 (+23,7%)** che si sono rivalutate più delle youngtimer

L'auto che si è rivalutata di più nell'ultimo anno? La Ferrari 250 GTO (oltre 11 milioni in più). E la youngtimer che ha fatto guadagnare di più? La Porsche 911 GT1 (996), che è salita di 2,2 milioni. La regina delle instant classic? È la Ferrari Enzo (+1 milione). Sono alcuni dati che emergono dall'analisi delle variazioni da giugno 2019 a giugno 2022. Il segmento che ha visto l'incremento più alto è stato quello delle auto anni 70: +23,72% (ed è una vera sorpresa...), seguito dalle instant classic (+21,27%) e dalle youngtimer (+20,29%). Eccellente anche la performance delle auto anni 60: +16,5%. Tra le auto del periodo 1945-59 la migliore è stata la Jaguar C-Type: +900.000 euro di crescita della quotazione.

+50 mila €
Bugatti Type 13

+1 milione €
Ferrari Enzo

+1,6 milioni €
Bugatti Type 35T



+2,2 milioni €
Porsche 911 GT1 (996)

+6,3 milioni €
Alfa Romeo 8C 2900 B

+300 mila €
Lamborghini Miura SV

+900 mila €
Jaguar C-Type

+11,1 milioni €
Ferrari 250 GTO

Legenda

Variazione % della quotazione RuoteClassiche negli ultimi 3 anni

Modello del segmento il cui valore è cresciuto di più negli ultimi 3 anni

Tutte primedonne
Osservando i modelli che nei rispettivi periodi storici di classificazione hanno registrato gli exploit maggiori, si può notare che si tratta sempre di vetture decisamente sportive, top di gamma del tempo e, perlomeno per le più anziane, spesso impiegate anche nelle competizioni. Il fascino della velocità, è evidente, è sempre vivo.

QUATTRORUOTE A MIMO 2022

Un viaggio nel tempo, tra passato e futuro

1:64

1:1

Fun, in every scale.

16/19 GIUGNO

P.zza Cordusio, Milano

In occasione della manifestazione Milano Monza Motor Show,
Quattroruote e **Majorette** celebrano la passione per l'auto in tutte le sue forme.

Un'iniziativa da non perdere per accontentare gli appassionati di ogni età:

- Build Your Car! Scopri come si costruisce un modellino Majorette e crea il tuo modello personalizzato, scegliendo tra le diverse configurazioni disponibili.
- Ammira Lancia Delta Futurista, una restomod unica e senza tempo.

- **Inoltre, vieni in Corso Vittorio Emanuele a scoprire l'incredibile concept car ad idrogeno disegnata da IED Torino!**

QUATTRORUOTE

MIMO
MILANO MONZA MOTOR SHOW
16 - 19 GIUGNO 2022

di **Marco Di Pietro**

TRANSAZIONI DI PRIMAVERA

LO SCATTO DELLE FIERE

Automotoretrò e altri eventi minori spingono il barometro verso il bello. **In forte aumento le compravendite,** con prezzi in crescita

Secondo gli esperti di mercato, l'Italia si sta posizionando al vertice dei Paesi europei più attivi nella compravendita di auto da collezione: pur con le debite proporzioni, confrontando il volume di transazioni che si sono registrate durante Automotoretrò a Torino con quelle effettuate a Retromobile di Parigi, la rassegna piemontese ha dimostrato che la salute del mercato italiano appare migliore. A giudicare dalle presenze dei visitatori (oltre 60.000 nei tre giorni e mezzo di apertura) e dall'interesse degli appassionati che affollavano gli stand dei commercianti e gli spazi dedicati alle compravendite tra i privati, la crisi provocata dalla pandemia Covid-19 sembra definitivamente alle spalle.

PREZZI IN CRESCITA

I segnali positivi dati dall'incremento delle transazioni iniziano a tradursi in una crescita delle quotazioni, che Ruoteclassiche sta puntualmente registrando nei propri listini. È un segnale positivo, per ora di dimensioni non esagerate, ma confortanti per lo stato di salute del mercato. Lo scorso mese l'accelerazione dei prezzi è stata inferiore all'1% (esattamente lo 0,71%), ma l'indice tendenziale annuo è di 8,5 punti percentuali: un dato molto positivo.

STORICHE ALL'ATTACCO

Le variazioni registrate sulle quotazioni di maggio sono state 431. Se nel mese precedente i cambiamenti avevano riguardato per due terzi le youngtimer, a maggio le auto del periodo a cavallo tra gli anni 80 e 90 sono state meno della metà, con i modelli degli anni 60 e 70 che hanno superato un terzo sul totale delle variazioni. È un trend che già nei mesi scorsi aveva iniziato a prendere consistenza. Le storiche con età superiore ai 40 anni stanno tornando le protagoniste assolute del mercato: anche i modelli del dopoguerra iniziano a rimettersi in marcia, dopo un lungo periodo di riflessione. Insomma, il mercato sembra sempre più maturo e l'effetto speculativo, che finora ha colpito soprattutto le youngtimer, si sta finalmente attenuando.

ANALISI DEL MESE - GIUGNO 2022

Marche quotate	**325**
Modelli quotati	**9336**
Youngtimer quotate	**2672**
Instant classic	**801**
Anni 60	**1167**
Italiane quotate	**2745**
Veicoli pubblicati su RCL	**7639**

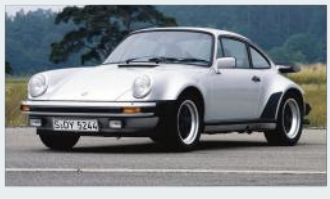
LE ASTE DI CATAWIKI

N. di lotti in asta	**1330**
Quote vendite in Francia	**22,9%**
Quote vendite in DACH*	**20,88%**
Quote vendite in Italia	**17,85%**
Quote vendite in Olanda	**12,89%**
Tipologia di auto	**Anni 60**

*Germania-Austria-Svizzera

Mercedes über alles

Lo scorso mese le transazioni nelle aste di Catawiki sono state 1330, con una prevalenza di acquirenti francesi (circa il 23%), seguiti dall'insieme di Germania-Austria-Svizzera e dall'Italia. La marca più venduta è stata la Mercedes, seguita dalla Fiat e dalla Volkswagen. Complessivamente queste tre marche hanno rappresentato un terzo delle transazioni. I modelli più costosi aggiudicati lo scorso mese



sono stati una Porsche 911 Turbo 3.3 (sopra), che ha trovato un compratore per 102.500 euro; una Fiat Dino 2000 Spider (sotto), aggiudicata per 100.000; una Mercedes 190 SL (99.000); una Ferrari F355 Spider (83.000 euro). Sempre vivaci le sportive americane: vendute ben 4 Chevrolet Corvette delle serie C1 e C2 (prezzi tra i 62.000 e i 72.000 euro) e due Ford Mustang, una Fastback V8 (65.000 euro) e una Convertible V8 (66.000 euro).

L'ESPERTO

PREVISIONE CONFERMATA

Augustin Sabatié-Gàrat, Sales Manager Europe di RM Sotheby's, l'aveva preannunciato a Ruoteclassiche già a Padova: "Siamo alla vigilia di una ripartenza formidabile, vivremo 10 anni di prosperità". Detto fatto: i risultati delle aste di Montecarlo a metà maggio (sul prossimo numero il resoconto completo) sembrano confermare che una nuova golden age ha preso il via. "Tutte le auto di eccezionale livello qualitativo hanno trovato un compratore, durante l'evento o con trattativa privata dopo l'asta. È proprio questo il punto: oggi il cliente vuole massima qualità, il prezzo è quasi secondario. Sono le auto con un passato importante, specie se in ambito competizioni, a sfondare ogni record: la Williams FW 14 F.1 di Nigel Mansell è stata aggiudicata a 4.055.000 euro, contro una stima compresa tra 1,5 e 3 milioni; venduta per 3,6 milioni la Ferrari 640 F.1 sempre parte della collezione del pilota inglese; una Ferrari 365 GTS/4 ha sfiorato i 2,6 milioni (stima tra 2 e 2,2 milioni)". Record anche per la Lamborghini Miura SV (quasi 2,5 milioni). Il Covid, almeno in questo settore, è definitivamente in soffitta.

GMA

RICAMBI E ACCESSORI
PER AUTO INGLESI CLASSICHE

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

PRONTA CONSEGNA - SPEDIZIONE IN GIORNATA

CONTATTACI PER CONOSCERE TUTTI I PRODOTTI CHE OFFRIAMO

WWW.GMAJAG.COM
INFO@GMAJAG.NET

+39 0382 523630
+39 0382 525429

CHI SALE E CHI SCENDE

QUALCHE STELLA BRILLA DI PIÙ

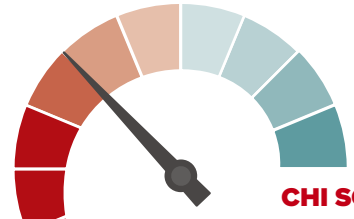
Nell'ultimo anno le quotazioni Mercedes hanno subito pochi scossoni: sono cresciute **soprattutto le 190 SL** e molte Amg

Il trend delle auto con la Stella è positivo: negli ultimi 12 mesi hanno variato quotazione circa il 17% degli oltre 400 modelli e versioni presenti nel listino di Ruoteclassiche. La variazione media, però, è stata contenuta: attorno all'8%. A beneficiarne soprattutto le youngtimer e le instant classic. Per queste ultime, però, si è registrato anche qualche calo, soprattutto nei modelli considerati non realmente nel novero delle auto da collezione. Protagonista in positivo è stata la 190 SL, che è cresciuta (label AB) di ben 25.000 euro. Il trend della roadster tedesca ha ripreso a correre dopo una stasi seguita agli incrementi troppo elevati degli anni precedenti. Da segnalare anche l'andamento positivo delle SL, in particolare delle serie prodotte tra la fine degli anni 80 e i primi anni Duemila: le "R129" e le "R230". A guidare la crescita sono state le versioni più sportive, prodotte dalla Amg. Bene le V8 e le V12.

CHI SALE

MERCEDES 190 SL
(1954-63) +25.000 euro
Incremento eccezionale per le roadster tedesche: si sono rivalutate di un terzo del valore precedente. Hanno ripreso a salire dopo un periodo di stasi.

MERCEDES G55 KOMPRESSOR AMG
(2004-06) +8700 euro
In forte ascesa tutte le Mercedes della Classe G, in particolare quelle appartenenti alla serie 463 e le più sportive marchiate Amg. Stabili, invece, le diesel.



CHI SCENDE

MERCEDES R63 AMG
(2006-07) -1000 euro
Leggera contrazione per tutte le Classe R, i cui trend commerciali sono ancora legati all'usato, con particolare riferimento alle versioni più potenti.

MERCEDES 350 CLS
(2004-10) -500 euro
Le CLS non sono ancora nel mirino dei collezionisti, perché sono considerate troppo moderne. Seguono ancora la svalutazione del mercato dell'usato.

LE BREVI

TRIUMPH TR TOP IN UK

Il mercato britannico, dopo la Brexit, continua a mostrare interessanti tendenze. L'ultima è il "risveglio" delle Triumph roadster, in particolare TR2 e TR3, che stanno crescendo in maniera addirittura anomala. Un segnale da cogliere al volo?

MIURA VOLANTE

Da un'analisi delle quotazioni di Ruoteclassiche dell'ultimo anno per Lamborghini emerge che il 90% dei modelli è cresciuto, con le Miura SV in testa: +400.000 euro di label AB. La Countach ha avuto incrementi che, per alcune versioni, hanno sfiorato il 50% del valore.

LA GOLF NON CORRE PIÙ

Dopo anni di crescita esponenziale, il fenomeno Golf Gti sembra stabilizzarsi, in particolare per la prima serie. Secondo gli esperti la più celebre delle hot hatch è "arrivata": cioè ha raggiunto il massimo del suo potenziale. Vedremo se il 2022 smentirà o meno questo trend.

Accademia ED

RUOTECLASSICHE

Master Restauratori Auto d'Epoca

Vivi la passione per il restauro delle automobili storiche con la **sesta edizione del Master Restauratori Auto d'Epoca** organizzato da Accademia ED e Ruoteclassiche.
Il Master Restauratori Auto d'Epoca, organizzato da AED in collaborazione con Ruoteclassiche, si struttura come corso online della durata di 10 mezze giornate con lezioni online dedicate alle varie fasi del restauro, dalla valutazione al preventivo, dallo smontaggio alla catalogazione dei pezzi; dalla carrozzeria alla verniciatura e tutte le attività necessarie per portare a termine un restauro.

Quest'anno ci saranno anche due giornate in presenza!

REALIZZA LA TUA PASSIONE CON ACCADEMIA ED E RUOTECLASSICHE!

CORSO ONLINE E IN PRESENZA A NUMERO CHIUSO
DATE: 28-29-30 GIUGNO/ 1-12-13-14 LUGLIO

LIVE 21 E 22 LUGLIO

PER INFO E ISCRIZIONI VAI SU ACCADEMIAED.COM

Accademia ED EditorialeDomus
#RealizzaLeTuePassioni

IN COLLABORAZIONE CON
RUOTECLASSICHE Youngtimer

COME LEGGERE I NOSTRI PREZZI

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

Le nostre valutazioni costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra un'auto storica o da collezione e per le società d'assicurazioni. Coprono un periodo di tempo che va dal 1918 al 2012, con una sovrapposizione a quelle di Quattroruote (i "Prezzi dell'Usato") per gli anni dal 2007 al 2012. Le vetture con oltre 20 anni sono tutte quotate, anche se alcune versioni possono risultare accorpate perché di identico valore commerciale; le vetture dai 10 ai 20 anni sono invece selezionate in considerazione dell'importanza collezionistica. Non sono quotate, tranne rare e giustificate eccezioni, le fuoriserie, le repliche, le serie speciali che non abbiano una valutazione specifica differente da quella del modello originario e le auto da competizione. Le denominazioni dei modelli sono, quando possibile, quelle ufficiali; negli altri casi, invece, sono quelle che a nostro avviso consentono di identificare la specifica versione con la maggiore chiarezza. Le diciture (I S.), (II S.), ecc. indicano la serie del modello. Gli aggiornamenti delle quotazioni delle automobili avvengono su base mensile: per esigenze di spazio sulla rivista sono riportate solo le label di riferimento AB e le A+ e B+, fatte salve le eccezioni riportate nella tabella. Le quotazioni dei motocicli, disponibili anche online, vengono inoltre pubblicate su Motoclassiche.

SETTE "LABEL" DI CLASSIFICAZIONE

LE CURVE NECESSARIE

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

SIGLA, DESCRIZIONE E CRITERI DI ATTRIBUZIONE

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

MERCATO

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORIS

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
ABARTH					ITALIA
750 BERLINA	747	1956-60	36,0	24,0	12,0
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	105,0	70,0	35,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	98,0	65,0	32,5
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	135,0	90,0	45,0

MERCATO

QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICAI

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
THUNDERBIRD (II S.) COUPÉ	5765-7043	1958-60	37,5	25,0	12,5
THUNDERBIRD (III S.) CONVERTIBLE	6388	1961-63	45,0	30,0	15,0
THUNDERBIRD (III S.) COUPÉ	6388	1961-63	30,0	20,0	10,0
THUNDERBIRD (IV S.) CONVERTIBLE	6388-7010	1964-66	45,0	30,0	15,0
THUNDERBIRD (IV S). COUPÉ	6388-7010	1964-66	30,0	20,0	10,0
THUNDERBIRD (IX S.) COUPÉ	3800-4946	1983-88	11,3	7,5	3,8

MERCATO

QUOTAZIONI MOTO

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
ACCOSSATO					ITALIA
50 CR	49	1977-79	3,0	2,0	1,0
80 CE	79	1979-85	3,3	2,2	1,1
80 CE	79	1984-86	3,0	2,0	1,0
80 CR	79	1979-85	3,0	2,0	1,0

auto classic
Corso Savona 50/1 - 10024 - Moncalieri - Torino - Italia
Telefono: +39-011644119
Email: **autoclassic@autoclassic.it**
www.autoclassic.it
Instagram: **autoclassicitaly**

ALFA ROMEO 4C
ANNO 2013 - PRE-SERIE PER SALONI E STAMPA - PRIMO INTESTATARIO FIAT GROUP AUTOMOBILES

ABARTH 1600 OSCA SPIDER
ANNO 1959 - CARROZZERIA ALLEMANO - SALONE DELL'AUTO DI TORINO 1959 E 1960

FERRARI 308 GTS I
ANNO 1981 - ASI TARGA ORO
INTERNI IN PELLE BIANCA
LIBRETTO TAGLIANDI

FERRARI 208 GTS TURBO
ANNO 1988 - VERNICE ORIGINALE
30.000 KM
PREZZO IMPEGNATIVO

FERRARI TESTAROSSA
ANNO 1988 - ULTIMA SERIE - INTERNI IN PELLE ROSSA - 40.000 KM
LIBRETTO TAGLIANDI

MASERATI INDY 4.7 AMERICA
ANNO 1973 - CONDIZIONI ORIGINALI - INTERNI PELLE ROSSA
DOCUMENTI TEDESCHI

FIAT 2800 TORPEDO REALE STABILIMENTI FARINA
ANNO 1939 - CONSERVATA IN CONDIZIONI ORIGINALI

LANCIA FLAMINIA 2.5 GT TOURING
ANNO 1967 - RESTAURATA
INTERNI PELLE BEIGE
DOCUMENTI FRANCESI

LANCIA AURELIA B24 S
ANNO 1957 - MATCHING NUMBERS
CONDIZIONI ORIGINALI
MECCANICA REVISIONATA

JAGUAR E TYPE 4.2 SPYDER
ANNO 1969 - RESTAURATA
MECCANICA ECCELLENTE
TARGHE TORINO

FORD THUNDERBIRD
ANNO 1956 - PRIMO PROPRIETARIO INNOCENTI - TARGHE ORIGINALI MILANO - PER 1000 MIGLIA

PORSCHE 944 TURBO
ANNO 1986 - OTTIME CONDIZIONI ORIGINALI - TETTO APRIBILE - LIBRETTO TAGLIANDI - TARGHE TORINO

PORSCHE 924
ANNO 1985 - RIVERNICIATA A NUOVO
INTERNI ORIGINALI - LIBRETTO TAGLIANDI - TARGHE MILANO

PORSCHE 928 S
ANNO 1981 - CAMBIO MANUALE
BUONE CONDIZIONI GENERALI
TARGATA ITALIANA

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
ABARTH					ITALIA
750 BERLINA	747	1956-60	36,0	24,0	12,0
500 BERLINA	479	1957-63	27,0	18,0	9,0
595	594	1963-71	34,0	25,0	15,0
595 SS	594	1964-71	38,0	28,0	16,8
695	690	1964-71	43,0	32,0	19,2
695 SS	690	1964-71	51,5	38,0	22,8
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	59,5	44,0	26,4
850 TC BERLINA	847	1960-64	40,5	30,0	18,0
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-64	52,5	35,0	17,5
OT 850 BERLINA	847	1964-68	27,2	17,0	11,9
OT 1000	982	1964-68	32,0	20,0	14,0
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	40,0	25,0	17,5
OT 1300 SCORPIONE SS F.LOMBARDI	1280	1969-71	64,0	40,0	28,0
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	67,0	42,0	29,4
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	70,5	44,0	31,0
OTS 1000 COUPÉ	982	1964-68	61,0	38,0	26,6
1000 BERLINA	982	1962-64	60,0	40,0	20,0
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	52,5	35,0	17,5
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	60,0	40,0	20,0
1000 RADIALE BERLINA	982	1968-70	90,0	60,0	30,0
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V	1368	2007-10	9,0	6,0	3,0
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V SS	1368	2009-10	12,0	8,0	4,0
ALFA ROMEO					ITALIA
RLSS	2994	1925-27	450,0	335,0	200,0
6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	1.200,0	900,0	540,0
6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	225,0	165,0	99,0
6C 1750 SPORT	1752	1929-33	450,0	335,0	200,0
6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	2.300,0	1.700,0	1.000,0
6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	2.700,0	2.000,0	1.200,0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	450,0	335,0	200,0
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	850,0	630,0	380,0
6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	500,0	370,0	220,0
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	1.100,0	780,0	470,0
6C 2500 SPORT	2443	1939-51	160,0	120,0	72,0
6C 2500 SPORT COUPÉ	2443	1939-50	475,0	350,0	210,0
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2443	1939-51	430,0	320,0	190,0
6C 2500 SS COUPÉ	2443	1939-51	680,0	500,0	300,0
6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1939-51	680,0	500,0	300,0
6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO	2443	1947-51	250,0	185,0	111,0
6C 2500 SPORT/GT	2443	1950-53	205,0	150,0	90,0
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443	1949-51	900,0	670,0	400,0
1900	1884	1950-54	36,0	26,7	16,0
1900 SUPER	1975	1954-59	40,0	29,6	17,8
1900 TI	1884	1952-54	52,5	39,0	23,4
1900 TI SUPER	1975	1954-57	60,0	44,5	26,7
1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	80,0	59,5	35,5
1900 SPRINT (I S.)	1884	1951-53	285,0	210,0	125,0
1900 SPRINT (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 «MATTA»	1884	1951-55	33,0	22,0	11,0
GIULIETTA SPRINT (I S.)	1290	1954-55	111,0	82,0	49,0
GIULIETTA SPRINT (I S.)	1290	1955-58	90,0	60,0	30,0
GIULIETTA SPRINT (II S.)	1290	1958-59	61,0	45,0	27,0
GIULIETTA SPRINT (III S.)	1290	1959-62	54,5	40,5	24,3
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1959-62	120,0	89,0	53,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (I S.)	1290	1956-58	250,0	185,0	111,0
GIULIETTA S.V. (I S.) «CONFORT.»	1290	1958	120,0	89,0	53,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (II S.)	1290	1958-62	81,0	60,0	36,0
1300 SPRINT	1290	1963-65	52,0	34,5	17,3
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	60,0	40,0	20,0
GIULIETTA (I S.)	1290	1955-59	24,0	17,8	10,7
GIULIETTA (II S.)	1290	1959-61	21,6	16,0	9,6
GIULIETTA (III S.)	1290	1961-63	20,3	13,5	6,8
GIULIETTA TI (I S.)	1290	1957-59	27,2	17,0	11,9
GIULIETTA TI (II S.)	1290	1959-61	24,3	18,0	10,8
GIULIETTA TI (III S.)	1290	1961-65	22,5	15,0	7,5
GIULIETTA SPIDER (I S.)	1290	1955-58	96,0	71,0	42,5
GIULIETTA SPIDER (II S.)	1290	1958-61	79,0	58,5	35,0
GIULIETTA SPIDER (III S.)	1290	1961-62	75,0	50,0	25,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE (I S.)	1290	1956-58	107,0	79,0	47,5
GIULIETTA SPIDER VELOCE (II S.)	1290	1958-61	90,0	66,5	40,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE (III S.)	1290	1961-62	86,0	57,5	28,8
GIULIETTA SZ	1290	1960-61	480,0	355,0	215,0
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	650,0	480,0	290,0
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	73,0	48,5	24,3
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	95,0	63,0	31,5
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	125,0	83,0	41,5
DAUPHINE	845	1960-64	10,5	7,0	3,5
4	747-845	1962-64	12,0	8,0	4,0
2000	1975	1958-62	22,0	14,7	7,3
2000 SPRINT	1975	1960-62	47,0	31,5	15,7
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	90,0	60,0	30,0
2600	2584	1962-69	28,0	20,7	12,4
2600 DE LUXE (OSI)	2584	1965-67	70,0	52,0	31,0
2600 SPRINT	2584	1962-66	56,0	41,5	24,9
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	101,0	75,0	45,0
2600 SZ	2584	1965-68	320,0	235,0	140,0
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	27,0	16,9	11,8
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	21,0	13,1	9,2
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	120,0	89,0	53,5
GIULIA SUPER (BISCIONE)	1570	1968-72	28,0	18,7	9,3
GIULIA SUPER (BOLLINO)	1570	1965-67	30,0	20,0	10,0
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	12,0	8,0	4,0
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	13,5	9,0	4,5
GIULIA 1300	1290	1964-71	15,8	10,5	5,3
GIULIA 1300 TI	1290	1966-69	14,0	9,3	4,7
GIULIA 1300 TI	1290	1969-72	12,8	8,5	4,3
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	13,5	9,0	4,5
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	14,6	9,7	4,9
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	10,5	7,0	3,5
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	12,0	8,0	4,0
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	44,0	27,5	19,3
GIULIA SPRINT GTA	1570	1965-69	350,0	220,0	155,0
GTAM	1985	1970-71	405,0	300,0	180,0
GIULIA SPRINT GT VELOCE	1570	1966-68	49,5	31,0	21,7
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-68	33,5	21,0	14,7
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1969-71	29,6	18,5	13,0
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	285,0	210,0	125,0
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	49,5	36,5	21,9
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	23,2	14,5	10,2
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	27,2	17,0	11,9
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	56,5	37,5	18,8
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	90,0	60,0	30,0
GIULIA TZ	1570	1963-65	1.200,0	880,0	530,0
GIULIA TZ2	1570	1964-65	3.500,0	2.600,0	1.600,0
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	70,0	46,5	23,3
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	46,0	34,0	20,4
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	40,5	27,0	13,5
1750 SPIDER VELOCE (AMERICA)	1779	1967-69	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	33,0	22,0	11,0
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	22,5	15,0	7,5
SPIDER 1750 VELOCE	1779	1969-72	27,0	18,0	9,0
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1.3 JUNIOR	1290	1972-77	19,5	13,0	6,5
SPIDER 1.6 JUNIOR	1570	1972-75	21,0	14,0	7,0
SPIDER 1.6	1570	1975-82	21,0	14,0	7,0
SPIDER 1.6	1570	1983-90	13,5	9,0	4,5
SPIDER 2.0	1962	1983-90	15,0	10,0	5,0
SPIDER 2.0 Q.V.	1962	1986-90	19,1	12,7	6,4
SPIDER 1.6	1570	1990-93	21,0	14,0	7,0
SPIDER 2.0	1962	1990-95	23,0	15,3	7,7
1750	1779	1968-72	15,0	10,0	5,0
1750 GT VELOCE (I S.)	1779	1968-70	49,0	32,5	16,3
1750 GT VELOCE (II S.)	1779	1970-72	45,0	30,0	15,0
2000 BERLINA	1962	1971-77	18,0	12,0	6,0
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)	1186-1490	1972-80	9,8	6,5	3,3
ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)	1186-1490	1980-84	6,8	4,5	2,3
ALFASUD TI	1186-1490	1973-84	12,0	8,0	4,0
ALFASUD TI Q.V.	1490	1982-84	13,5	9,0	4,5
ALFASUD GIARDINETTA	1186-1351	1975-80	9,0	6,0	3,0
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5	1286-1490	1976-79	11,3	7,5	3,8
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5 VELOCE	1351-1490	1979-83	12,8	8,5	4,3
ALFASUD SPRINT TROFEO	1490	1982-83	15,0	10,0	5,0
SPRINT 1.3/1.5	1351-1490	1983-89	12,0	8,0	4,0
SPRINT Q.V.	1490-1712	1983-89	12,8	8,5	4,3
ALFETTA	1779	1972-75	19,0	14,1	8,4
ALFETTA 1.6	1570	1975-77	13,5	10,0	6,0
ALFETTA 1.6	1570	1977-81	11,0	8,1	4,9
ALFETTA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	10,0	7,4	4,4
ALFETTA 1.8	1779	1975-81	12,8	9,5	5,7
ALFETTA 2.0	1962	1981-85	10,0	7,4	4,4
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-85	11,0	8,1	4,9
ALFETTA 2.0 CEM	1962	1983	8,8	6,5	3,9
ALFETTA 2000	1962	1977-78	11,0	8,1	4,9
ALFETTA 2000L	1962	1978-81	11,5	8,5	5,1
ALFETTA 2000 LI AMERICA	1962	1981	10,1	7,5	4,5
ALFETTA GT 1.8	1779	1974-77	17,0	12,6	7,6
ALFETTA GT 1.6	1570	1976-81	14,0	10,4	6,2
ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	15,5	11,5	6,9
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	8,8	6,5	3,9
ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	13,5	10,0	6,0
ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	17,6	13,0	7,8
ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	24,3	18,0	10,8
ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	54,0	40,0	24,0
GTV 2.0	1962	1983-87	13,5	10,0	6,0
GTV 2.5	2492	1983-87	24,3	18,0	10,8
GIULIETTA 1.3/1.6	1357-1570	1977-85	9,0	6,0	3,0
GIULIETTA 1.8/2.0	1779-1962	1979-85	10,5	7,0	3,5
GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	12,0	8,0	4,0
GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	52,5	35,0	17,5
ALFA 6	2492	1979-86	10,1	6,7	3,4
ALFA 6 2.0	1996	1983-87	8,3	5,5	2,8
ALFA 6 2.5 Q. ORO	2492	1983-87	10,5	7,0	3,5
33 1.3/1.3 S/1.5 TI	1351-1490	1983-90	4,5	3,0	1,5
33 1.5 QUADRIFOGLIO ORO	1490	1983-86	5,3	3,5	1,8
33 1.5 4X4	1490	1984-90	5,3	3,5	1,8
33 1.5 GIARDINETTA	1490	1984-88	4,2	2,8	1,4
33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-88	5,3	3,5	1,8
33 Q. VERDE	1490	1984-86	9,8	6,5	3,3
33 1.7 Q.V.	1712	1986-90	12,8	8,5	4,3
33 1.7/1.7 IE	1712	1986-90	5,7	3,8	1,9
33 1.3 S/1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1988-90	3,8	2,5	1,3
33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-90	4,5	3,0	1,5
33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	7,5	5,0	2,5
NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1989-95	3,3	2,2	1,1
NUOVA 33 1.7 IE/1.7 IE 16V	1712	1989-95	3,8	2,5	1,3
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V.	1712	1990-92	9,0	6,0	3,0
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V. SPORT W.	1712	1989-94	7,5	5,0	2,5
NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-92	4,5	3,0	1,5
NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4/Q4 SPORT W.	1712	1991-95	9,8	6,5	3,3
NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4/Q4	1712	1991-95	9,8	6,5	3,3
NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351	1992-95	6,0	4,0	2,0
NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1989-95	3,0	2,0	1,0
NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4X4	1712	1989-94	4,5	3,0	1,5
NUOVA 33 1.7 IE/1.7 IE 16V SPORT W.	1712	1990-95	3,8	2,5	1,3
NUOVA 33 1.3/1.3 IE SPORT W. 4X4	1351	1990-95	3,8	2,5	1,3
ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1779	1985-94	7,5	5,0	2,5
ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	8,6	5,7	2,9
ALFA 75 2.0	1962	1985-89	10,5	7,0	3,5
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	15,0	9,4	6,6
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962	1991-92	16,5	11,0	5,5
ALFA 75 TURBO	1779	1986-87	19,0	12,7	6,3

Abarth 695 SS

Abarth 1000 Berlina Corsa

Alfa Romeo 6C 2500 Sport Freccia d'Oro

Alfa Romeo 1900

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
75 TURBO AMERICA	1779	1987-90	20,0	13,3	6,7
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE	1779	1990-92	22,5	15,0	7,5
75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE A.S.N.	1779	1991	25,1	16,7	8,4
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1762	1987-88	50,0	37,0	22,2
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	17,0	11,3	5,7
ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	19,0	12,7	6,3
164 TWIN SPARK	1962-1995	1987-98	5,3	3,5	1,8
164 TURBO	1995	1987-92	7,0	4,7	2,3
164 2.0 V6 TURBO	1996	1991-93	8,0	5,3	2,7
164 3.0 V6	2959	1987-97	12,0	8,0	4,0
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-94	13,5	9,0	4,5
164 3.0I V6 24V QUADRIFOGLIO VERDE	2959	1992-93	17,0	11,3	5,7
164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996	1991-98	6,8	4,5	2,3
164 3.0 V6 24V SUPER	2959	1992-98	9,0	6,0	3,0
164 3.0 V6 24V Q4	2959	1993-98	20,0	13,3	6,7
SZ (ES 30)	2959	1989-96	69,0	46,0	23,0
RZ	2959	1993-96	75,0	50,0	25,0
155 2.0 TURBO 16V Q4	1995	1992-97	25,0	15,6	10,9
155 2.5 V6	2492	1992-97	10,5	7,0	3,5
GTV (916) 1.8I 16V TWIN SPARK	1747	1998-02	6,0	4,0	2,0
GTV (916) 2.0I 16V TWIN SPARK	1970	1995-03	7,5	5,0	2,5
GTV (916) 2.0 V6 TURBO	1996	1995-01	11,5	7,7	3,8
GTV (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959	1997-03	15,0	10,0	5,0
GTV (916) 2.0 TS	1970	2003-06	6,8	4,5	2,3
GTV (916) 2.0 JTS	1970	2003-06	7,1	4,7	2,4
GTV (916) 3.2 V6 24V	3179	2003-06	13,8	9,2	4,6
SPIDER (916) 1.8I 16V TWIN SPARK	1747	1998-01	7,5	5,0	2,5
SPIDER (916) 2.0I 16V TWIN SPARK	1970	1995-03	10,0	6,7	3,3
SPIDER (916) 2.0 V6 TURBO	1996	1998-01	16,0	10,7	5,3
SPIDER (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959	1995-03	20,0	13,3	6,7
SPIDER (916) 2.0 TS	1970	2003-06	10,0	6,7	3,3
SPIDER (916) 2.0 JTS	1970	2003-06	9,8	6,5	3,3
SPIDER (916) 3.2 V6 24V	3179	2003-06	18,5	12,3	6,2
145 2.0 16V T. SPARK QUADRIFOGLIO	1970	1995-01	7,5	5,0	2,5
146 2.0 16V T. SPARK TI	1970	1995-99	6,8	4,5	2,3
156 1.6/1.8 T.S. (I S.)	1598-1747	1997-03	2,7	1,8	0,9
156 2.0 TS (I S.)	1970	1997-02	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESPEED (I S.)	1970	1999-02	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS (I S.)	1970	2002-03	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SELESPEED (I S.)	1970	2002-03	5,7	3,8	1,9
156 2.5 V6 24V (I S.)	2492	1997-03	8,3	5,5	2,8
156 1.6/1.8 T.S. SPORTWAGON (I S.)	1598-1747	2000-03	2,7	1,8	0,9
156 2.0 TS SPORTWAGON (I S.)	1970	2000-02	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESPEED SPORTW. (I S.)	1970	2000-02	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SPORTWAGON (I S.)	1970	2002-03	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SELESPEED SPORTW (I S.)	1970	2002-03	5,7	3,8	1,9
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (I S.)	2492	2000-03	8,3	5,5	2,8
156 2.5 V6 24V (II S.)	2492	2003-06	7,5	5,0	2,5
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492	2003-06	7,5	5,0	2,5
156 GTA	3179	2001-06	26,0	17,3	8,7
156 GTA SELESPEED	3179	2001-06	23,0	15,3	7,7
156 GTA SPORTWAGON	3179	2001-06	23,0	15,3	7,7
156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179	2001-06	21,0	14,0	7,0
166 (I S.) 2.0I TWIN SPARK	1970	1998-04	2,0	1,3	0,7
166 (I S.) 2.5 V6 24V	2492	1998-04	3,0	2,0	1,0
166 (I S.) 3.0 V6 24V	2959	1998-04	3,8	2,5	1,3
166 (I S.) 2.0 V6 TURBO	1996	1998-01	3,3	2,2	1,1
166 (II S.) 3.0 V6 24V	2959	2003-06	3,0	2,0	1,0
166 (II S.) 3.2 V6 24V	3179	2003-08	2,9	1,9	1,0
147 GTA	3179	2002-06	23,0	15,3	7,7
147 GTA SELESPEED	3179	2003-06	20,0	13,3	6,7
GT 3.2 V6 24V	3179	2003-07	10,5	7,0	3,5
159 3.2 JTS V6 24V	3195	2005-10	8,3	5,5	2,8
159 3.2 JTS V6 24V SPORTWAGON	3195	2006-10	8,3	5,5	2,8
BRERA 3.2 JTS V6	3195	2008-10	15,0	10,0	5,0
BRERA 3.2 JTS V6 Q4	3195	2005-10	16,0	10,7	5,3
SPIDER (939) 3.2 JTS V6	3195	2008-10	16,0	10,7	5,3
SPIDER (939) 3.2 JTS V6 Q4	3195	2006-10	17,0	11,3	5,7
8C COMPETIZIONE	4691	2007-10	270,0	180,0	90,0
8C SPIDER	4691	2009-10	220,0	165,0	98,0

ALPINE RENAULT — FRANCIA

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	51,0	34,0	17,0
A110 BERLINETTA	1289	1966-69	78,0	52,0	26,0
A110 BERLINETTA	1470	1967-68	70,5	47,0	23,5
A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	78,0	52,0	26,0
A110 1300 G	1255	1970-71	95,0	63,5	32,0
A110 1600	1565	1968-73	78,0	52,0	26,0
A110 1600 S	1565	1970-73	120,0	80,0	40,0
A110 1600 SC/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 V6	2664	1976-84	45,0	30,0	15,0
V6 GT	2849	1985-90	26,3	17,5	8,8
V6 TURBO	2458	1985-91	30,0	20,0	10,0
A 610 TURBO	2975	1991-95	33,0	22,0	11,0

ASTON MARTIN — GRAN BRETAGNA

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
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	150,0	95,0	66,5
DBS VANTAGE	3995	1968-71	180,0	111,0	78,0
DBS V8	5340	1969-72	145,0	90,0	63,0
LAGONDA	5340	1976-88	91,0	57,0	40,0
LAGONDA	5340	1988-90	91,0	57,0	40,0
V8	5340	1973-86	124,0	78,0	54,5
V8	5340	1986-90	130,0	80,0	56,0
V8 VANTAGE	5340	1974-82	145,0	92,0	64,5
V8 VANTAGE	5340	1983-91	150,0	95,0	66,5
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-90	230,0	145,0	102,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	380,0	235,0	165,0
V8 VOLANTE	5340	1976-91	215,0	135,0	93,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	455,0	285,0	200,0
VIRAGE	5340	1988-93	83,0	55,0	27,5
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-98	98,0	65,0	32,5
VOLANTE 2+2	5340	1991-00	90,0	60,0	30,0
DB7	3239	1995-01	48,0	32,0	16,0
DB7 GT	5935	2002-03	63,0	42,0	21,0
DB7 VANTAGE	5935	1999-03	60,0	40,0	20,0
DB7 VOLANTE	3239	1996-01	54,0	36,0	18,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	1999-03	66,0	44,0	22,0
DB9	5935	2004-08	48,0	32,0	16,0
DB9 VOLANTE	5935	2004-08	57,0	38,0	19,0
LWB VOLANTE	5340	1997-99	68,0	45,0	22,6
VANTAGE	5340	1994-01	90,0	60,0	30,0
VANTAGE 600	5340	1998-99	225,0	150,0	75,0
VANTAGE LE MANS	5340	1999	300,0	200,0	100,0
VANQUISH	5935	2001-04	83,0	55,0	27,5
VANQUISH S	5935	2004-07	90,0	60,0	30,0

AUDI — GERMANIA

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
80 (B1) TUTTE LE VERSIONI	1296-1588	1972-78	7,5	5,0	2,5
80 (B1/B2) GTE/GLE	1588	1975-81	5,3	3,5	1,8
80 (B2) TUTTE LE VERSIONI	1272-1921	1978-87	3,8	2,5	1,3
80 (B2) 80/80 Q./90 TUTTE LE VER.	1296-2226	1981-87	4,5	3,0	1,5
80 (B3) QUATTRO	1781-1984	1986-91	4,5	3,0	1,5
80 (B3) QUATTRO 16V	1984	1990-91	5,3	3,5	1,8
80 (B4) 2.6 - 2.8 E V6/ QUATTRO	2598-2771	1991-94	7,5	5,0	2,5
80 (B4) 2.6 E V6/2.8 E V6 AVANT	2598-2771	1992-95	7,5	5,6	3,3
90 (B3) 90/90 QUATTRO	1781-2309	1987-91	3,0	2,0	1,0
90 (B3) 90/90 QUATTRO 20V	2309	1988-90	3,0	2,0	1,0
100 (C1) 100/100 S/100 LS	1760	1968-71	6,8	4,5	2,3
100 (C1) COUPÉ S	1871	1970-73	29,7	19,8	9,9
100 (C1) TUTTE LE VERSIONI	1760-1871	1972-77	7,5	5,0	2,5
100 (C2) TUTTE LE VERSIONI	1588-2144	1977-83	6,0	4,0	2,0
100 (C3) 100/100 QUATTRO	1781-2309	1982-90	5,3	3,5	1,8
100 (C3) TURBO/TURBO QUATTRO	2226	1986-90	6,0	4,0	2,0
100 (C3) AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	5,3	3,5	1,8
100 (C3) AVANT TURBO/TURBO Q.	2226	1983-90	6,8	4,5	2,3
100 (C4) 2.2 TURBO 20V Q. S4/AVANT	2226	1991-94	7,5	5,0	2,5
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	9,0	6,0	3,0
200 (C3) 200/200 TURBO	2144-2226	1983-90	9,8	6,5	3,3
200 (C3) QUATTRO 20V	2226	1989-90	9,0	6,0	3,0
200 (C3) 200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	11,3	7,5	3,8
200 (C3) AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	9,8	6,5	3,3
200 (C3) 200/200 TURBO AVANT Q.	2144-2226	1984-90	11,3	7,5	3,8
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO	1781	1996-03	3,0	2,0	1,0
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO QUATTRO	1781	1997-03	6,4	4,2	2,1
S3 (I S.)	1781	1999-03	14,3	9,5	4,8
A3 (II S.) 3.2 V6 QUATTRO	3189	2003-08	8,3	5,5	2,8
A3 (II S.) SPB 3.2 V6 QUATTRO	3189	2004-08	7,5	5,0	2,5
S3 (II S.)	1984	2006-08	12,8	8,5	4,3
QUATTRO	2144	1981-87	56,0	41,5	24,9
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	500,0	370,0	220,0
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	56,0	41,5	24,9
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-91	70,0	52,0	31,0
COUPÉ/COUPÉ GT	1781-2226	1981-87	8,3	5,5	2,8
COUPÉ QUATTRO	2144-2226	1983-88	21,6	14,4	7,2
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	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	6,0	4,0	2,0
CABRIO 2.3 20V/2.6-2.8 V6	2309-2771	1991-96	9,0	6,0	3,0
A4 3.0 V6 30V (II S.)	2976	2001-04	6,4	4,2	2,1
A4 3.0 V6 30V AVANT (II S.)	2976	2001-04	6,3	4,2	2,1
A4 CABRIO 1.8 T/2.4/3.0/3.2 (II S.)	1781-3123	2002-06	6,0	4,0	2,0
A4 3.2 V6 FSI (III S.)	3123	2005-07	7,5	5,0	2,5
A4 3.2 V6 FSI QUATTRO (III S.)	3123	2005-07	8,3	5,5	2,8
A4 3.2 V6 FSI AVANT (III S.)	3123	2005-08	7,5	5,0	2,5
A4 3.2 V6 FSI QUATTRO AV. (III S.)	3123	2005-08	8,3	5,5	2,8
A4 CABRIOLET 1.8/2.0 (III S.)	1781-1984	2005-09	7,5	5,0	2,5
A4 CABRIOLET 3.2 V6 FSI (III S.)	3123	2006-09	10,5	7,0	3,5
A4 CABRIOLET 3.2 V6 FSI Q. (III S.)	3123	2005-09	12,8	8,5	4,3
A6 4.2 V8 (II S.)	4172	1999-04	7,8	5,2	2,6
A6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-05	7,8	5,2	2,6
A6 ALLROAD (I S.) 2.7/3.2 V6 30V	2671-3123	2000-06	6,4	4,2	2,1
A6 ALLROAD (I S.) 4.2 V8 40V	4163	2002-06	8,3	5,5	2,8
A6 ALLROAD (II S.) 4.2 V8 FSI	4163	2006-10	11,3	7,5	3,8
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO (III S.)	4163	2004-12	7,8	5,2	2,6
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO AV. (III S.)	4163	2005-12	7,8	5,2	2,6
V8	3562-4172	1989-94	10,5	7,0	3,5
A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)	2771	1994-99	6,4	4,2	2,1
A8 3.7/4.2 V8/QUATTRO (I S.)	3697-4172	1994-99	8,2	5,4	2,7
A8 2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)	2771	1998-02	6,0	4,0	2,0
A8 3.7/4.2 V8 40V/QUATTRO (I S.)	3697-4172	1999-02	7,5	5,0	2,5
A8 6.0 W12 48V QUATTRO (I S.)	5998	1999-02	10,5	7,0	3,5
A8 3.7 V8 QUATTRO (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

Alfa Romeo Alfasud TI

Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione

Alpine Renault A310 V6

Aston Martin V8

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
A8 6.0 W12 QUATTRO (II S.)	5998	2004-10	10,5	7,0	3,5
S2 AVANT	2226	1993-96	14,9	9,9	5,0
S2 2.2 20V TURBO QUATTRO	2226	1993-94	13,6	9,0	4,5
RS2 AVANT	2226	1994-96	60,0	40,0	20,0
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	10,5	7,0	3,5
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-02	12,0	8,0	4,0
S4 4.2 V8 40V (II S.)	4163	2002-04	10,5	7,0	3,5
S4 4.2 V8 40V AVANT (II S.)	4163	2002-04	11,3	7,5	3,8
S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V (II S.)	4163	2004-06	17,3	11,5	5,8
S4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2004-07	11,1	7,4	3,7
S4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163	2004-08	11,1	7,4	3,7
S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (III S.)	4163	2006-09	17,3	11,5	5,8
S4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2006-09	17,7	11,8	5,9
RS4 AVANT	2671	1999-01	39,0	26,0	13,0
RS4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2005-07	25,5	17,0	8,5
RS4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163	2006-08	26,3	17,5	8,8
RS4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2006-08	27,0	18,0	9,0
S6 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)	2226-4172	1994-97	10,5	7,0	3,5
S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)	2226-4172	1994-97	11,3	7,5	3,8
S6 4.2 V8 (II S.)	4172	1999-04	10,5	7,0	3,5
S6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-05	11,3	7,5	3,8
RS6 4.2 V8 QUATTRO (II S.)	4172	2002-04	20,8	13,8	6,9
RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT (II S.)	4172	2002-05	22,3	14,9	7,4
S6 5.2 V10 QUATTRO (III S.)	5204	2006-10	22,6	15,0	7,5
S6 5.2 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	5204	2006-10	22,6	15,0	7,5
RS6 5.0 V10 FSI QUATTRO (III S.)	4991	2008-10	37,5	25,0	12,5
RS6 5.0 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	4991	2008-10	37,5	25,0	12,5
S8 4.2 V8 32V	4172	1996-99	12,4	8,3	4,1
S8 4.2 V8 40V	4172	1999-02	12,8	8,5	4,3
S8 5.2 V10 QUATTRO (II S.)	5204	2006-10	15,0	10,0	5,0
TT (8N)	1781	1998-06	9,8	6,5	3,3
TT (8N) ROADSTER	1781	1999-06	11,3	7,5	3,8
TT (8N) QUATTRO	1781	1999-06	12,6	8,4	4,2
TT (8N) QUATTRO 225 CV	1781	1998-06	14,4	9,6	4,8
TT (8N) ROADSTER QUATTRO	1781	1999-06	12,4	8,3	4,1
TT (8N) ROADSTER QUATTRO 225 CV	1781	1999-05	12,0	8,0	4,0
TT (8N) 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-06	21,0	14,0	7,0
TT (8N) ROADSTER 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-06	21,0	14,0	7,0
TT (8N) QUATTRO SPORT	1781	2005-06	30,0	20,0	10,0
A2 1.4 16V	1390	2000-06	4,5	3,0	1,5
A2 1.6 16V FSI	1598	2002-06	5,3	3,5	1,8

AUSTIN — GRAN BRETAGNA

SEVEN BERLINA	747	1922-39	15,0	10,0	5,0
SEVEN SPIDER	747	1922-39	18,0	12,0	6,0
SEVEN TORPEDO	747	1922-39	17,3	11,5	5,8
A60 CAMBRIDGE DIESEL	1489	1962-69	6,0	4,0	2,0
A60 CAMBRIDGE/ESTATE (P. FARINA)	1622	1961-69	9,0	6,0	3,0
A40	948-1098	1958-68	7,5	5,0	2,5
FXD TAXI	2178-2520	1958-81	9,0	6,0	3,0
CARBODIES TAXI	2286-2664	1982-97	9,8	6,5	3,3
SEVEN (MINI)	848	1959-64	16,5	11,0	5,5
SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848-998	1961-70	13,5	9,0	4,5
SEVEN (MINI)	848-998	1965-70	10,5	7,0	3,5
MINI COOPER	997	1961-63	27,0	18,0	9,0
MINI COOPER S	1071	1963-64	37,5	25,0	12,5
MINI COOPER S	1275	1963-69	34,5	23,0	11,5
MINI COOPER S	959-970	1964-65	36,0	24,0	12,0
MINI COOPER	998	1964-68	25,5	17,0	8,5
MINI CLUBMAN	998	1971-75	9,0	6,0	3,0
MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	22,5	15,0	7,5
MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098	1974-82	9,0	6,0	3,0
MINI/MINI E/MINI HLE/MAYFAIR/CITY	998	1981-90	6,8	4,5	2,3
MINI MOKE	848	1964-68	24,8	16,5	8,3
BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	19,5	13,0	6,5
BMC/LEYLAND MOKE (AUS)	998	1970-81	18,0	12,0	6,0
LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998-1275	1974-77	18,0	12,0	6,0
LEYLAND MINI MOKE (P)	998	1980-90	19,5	13,0	6,5
CAGIVA MINI MOKE (I)	998	1991-95	19,5	13,0	6,5
METRO 1.0 (TUTTE LE VERSIONI)	998	1980-90	2,6	1,7	0,9
METRO 1.3/1.3 S/1.3 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	2,7	1,8	0,9
METRO VANDEN PLAS	1275	1981-87	6,0	4,0	2,0

AUSTIN HEALEY — GRAN BRETAGNA

100 BN1	2660	1953-55	86,0	57,5	28,8
100 S BN2	2660	1954-55	750,0	500,0	250,0
100 BN2	2660	1955	93,0	62,0	31,0
100 M BN2	2660	1956	180,0	120,0	60,0
100/6 BN4-BN6	2639	1956-59	110,0	73,0	36,5
3000 BN7/BT7	2912	1959-61	86,0	57,5	28,8
3000 MK II BN7/BT7/BJ7	2912	1961-63	93,0	62,0	31,0
3000 MK III BJ8	2912	1963-68	100,0	66,5	33,5
SPRITE MK I (FROG EYE)	948	1958-61	31,5	21,0	10,5
SPRITE MK II	948	1961-62	22,5	15,0	7,5
SPRITE MK II	1098	1962-66	19,5	13,0	6,5
SPRITE MK III	1098	1966-67	18,0	12,0	6,0
SPRITE MK IV	1275	1967-70	16,5	11,0	5,5

AUTOBIANCHI — ITALIA

BIANCHINA TRASFORM./SPECIAL	479-499	1957-62	21,0	14,0	7,0
BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	25,5	17,0	8,5
BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	11,3	7,5	3,8
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	12,0	8,0	4,0
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	9,8	6,5	3,3
GIARDINIERA	499	1967-77	9,8	6,5	3,3
STELLINA	767-792	1963-68	18,8	12,5	6,3
PRIMULA COUPÉ 1.2	1221	1965-68	9,8	6,5	3,3
PRIMULA COUPÉ S 1.4	1438	1968-70	9,8	6,5	3,3
A112	903	1969-71	7,5	5,0	2,5
A112 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	5,3	3,5	1,8
A112 ELEGANT	965	1971-82	5,3	3,5	1,8
A112 ELITE	965	1979-85	4,5	3,0	1,5
A112 JUNIOR	903	1982-87	4,2	2,8	1,4
A112 LX	965	1982-85	5,3	3,5	1,8
A112 ABARTH (58 CV)	982	1971-73	24,0	16,0	8,0
A112 ABARTH (58 CV)	982	1973-75	20,3	13,5	6,8
A112 ABARTH (58 CV)	982	1975	18,0	12,0	6,0
A112 ABARTH (70 CV)	1050	1975-77	18,8	12,5	6,3
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050	1977-79	17,3	11,5	5,8
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050	1979-82	16,5	11,0	5,5
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050	1982-84	15,0	10,0	5,0
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050	1984-85	15,8	10,5	5,3
Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1985-90	4,5	3,0	1,5
Y10 4WD/FIRE 1.1 4WD	999-1108	1986-95	7,5	5,0	2,5
Y10 TURBO	1049	1985-89	11,3	7,5	3,8
Y10 1.3 I.E./GT I.E.	1297-1301	1987-95	6,8	4,5	2,3

BENTLEY — GRAN BRETAGNA

6 1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	770,0	570,0	340,0
4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	770,0	570,0	340,0
8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	840,0	620,0	370,0
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	465,0	345,0	205,0
S II	6230	1959-62	61,0	45,0	27,0
S II CABRIOLET	6230	1959-62	215,0	160,0	96,0
S III	6230	1962-66	63,5	47,0	28,2
S III CABRIOLET	6230	1962-66	215,0	160,0	96,0
T	6230	1965-70	36,0	24,0	12,0
T COUPÉ J. YOUNG	6230	1966-67	87,0	58,0	29,0
T 2 PORTE MPW SALOON	6230-6750	1967-71	75,0	50,0	25,0
T 2 PORTE DHC	6230-6750	1967-71	83,0	55,0	27,5
T	6750	1971-77	31,5	21,0	10,5
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	105,0	70,0	35,0
AZURE	6761	2006-10	120,0	80,0	40,0
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	1971	1937-39	405,0	300,0	180,0
328 ROADSTER	1971	1937-39	1.200,0	900,0	540,0
503 COUPÉ	3168	1956-59	310,0	230,0	140,0
503 CABRIOLET	3168	1956-59	445,0	330,0	200,0
507 ROADSTER	3168	1956-60	2.000,0	1.500,0	900,0
250/300 (ISETTA)	245-298	1955-62	37,5	25,0	12,5
700 COUPÉ	697	1959-64	16,5	11,0	5,5
700 CABRIOLET	697	1959-63	24,0	16,0	8,0
700 BERLINA	697	1960-61	12,0	8,0	4,0
700 COUPÉ SPORT	697	1960-64	22,5	15,0	7,5
700 LS BERLINA	697	1962-65	12,0	8,0	4,0
700 LS COUPÉ	697	1964-65	15,0	10,0	5,0
1500	1499	1961-64	12,0	7,5	5,3
1800 TI	1773	1964-66	19,2	12,0	8,4
1800 TI/SA	1773	1964-65	130,0	80,0	56,0
2000 TI/TI LUX	1990	1966-70	23,2	14,5	10,2
2000 C COUPÉ	1990	1965-69	25,6	16,0	11,2
2000 CS COUPÉ	1990	1965-69	35,0	22,0	15,4
2800 CS (SERIE E9)	2788	1968-71	39,0	26,0	13,0
3.0 CS (SERIE E9)	2986	1971-75	42,0	28,0	14,0
3.0 CSI (SERIE E9)	2986	1971-75	64,0	40,0	28,0
3.0 CSL (SERIE E9)	2986-3003	1971-73	225,0	150,0	75,0
3.0 CSL (SERIE E9) "BATMOBILE"	3003-3153	1973-75	345,0	230,0	115,0
2.5 CS (SERIE E9)	2494	1974-77	30,0	20,0	10,0
1600/1602/1802 (SERIE 02)	1573-1766	1966-75	11,2	7,0	4,9
1600 TI (SERIE 02)	1573	1967-68	19,2	12,0	8,4
1600 CABRIOLET (SERIE 02)	1573	1967-71	64,0	40,0	28,0
1600-1800 TOURING (SERIE 02)	1573-1766	1971-74	14,4	9,0	6,3
2002 (SERIE 02)	1990	1968-76	20,0	11,8	8,8
2000 TOURING (SERIE 02)	1990	1971-74	18,4	11,5	8,1
2002 TI (SERIE 02)	1990	1968-71	34,0	21,3	14,9
2002 TII (SERIE 02)	1990	1971-75	41,5	26,0	18,2
2000 TII TOURING (SERIE 02)	1990	1971-74	34,0	21,3	14,9
2002 CABRIOLET S. 02 (CON ROLLBAR)	1990	1971-75	41,0	24,0	18,0
2002 TURBO (SERIE 02)	1990	1973-74	125,0	84,0	42,0
1502 (SERIE 02)	1573	1975-77	9,6	6,0	4,2
2500/2800/2.8 L (SERIE E3)	2494-2788	1968-77	11,2	7,0	4,9
3.0 S (SERIE E3)	2986	1971-77	23,3	13,7	10,3
3.0 SI (SERIE E3)	2986	1971-77	37,5	22,0	16,5
3.0 L (SERIE E3)	2986	1975-77	17,6	11,0	7,7
3.3 L/LI (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

Audi Quattro Sport

Audi RS2 Avant

Austin Seven (Mini)

Bentley T2

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
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 6 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
730I (E32)	2986	1992-94	6,4	4,0	2,8
730I V8 (E32)	2997	1992-94	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	1992-94	11,1	6,5	4,9

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
750I/IL/HL (E32)	4988	1986-94	11,9	7,0	5,3
Z1	2494	1989-94	64,0	40,0	28,0
530I (E34)	2986	1988-94	5,3	3,1	2,3
535I (E34)	3430	1988-94	10,2	6,0	4,5
M5 (E34)	3535	1988-92	26,4	15,5	11,6
530I V8/TOURING (E34)	2997	1992-95	5,1	3,2	2,2
540I V8/TOURING (E34) MANUALE	3982	1992-97	17,0	10,0	7,5
540I V8/TOURING (E34) AUTOMATICA	3982	1992-97	12,0	7,5	5,3
M5/TOURING (E34)	3795	1992-95	32,5	19,0	14,3
840 CI/V8 32V MANUALE (E31)	3982-4398	1993-00	30,5	19,0	13,3
840 CI/V8 32V AUTOMATICA (E31)	3982	1993-95	25,6	16,0	11,2
850I/850 CI V12 MANUALE (E31)	4988-5379	1990-99	39,0	23,0	17,3
850I/850 CI V12 AUTOMATICA (E31)	4988	1990-95	34,0	20,0	15,0
850 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
318IS RACING/CLASS II (E36)	1796	1994-98	10,2	6,0	4,5
316I COUPÉ (E36)	1596	1993-99	4,8	3,0	2,1
318IS 16V COUPÉ (E36)	1796-1895	1991-99	6,4	4,0	2,8
320I 24V COUPÉ (E36)	1991	1991-99	5,6	3,5	2,5
323I 24V COUPÉ (E36)	2494	1995-99	7,7	4,5	3,4
325I/328I 24V COUPÉ (E36)	2494-2793	1991-99	8,5	5,0	3,8
318I CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	6,0	3,5	2,6
320I 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	7,7	4,5	3,4
323I/325I 24V CABRIO (E36)	2494-2793	1993-95	11,2	7,0	4,9
328I 24V CABRIO (E36)	2793	1995-00	12,0	8,0	4,0
320I 24V TOURING (E36)	1991	1995-99	3,7	2,2	1,7
323I/325I 24V TOURING (E36)	2494	1995-00	6,8	4,0	3,0
328I 24V TOURING (E36)	2793	1995-00	8,0	5,0	3,5
M3 (E36)	2990	1994-95	30,0	20,0	10,0
M3 3.2 (E36)	3201	1995-99	33,5	21,0	14,7
M3 3.2 SMG (E36)	3201	1997-99	30,5	19,0	13,3
M3 COUPÉ (E36)	2990	1992-95	33,0	22,0	11,0
M3 3.2 COUPÉ (E36)	3201	1995-00	37,0	23,0	16,1
M3 3.2 COUPÉ SMG (E36)	3201	1997-99	34,5	21,5	15,1
M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	35,0	22,0	15,4
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	37,0	23,0	16,1
M3 3.2 CABRIOLET SMG (E36)	3201	1997-99	36,5	21,5	16,1
728I (E38)	2793	1995-01	6,4	4,0	2,8
730I V8 (E38)	2997	1994-96	6,8	4,0	3,0
735I V8 (E38)	3498	1996-01	9,3	5,8	4,1
740I V8 (E38)	3982	1994-96	8,3	4,9	3,7
740I V8 (E38)	4398	1996-01	9,4	5,5	4,1
750I/IL (E38)	5379	1994-01	10,2	6,0	4,5
530I 24V (E39)	2979	2001-03	7,7	4,5	3,4
535I 32V (E39)	3498	1996-01	7,0	4,4	3,1
540I 32V (E39)	4398	1996-03	9,6	6,0	4,2
530I 24V TOURING (E39)	2979	2001-04	7,7	4,5	3,4
535I 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	7,0	4,4	3,1
540I 32V TOURING (E39)	4398	1997-04	9,6	6,0	4,2
M5 (E39)	4941	1998-03	36,0	24,0	12,0
Z3 1.8/1.9	1796-1895	1995-02	15,2	9,5	6,7
Z3 2.0/2.2	1991-2171	1999-02	17,6	11,0	7,7
Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	20,0	12,5	8,8
Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2793-2979	1998-02	21,6	13,5	9,5
Z3 M ROADSTER	3201-3246	1997-02	42,0	28,0	14,0
Z3 M COUPÉ	3201-3246	1998-02	55,0	32,5	24,3
323I/325I 24V (E46)	2494-2495	1998-05	5,1	3,0	2,3
328I 24V (E46)	2793	1998-00	6,0	3,5	2,6
330I 24V (E46)	2979	2000-05	6,8	4,0	3,0
323I/325I 24V TOURING (E46)	2494-2495	1999-05	5,1	3,0	2,3
328I 24V TOURING (E46)	2793	1999-00	6,0	3,5	2,6
330I 24V TOURING (E46)	2979	2000-05	6,8	4,0	3,0
323I/325I 24V COUPÉ (E46)	2494-2495	1999-06	6,8	4,0	3,0
328I 24V COUPÉ (E46)	2793	1999-00	7,7	4,5	3,4
330I 24V COUPÉ (E46)	2979	2000-06	10,2	6,0	4,5
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

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
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/IL (E65)	5972	2002-08	10,4	6,5	4,6
750I (E65)	4799	2005-08	7,2	4,5	3,2
630I COUPÉ (E63)	2996	2004-10	13,6	8,0	6,0
645CI/650I COUPÉ (E63)	4398-4799	2003-08	13,6	8,5	6,0
630I CABRIO (E64)	2996	2004-08	17,6	11,0	7,7
645 CI/650I CABRIO (E64)	4398-4799	2004-08	20,8	13,0	9,1
M6 COUPÉ (E63)	4998	2005-09	37,5	25,0	12,5
M6 CABRIO (E64)	4998	2006-09	45,0	30,0	15,0
Z4 (E85) 2.0I ROADSTER	1995	2005-09	12,8	7,5	5,6
Z4 (E85) 2.2I ROADSTER	2171	2003-06	12,8	8,0	5,6
Z4 (E85) 2.5I/2.5SI ROADSTER	2494-2497	2003-09	14,4	9,0	6,3
Z4 (E85) 3.0I/3.0SI ROADSTER	2979-2996	2003-09	17,6	11,0	7,7
Z4 (E85) M ROADSTER	3246	2006-09	32,0	20,0	14,0
Z4 (E85) 3.0SI COUPÉ	2996	2006-09	24,0	15,0	10,5
Z4 (E85) M COUPÉ	3246	2006-09	36,0	24,0	12,0

BUGATTI — FRANCIA

TYPE 13/22/23/16 VALVOLE BRESCIA	1368-1496	1914-26	460,0	340,0	205,0
TYPE 30	1991	1922-26	540,0	400,0	240,0
TYPE 35	1991	1924-31	2.700,0	2.000,0	1.200,0
TYPE 35A	1991	1925-31	2.000,0	1.500,0	900,0
TYPE 35C	1991	1926-31	3.000,0	2.200,0	1.300,0
TYPE 35T	2261	1926-30	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 35TC/B	2261	1927-31	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 41 «ROYALE»	12763	1926-33	12.200,0	9.000,0	5.400,0
TYPE 55	2261	1932-35	5.400,0	4.000,0	2.400,0
TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	2.700,0	2.000,0	1.200,0
TYPE 57 GALIBIER	3257	1933-39	810,0	600,0	360,0
TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	1.100,0	800,0	480,0
TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	680,0	500,0	300,0
TYPE 57C	3257	1937-39	950,0	700,0	420,0
TYPE 57S	3257	1936-38	2.000,0	1.500,0	900,0
TYPE 57SC	3257	1937-39	3.400,0	2.500,0	1.500,0
EB 110 GT	3500	1991-95	1.800,0	1.200,0	600,0
EB 110 SS	3500	1991-95	2.400,0	1.600,0	800,0

CITROËN — FRANCIA

7 A TRACTION AVANT	1303	1934	25,5	17,0	8,5
7 B TRACTION AVANT	1529	1934	25,5	17,0	8,5
7 S TRACTION AVANT	1911	1934	25,5	17,0	8,5
7 C TRACTION AVANT	1628	1934-39	24,0	16,0	8,0
7 CE TRACTION AVANT	1628	1939-40	24,0	16,0	8,0
7 FAUX-CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1529-1911	1934-38	130,0	87,0	43,5
7 CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)	1303-1628	1934-39	130,0	85,0	42,5
11 A TRACTION AVANT	1911	1934-37	24,0	16,0	8,0
11 AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	27,0	18,0	9,0
11 L TRACTION AVANT	1911	1934-37	25,5	17,0	8,5
11 FAUX-CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1911	1935-38	123,0	82,0	41,0
11 CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)	1911	1934-39	120,0	80,0	40,0
11 B TRACTION AVANT	1911	1937-39	24,0	16,0	8,0
11 BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	25,5	17,0	8,5
11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	24,0	16,0	8,0
15 SIX	2867	1938-45	36,0	24,0	12,0
15 SIX CABRIOLET	2867	1939	270,0	180,0	90,0
15 SIX	2867	1946-56	33,0	22,0	11,0
15 SIX H (HYDROPNEUMATIQUE)	2867	1954-55	37,5	25,0	12,5
11 B - 11 D NORMALE	1911	1946-57	21,0	14,0	7,0
11 B - 11 D LÉGÈRE	1911	1946-57	22,5	15,0	7,5
2 CV	375-425	1948-60	21,0	14,0	7,0
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

Bmw 2002 TII (Serie 02)

Bmw M1

Bugatti Type 35C

Citroën 2 CV

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
2 CV SPOT	435-602	1976	10,8	7,2	3,6
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	9,8	6,5	3,3
2 CV PERRIER/007/COCORICO	602	1981-89	11,3	7,5	3,8
2 CV TRANSAT/FRANCE 3	602	1983-84	11,3	7,5	3,8
2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1958-66	88,0	55,0	38,5
DS 19	1911	1955-62	31,5	21,0	10,5
DS 19 PRESTIGE	1911	1959-62	75,0	50,0	25,0
DS 19	1911	1963-67	28,5	19,0	9,5
DS 19 PRESTIGE	1911	1963-67	73,5	49,0	24,5
DS 21 PRESTIGE	2175	1963-67	73,5	49,0	24,5
DS 19	1985	1967-68	22,5	15,0	7,5
DS 20	1911-1985	1968-75	19,5	13,0	6,5
DS 20 PALLAS	1985	1968-75	22,5	15,0	7,5
DS PRESTIGE (TUTTI I TIPI)	1985-2347	1968-75	69,0	46,0	23,0
DS 20 BREAK (TUTTI I TIPI)	1911-1985	1968-75	24,0	16,0	8,0
DS 21	2175	1965-72	21,0	14,0	7,0
DS 21 PALLAS	2175	1965-72	24,0	16,0	8,0
DS 21 I.E.	2175	1969-72	24,0	16,0	8,0
DS 21 I.E. PALLAS	2175	1969-72	27,0	18,0	9,0
DS 23	2341	1972-75	25,5	17,0	8,5
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	28,5	19,0	9,5
DS 23 I.E.	2341	1972-75	28,5	19,0	9,5
DS 23 I.E. PALLAS	2341	1972-75	31,5	21,0	10,5
DS 23 BREAK (TUTTI I TIPI)	2347	1972-75	27,0	18,0	9,0
DLUXE	1985	1969-72	12,0	8,0	4,0
DSPÉCIAL	1985	1969-75	14,3	9,5	4,8
DSUPER	1985	1969-75	15,0	10,0	5,0
DSUPER 5	2175	1972-75	15,0	10,0	5,0
DS/ID CABRIOLET USINE	1911-2175	1960-71	245,0	180,0	108,0
ID 19	1911-1985	1957-67	19,5	13,0	6,5
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1958-67	25,5	17,0	8,5
ID 19 B	1911	1967-69	16,5	11,0	5,5
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	24,0	16,0	8,0
ID 20	1985	1968-69	16,5	11,0	5,5
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	27,0	18,0	9,0
AMI 6	602	1961-69	15,0	10,0	5,0
AMI 6 BREAK	602	1964-69	7,5	5,0	2,5
AMI 8	602	1969-78	6,0	4,0	2,0
AMI 8 BREAK	602	1969-79	6,0	4,0	2,0
AMI SUPER BERLINA/BREAK	1015	1972-76	9,0	6,0	3,0
DYANE	425	1967-68	8,3	5,5	2,8
DYANE 4/6	435-602	1968-84	7,5	5,0	2,5
MEHARI	602	1968-87	16,5	11,0	5,5
MEHARI 4X4	602	1979-86	45,0	30,0	15,0
SM CARBURATORI/INIEZIONE	2670	1970-75	45,0	30,0	15,0
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	6,0	4,0	2,0
GS BREAK	1015-1222	1971-79	6,0	4,0	2,0
GS BIROTOR (WANKEL 995X2)	1990	1974-75	20,3	13,5	6,8
CX (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2347	1974-82	7,1	4,7	2,4
CX 20/22	1995-2165	1982-89	6,3	4,2	2,1
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	14,3	9,5	4,8
CX 2400 GTI	2347	1977-82	13,5	9,0	4,5
CX 25 PRESTIGE	2500	1983-85	18,0	12,0	6,0
CX 25 GTI	2500	1983-85	13,5	9,0	4,5
CX 25 TURBO GTI	2500	1984-87	15,8	10,5	5,3
CX 25 RI/TRI/GTI	2500	1986-89	12,0	8,0	4,0
CX 25 TURBO PRESTIGE	2500	1986-87	18,0	12,0	6,0
CX 25 TURBO 2 GTI/PRESTIGE	2500	1987-89	18,0	12,0	6,0
CX BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2347	1975-82	7,1	4,7	2,4
CX 20/22 BREAK (TUTTE LE VER.)	1995-2165	1982-91	8,3	5,5	2,8
VISA GTI	1580	1984-89	7,5	5,0	2,5
VISA RALLYE/CHRONO	1360	1982-83	10,5	7,0	3,5
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	25,5	17,0	8,5
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	5,3	3,5	1,8
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	5,3	3,5	1,8
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	5,3	3,5	1,8
BX 16 GTI	1580	1989-92	4,5	3,0	1,5
BX 19 GTI 16V	1905	1987-91	6,8	4,5	2,3
BX 4 TC	2141	1985-86	75,0	50,0	25,0
AX 1.4 4X4	1360	1991-97	2,7	1,8	0,9
AX SPORT	1294	1987-93	9,8	6,5	3,3
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	5,3	3,5	1,8

DAIMLER — GRAN BRETAGNA

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

DE TOMASO — ITALIA

VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	250,0	165,0	83,0
MANGUSTA	4728	1966-70	270,0	180,0	90,0
PANTERA/PANTERA L	5763	1970-80	130,0	85,0	42,5
PANTERA L	5763	1981-89	165,0	110,0	55,0
PANTERA GT/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763	1972-80	165,0	110,0	55,0
PANTERA GTS/GT5 (TUTTE LE VERSIONI)	5763	1981-85	195,0	130,0	65,0
PANTERA GTS/GT5 (TUTTE LE VERSIONI)	5763	1985-90	195,0	130,0	65,0
DEAUVILLE	5763	1971-80	75,0	50,0	25,0
DEAUVILLE	5763	1981-88	83,0	55,0	27,5
LONGCHAMP (TUTTE LE VERSIONI)	5763	1973-89	75,0	50,0	25,0
LONGCHAMP SPIDER	5763	1980-89	105,0	70,0	35,0

DINO — ITALIA

206 GT	1986	1967-69	610,0	450,0	270,0
246 GT	2419	1969-73	365,0	270,0	160,0
246 GTS	2419	1972-74	420,0	310,0	185,0
208 GT4	1991	1975-80	54,0	40,0	24,0
308 GT4	2926	1973-77	65,0	48,0	28,8

FERRARI — ITALIA

166 INTER	1995	1948-51	800,0	590,0	355,0
195 INTER	2341	1950-52	800,0	590,0	355,0
212 INTER	2562	1951-53	800,0	590,0	355,0
250 EUROPA	2953	1953-55	1.500,0	1.100,0	660,0
250 GT P.F./BOANO/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	1957-59	2.500,0	1.900,0	1.100,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA II S.	2953	1960-62	1.500,0	1.100,0	660,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	12.200,0	9.000,0	5.400,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62	16.200,0	12.000,0	7.200,0
250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	9.000,0	6.700,0	4.000,0
250 GT SWB	2953	1960-62	7.000,0	4.100,0	3.100,0
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	10.500,0	7.800,0	4.700,0
250 GTO/GTO 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	2.300,0	1.700,0	1.000,0
275 GTB/4	3286	1966-68	2.800,0	2.100,0	1.200,0
275 GTS	3286	1964-66	1.700,0	1.300,0	760,0
330 GT 2+2 (I/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	65,0	48,0	28,8
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	175,0	110,0	77,0
308 GTB	2926	1977-81	95,0	70,5	42,5
308 GTS	2926	1977-81	95,0	70,5	42,5
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	88,0	65,0	39,0
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	88,0	65,0	39,0
308 GTBI	2926	1981-82	81,0	60,0	36,0
308 GTSI	2926	1981-82	81,0	60,0	36,0
328 GTB	3185	1985-89	95,0	70,0	42,0
328 GTS	3185	1985-89	101,0	75,0	45,0
400 GT	4823	1976-79	75,0	55,5	33,5
400 GT AUTOMATICA	4823	1976-79	54,0	40,0	24,0
400I	4823	1979-84	70,0	52,0	31,0
400I AUTOMATICA	4823	1979-84	54,0	40,0	24,0
412	4942	1985-90	80,0	59,5	35,5
412 AUTOMATICA	4942	1985-90	58,0	43,0	25,8
512 BB	4942	1976-82	340,0	250,0	150,0
512 BBI	4942	1981-84	285,0	210,0	125,0
MONDIAL 8	2926	1980-82	40,5	30,0	18,0
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	47,5	35,0	21,0
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-85	58,0	43,0	25,8
MONDIAL 3.2	3185	1985-89	51,5	38,0	22,8
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-89	61,0	45,0	27,0
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	58,0	43,0	25,8
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-94	67,5	50,0	30,0
TESTAROSSA	4942	1984-86	150,0	111,0	66,5
TESTAROSSA	4942	1986-92	135,0	100,0	60,0
512 TR	4942	1992-95	170,0	125,0	76,0
F512 M	4942	1994-96	270,0	200,0	120,0
348 TB	3405	1989-94	59,5	44,0	26,4
348 TS	3405	1989-94	62,0	46,0	27,6
348 SPIDER	3405	1993-95	81,0	60,0	36,0
348 GTB	3405	1993-95	81,0	60,0	36,0
348 GTS	3405	1993-95	81,0	60,0	36,0
360 MODENA	3586	1999-04	100,0	74,0	44,5
360 MODENA F1	3586	1999-04	81,0	60,0	36,0
360 CHALLENGE STRADALE	3586	2003-05	250,0	185,0	111,0
360 SPIDER	3586	2000-05	120,0	89,0	53,5
360 SPIDER F1	3586	2000-05	95,0	70,0	42,0
456 GT	5474	1993-98	67,5	50,0	30,0
456 GTA	5474	1996-98	58,0	43,0	25,8
456 M GT	5474	1998-04	70,0	52,0	31,0
456 M GTA	5474	1998-04	61,0	45,0	27,0
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

Citroën SM

Daimler V8 2.5 Litre

Ferrari 250 GT SWB

Ferrari 288 GTO

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
575M MARANELLO F1	5748	2002-05	130,0	95,0	57,0
612 SCAGLIETTI	5748	2004-08	100,0	74,0	44,5
612 SCAGLIETTI F1	5748	2004-10	70,0	52,0	31,0
ENZO	5999	2002-03	2.800,0	2.100,0	1.200,0
F355 BERLINETTA	3496	1994-99	100,0	74,0	44,5
F355 BERLINETTA F1	3496	1997-99	81,0	60,0	36,0
F355 GTS	3496	1994-99	105,0	78,0	46,5
F355 GTS F1	3496	1997-99	88,0	65,0	39,0
F355 SPIDER	3496	1995-00	120,0	89,0	53,5
F355 SPIDER F1	3496	1997-00	95,0	70,0	42,0
F40	2936	1988-93	1.700,0	1.300,0	760,0
F430	4307	2004-10	160,0	119,0	71,0
F430 F1	4307	2004-10	130,0	96,0	58,0
F430 SPIDER	4307	2005-10	175,0	130,0	78,0
F430 SPIDER F1	4307	2005-10	135,0	100,0	60,0
F430 SCUDERIA F1	4307	2007-10	215,0	160,0	96,0
F50	4698	1995-97	2.500,0	1.900,0	1.100,0
MARANELLO SUPERAMERICA	5748	2005-06	405,0	300,0	180,0
599 GTB FIORANO	5999	2006-12	400,0	265,0	135,0
599 GTB FIORANO F1	5999	2006-12	165,0	110,0	55,0
599 GTO	5999	2010	600,0	400,0	200,0

FIAT

ITALIA

508 «BALILLA» (3M) BERLINA	995	1932-34	28,8	18,0	12,6
508 «BALILLA» (3M) BERLINA LUSSO	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)/(A)L	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
1400/A/B DIESEL	1901	1953-58	18,0	12,0	6,0
1900	1901	1952-54	24,0	16,0	8,0
1900 A	1901	1954-56	24,0	16,0	8,0
1900 B	1901	1956-58	25,5	17,0	8,5
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	33,0	22,0	11,0
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	33,0	22,0	11,0
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	33,0	22,0	11,0
1100/103	1089	1953-56	15,0	10,0	5,0
1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	18,0	12,0	6,0
1100/103 TV	1089	1953-56	41,5	27,5	13,8
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	45,0	30,0	15,0
1100/103 E	1089	1956-57	15,0	10,0	5,0
1100/103 E FAMILIARE	1089	1956-57	16,5	11,0	5,5
1100/103 E TV	1089	1956-57	41,5	27,5	13,8
1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	45,0	30,0	15,0
1100/103 D	1089	1957-60	12,0	8,0	4,0
1100/103 D FAMILIARE	1089	1957-60	13,5	9,0	4,5
1100/103 H LUSSO	1089	1959-60	13,5	9,0	4,5
1100 EXPORT	1089	1960-62	9,0	6,0	3,0
1100 FAMILIARE	1089	1960-62	10,5	7,0	3,5
1100 SPECIAL	1089	1960-62	10,5	7,0	3,5
1100 D	1221	1962-66	6,8	4,5	2,3
1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	7,5	5,0	2,5
1100 R	1089	1966-69	6,0	4,0	2,0
1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	7,5	5,0	2,5
1200 GRANLUCE	1221	1957-60	18,0	12,0	6,0
1200 TRASFORMABILE	1221	1957-60	43,5	29,0	14,5
600 (VETRI SCORREVOLI)	633	1955-57	16,5	11,0	5,5
600 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	25,5	17,0	8,5
600 D MULTIPLA	767	1960-67	24,0	16,0	8,0
NUOVA 500 "VETRI FISSI"	479	1957	22,5	15,0	7,5
NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	18,0	12,0	6,0
NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	20,3	13,5	6,8
NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	33,0	22,0	11,0
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	18,0	12,0	6,0
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	27,0	18,0	9,0
500 D	499	1960-65	11,3	7,5	3,8
500 F	499	1965-72	8,3	5,5	2,8
500 LUSSO	499	1968-72	7,5	5,0	2,5
500 R	594	1972-75	6,8	4,5	2,3
500 GIARDINIERA	499	1960-67	9,8	6,5	3,3
1800/1800 B	1795	1959-68	10,5	7,0	3,5
1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	13,2	8,8	4,4
2100	2054	1959-61	12,0	8,0	4,0
2100 FAMILIARE	2054	1959-61	17,0	11,3	5,7
2300	2279	1961-63	15,0	10,0	5,0
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	20,0	13,3	6,7
2300 LUSSO	2279	1963-68	18,0	12,0	6,0
2300 LUSSO FAMILIARE	2279	1963-68	22,5	15,0	7,5
2300 COUPÉ	2279	1961-65	27,0	18,0	9,0
2300 COUPÉ S	2279	1961-69	33,0	22,0	11,0
1500 L	1481	1962-68	9,0	6,0	3,0
1200 CABRIOLET	1221	1959-63	27,0	18,0	9,0
1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	37,5	25,0	12,5
1500 CABRIOLET	1481	1963-66	25,5	17,0	8,5
1500 COUPÉ (OSCA)	1491	1959-62	40,5	27,0	13,5
1500 COUPÉ	1481	1964-65	24,0	16,0	8,0
1600 S CABRIOLET	1568	1962-63	37,5	25,0	12,5
1600 S CABRIOLET	1568	1963-66	37,5	25,0	12,5
1600 S COUPÉ	1568	1963-66	37,5	25,0	12,5
1300	1295	1961-66	7,5	5,0	2,5
1300 FAMILIARE	1295	1961-66	12,0	8,0	4,0
1500/1500 C	1481	1961-67	7,5	5,0	2,5
1500 FAMILIARE	1481	1961-67	12,0	8,0	4,0
850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	4,5	3,0	1,5
850 IDROMATIC	843	1966-68	5,3	3,5	1,8
850 SPECIAL	843	1968-71	4,5	3,0	1,5
850 COUPÉ	843	1965-68	10,5	7,0	3,5
850 SPORT COUPÉ	903	1968-71	9,0	6,0	3,0
850 SPIDER	843	1965-68	18,0	12,0	6,0
850 SPORT SPIDER	903	1968-72	16,5	11,0	5,5
850 FAMILIARE	843-903	1965-76	5,3	3,5	1,8
DINO 2000 COUPÉ	1987	1967-69	40,5	27,0	13,5
DINO 2000 SPIDER	1987	1966-69	120,0	80,0	40,0
DINO 2400 COUPÉ	2418	1969-72	36,0	24,0	12,0
DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	130,0	87,0	43,5
124	1197	1966-70	6,0	4,0	2,0
124 FAMILIARE	1197	1966-74	7,5	5,0	2,5
124 SPECIAL	1438	1968-70	8,3	5,5	2,8
124 (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/T 1600	1438-1592	1970-74	10,5	7,0	3,5
124 SPORT COUPÉ (I S.)	1438	1967-69	12,0	8,0	4,0
124 SPORT COUPÉ (II S.)	1438-1608	1969-72	13,5	9,0	4,5
124 SPORT COUPÉ 1.6/1.8	1592-1756	1972-74	12,0	8,0	4,0
124 SPORT SPIDER (I S.)	1438	1966-69	27,2	16,0	12,0
124 SPORT SPIDER (II S.)	1608	1969-72	27,0	18,0	9,0
124 SPORT SPIDER 1.6/1.8	1592-1756	1972-75	27,0	18,0	9,0
SPORT SPIDER 2.0	1995	1979-82	21,0	14,0	7,0
SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	22,5	15,0	7,5
SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1982-85	37,5	25,0	12,5
124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	105,0	70,0	35,0
125	1608	1967-69	10,5	7,0	3,5
125 SPECIAL	1608	1968-70	12,0	8,0	4,0
125 SPECIAL (II S.)	1608	1970-72	12,0	8,0	4,0
130 BERLINA 2800	2866	1969-71	13,5	9,0	4,5
130 BERLINA 3200	3235	1971-77	13,5	9,0	4,5
130 COUPÉ MANUALE	3235	1971-77	25,0	16,7	8,3
130 COUPÉ AUTOMATICA	3235	1971-77	21,0	14,0	7,0
128	1116	1969-72	6,0	4,0	2,0
128 RALLY	1290	1971-74	15,0	10,0	5,0
128 (II S.)/SPECIAL	1116-1290	1972-76	5,0	3,3	1,7
128 (III S.)	1116-1290	1976-85	4,2	2,8	1,4
128 FAMILIARE	1116	1969-72	6,8	4,5	2,3
128 FAMILIARE (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	5,3	3,5	1,8
127 (II S.)	903-1049	1977-83	3,8	2,5	1,3
127 (III S.)/UNIFICATA	903-1049	1981-86	3,0	2,0	1,0
127 SPORT	1049	1978-81	11,3	7,5	3,8
127 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	11,3	7,5	3,8
127 PANORAMA	1049	1980-86	4,5	3,0	1,5
X1/9	1290	1972-78	20,4	12,0	9,0
X1/9 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498	1979-82	15,3	9,0	6,8
X1/9 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
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1995	1978-83	6,0	4,0	2,0
131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1995	1978-85	6,8	4,5	2,3
131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	130,0	85,0	42,5
131 RACING	1995	1978-81	18,0	12,0	6,0
131 RACING VOLUMETRICA	1995	1980-81	27,0	18,0	9,0
131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995	1981-83	24,0	16,0	8,0
132 (TUTTE LE VERSIONI)	1592-1995	1972-81	4,5	3,0	1,5
ARGENTA (TUTTE LE VERSIONI)	1585-1995	1981-85	3,0	2,0	1,0
ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	9,0	6,0	3,0
RITMO/RITMO SUPER (I S.)	1049-1498	1978-82	5,3	3,5	1,8
RITMO 105 TC (I S.)	1585	1981-83	15,0	10,0	5,0
RITMO 85 S CABRIO	1498	1981-83	8,3	5,5	2,8
RITMO (II S.)	1116-1498	1982-88	4,2	2,8	1,4
RITMO 105 TC (II S.)	1585	1983-85	13,5	9,0	4,5
RITMO 70-85 CAB. (II S.)./CABRIO B.	1301-1498	1983-85	7,5	5,0	2,5
RITMO 125 TC	1995	1981-83	24,0	15,0	10,5
RITMO 130 TC	1995	1983-88	24,0	16,0	8,0
RITMO (III S.)	1116-1585	1985-88	4,2	2,8	1,4
BERTONE RITMO 70 S CABRIO (III S.)	1301	1985-88	6,8	4,5	2,3
BERTONE RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	7,5	5,0	2,5
PANDA 30	652	1980-84	4,5	3,0	1,5
PANDA 30 L	652	1984-86	4,1	2,7	1,4
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

Fiat 500 "Topolino" Berlina

Fiat 600 (vetri scorrevoli)

Fiat 500 F

Fiat Barchetta 16V

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
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./L/CLX/YOUNG	899	1994-00	1,8	1,2	0,6
PANDA 1000 L/CL/CLX/S	999	1986-94	2,6	1,7	0,9
PANDA 1000 SERGIO TACCHINI	999	1990	3,9	2,6	1,3
PANDA 1000 ITALIA '90 CABRIO	999	1990	9,0	6,0	3,0
PANDA 1100 I.E. YOUNG	1108	2000-04	2,0	1,3	0,7
PANDA 1100 I.E. COLLEGE	1107-1108	2001-04	2,1	1,4	0,7
PANDA 1000/1100 SELECTA	999-1108	1991-98	2,7	1,8	0,9
PANDA ELETTRA		1990-99	4,5	3,0	1,5
PANDA 965 4X4	965	1983-86	8,3	5,5	2,8
PANDA 1000/1100 I.E. 4X4	999-1108	1986-04	7,1	4,7	2,4
PANDA 1000 4X4 SISLEY	999	1987-91	11,3	7,5	3,8
PANDA 1000 4X4 SISLEY 2	999	1990-91	10,5	7,0	3,5
PANDA 1000 4X4 VAL D'ISERE (EXPORT)	999	1987-92	12,0	8,0	4,0
PANDA 1000 4X4 TREKKING	999	1990-92	7,5	5,0	2,5
PANDA 1000 I.E. 4X4 TREKKING	999	1990-94	7,5	5,0	2,5
PANDA 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	1998-04	4,5	3,0	1,5
SEICENTO 1.1I SPORT. M. SCHUMACHER	1108	2001-02	6,0	4,0	2,0
PUNTO (I 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	12,0	8,0	4,0
BARCHETTA 16V (II S.)	1747	2002-05	13,5	9,0	4,5
COUPÉ 1.8 16V	1747	1996-00	9,0	6,0	3,0
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-98	13,5	9,0	4,5
COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	15,8	10,5	5,3
COUPÉ 2.0 TURBO 20V LIMITED EDITION	1998	1998-99	21,8	14,5	7,3
STILO 2.4 ABARTH 3P/3P SELESPEED	2446	2001-06	5,6	3,5	2,5
STILO 2.4 ABARTH 5P SELESPEED	2446	2001-06	5,6	3,5	2,5
STILO 2.4 ABARTH 3P M. SCHUMACHER	2446	2004-06	7,2	4,5	3,2
PANDA (II S.) 1.4 16V 100 HP	1368	2006-11	6,0	4,0	2,0
AR 51	1901	1951-55	13,5	9,0	4,5
AR 55	1901	1955-59	12,0	8,0	4,0
AR 59	1901	1959-73	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA	1901	1951-55	13,5	9,0	4,5
CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	10,5	7,0	3,5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	6,8	4,5	2,3
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	6,0	4,0	2,0

FORD — EUROPA

TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	7,5	5,0	2,5
TAUNUS 12M P6 (TUTTE LE VER.)	1183-1305	1966-70	6,0	4,0	2,0
TAUNUS 15M P6 (TUTTE LE VER.)	1498-1699	1966-70	6,0	4,0	2,0
TAUNUS 17M P2 (TUTTE LE VER.)	1699	1957-60	8,3	5,5	2,8
TAUNUS 17M P3 (TUTTE LE VER.)	1498-1758	1960-64	8,3	5,5	2,8
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	6,8	4,5	2,3
17M P7A TURNIER	1498-1998	1967-68	6,8	4,5	2,3
17M P7B (TUTTE LE VER.)	1498-2293	1968-71	6,8	4,5	2,3
17M P7B TURNIER	1498-2293	1968-71	6,8	4,5	2,3
20M P7A (TUTTE LE VER.)	1998-2293	1967-68	6,8	4,5	2,3
20M P7A TURNIER	1998	1967-68	6,8	4,5	2,3
20M P7B (TUTTE LE VER.)	1998-2550	1968-71	6,8	4,5	2,3
20M P7B TURNIER	1998-2550	1968-71	6,8	4,5	2,3
26M P7B (TUTTE LE VER.)	2550	1969-71	7,5	5,0	2,5
OSI 20M/TS COUPÉ	1998-2293	1967-68	45,0	30,0	15,0
TAUNUS BERLINA (I/II/III S.)	1294-1999	1970-82	3,0	2,0	1,0
TAUNUS S.W. (I/II/III S.)	1294-1993	1970-82	3,0	2,0	1,0
CAPRI (I/II S.) TUTTE LE VERSIONI	1305-2293	1969-73	10,5	7,0	3,5
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	9,0	6,0	3,0
CAPRI (IV S) TUTTE LE VERSIONI	1298-2994	1978-87	8,3	5,5	2,8
ESCORT (I S.) TUTTE LE VERSIONI	940-1298	1968-74	4,5	3,0	1,5
ESCORT (II S.) TUTTE LE VERSIONI	940-1297	1975-80	3,0	2,0	1,0
ESCORT (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1117-1597	1980-90	2,3	1,5	0,8
ESCORT XR3/XR3I	1597	1980-90	9,0	6,0	3,0
ESCORT (III S.) CABRIOLET	1392-1597	1983-90	4,5	3,0	1,5
ESCORT XR3I CABRIO	1597	1983-90	10,5	7,0	3,5
ESCORT (IV S.) XR3I	1796	1990-95	8,3	5,5	2,8
ESCORT (IV S.) CABRIOLET	1392-1796	1990-95	5,3	3,5	1,8
ESCORT (IV S.) MK7 CABRIOLET	1392-1796	1995-99	4,5	3,0	1,5
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	30,0	20,0	10,0
ESCORT RS 1600	1601	1971-75	45,0	30,0	15,0
ESCORT RS 1800	1835	1975-77	40,5	27,0	13,5
ESCORT RS 2000	1993	1973-77	40,5	27,0	13,5
ESCORT RS 2000	1993	1977-80	27,0	18,0	9,0
ESCORT RS 2000 (IV S.)	1998	1991-95	10,5	7,0	3,5
ESCORT RS 2000 4X4 (IV S.)	1998	1993-95	12,0	8,0	4,0
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000	1998	1995-96	9,8	6,5	3,3
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000 4X4	1998	1995-96	11,3	7,5	3,8
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	12,8	8,5	4,3
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-96	45,0	30,0	15,0
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
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

FORD — GRAN BRETAGNA

ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1198	1962-65	9,8	6,5	3,3
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	9,8	6,5	3,3
CORTINA (TUTTE LE VER.)	1198-1500	1962-66	9,8	6,5	3,3
CORTINA LOTUS	1558	1964-66	75,0	50,0	25,0
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	52,5	35,0	17,5

GIANNINI — ITALIA

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

HONDA — GIAPPONE

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

INNOCENTI — 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
J4/J4S/J5	1098	1964-73	8,3	5,5	2,8
MINI MINOR (33.1 CV DIN)	848	1965-67	10,5	7,0	3,5
MINI MINOR (37 CV DIN)	848	1967-68	9,8	6,5	3,3
MINI MINOR MK2	848	1968-70	9,0	6,0	3,0
MINI MINOR MK3	848	1970-72	8,3	5,5	2,8
MINI 1000/1001/EXPORT	998	1972-75	8,3	5,5	2,8
MINI MATIC 1000	998	1972-74	9,8	6,5	3,3
MINI COOPER	998	1966-68	21,0	14,0	7,0
MINI COOPER MK2	998	1968-70	19,5	13,0	6,5
MINI COOPER MK3	998	1970-72	18,0	12,0	6,0
MINI COOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	16,5	11,0	5,5
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	12,8	8,5	4,3
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	12,0	8,0	4,0
MINI T MK2 METALLICA	848	1968-70	9,8	6,5	3,3
MINI T MK3 METALLICA	848	1971-72	9,8	6,5	3,3
MINI T 1000	998	1972-73	9,8	6,5	3,3
REGENT	1275-1485	1974-76	4,5	3,0	1,5
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 — ITALIA

ISETTA	198-236	1953-56	40,5	27,0	13,5

ISO RIVOLTA — ITALIA

GT 300/IR 300	5359	1962-70	160,0	120,0	72,0
GT 340/IR 340	5359	1962-70	175,0	130,0	78,0
GRIFO GL (300-365 CV)/IR	5359	1965-70	405,0	300,0	180,0

Ford Anglia 105 E

Ford Sierra RS Cosworth

Honda NSX

Innocenti 950 Spider

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
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
4S (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
LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	122,0	90,0	54,0

JAGUAR

GRAN BRETAGNA

3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	165,0	110,0	55,0
3 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	3485	1945-49	150,0	100,0	50,0
SS1 COUPÉ/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	170,0	125,0	75,0
SS2 COUPÉ/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	150,0	110,0	66,0
SS90 ROADSTER	2663	1935	365,0	270,0	160,0
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	600,0	445,0	265,0
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	67,5	45,0	22,5
MK V DROP HEAD COUPÉ	2663-3485	1948-50	105,0	70,0	35,0
XK 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	450,0	265,0	200,0
XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	145,0	106,0	63,5
XK 120 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1951-54	122,0	90,0	54,0
XK 120 DROP HEAD COUPÉ	3442	1953-54	122,0	90,0	54,0
XK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	180,0	135,0	81,0
XK 140 OPEN TWO SEATER SE	3442	1954-57	225,0	165,0	99,0
XK 140 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1954-57	145,0	108,0	64,5
XK 140 FIXED HEAD COUPÉ SE	3442	1954-57	170,0	125,0	75,0
XK 140 DROP HEAD COUPÉ	3442	1954-57	145,0	108,0	64,5
XK 140 DROP HEAD COUPÉ SE	3442	1954-57	170,0	125,0	75,0
XK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	104,0	77,0	46,0
XK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	215,0	160,0	95,0
XK 150 FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	81,0	60,0	36,0
XK 150 S FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	175,0	130,0	77,0
XK 150 DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	81,0	60,0	36,0
XK 150 S DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	175,0	130,0	78,0
C TYPE	3442	1951-53	5.000,0	3.700,0	2.200,0
D TYPE	3442-3781	1954-57	5.300,0	3.900,0	2.300,0
XK SS	3781	1956-57	4.500,0	3.300,0	2.000,0
MK VII	3442	1950-54	51,0	34,0	17,0
MK VII M	3442	1955-56	54,0	36,0	18,0
MK VIII	3442	1956-58	57,0	38,0	19,0
MK IX	3781	1959-61	64,5	43,0	21,5
2.4 LITRE	2483	1955-59	36,0	24,0	12,0
3.4 LITRE	3442	1957-59	46,5	31,0	15,5
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	31,5	21,0	10,5
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	39,0	26,0	13,0
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	54,0	36,0	18,0
340	3442	1967-68	35,5	23,5	11,8
240	2483	1967-69	28,5	19,0	9,5
3.4 S	3442	1964-68	27,0	18,0	9,0
3.8 S	3781	1964-68	30,0	20,0	10,0
420	4235	1966-68	25,5	17,0	8,5
MK X	3781-4235	1961-66	33,0	22,0	11,0
420 G	4235	1966-70	30,0	20,0	10,0
E TYPE (I S.) FLAT FLOOR COUPÉ	3781	1961-62	220,0	130,0	98,0
E TYPE (I S.) COUPÉ	3781	1962-64	170,0	100,0	75,0
E TYPE (I S.) COUPÉ	4235	1964-68	130,0	75,0	56,5
E TYPE (I S.) COUPÉ 2+2	4235	1966-68	107,0	63,0	47,5
E TYPE (II S.) COUPÉ	4235	1968-71	111,0	65,0	49,0
E TYPE (II S.) COUPÉ 2+2	4235	1968-71	89,0	52,5	39,5
E TYPE V12 COUPÉ	5345	1971-73	82,0	48,0	36,0
E TYPE (I S.) FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	220,0	130,0	98,0
E TYPE (I S.) SPIDER	3781	1962-64	170,0	100,0	75,0
E TYPE (I S.) SPIDER	4235	1964-68	130,0	75,0	56,5
E TYPE (II S.) SPIDER	4235	1968-71	115,0	67,5	50,5
E TYPE V12 SPIDER	5345	1971-75	99,0	58,0	43,5
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	24,8	16,5	8,3
XJ12 (II S.) COUPÉ	5345	1975-77	27,8	18,5	9,3
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	26,0	13,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	7,5	5,0	2,5
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	8,3	5,5	2,8
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	9,8	6,5	3,3
XJ6 3.2/4.0 (XJ40)	3239-3990	1989-97	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 3.2/4.0 (XJ40)	3229-3990	1989-94	10,5	7,0	3,5
XJR (XJ40)	3980	1990-94	15,0	10,0	5,0
XJR-15	5993	1991	530,0	390,0	235,0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	14,3	9,5	4,8
XJ 220	3498	1992-94	400,0	295,0	175,0
XJ6 (X300) 3.2/4.0/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
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8 SUPER S/C	4196	2003-07	14,3	9,5	4,8
XJR (X350/8/9) V8	4196	2003-08	16,5	11,0	5,5

JEEP

STATI UNITI

MB/GPW	2199	1941-45	45,0	30,0	15,0
M 38	2199	1950-52	33,0	22,0	11,0
M 38 A1	2199	1952-68	30,0	20,0	10,0
CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	21,0	14,0	7,0
CJ-5	2199	1955-65	19,5	13,0	6,5
CJ-5	2199-3800	1966-70	16,5	11,0	5,5
CJ-5	2199-4981	1971-79	16,5	11,0	5,5
CJ-5	2475-4981	1980-85	16,5	11,0	5,5
CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	26,3	17,5	8,8
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	26,3	17,5	8,8
CJ-6	2199	1955-65	14,3	9,5	4,8
CJ-6	2199-3801	1966-70	12,0	8,0	4,0
CJ-6	2199-4981	1971-79	12,8	8,5	4,3
CJ-6	2475-4981	1980-85	12,8	8,5	4,3
CJ-7	2199-4981	1976-79	19,5	13,0	6,5
CJ-7	1995-4981	1980-86	19,5	13,0	6,5
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	27,0	18,0	9,0
CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	25,5	17,0	8,5
WRANGLER (YJ)	2464-4235	1986-96	15,0	10,0	5,0
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464	1987-96	16,5	11,0	5,5
WRANGLER 4.0 LAREDO (YJ)	3960	1987-96	19,5	13,0	6,5
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3960	1990-94	21,0	14,0	7,0
WRANGLER (TJ)	2429-3964	1996-07	21,0	14,0	7,0
WAGONEER	3777-5359	1962-73	25,5	17,0	8,5
WAGONEER	4235-5896	1974-83	24,0	16,0	8,0
WAGONEER	2466-3956	1984-92	16,5	11,0	5,5
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	24,0	16,0	8,0
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	10,5	7,0	3,5
CHEROKEE	2464-3988	1984-01	7,5	5,0	2,5
CHEROKEE (II S.)	2429-3700	2001-08	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	10,5	7,0	3,5
GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701	1998-05	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 4.7 V8	4701	2005-09	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 5.7 V8 HEMI	5654	2005-08	9,0	6,0	3,0
GRAND C. (III S.) 6.1 V8 HEMI SRT-8	6059-6063	2006-09	12,0	8,0	4,0
COMMANDER 4.7 V8	4701	2006-08	8,3	5,5	2,8
COMMANDER 5.7 V8 HEMI	5654	2006-08	9,8	6,5	3,3

LAMBORGHINI

ITALIA

350 GT	3464	1964-67	550,0	410,0	245,0
400 GT	3929	1966-68	500,0	370,0	220,0
400 GT 2+2	3929	1966-68	425,0	315,0	190,0
P 400 MIURA	3929	1966-68	1.400,0	1.000,0	620,0
P 400 MIURA S	3929	1968-71	1.600,0	1.200,0	710,0
P 400 MIURA SV	3929	1971-73	2.800,0	2.100,0	1.200,0
ESPADA I S.	3929	1968-70	205,0	150,0	90,0
ESPADA II S.	3929	1970-72	180,0	135,0	81,0
ESPADA III S.	3929	1972-78	160,0	120,0	72,0
ISLERO/ISLERO S	3929	1968-70	230,0	170,0	102,0
JARAMA/JARAMA S	3929	1970-76	120,0	89,0	53,5
COUNTACH LP400	3929	1973-78	740,0	550,0	330,0
COUNTACH LP400S	3929	1978-82	510,0	380,0	225,0
COUNTACH LP5000S	4754	1982-85	465,0	345,0	205,0
COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167	1985-89	475,0	350,0	210,0
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1988-90	350,0	260,0	155,0
P 250 S 2+2 URRACO	2462	1970-75	115,0	85,0	51,0
URRACO P200	1994	1974-79	95,0	70,0	42,0
URRACO P250	2462	1976-79	108,0	80,0	48,0
URRACO P300	2996	1974-79	122,0	90,0	54,0
SILHOUETTE	2996	1977-79	190,0	140,0	84,0
JALPA P350 GTS	3485	1983-88	95,0	70,0	42,0
DIABLO	5707	1990-99	190,0	140,0	85,0
DIABLO VT	5707	1993-00	245,0	180,0	109,0
DIABLO VT ROADSTER	5707	1996-00	325,0	240,0	145,0
DIABLO SE30	5707	1994-95	325,0	240,0	145,0
DIABLO SV	5707	1996-00	295,0	220,0	130,0
DIABLO SV ROADSTER	5707	1998-99	260,0	190,0	115,0
DIABLO SVR	5707	1996	410,0	300,0	180,0
DIABLO GT	5992	1999-00	730,0	540,0	325,0
DIABLO GTR	5707	2000	970,0	720,0	430,0
DIABLO 6.0	5992	2000-02	275,0	205,0	123,0
DIABLO 6.0 SE	5992	2001-02	325,0	240,0	145,0
MURCIÉLAGO 6.2 V12	6192	2002-06	175,0	130,0	78,0
MURCIÉLAGO 6.2 V12 AUTOMATICA	6192	2002-06	190,0	140,0	85,0
MURCIÉLAGO 6.2 V12 ROADSTER	6192	2004-06	235,0	175,0	105,0
MURCIÉLAGO 6.2 V12 ROADSTER AUT.	6192	2004-06	260,0	190,0	115,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP640	6496	2006-10	230,0	155,0	77,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP640 AUTOMATICA	6496	2006-10	250,0	170,0	84,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP640 ROADSTER	6496	2007-10	280,0	185,0	94,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP640 ROAD. AUT.	6496	2007-10	305,0	205,0	102,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP670-4 SV	6496	2009-10	290,0	190,0	96,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP650-4 ROADSTER	6496	2009-10	325,0	215,0	108,0
GALLARDO 5.0 V10	4961	2003-08	95,0	70,0	42,0
GALLARDO 5.0 V10 SPIDER	4961	2006-09	122,0	90,0	54,0
LM 002	5167	1986-92	270,0	200,0	120,0

Jaguar E-Type Spider (I serie)

Jaguar XJ 220

Jeep CJ-7 Laredo

Lamborghini Countach LP400

LANCIA

ITALIA

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
LAMBDA (I S.) TORPEDO	2120	1922-23	250,0	185,0	111,0
LAMBDA (II/III/IV/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/IX S.) TORPEDO	2570	1928-31	140,0	105,0	63,0
LAMBDA VII/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	55,5	37,0	18,5
AURELIA B21	1991	1951-52	48,0	32,0	16,0
AURELIA B15	1991	1952-53	48,0	32,0	16,0
AURELIA B22	1991	1952-53	49,5	33,0	16,5
AURELIA (II S.) B12	2266	1954-57	55,5	37,0	18,5
AURELIA B20 GT (I S.)	1991	1951-52	200,0	150,0	89,0
AURELIA B20 GT (II S.)	1991	1952-53	190,0	140,0	84,0
AURELIA B20 GT (III S.) 2500	2451	1953-54	180,0	135,0	80,0
AURELIA B20 GT (IV S.) 2500	2451	1954-55	200,0	150,0	89,0
AURELIA B20 GT (V S.) 2500	2451	1956-57	190,0	140,0	84,0
AURELIA B20 GT (VI S.) 2500	2451	1957-58	190,0	140,0	84,0
AURELIA B24 SPIDER	2451	1955	900,0	670,0	400,0
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	380,0	280,0	170,0
APPIA C10 (I S.)	1090	1953-56	16,5	11,0	5,5
APPIA C10 (II S.)	1090	1956-59	18,0	12,0	6,0
APPIA COUPÉ PININFARINA (II S.)	1090	1957-59	33,0	22,0	11,0
APPIA CONVERT. VIGNALE (II S.)	1090	1957-59	45,0	30,0	15,0
APPIA GT ZAGATO (II S.)	1090	1957-58	130,0	85,0	42,5
APPIA GTZ ZAGATO (II S.)	1090	1957-58	165,0	110,0	55,0
APPIA GTE ZAGATO (II S.)	1090	1958-59	117,0	78,0	39,0
APPIA (III S.)	1090	1959-63	12,0	8,0	4,0
APPIA LUSSO 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 GTE ZAGATO (III S.)	1090	1959-62	113,0	75,0	37,5
APPIA SPORT ZAGATO (III S.)	1090	1961-63	130,0	85,0	42,5
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	113,0	75,0	37,5
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	130,0	85,0	42,5
FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	90,0	60,0	30,0
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	160,0	95,0	71,5
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	180,0	105,0	79,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	445,0	260,0	195,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	370,0	220,0	165,0
FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775	1964-67	420,0	250,0	185,0
FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	9,8	6,5	3,3
FLAVIA 1.8	1800	1963-67	9,8	6,5	3,3
FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800	1965-67	11,3	7,5	3,8
FLAVIA COUPÉ PININFARINA	1500	1962-64	19,5	13,0	6,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8	1800	1963-68	22,5	15,0	7,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800	1965-68	24,0	16,0	8,0
FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	37,5	25,0	12,5
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	41,5	27,5	13,8
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	45,0	30,0	15,0
FLAVIA SPORT	1500	1962-64	75,0	50,0	25,0
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	90,0	60,0	30,0
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	90,0	60,0	30,0
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/LUSSO	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	54,5	32,0	24,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ALLUMINIO)	1298	1967-69	46,5	31,0	15,5
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ACCIAIO)	1298	1967-69	45,0	30,0	15,0
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO (I S.)	1298	1968-70	43,5	29,0	14,5
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO (II S.)	1298	1970-72	42,0	28,0	14,0
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	68,0	40,0	30,0
2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	9,0	6,0	3,0
2000 I.E. BERLINA	1991	1972-75	10,5	7,0	3,5
2000 COUPÉ	1991	1971-74	21,0	14,0	7,0
2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	24,0	16,0	8,0
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 (I S.)	1297-1756	1972-75	5,3	3,5	1,8
BETA 1.3/1.6/2.0 (II S.)	1297-1995	1975-79	4,5	3,0	1,5
BETA 1.6/2.0 (III S.)	1585-1995	1979-82	4,5	3,0	1,5
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	3,8	2,5	1,3
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	3,8	2,5	1,3
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	8,3	5,5	2,8
BETA COUPÉ 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755	1973-75	10,5	7,0	3,5
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 (II/III S.)	1297-1995	1975-81	9,8	6,5	3,3
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0I.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 (I/II 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 1.6/2.0I.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 2500/2500I.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 2500I.E. COUPÉ (II S.)	2484	1980-85	16,5	11,0	5,5
DELTA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585	1979-93	3,8	2,5	1,3
DELTA GT 1600/GT I.E.	1585	1982-93	5,3	3,5	1,8
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	15,0	10,0	5,0
DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	16,5	11,0	5,5
DELTA S4	1759	1986-88	800,0	590,0	355,0
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	25,5	17,0	8,5
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-93	36,0	24,0	12,0
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	43,5	29,0	14,5
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-93	83,0	55,0	27,5
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1993-94	90,0	60,0	30,0
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 5	1995	1992	140,0	93,0	46,5
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 6	1995	1992	160,0	120,0	72,0
DELTA HF INTEGRALE 16V EVO. YORK	1995	1993-94	120,0	80,0	40,0
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. SPECIALE	1995	1993-94	105,0	70,0	35,0
DELTA HF INT. 16V EVO. DEALERS C.	1995	1994-95	110,0	73,0	36,5
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. FINALE	1995	1995	130,0	85,0	42,5
PRISMA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585	1983-89	2,7	1,8	0,9
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1986-89	6,8	4,5	2,3
THEMA 2.0 I.E.	1995	1984-88	5,3	3,5	1,8
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1984-88	9,0	6,0	3,0
THEMA V6	2849	1984-88	8,3	5,5	2,8
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	20,3	13,5	6,8
THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995	1986-88	9,0	6,0	3,0
THEMA 2.0 I.E./I.E. 16V (II S.)	1995	1988-94	5,3	3,5	1,8
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (II S.)	1995	1988-92	8,3	5,5	2,8
THEMA V6 (II S.)	2849	1988-92	7,5	5,0	2,5
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (II S.)	1995	1988-92	6,0	4,0	2,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (II S.)	1995	1988-92	9,0	6,0	3,0
THEMA 2.0 I.E. 16V (III S.)	1995	1992-94	5,3	3,5	1,8
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (III S.)	1995	1992-94	8,3	5,5	2,8
THEMA 3.0 V6 (III S.)	2959	1992-94	9,0	6,0	3,0
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (III S.)	1995	1992-94	6,0	4,0	2,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW(III S.)	1995	1992-94	9,0	6,0	3,0
THEMA 3.0 V6 (III S.) SW	2959	1992-94	9,8	6,5	3,3
THEMA 8.32	2927	1986-88	25,5	17,0	8,5
THEMA 8.32 (II S.)	2927	1988-92	25,5	17,0	8,5
DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF	1995	1992-94	13,5	9,0	4,5
DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF INTEGRALE	1995	1992-94	16,5	11,0	5,5
DEDRA SW INTEGRALE	1995	1994-97	5,3	3,5	1,8
DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995	1993-96	8,3	5,5	2,8
DELTA HPE 2.0 16V TURBO (II S.)	1995	1995-99	8,3	5,5	2,8
K 3.0 V6 24V	2959	1994-01	3,8	2,5	1,3
K 3.0 V6 24V S.W.	2959	1996-00	3,8	2,5	1,3
K COUPÉ 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	9,0	6,0	3,0
K COUPÉ 2.4 20V	2446	1997-00	9,8	6,5	3,3
K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959	1997-00	11,3	7,5	3,8
K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998	1998-00	10,5	7,0	3,5
THESIS 2.0 TURBO 20V	1998	2002-08	4,5	3,0	1,5
THESIS 2.4 20V	2446	2002-08	3,8	2,5	1,3
THESIS 3.0 V6	2959	2002-04	4,5	3,0	1,5
THESIS 3.2 V6	3179	2003-07	5,6	3,7	1,9

LAND ROVER

GRAN BRETAGNA

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
80 (SERIE 1)	1595-1997	1948-54	40,5	27,0	13,5
86 (SERIE 1)	1997	1954-56	31,5	21,0	10,5
88 (SERIE 1)	1997	1957-58	25,5	17,0	8,5
88 D (SERIE 1)	2052	1957-58	21,0	14,0	7,0
107 (SERIE 1)	1997	1955-58	25,5	17,0	8,5
109 (SERIE 1)	1997	1957-58	21,8	14,5	7,3
109 D (SERIE 1)	2052	1957-58	18,8	12,5	6,3
88 (SERIE 2)	2286	1958-61	18,0	12,0	6,0
88 D (SERIE 2)	2052	1958-61	15,8	10,5	5,3
109 (SERIE 2)	2286	1958-61	18,0	12,0	6,0
109 D (SERIE 2)	2052	1958-61	15,8	10,5	5,3
88 (SERIE 2A)	2286	1962-71	15,8	10,5	5,3
88 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	14,3	9,5	4,8
109 (SERIE 2A)	2286-2625	1962-71	15,0	10,0	5,0
109 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	12,8	8,5	4,3
88 HALF TON	2286	1968-78	21,0	14,0	7,0
88 HALF TON	2286	1979-84	21,0	14,0	7,0
88 (SERIE 3)	2286-2625	1971-84	14,3	9,5	4,8
88 D (SERIE 3)	2286	1971-84	12,0	8,0	4,0
109 (SERIE 3)	2286-2625	1971-85	14,3	9,5	4,8
109 D (SERIE 3)	2286	1971-85	12,0	8,0	4,0
109 V8	3528	1979-85	19,5	13,0	6,5
90	2286-3528	1984-89	15,0	10,0	5,0
90 D	2495	1984-90	13,5	9,0	4,5
90 TD	2495	1986-90	15,0	10,0	5,0
110	2495-3528	1983-88	15,0	10,0	5,0
110 D	2495	1983-90	13,5	9,0	4,5
110 TD	2495	1986-90	15,0	10,0	5,0

Lancia Aurelia B24 Spider

Lancia Flaminia Coupé Pininfarina

Lancia Stratos HF

Land Rover 109 (Serie 3)

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
DEFENDER 90	3528-3947	1990-02	24,0	16,0	8,0
DEFENDER 110	3528-3950	1990-02	24,0	16,0	8,0
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528	1970-76	37,5	25,0	12,5
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528	1977-82	24,0	16,0	8,0
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528	1983-85	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 2 PORTE (I 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 (I S.)	3528	1983-85	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528	1985-89	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 4P 3.9 V8 IN. (I S.)	3947-3950	1989-95	22,5	15,0	7,5
RANGE ROVER 4P LSE (I S.)	4275	1992-95	36,0	24,0	12,0
RANGE ROVER 4P 4.0 V8 (II S.)	3950	1994-02	9,0	6,0	3,0
RANGE ROVER 4P 4.6 V8 II S.	4554	1994-02	10,5	7,0	3,5
RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4394-4398	2002-07	10,5	7,0	3,5
RANGE ROVER 4.2 V8 S/C (III S.)	4197	2005-09	15,0	10,0	5,0
RANGE ROVER 5.0 V8 S/C (III S.)	4999	2009-13	27,0	18,0	9,0
RANGE ROVER SPORT (I S.) 4.4 V8	4394	2005-07	11,3	7,5	3,8
RANGE ROVER SPORT (I S.) 4.2 V8 S/C	4197	2005-10	12,0	8,0	4,0
R. ROVER SPORT (I S.) V8 (COMPR.)	4197	2005-06	13,5	9,0	4,5
RANGE ROVER SPORT (I S.) 5.0 V8 S/C	4999	2009-12	14,3	9,5	4,8
DISCOVERY (I S.)	1994-3947	1989-98	5,3	3,5	1,8
DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)	3950	1998-04	10,5	7,0	3,5
DISCOVERY 3 4.0 V6/4.4 V8	4009-4394	2004-07	12,0	8,0	4,0

LOTUS — GRAN BRETAGNA

SEVEN (I S.) MOTORE AUSTIN/FORD	948-1172	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	1588	1989-92	19,5	13,0	6,5
ELAN 1.6I TURBO/ELAN S2	1588	1989-97	25,5	17,0	8,5
ELISE/ELISE HARDTOP	1796	1996-07	30,0	20,0	10,0
ELISE 340R	1796	1999-00	33,0	22,0	11,0
ELISE 111/111 S/S	1598-1796	1999-11	34,5	23,0	11,5
ELISE 111 R/R	1796	2004-11	37,5	25,0	12,5
ELISE SC	1796	2008-11	43,0	28,5	14,3
ELISE CLUB RACER	1794	2009-11	36,0	24,0	12,0
EXIGE	1796	2000-03	54,0	36,0	18,0
EXIGE (II S.)	1796	2004-07	46,5	31,0	15,5
EXIGE S/220 S	1796	2006-11	49,5	33,0	16,5
EXIGE S PP 240	1796	2008-11	57,0	38,0	19,0
EXIGE 260 CUP	1796	2008-11	64,5	43,0	21,5

MASERATI — ITALIA

A6 1500	1488	1946-50	540,0	400,0	240,0
A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	3.400,0	2.500,0	1.500,0
A6 G 2000 FRUA SPIDER	1954	1951-53	1.400,0	1.000,0	600,0
A6 G/54 2000 ZAGATO	1985	1954-57	4.100,0	3.000,0	1.800,0
A6 G/54 2000 ALLEMANO	1985	1954-57	720,0	530,0	320,0
A6 G/54 2000 PININ FARINA	1985	1954	4.100,0	3.000,0	1.800,0
A6 G/54 2000 FRUA SPIDER	1985	1954-57	1.400,0	1.000,0	600,0
3500 GT (CARBURATORI)	3485	1957-64	270,0	200,0	120,0
3500 GT SPYDER VIGNALE (CARB.)	3485	1959-64	680,0	400,0	300,0
3500 GTI (INIEZIONE)	3485	1961-65	215,0	160,0	96,0
3500 GTI SPYDER VIGNALE (INIEZ.)	3485	1961-64	600,0	350,0	265,0
5000 GT TOURING	4937-4941	1960-64	950,0	700,0	420,0
5000 GT ALLEMANO	4937-4941	1960-64	740,0	550,0	330,0
3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	190,0	140,0	84,0
MISTRAL 3.7	3692	1964-67	190,0	140,0	84,0
MISTRAL 4.0	4014	1966-70	205,0	150,0	90,0
MISTRAL SPYDER 3.5	3485	1964	405,0	300,0	180,0
MISTRAL SPYDER 3.7	3692	1964-67	405,0	300,0	180,0
MISTRAL SPYDER 4.0	4014	1966-69	460,0	340,0	205,0
SEBRING 3500 GTIS	3485	1963-69	270,0	200,0	120,0
SEBRING 3.7/4.0	3692-4014	1963-69	270,0	200,0	120,0
GHIBLI	4719	1968-73	330,0	220,0	110,0
GHIBLI SS	4930	1970-73	365,0	270,0	160,0
GHIBLI SPYDER	4719	1969-73	680,0	500,0	300,0
GHIBLI SS SPYDER	4930	1970-73	1.400,0	1.000,0	600,0
MEXICO 4.2	4136	1967-73	135,0	90,0	45,0
MEXICO 4.7	4719	1967-73	150,0	100,0	50,0
INDY 4.2	4136	1969-74	135,0	90,0	45,0
INDY 4.7	4719	1970-74	150,0	100,0	50,0
INDY 4.9	4930	1971-74	165,0	110,0	55,0
QUATTROPORTE (I S.) 4.2	4136	1963-70	98,0	65,0	32,5
QUATTROPORTE (I S.) 4.7	4719	1966-70	105,0	70,0	35,0
BORA 4.7/4.9	4719-4930	1971-80	225,0	150,0	75,0
MERAK	2965	1973-75	75,0	50,0	25,0
MERAK SS	2965	1976-80	90,0	60,0	30,0
MERAK SS	2965	1980-83	90,0	60,0	30,0
MERAK GT 2000	1999	1978-83	55,5	37,0	18,5
KHAMSIN	4930	1973-83	265,0	175,0	88,0
QUATTROPORTE (II S.)	2965	1974-76	52,5	35,0	17,5
KYALAMI 4.2/4.9	4136-4930	1977-83	90,0	60,0	30,0
QUATTROPORTE (III S.) 4200	4136	1980-84	37,5	25,0	12,5
QUATTROPORTE (III S.) 4900	4930	1979-90	41,5	27,5	13,8
ROYALE	4930	1986-90	56,5	37,5	18,8
BITURBO	1996	1982-83	13,2	8,8	4,4
BITURBO	1996	1983-88	10,7	7,2	3,6
BITURBO S	1996	1984-87	19,8	13,2	6,6
BITURBO I	1996	1986-88	13,2	8,8	4,4
BITURBO SI	1996	1987-88	21,5	14,3	7,2
222/222 E	1996-2790	1988-92	14,9	9,9	5,0
2.24V	1996	1989-94	18,2	12,1	6,1
BITURBO 420	1996	1985-88	11,6	7,7	3,9
BITURBO 420I	1996	1986-88	13,2	8,8	4,4
422	1996	1988-92	14,0	9,4	4,7
4.24V	1996	1990-94	16,5	11,0	5,5
4.18V	1996	1991-93	13,2	8,8	4,4
BITURBO 420 S	1996	1986-88	14,0	9,4	4,7
BITURBO 420 SI	1996	1987-88	14,9	9,9	5,0
BITURBO 425	2491	1984-87	11,6	7,7	3,9
BITURBO 430	2790	1988-90	18,2	12,1	6,1
430/430 4V	2790	1990-93	20,6	13,8	6,9
BITURBO SPYDER	1996	1985-87	29,7	19,8	9,9
BITURBO SPYDER I	1996	1986-88	33,0	22,0	11,0
BITURBO SPYDER I	1996	1988-93	36,5	24,2	12,1
BITURBO SPYDER I 24V	1996	1992-96	43,0	28,6	14,3
BITURBO SPYDER 2.8I/SPYDER 2.8	2790	1990-93	34,5	23,1	11,6
228	2790	1985-93	38,0	25,3	12,7
KARIF	2790	1988-93	72,5	48,5	24,2
SHAMAL	3217	1991-96	107,0	71,5	36,0
RACING	1996	1991-93	66,0	44,0	22,0
GHIBLI	1996-2790	1992-98	41,5	27,5	13,8
GHIBLI GT	1996	1995-98	46,0	31,0	15,4
GHIBLI CUP	1996	1996-98	107,0	71,5	36,0
QUATTROPORTE (IV S.) V6	1996-2790	1994-98	12,8	8,5	4,3
QUATTROPORTE (IV S.) V8	3217	1996-98	16,5	11,0	5,5
QUATTROPORTE (IV S.) V6 EVOLUZIONE	2790	1998-01	13,5	9,0	4,5
QUATTROPORTE (IV S.) V8 EVOLUZIONE	3217	1998-01	18,0	12,0	6,0
QUATTROPORTE (V S.) 4.2 V8 DUOSEL.	4244	2004-10	18,8	12,5	6,3
QUATTROPORTE (V S.) 4.2 V8 AUT.	4244	2007-10	18,8	12,5	6,3
QUATTROP. (V S.) DUO. EXEC./SP. GT	4244	2006-09	19,5	13,0	6,5
QUATTROP. (V S.) AUT. EXEC./SP. GT	4244	2006-10	19,5	13,0	6,5
QUATTROPORTE (V S.) AUT. SPORT GTS	4244	2007-10	21,0	14,0	7,0
QUATTROPORTE (V S.) 4.7 V8	4691	2008-12	29,3	19,5	9,8
QUATTROPORTE (V S.) 4.2	4244	2008-12	22,5	15,0	7,5
3200 GT	3217	1998-02	33,0	20,6	14,4
3200 GTA	3217	1998-02	25,0	15,6	10,9
3200 GT ASSETTO CORSA	3217	2001-02	37,5	25,0	12,5
COUPÉ	4244	2002-08	33,0	22,0	11,0
COUPÉ CAMBIOCORSA	4244	2002-08	39,0	26,0	13,0
GRANSPORT COUPÉ	4244	2004-08	45,0	30,0	15,0
SPYDER GT	4244	2001-06	42,0	28,0	14,0
SPYDER GT CAMBIOCORSA	4244	2001-06	45,0	30,0	15,0
GRANSPORT SPYDER	4244	2006-08	52,5	35,0	17,5
MC 12 STRADALE	5998	2004-05	2.000,0	1.500,0	900,0

MAZDA — GIAPPONE

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

MERCEDES — GERMANIA

S TORPEDO	6789	1926-30	1.500,0	1.100,0	660,0
SS TORPEDO	7065	1928-34	2.300,0	1.700,0	1.000,0
SSK	7065	1929-33	5.300,0	3.900,0	2.300,0
SSKL	7065	1930-34	7.600,0	5.600,0	3.400,0
770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	1.200,0	890,0	530,0
290 LIMOUSINE	2867	1933-37	75,0	50,0	25,0
500K CABRIOLET	5019	1934-36	2.300,0	1.700,0	1.000,0
540K CABRIOLET	5401	1936-39	5.400,0	4.000,0	2.400,0
540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	9.000,0	6.700,0	4.000,0
170 V	1697	1947-53	36,0	24,0	12,0
170 D DIESEL	1767	1949-53	30,0	20,0	10,0
170 DS DIESEL	1767	1949-53	27,0	18,0	9,0
170 S/SV	1767	1949-55	39,0	26,0	13,0
220 BERLINA (W180)	2195	1951-55	33,0	22,0	11,0
220A BERLINA (W180)	2195	1954-56	35,0	23,3	11,7
220 COUPÉ (W187)	2195	1951-55	170,0	113,0	56,5
220 CABRIOLET A (W187)	2195	1951-55	150,0	100,0	50,0
220 CABRIOLET B (W187)	2195	1951-55	105,0	70,0	35,0
300 A/B/C	2996	1951-57	100,0	66,5	33,5
300 D	2996	1957-62	98,0	65,0	32,5
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	180,0	120,0	60,0
300 S/SC COUPÉ	2996	1952-57	405,0	300,0	180,0
300 S/SC CABRIOLET	2996	1952-57	540,0	400,0	240,0
180	1767-1897	1953-62	15,0	10,0	5,0
180 D/190 D	1767-1897	1953-61	13,5	9,0	4,5
190	1897	1955-61	15,0	10,0	5,0
190 C	1897	1961-65	13,5	9,0	4,5
219	2195	1956-59	25,0	16,7	8,3
220 S BERLINA (W180)	2195	1956-59	38,5	25,5	12,8
220 S COUPÉ	2195	1956-59	75,0	50,0	25,0
220 S CABRIOLET	2195	1956-59	150,0	100,0	50,0
220 SE COUPÉ	2195	1958-60	86,0	57,5	28,8
220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	160,0	105,0	52,5
300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1954-56	1.600,0	980,0	690,0
300 SL ROADSTER	2996	1957-63	1.300,0	800,0	560,0
190 SL	1897	1954-57	150,0	100,0	50,0
190 SL	1897	1958-63	130,0	81,0	57,0
190 D/200 D	1998	1961-68	9,8	6,5	3,3
200	1998	1965-68	10,5	7,0	3,5

Lotus Esprit/S2/S3/S3 Turbo

Maserati Ghibli SS Spyder

Maserati Biturbo Spyder

Mercedes 190 SL

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
230	2292	1965-68	12,8	8,5	4,3
220 (W111)	2195	1959-65	18,0	12,0	6,0
220 S (W111)	2195	1959-65	19,5	13,0	6,5
220 SE (W111)	2195	1959-65	21,0	14,0	7,0
230 S	2292	1965-68	15,8	10,5	5,3
300 SE	2996	1961-65	31,5	21,0	10,5
300 SE/SEL	2996	1965-67	25,5	17,0	8,5
300 SEL	2996	1962-65	31,5	21,0	10,5
220 SE COUPÉ (W111)	2195	1961-65	70,0	46,5	23,3
250 SE COUPÉ (W111)	2496	1965-67	85,0	56,5	28,3
280 SE COUPÉ (W111)	2778	1967-71	95,0	63,0	31,5
300 SE COUPÉ	2996	1962-65	110,0	73,5	37,0
220 SE CABRIOLET (W111)	2195	1961-65	115,0	77,0	38,5
250 SE CABRIOLET (W111)	2496	1965-67	130,0	88,0	44,0
280 SE CABRIOLET (W111)	2778	1967-71	150,0	100,0	50,0
300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	200,0	130,0	66,0
600 LIMOUSINE	6330	1963-81	200,0	150,0	89,0
600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330	1963-81	230,0	170,0	102,0
600 LANDAULET	6330	1963-81	300,0	220,0	135,0
230 SL «PAGODA» (W113)	2306	1963-66	120,0	80,0	40,0
250 SL «PAGODA» (W113)	2496	1966-68	125,0	83,0	41,5
280 SL «PAGODA» (W113)	2778	1968-71	140,0	93,0	46,5
250 S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	13,5	9,0	4,5
280 S/280 SE BERLINA	2778	1968-72	14,3	9,5	4,8
280 SEL	2778	1968-72	15,0	10,0	5,0
280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499	1970-72	19,5	13,0	6,5
300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	22,5	15,0	7,5
300 SEL 6.3 BERLINA	6330	1968-72	75,0	50,0	25,0
280 SE 3.5 COUPÉ	3499	1969-71	145,0	98,0	49,0
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	290,0	180,0	125,0
300 SEL 4.5 AMERICA	4510	1969-71	35,0	23,4	11,7
200/220 (W115)	1998-2197	1968-73	6,8	4,5	2,3
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496	1973-76	6,8	4,5	2,3
230-6/250 (W114)	2292-2496	1968-73	8,3	5,5	2,8
280/280 E (W114)	2746	1972-76	9,8	6,5	3,3
250 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	11,3	7,5	3,8
280 C (W114)	2746	1972-77	12,0	8,0	4,0
280 CE (W114)	2746	1972-77	13,5	9,0	4,5
280 SL (R107)	2746	1974-75	33,0	22,0	11,0
280 SL (R107)	2746	1975-79	30,0	20,0	10,0
280 SL (R107)	2746	1979-86	30,0	20,0	10,0
300 SL (R107)	2962	1985-89	36,5	27,0	16,2
350 SL (R107)	3499	1971-75	36,5	27,0	16,2
350 SL (R107)	3499	1975-80	36,5	27,0	16,2
380 SL (R107)	3818-3839	1980-86	42,0	31,0	18,6
420 SL (R107)	4196	1985-89	40,5	30,0	18,0
450 SL (R107)	4520	1973-75	45,0	30,0	15,0
450 SL (R107)	4520	1975-80	45,0	30,0	15,0
500 SL (R107)	4973	1980-85	48,0	32,0	16,0
500 SL (R107)	4973	1985-89	48,0	32,0	16,0
560 SL (R107)	5547	1985-89	45,0	30,0	15,0
280 SLC (C107)	2746	1974-81	19,5	13,0	6,5
350 SLC (C107)	3499	1971-80	21,0	14,0	7,0
380 SLC (C107)	3818	1980-81	20,7	13,8	6,9
450 SLC (C107)	4520	1973-80	21,0	14,0	7,0
450 SLC 5.0 (C107)	5025	1978-80	33,0	22,0	11,0
500 SLC (C107)	4973	1980-81	27,0	18,0	9,0
280 S/SE/SEL (W116)	2746	1972-79	7,5	5,0	2,5
350 SE/450 SE (W116)	3499-4520	1972-79	9,0	6,0	3,0
350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520	1973-79	10,5	7,0	3,5
450 SEL 6.9 (W116)	6834	1975-80	40,5	27,0	13,5
200/230/230 E/250 (W123)	1988-2525	1976-85	6,0	4,0	2,0
200/230 E/250 (W123)	1997-2525	1980-85	6,8	4,5	2,3
280/280 E (W123)	2746	1976-84	9,0	6,0	3,0
200 T/230 T/230 TE/250 T (T123)	1997-2525	1978-86	15,0	10,0	5,0
280 TE (T123)	2746	1978-86	18,0	12,0	6,0
230 C/230 CE (C123)	2299-2307	1977-84	10,5	7,0	3,5
280 C/280 CE (C123)	2746	1977-84	12,0	8,0	4,0
260 SE (W126)	2599	1986-90	7,5	5,0	2,5
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1980-82	7,5	5,0	2,5
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1982-85	7,5	5,0	2,5
300 SE/SEL (W126)	2962	1986-89	8,3	5,5	2,8
300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	8,3	5,5	2,8
380 SE/SEL (W126)	3818	1980-81	9,8	6,5	3,3
380 SE/SEL (W126)	3818	1982-85	9,8	6,5	3,3
420 SE/SEL (W126)	4196	1986-91	10,5	7,0	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973	1980-81	11,3	7,5	3,8
500 SE/SEL (W126)	4973	1982-87	12,0	8,0	4,0
500 SE/SEL (W126)	4973	1987-91	12,0	8,0	4,0
560 SE (W126)	5547	1988-91	13,5	9,0	4,5
560 SEL (W126)	5547	1986-89	16,0	10,0	7,0
560 SEL (W126)	5547	1989-91	16,0	10,0	7,0
380 SEC (C126)	3818	1981-86	19,5	13,0	6,5
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	5,0	3,3	1,7
190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	27,0	18,0	9,0
190 E 2.5 16 (W201)	2498	1988-93	30,0	20,0	10,0
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2463	1990-93	120,0	80,0	40,0
190 E 2.6 (W201)	2599	1985-93	6,0	4,0	2,0
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
E 320 (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/E 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.PÉ (C124)	1997-2199	1990-96	12,8	8,5	4,3
230 CE (C124)	2299	1987-92	14,3	9,5	4,8
300 CE/320 CE/E 320 C.PÉ (C124)	2960-3199	1987-96	17,6	11,7	5,9
300 CE-24 (C124)	2960	1989-92	18,9	12,6	6,3
300/320 CE-24/E 320 CABR. (A124)	2960-3199	1992-97	30,0	20,0	10,0
E 200/E 220 CABRIO (A124)	1997-2199	1993-97	24,0	16,0	8,0
280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	21,0	14,0	7,0
SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	24,0	16,0	8,0
300 SL/-24/SL 300-24 (R129)	2960-2962	1989-93	24,8	16,5	8,3
SL 320/SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	24,8	16,5	8,3
SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	26,3	17,5	8,8
500 SL (R129)	4973	1989-98	34,0	22,5	11,3
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	34,0	22,5	11,3
600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	37,5	25,0	12,5
SL 60 AMG (R129)	5956	1997-00	52,5	35,0	17,5
280/300/320 SE/SEL (W/V140)	2739-3199	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
C 43 AMG S.W. (S202)	4266	1997-00	22,5	15,0	7,5
C 230 KOMPRESSOR S.W. (S202)	2295	1997-00	5,3	3,5	1,8
E 200/230/280 (W210)	1998-2799	1995-00	5,3	3,5	1,8
E 200 KOMPRESSOR (W210)	1998	1997-02	6,0	4,0	2,0
E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-02	9,0	6,0	3,0
E 240/280/320 V6 (W210)	2397-3199	1997-03	8,3	5,5	2,8
E 320 (W 210)	3199	1995-97	7,5	5,0	2,5
E 420 (W210)	4196	1996-97	9,8	6,5	3,3
E 430 V8 (W210)	4266	1997-02	11,3	7,5	3,8
E 50 AMG (W210)	4973	1995-97	22,5	15,0	7,5
E 55 AMG (W210)	5439	1997-02	25,5	17,0	8,5
E 200/230/280 T (S210)	1998-2799	1996-03	7,5	5,0	2,5
E 200 KOMPRESSOR T (S210)	1998	1997-03	8,3	5,5	2,8
E 240/280/320 V6 T (S210)	2397-3199	1997-03	10,5	7,0	3,5
E 320 T (S210)	3199	1996-97	9,0	6,0	3,0
E 280/320 V6 T 4 MATIC (S210)	2799-3199	1997-03	11,3	7,5	3,8
E 420 T (S210)	4196	1996-97	12,0	8,0	4,0
E 430 V8 T (S210)	4266	1997-03	13,5	9,0	4,5
E 55 AMG T (S210)	5439	1997-02	27,0	18,0	9,0
SLK (R170) 200/200 K/230 K	1998-2295	1996-04	11,3	7,5	3,8
SLK (R170) 320 V6	3199	2000-04	14,3	9,5	4,8
SLK (R170) 32 AMG	3199	2001-04	21,0	14,0	7,0
SLK (R171) 200 K	1796	2004-11	13,5	9,0	4,5
SLK (R171) 280/300	2996	2005-11	16,5	11,0	5,5
SLK (R171) 350	3498	2004-11	18,0	12,0	6,0
SLK (R171) 55 AMG	5439	2004-11	21,0	14,0	7,0
CLK-GTR	6898	1998-00	4.100,0	3.000,0	1.800,0
CLK 200 (C208)	1998	1997-01	6,8	4,5	2,3
CLK 200 KOMPRESSOR (C208)	1998	1997-02	8,3	5,5	2,8
CLK 230 KOMPRESSOR (C208)	2295	1997-02	9,0	6,0	3,0
CLK 320 (C208)	3199	1997-02	9,0	6,0	3,0
CLK 430 (C208)	4266	1997-02	12,0	8,0	4,0
CLK 200 CABRIO (A208)	1998	1998-01	9,0	6,0	3,0
CLK 200 KOMPRESSOR CABRIO (A208)	1998	1998-03	11,3	7,5	3,8
CLK 230 KOMPRESSOR CABRIO (A208)	2295	1998-03	12,0	8,0	4,0
CLK 320 CABRIO (A208)	3199	1998-03	12,0	8,0	4,0
CLK 430 CABRIO (A208)	4266	1999-03	15,0	10,0	5,0
CLK 55 AMG (C208)	5439	1999-02	21,0	14,0	7,0
CLK 200 K/200 CGI (C209)	1796	2002-10	6,8	4,5	2,3
CLK 240/280 (C209)	2597-2996	2002-10	8,3	5,5	2,8
CLK 320/350 (C209)	3199-3498	2002-10	9,8	6,5	3,3
CLK 500 /C209)	4966-5461	2002-10	12,0	8,0	4,0
CLK 200 K/200 CGI CABRIO (A209)	1796	2003-10	8,3	5,5	2,8
CLK 240/280 CABRIO (A209)	2597-2996	2003-10	9,8	6,5	3,3
CLK 320/350 CABRIO (A209)	3199-3498	2003-10	11,3	7,5	3,8
CLK 500 CABRIO (A209)	4966-5461	2003-10	13,5	9,0	4,5
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-06	16,5	11,0	5,5
CLK 63 AMG (C209)	6208	2006-10	18,2	12,1	6,1
CLK 55 AMG CABRIO (A209)	5439	2003-06	18,0	12,0	6,0
CLK 63 AMG CABRIO (A209)	6208	2006-10	19,7	13,1	6,6
SLS (C/R/N197) AMG COUPÉ	6208	2010-14	210,0	140,0	70,0
S 280/320 (W/V220)	2799-3199	1998-03	6,0	4,0	2,0
S 350/430/500 (W/V220)	3724-4966	1998-05	7,5	5,0	2,5
S 600 (W/V220)	5786	1999-05	9,0	6,0	3,0
S 600 BITURBO (W/V220)	5513	2002-05	12,0	8,0	4,0
S 55 AMG (W/V220)	5439	2000-02	19,5	13,0	6,5
S 55 K AMG (W/V220)	5439	2002-05	19,5	13,0	6,5
S 65 K AMG (W/V220)	5980	2003-05	21,8	14,5	7,3
CL 500 (C/CL215)	4966	1999-06	12,8	8,5	4,3
CL 600 (C/CL215)	5786	1999-06	15,0	10,0	5,0
CL 600 BITURBO (C/CL215)	5513	2002-06	18,0	12,0	6,0
CL 55 AMG (C/CL215)	5439	1999-06	16,5	11,0	5,5
CL 55 K AMG (C/CL215)	5439	2002-06	19,5	13,0	6,5
CL 65 AMG (C/CL215)	5980	2003-06	24,0	16,0	8,0
C 320/350 T V6 (S203)	3199-3498	2000-07	5,6	3,7	1,9
C 320/350 V6 (W203)	3199-3498	2000-07	4,1	2,7	1,4
C 32 AMG (W/S203)	3199	2000-04	13,5	9,0	4,5

Mercedes 600 Limousine

Mercedes 230 SL “Pagoda” (W113)

Mercedes 190 E 2.3 16 (W201)

Mercedes C 36 AMG (W202)

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
C 55 AMG (W203)	5439	2004-07	16,5	11,0	5,5
C 55 AMG T (S203)	5439	2004-07	16,5	11,0	5,5
C 320/350 SPORTCOUPÉ (C/CL203)	3199-3498	2000-08	4,8	3,2	1,6
C 32 AMG SPORTCOUPÉ (C/CL203)	3199	2000-04	7,5	5,0	2,5
A 190/210 (W/V168)	1897-2084	2000-04	2,7	1,8	0,9
A 190 L/210 L (W/V168)	1897-2084	2001-04	3,5	2,3	1,2
SL 280/300 (R230)	2996	2008-11	16,5	11,0	5,5
SL 350/350 EVO (R230)	3498-3724	2002-11	16,5	11,0	5,5
SL 500/500 EVO (R230)	4966-5461	2001-11	19,5	13,0	6,5
SL 600/600 EVO (R230)	5513	2003-11	22,5	15,0	7,5
SL 55/55 EVO AMG (R230)	5439	2001-08	34,5	23,0	11,5
SL 63 AMG (R230)	6208	2008-11	51,5	34,5	17,2
SL 65/65 EVO AMG (R230)	5980	2004-10	41,5	27,5	13,8
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	12,6	8,4	4,2
S 450/500 (W/V221)	4663-5461	2005-09	14,1	9,4	4,7
S 600 LUNGA (W/V221)	5513	2006-09	18,2	12,1	6,1
S 63 AMG (V/V221)	6208	2006-09	23,4	15,6	7,8
S 65 AMG (W/V221)	5980	2006-09	38,0	25,4	12,7
SLR MC LAREN	5439	2004-08	285,0	210,0	125,0
SLR ROADSTER	5439	2007-10	365,0	270,0	160,0
SLR MC LAREN 722 EDITION	5439	2006-08	400,0	295,0	180,0
SLR ROADSTER 722S	5439	2008-10	650,0	480,0	290,0
200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	18,7	11,0	8,3
200 GE CORTO SW	1997	1986-94	20,4	12,0	9,0
200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	20,4	12,0	9,0
230 G CORTO TELONATO	2299	1979-82	14,5	8,5	6,4
230 G CORTO SW	2299	1979-82	15,3	9,0	6,8
230 G LUNGO SW	2299	1979-82	14,5	8,5	6,4
230 GE CORTO TELONATO	2299	1982-89	15,3	9,0	6,8
230 GE CORTO SW	2299	1982-89	16,2	9,5	7,1
230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	15,3	9,0	6,8
280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	16,2	9,5	7,1
280 GE CORTO SW	2746	1979-89	18,7	11,0	8,3
280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	18,7	11,0	8,3
300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1989-94	21,3	12,5	9,4
300 GE LUNGO SW	2960	1989-94	23,8	14,0	10,5
320 GE/G320 CORTO TELONATO/SW	3199	1993-06	23,8	14,0	10,5
320 GE/G 320 LUNGO SW	3199	1993-06	25,5	15,0	11,3
500 GE V8	4973	1993-94	34,0	20,0	15,0
G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966	1998-06	42,5	25,0	18,8
G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-06	44,0	26,0	19,5
G 36 AMG	3606	1995-97	46,0	27,0	20,3
G 55 AMG	5439	1998-04	51,0	30,0	22,5
G 55 KOMPRESSOR AMG	5439	2004-06	64,5	38,0	28,5

MG

GRAN BRETAGNA

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
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	1098	1964-66	16,5	11,0	5,5
MIDGET MKIII	1275	1966-69	16,5	11,0	5,5
MIDGET MK IV	1275	1969-74	15,0	10,0	5,0
MIDGET MK IV 1500	1493	1974-79	15,0	10,0	5,0
F/F VVC	1588-1796	1995-01	8,3	5,5	2,8
RV8	3950	1992-95	24,0	16,0	8,0
TF	1588-1796	2000-05	7,5	5,0	2,5

MINI

GERMANIA

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

MITSUBISHI

GIAPPONE

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

MORGAN

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 «COWLED» (VANG./TR2/TR3/TR4)	1991-2138	1954-69	57,0	38,0	19,0
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138	1961-68	60,0	40,0	20,0
PLUS 4 (FIAT/ROVER)	1994-1995	1985-01	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER P6/MOSS)	3528	1968-72	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER P6)	3528	1972-76	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER SD1 CARB.)	3528	1976-86	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER SD1 INIEZ.)	3528	1984-90	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4552	1989-04	67,5	45,0	22,5
AERO 8	4398	2000-08	75,0	50,0	25,0
PLUS 4 (FORD)	1999	2005-10	62,5	41,5	20,8
ROADSTER V6	2967	2005-08	67,5	45,0	22,5

MORRIS

GRAN BRETAGNA

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

NISSAN

GIAPPONE

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

NSU

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 COUPÉ	583-598	1959-67	18,0	12,0	6,0
SPIDER WANKEL	500	1964-67	36,0	24,0	12,0
PRINZ 1000 L/S/C	996	1963-73	7,5	5,0	2,5
1000 TT	1085	1965-68	18,0	12,0	6,0
1000 TTS	996	1967-71	33,0	22,0	11,0
1200 TT	1177	1968-72	24,0	16,0	8,0
1200/1200 C	1177	1967-73	11,3	7,5	3,8
TYP 110/110 SC	1085-1177	1965-67	11,3	7,5	3,8
RO 80 (WANKEL 497X2)	994	1967-77	11,3	7,5	3,8

OPEL

GERMANIA

OLYMPIA (1100/S/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	16,5	11,0	5,5
KADETT/KADETT A (TUTTE LE VER.)	993	1962-65	7,5	5,0	2,5
KADETT B (TUTTE LE VERSIONI)	1078-1897	1965-73	5,3	3,5	1,8

MG B Spider

Mini Cooper S Works

Mitsubishi 3000 GT

Morgan Plus 8

Modello	cm³	anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
KADETT C (TUTTE LE VERSIONI)	993-1196	1973-79		3,8	2,5	1,3
KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-94		4,5	3,0	1,5
KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79		30,0	20,0	10,0
KADETT GTE	1796	1983-84		10,5	7,0	3,5
KADETT 1800/2000 GSI	1796-1998	1984-91		10,5	7,0	3,5
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91		11,3	7,5	3,8
KADETT 2.0 CABRIO/LE/GSI	1998	1985-93		9,0	6,0	3,0
ADMIRAL	2605-2784	1964-68		9,0	6,0	3,0
ADMIRAL V8	4638	1965-68		10,5	7,0	3,5
ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77		10,5	7,0	3,5
KAPITAEN	2605-2784	1964-68		6,8	4,5	2,3
KAPITAEN V8	4638	1965-68		13,5	9,0	4,5
KAPITAEN	2784	1968-70		6,8	4,5	2,3
OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VER.)	1488-1680	1958-60		7,5	5,0	2,5
1200	1196	1959-62		6,8	4,5	2,3
REKORD	1488-1680	1960-63		7,5	5,0	2,5
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65		6,8	4,5	2,3
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66		6,0	4,0	2,0
REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71		5,3	3,5	1,8
REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77		3,0	2,0	1,0
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77		3,0	2,0	1,0
REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86		2,3	1,5	0,8
REKORD E/E2 CARAVAN	1698-2197	1977-86		2,3	1,5	0,8
COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71		7,5	5,0	2,5
COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77		7,5	5,0	2,5
COMMODORE GS/E COUPÉ	2784	1972-77		18,0	12,0	6,0
DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354	1964-68		27,0	18,0	9,0
DIPLOMAT V8	5354	1969-77		21,0	14,0	7,0
SENATOR	2490-2969	1977-88		4,5	3,0	1,5
SENATOR 3.0I/3.0I 24V (II S.)	2969	1987-93		3,8	2,5	1,3
GT	1078-1897	1968-73		18,0	12,0	6,0
MANTA (I S.)	1196-1897	1970-75		10,5	7,0	3,5
MANTA (II/III S.)	1297-1979	1975-88		9,8	6,5	3,3
MANTA 400	2410	1980-85		36,0	24,0	12,0
ASCONA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1897	1970-75		3,8	2,5	1,3
ASCONA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1979	1975-80		2,3	1,5	0,8
ASCONA (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1297-1998	1981-89		2,0	1,3	0,7
ASCONA 400	2410	1980-82		36,0	24,0	12,0
MONZA	2784-2969	1977-82		10,5	7,0	3,5
MONZA	2784-2969	1983-87		12,0	8,0	4,0
CORSA GSI	1598	1987-94		5,3	3,5	1,8
CORSA (II S.) GSI	1598	1993-01		6,0	4,0	2,0
CORSA (III S.) GSI/SPORT1.8	1796	2001-06		4,5	3,0	1,5
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1991-94		57,0	38,0	19,0
CALIBRA 2.0I/2.0I 16V	1998	1989-98		7,5	5,0	2,5
CALIBRA 2.5 V6	2498	1993-97		11,3	7,5	3,8
CALIBRA 2.0I 16V 4X4	1998	1989-97		8,3	5,5	2,8
CALIBRA 2.0I TURBO 16V 4X4	1998	1991-97		14,3	9,5	4,8
ASTRA (I S.) GSI 16V	1998	1991-97		3,8	2,5	1,3
ASTRA (I S.) CABRIO	1389-1998	1993-98		3,8	2,5	1,3
ASTRA (II S.) OPC	1998	1999-01		6,8	4,5	2,3
ASTRA (II S.) OPC TURBO	1998	2002-04		9,0	6,0	3,0
ASTRA (II S.) OPC TURBO SW	1998	2002-04		6,8	4,5	2,3
ASTRA (II S.) COUPÉ 2.0 TURBO 16V	1998	2000-05		4,5	3,0	1,5
ASTRA (II S.) CABRIO 2.0 TURBO 16V	1998	2002-06		7,5	5,0	2,5
ASTRA (III S.) GTC TURBO OPC	1998	2005-10		7,4	4,9	2,5
TIGRA	1389-1598	1994-01		3,8	2,5	1,3
TIGRA TWINTOP 1.8 16V	1796	2005-08		6,0	4,0	2,0
SPEEDSTER	2198	2001-07		18,0	12,0	6,0
SPEEDSTER TURBO	1998	2003-07		20,3	13,5	6,8
GT 2.0 TURBO 16V	1998	2007-10		16,5	11,0	5,5

PEUGEOT

FRANCIA

402 ECLIPSE	1991	1936-38		210,0	140,0	70,0
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	1957-62		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		11,0	7,3	3,7
304 BERLINA	1288	1969-80		3,8	2,5	1,3
304 BREAK	1288	1970-80		3,8	2,5	1,3
304 COUPÉ	1288	1971-75		8,0	5,3	2,7
304 S COUPÉ	1288	1972-75		9,0	6,0	3,0
304 CABRIOLET	1288	1971-75		9,0	6,0	3,0
304 S CABRIOLET	1288	1972-75		11,0	7,3	3,7
504 BERLINA CARBURATORI	1769-1971	1968-83		6,8	4,5	2,3
504 BERLINA INIEZIONE	1796-1971	1968-78		9,0	6,0	3,0
504 BREAK/FAMILIARE 2000	1971	1971-92		10,1	6,7	3,4
504 COUPÉ 1800	1796	1969-74		16,5	11,0	5,5
504 COUPÉ 2000	1971	1978-83		17,6	11,7	5,9
504 COUPÉ V6	2664	1975-78		20,0	13,3	6,7
504 COUPÉ V6 TI	2664	1978-83		21,3	14,2	7,1
504 CABRIOLET 1800	1796	1969-74		22,5	15,0	7,5
504 CABRIOLET 2000 (I S.)	1971	1971-74		25,1	16,7	8,4
504 CABRIOLET 2000 (II S.)	1971	1978-83		22,5	15,0	7,5
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77		42,5	28,3	14,2
104 BERLINA	954-1361	1972-88		2,6	1,7	0,9
104 Z/ZL/ZR	954-1124	1973-88		3,8	2,5	1,3
104 ZS (80CV)	1361	1975-85		7,5	5,0	2,5
104 ZS (95CV)	1360	1979		10,1	6,7	3,4
604 SL	2664	1975-81		8,7	5,8	2,9
604 TI/STI	2664	1978-83		10,1	6,7	3,4
604 GTI	2849	1983-86		12,3	8,2	4,1
205 (TUTTE LE VERSIONI)	954-1905	1983-96		2,7	1,8	0,9
205 RALLYE	1294	1988-92		14,9	11,0	6,6
205 GTI (105 - 115 CV)	1580	1984-92		13,5	10,0	6,0
205 GTI 1.9	1905	1986-94		20,3	15,0	9,0
205 CT/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95		5,4	4,0	2,4
205 1.6 CTI CABRIOLET	1580	1986-93		12,2	9,0	5,4
205 1.9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94		13,5	10,0	6,0
205 CABRIOLET ROLAND GARROS	1360-1580	1990-95		9,0	6,0	3,0
205 TURBO 16	1775	1984-86		340,0	250,0	150,0
309 GTI	1905	1989-92		10,5	7,0	3,5
309 GTI 16V	1905	1990-94		15,0	10,0	5,0
505 (TUTTE LE VERSIONI)	1796-1995	1979-92		5,0	3,3	1,7
505 2.0/2.2 GTI	1995-2165	1984-90		9,0	6,0	3,0
505 2.2 TURBO INIEZIONE/V6	2155-2849	1985-89		11,5	8,5	5,1
505 BREAK/FAMILIARE	1796-2165	1982-92		5,0	3,3	1,7
505 BREAK 4X4 DANGEL	1971	1985		22,5	15,0	7,5
106 RALLYE (I S.)	1294	1993-96		8,1	6,0	3,6
106 RALLYE(II S.) 8V	1587	1996-98		7,4	5,5	3,3
106 RALLYE (II S.) 16V	1587	1998-04		8,0	5,9	3,6
106 GTI (II S.)	1587	1996-98		8,0	5,9	3,6
306 GTI 16V/RALLYE	1998	1996-00		8,7	5,8	2,9
306 S16	1998	1993-96		8,7	5,8	2,9
306 CABRIOLET 1.6	1587	1997-02		6,5	4,3	2,2
306 CABRIOLET 1.8/2.0	1761-1998	1994-97		7,5	5,0	2,5
306 CABRIOLET 1.8/2.0 16V	1761-1998	1997-02		10,5	7,0	3,5
306 CABRIOLET ROLAND GARROS	1761	1995-97		8,0	5,3	2,7
406 3.0 V6 24V/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

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
356 A 1600 (75 CV) S	1582	1955-59		145,0	90,0	63,0
356 A 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582	1955-59		185,0	115,0	81,0
356 A 1600 (60 CV) SPEEDSTER	1582	1955-58		320,0	235,0	140,0
356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA SP.	1498	1955-57		1.000,0	740,0	445,0
356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA SP.	1587	1958-59		1.000,0	740,0	445,0
356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA SP.	1587	1958-59		810,0	600,0	360,0
356 1600 (60 CV) CONVERTIBLE D	1582	1958-59		225,0	165,0	99,0
356 1600 (60 CV) ROADSTER	1582	1959-61		180,0	135,0	80,0
356 B 1600 (90 CV) S	1582	1960-63		96,0	60,0	42,0
356 B 1600 (90 CV) S CABRIOLET	1582	1960-63		120,0	80,0	40,0
356 C 1600 (75 CV)	1582	1963-65		101,0	63,0	44,0
356 C 1600 (75 CV) CABRIOLET	1582	1963-65		135,0	85,0	59,5
356 SC 1600 (95 CV)	1582	1963-65		109,0	68,0	47,5
356 SC 1600 (95 CV) CABRIOLET	1582	1963-65		150,0	95,0	66,5
911 2.0 (CARB. SOLEX)	1991	1963-64		240,0	150,0	105,0
911 2.0	1991	1965-68		140,0	88,0	61,5
911 2.0 S (CARBURATORI)	1991	1966-68		210,0	140,0	70,0
911 2.0 S (CARBURATORI) TARGA	1991	1966-68		180,0	120,0	60,0
911 2.0 L	1991	1967-68		160,0	100,0	70,0
911 2.0 L TARGA	1991	1967-68		170,0	105,0	73,5
911 2.0 T	1991	1967-68		104,0	65,0	45,5
911 2.0 T TARGA	1991	1967-68		104,0	65,0	45,5
911 2.0 E	1991	1967-69		117,0	73,0	51,0
911 2.0 E TARGA	1991	1967-69		117,0	73,0	51,0
911 2.0 T	1991	1968-69		104,0	65,0	45,5
911 2.0 T TARGA	1991	1968-69		104,0	65,0	45,5
911 2.0 S (INIEZIONE)	1991	1968-69		180,0	120,0	60,0
911 2.0 S (INIEZIONE) TARGA	1991	1968-69		160,0	105,0	52,5
911 2.2 T	2195	1969-71		109,0	68,0	47,5
911 2.2 T TARGA	2195	1969-71		109,0	68,0	47,5
911 2.2 E	2195	1969-71		140,0	88,0	61,5
911 2.2 E TARGA	2195	1969-71		140,0	88,0	61,5
911 2.2 S	2195	1969-71		190,0	125,0	62,5
911 2.2 S TARGA	2195	1969-71		165,0	110,0	55,0
911 2.4 T	2341	1971-73		125,0	78,0	54,5
911 2.4 T TARGA	2341	1971-73		125,0	78,0	54,5
911 2.4 E	2341	1971-73		150,0	93,0	65,0
911 2.4 E TARGA	2341	1971-73		150,0	93,0	65,0
911 2.4 S	2341	1971-73		205,0	135,0	67,5
911 2.4 S TARGA	2341	1971-73		180,0	120,0	60,0
911 2.7 CARRERA RS	2687	1972-73		610,0	450,0	270,0
911 2.7 CARRERA RS LIGHTWEIGHT	2687	1972-73		880,0	650,0	390,0
911 2.7	2687	1974-75		57,0	38,0	19,0
911 2.7 TARGA	2687	1974-75		58,5	39,0	19,5
911 2.7 S	2687	1973-75		64,5	43,0	21,5
911 2.7 S TARGA	2687	1973-75		66,0	44,0	22,0
911 2.7 CARRERA	2687	1974-75		140,0	88,0	61,5
911 2.7 CARRERA TARGA	2687	1974-75		135,0	83,0	58,0
911 2.7 UNIFICATA	2687	1976-77		57,0	38,0	19,0

Opel Calibra 2.0i Turbo 16V 4x4

Peugeot 504 Cabriolet 2000

Peugeot 205 GTI (105-115 CV)

Porsche 356 1600 Convertible D

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (**€ x 000**)		
911 2.7 UNIFICATA TARGA	2687	1976-77	58,5	39,0	19,5
911 3.0 CARRERA	2994	1975-77	98,0	65,0	32,5
911 3.0 CARRERA TARGA	2994	1975-77	87,0	58,0	29,0
911 (930) 3.0 TURBO	2993	1975-77	170,0	100,0	75,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299	1977-88	145,0	85,0	64,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299	1988-89	160,0	95,0	71,5
911 (930) 3.3 TURBO TARGA	3299	1988-89	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299	1987-88	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299	1988-89	175,0	110,0	77,0
911 3.0 SC (180-188 CV)	2994	1977-80	57,0	38,0	19,0
911 3.0 SC (180-188 CV) TARGA	2994	1977-80	57,0	38,0	19,0
911 3.0 SC (204 CV)	2994	1980-83	64,5	43,0	21,5
911 3.0 SC (204 CV) TARGA	2994	1980-83	64,5	43,0	21,5
911 3.0 SC (204 CV) CABRIOLET	2994	1983	66,0	44,0	22,0
911 3.2 CARRERA	3164	1983-89	77,0	48,0	33,5
911 3.2 CARRERA TARGA	3164	1983-89	69,0	43,0	30,0
911 3.2 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-89	77,0	48,0	33,5
911 3.2 CARRERA SPEEDSTER	3164	1988-89	215,0	160,0	96,0
959	2850	1987-88	1.400,0	1.000,0	600,0
911 (964) CARRERA 2	3600	1989-94	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 2 TIPTRONIC	3600	1989-93	70,5	44,0	31,0
911 (964) CARRERA 2 TARGA	3600	1989-93	88,0	55,0	38,5
911 (964) CARRERA 2 TARGA TIPTRONIC	3600	1989-93	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET	3600	1989-94	88,0	55,0	38,5
911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET TIP.	3600	1989-93	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 4	3600	1989-94	70,5	44,0	31,0
911 (964) CARRERA 4 TARGA	3600	1989-94	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1989-94	79,0	49,5	34,5
911 (964) TURBO 3.3	3299	1990-92	145,0	90,0	63,0
911 (964) TURBO 3.6	3600	1992-94	190,0	120,0	84,0
911 (964) CARRERA RS	3600-3746	1991-93	270,0	170,0	119,0
911 (964) CARRERA SPEEDSTER	3600	1993-94	240,0	150,0	105,0
911 (993) CARRERA	3600	1993-95	79,0	58,5	35,0
911 (993) CARRERA TIPTRONIC	3600	1993-95	70,0	51,5	31,0
911 (993) CARRERA	3600	1995-98	86,0	64,0	38,5
911 (993) CARRERA TIPTRONIC	3600	1995-98	77,0	57,0	34,5
911 (993) CARRERA TARGA	3600-3746	1995-98	99,0	61,5	43,0
911 (993) CARRERA TARGA TIPTRONIC	3600-3746	1995-98	88,0	55,0	38,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET	3600	1994-95	99,0	61,5	43,0
911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.	3600	1994-95	88,0	55,0	38,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET	3600	1995-98	100,0	62,5	44,0
911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.	3600	1995-98	90,0	56,0	39,5
911 (993) CARRERA 4	3600	1994-95	71,5	53,0	31,5
911 (993) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1994-95	88,0	55,0	38,5
911 (993) CARRERA 4	3600	1995-98	77,0	57,0	34,5
911 (993) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1995-98	90,0	56,0	39,5
911 (993) CARRERA 4S	3600	1995-98	115,0	72,0	50,5
911 (993) CARRERA RS	3746	1993-97	385,0	255,0	130,0
911 (993) CARRERA S	3600	1996-97	115,0	72,0	50,5
911 (993) TURBO 3.6	3600	1995-98	180,0	120,0	60,0
911 (993) TURBO 3.6 S	3600	1997-98	385,0	225,0	170,0
911 (996) CARRERA	3387	1997-01	40,0	29,7	17,8
911 (996) CARRERA TIPTRONIC	3387	1997-01	31,0	23,0	13,8
911 (996) CARRERA CABRIOLET	3387	1998-01	45,0	28,0	19,6
911 (996) CARRERA CABRIOLET TIP.	3387	1998-01	38,5	24,0	16,8
911 (996) CARRERA 4	3387	1998-01	33,0	24,4	14,7
911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET	3387	1998-01	40,5	30,0	18,0
911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET TIP.	3387	1998-01	35,0	26,0	15,6
911 (996) CARRERA 3.6	3596	2002-04	49,5	31,0	21,6
911 (996) CARRERA 3.6 TIPTRONIC	3596	2001-05	42,0	26,4	18,5
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA	3596	2002-04	50,5	37,5	22,4
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA TIP.	3596	2001-05	44,5	33,0	19,8
911 (996) CARRERA 3.6 CABRIOLET	3596	2001-05	49,5	31,0	21,7
911 (996) CARRERA 3.6 CABRIO TIP.	3596	2001-05	43,0	27,0	18,9
911 (996) CARRERA 4 3.6	3596	2002-04	49,5	31,0	21,6
911 (996) CARRERA 4 3.6 TIPTRONIC	3596	2001-05	42,0	26,4	18,5
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIOLET	3596	2001-05	49,5	31,0	21,7
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIO TIP.	3596	2001-05	43,0	27,0	18,9
911 (996) CARRERA 4S	3596	2002-04	63,5	39,5	27,7
911 (996) CARRERA 4S TIPTRONIC	3596	2001-05	56,5	35,0	24,6
911 (996) CARRERA 4S CABRIOLET	3596	2003-05	67,0	42,0	29,4
911 (996) CARRERA 4S CABRIO TIP.	3596	2003-05	61,0	38,0	26,6
911 (996) TURBO 3.6	3600	2000-01	74,5	55,0	33,0
911 (996) TURBO 3.6	3600	2001-06	82,0	60,5	36,5
911 (996) TURBO 3.6 S	3600	2000-05	89,0	66,0	39,5
911 (996) TURBO 3.6 CABRIOLET	3600	2003-06	92,0	68,0	41,0
911 (996) TURBO 3.6 S CABRIOLET	3600	2003-06	101,0	75,0	45,0
CARRERA GT	5733	2003-06	1.000,0	750,0	450,0
912 1.6	1582	1965-68	50,5	31,5	22,1
912 1.6 TARGA	1582	1966-68	57,5	36,0	25,2
912 2.0 E	1971	1975	36,0	22,5	15,8
924 4 MARCE	1984	1975-77	11,3	7,5	3,8
924 5 MARCE	1984	1977-85	11,9	7,0	5,3
924 S	2479	1985-88	12,8	7,5	5,6
924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-85	22,1	13,0	9,8
924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-81	80,0	50,0	35,0
928	4474	1977-82	30,0	20,0	10,0
928 S	4664	1979-86	45,0	30,0	15,0
928 S AUTOMATICA	4664	1979-86	36,0	24,0	12,0
928 S4	4957	1986-89	37,5	25,0	12,5
928 S4	4957	1989-90	37,5	25,0	12,5
928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	33,0	22,0	11,0
928 GT	4957	1989-92	40,5	27,0	13,5
928 GTS	5397	1992-95	70,0	46,5	23,3
928 GTS AUTOMATICA	5397	1992-96	45,0	30,0	15,0
944	2479	1982-87	25,5	17,0	8,5
944	2681	1988-89	27,0	18,0	9,0
944 S	2479	1986-88	27,8	18,5	9,3
944 S2	2990	1988-91	28,5	19,0	9,5
944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	37,5	25,0	12,5
944 TURBO	2479	1985-88	30,0	20,0	10,0
944 TURBO	2479	1988-91	33,0	22,0	11,0
944 TURBO S	2479	1987-88	45,0	28,0	19,6
944 TURBO S	2479	1988-89	37,5	25,0	12,5
944 TURBO CABRIOLET	2479	1991	52,5	35,0	17,5
968	2990	1991-95	31,5	21,0	10,5
968 CS	2990	1993-95	45,0	30,0	15,0
968 CABRIOLET	2990	1991-95	37,5	25,0	12,5
BOXSTER (986)	2480-2687	1996-05	24,8	16,5	8,3
BOXSTER (986) TIPTRONIC	2480-2687	1996-05	22,3	14,9	7,4
BOXSTER (986) S	3179	1999-05	29,7	19,8	9,9
BOXSTER (986) S TIPTRONIC	3179	1999-05	27,2	18,2	9,1
BOXSTER (987)	2687	2004-09	28,9	19,3	9,6
BOXSTER (987) TIPTRONIC	2687	2004-09	26,4	17,6	8,8
BOXSTER (987) S	3179-3387	2004-09	31,5	21,0	10,5
BOXSTER (987) S TIPTRONIC	3179-3387	2004-09	29,3	19,5	9,8
CAYENNE (9PA) S 4.5 V8	4511	2003-07	10,5	7,0	3,5
CAYENNE (9PA) TURBO 4.5 V8	4511	2003-07	14,3	9,5	4,8

RENAULT — FRANCIA

4 CV/4 CV LUSSO	760	1947-51	16,5	11,0	5,5
4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	18,0	12,0	6,0
FREGATE (TUTTE LE VERSIONI)	1996-2141	1952-60	12,8	8,5	4,3
DAUPHINE	845	1956-65	9,8	6,5	3,3
DAUPHINE 1093	845	1962-63	16,5	11,0	5,5
DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	25,5	17,0	8,5
ONDINE	845	1961-62	11,3	7,5	3,8
ONDINE GORDINI	845	1961-62	25,5	17,0	8,5
FLORIDE	845	1959-62	14,3	9,5	4,8
FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956	1959-63	18,8	12,5	6,3
CARAVELLE/CARAV.1100/CARAV. S	956-1108	1962-67	17,3	11,5	5,8
CARAVELLE 1100 CABR. /S CABR.	1108	1963-67	20,3	13,5	6,8
3	603	1961-62	9,8	6,5	3,3
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845	1961-66	12,0	8,0	4,0
4 PARISIENNE	747-845	1963-68	16,5	11,0	5,5
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
8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	10,5	7,0	3,5
8 GORDINI	1108-1255	1965-70	34,5	23,0	11,5
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	9,0	6,0	3,0
16 L/TL/TS	1470-1565	1965-74	9,0	6,0	3,0
16 TX	1647	1973-77	11,3	7,5	3,8
6 (TUTTE LE VERSIONI)	845-1108	1969-78	5,0	3,3	1,7
12 (TUTTE LE VERSIONI)	1289	1970-78	6,8	4,5	2,3
12 GORDINI	1565	1971-74	33,0	22,0	11,0
15 (TUTTE LE VERSIONI)	1289-1565	1971-78	9,0	6,0	3,0
17/177 (TUTTE LE VERSIONI)	1565-1647	1971-78	10,5	7,0	3,5
5 (TUTTE LE VERSIONI)	845-1397	1972-84	6,0	4,0	2,0
5 RODEO	1108	1981-87	12,8	8,5	4,3
5 ALPINE	1397	1976-82	17,3	11,5	5,8
5 ALPINE COPPA	1397	1976-82	29,3	19,5	9,8
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	20,3	13,5	6,8
5 ALPINE TURBO COPPA	1397	1981-84	34,0	22,5	11,3
5 TURBO	1397	1980-82	113,0	75,0	37,5
5 TURBO 2	1397	1983-85	105,0	70,0	35,0
30 TS/TX	2664	1974-84	5,0	3,3	1,7
20 (TUTTE LE VERSIONI)	1647-2165	1975-84	3,8	2,5	1,3
14 (TUTTE LE VERSIONI)	1218-1360	1976-83	3,8	2,5	1,3
18 BERLINA	1397-1995	1978-86	3,5	2,3	1,2
18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	10,5	7,0	3,5
18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	10,5	7,0	3,5
18 BREAK	1397-1995	1979-86	3,0	2,0	1,0
18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	5,0	3,3	1,7
FUEGO TL/GTL	1397-1647	1980-85	5,3	3,5	1,8
FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	7,5	5,0	2,5
FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	11,3	7,5	3,8
FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	9,0	6,0	3,0
9 TURBO	1397	1985-89	9,0	6,0	3,0
11 TURBO	1397	1983-89	9,0	6,0	3,0
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	16,5	11,0	5,5
ESPACE (I S.)	1995-2165	1984-91	5,0	3,3	1,7
ESPACE QUADRA (I S.)	1995	1988-91	5,0	3,3	1,7
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	1995-2165	1988-93	2,7	1,8	0,9
25 V6 TURBO	2458	1985-92	9,0	6,0	3,0
25 V6 TURBO BACCARA	2458	1990-92	9,8	6,5	3,3
19 1.8 16V/16 S	1764	1990-96	11,3	7,5	3,8
19 1.8 16V CABRIOLET	1764	1991-95	9,8	6,5	3,3
19 1.8 SPI/MPI CABRIOLET	1794	1993-96	6,0	4,0	2,0
CLIO 1.8I 16V	1764	1991-96	15,8	10,5	5,3
CLIO 2.0I 16V WILLIAMS	1998	1993-96	25,5	17,0	8,5
CLIO (II S.) SPORT V6	2946	2001-05	49,5	33,0	16,5
SPORT SPIDER	1998	1996-99	55,5	37,0	18,5
SAFRANE 2.9 24V V6/3.0I V6(I/II S.)	2946-2975	1992-01	3,8	2,5	1,3
SAFRANE BITURBO	2963	1993-96	9,0	6,0	3,0
TWINGO (I S.)	1149-1239	1993-07	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (I S.) 3.0I V6/3.0I V6 24V	2946-2963	1994-00	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (I S.) 3.0I V6 24V BREAK	2946	1998-00	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (II S.) 3.0I V6 24V	2946	2001-07	2,6	1,7	0,9
LAGUNA (II S.) 3.0I V6 24V BREAK	2946	2001-07	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (I S.) COACH 2.0 16V	1998	1996-03	4,5	3,0	1,5
MÉGANE (I S.) CABRIOLET 2.0 16V	1998	1997-03	6,0	4,0	2,0
MÉGANE (II S.) RS	1998	2004-08	12,0	8,0	4,0
MÉGANE (II S.) COUPÉ-CABRIOLET	1598-1998	2003-09	5,3	3,5	1,8
AVANTIME 3.0 V6 24V	2946	2002-03	9,0	6,0	3,0

RENAULT SINPAR — FRANCIA

R4 4X4	845-1108	1964-82	22,5	15,0	7,5

ROLLS-ROYCE — GRAN BRETAGNA

SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	600,0	445,0	265,0
TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	165,0	110,0	55,0
20/25 BERLINA	3699	1929-36	135,0	90,0	45,0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	205,0	150,0	90,0

Porsche 911 2.7 Carrera RS

Porsche 924 4 Marce

Renault 5 Alpine

Rolls-Royce Silver Cloud (I serie)

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
PHANTOM VI LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	205,0	150,0	90,0
WRAITH BERLINA	4257	1938-39	90,0	60,0	30,0
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	75,0	50,0	25,0
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	150,0	100,0	50,0
SILVER DAWN	6750	1996-98	52,5	35,0	17,5
SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	83,0	55,0	27,5
SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	210,0	140,0	70,0
SILVER WRAITH II	6750	1977-80	36,0	24,0	12,0
SILVER CLOUD (I S.) BERL. E LIM.	4887	1955-59	60,0	40,0	20,0
SILVER CLOUD (I S.) D.H.C.	4887	1955-59	245,0	180,0	108,0
SILVER CLOUD (II S.)BERL. E LIM.	6230	1959-62	66,0	44,0	22,0
SILVER CLOUD (II S.) D.H.C.	6230	1959-62	245,0	180,0	108,0
SILVER CLOUD (III S.) BERL. E LIM.	6230	1962-66	69,0	46,0	23,0
SILVER CLOUD (III S.) D.H.C.	6230	1962-66	245,0	180,0	108,0
SILVER SHADOW (I S.)	6230	1965-70	42,0	28,0	14,0
SILVER SHADOW (I S.) LUNGA	6230	1969-70	42,0	28,0	14,0
SILVER SHADOW COUPÉ J. YOUNG	6230	1966-67	90,0	60,0	30,0
SILVER SHADOW 2 PORTE MPW SALOON	6230-6750	1967-71	75,0	50,0	25,0
SILVER SHADOW 2 PORTE MPW DHC	6230-6750	1967-71	90,0	60,0	30,0
SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	33,0	22,0	11,0
SILVER SHADOW II	6750	1977-80	30,0	20,0	10,0
CORNICHE COUPÉ	6750	1971-77	80,0	53,0	26,5
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	87,0	58,0	29,0
CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	75,0	50,0	25,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	75,0	50,0	25,0
CORNICHE CABRIOLET II	6750	1987-89	83,0	55,0	27,5
CORNICHE CABRIOLET III	6750	1990-91	90,0	60,0	30,0
CORNICHE CABRIOLET IV	6753-6761	1992-95	150,0	100,0	50,0
CORNICHE V	6761	2000-04	135,0	90,0	45,0
CAMARGUE	6750	1975-86	98,0	65,0	32,5
SILVER SPIRIT	6750	1980-85	28,5	19,0	9,5
SILVER SPIRIT	6750	1986-89	28,5	19,0	9,5
SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	31,5	21,0	10,5
SILVER SPIRIT III	6750	1993-96	34,5	23,0	11,5
SILVER SPUR	6750	1980-82	31,5	21,0	10,5
SILVER SPUR	6750	1983-89	31,5	21,0	10,5
SILVER SPUR II	6749	1989-93	34,5	23,0	11,5
SILVER SPUR III	6761	1993-96	39,0	26,0	13,0
SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6761	1996-98	42,0	28,0	14,0
FLYING SPUR	6750	1994-96	52,5	35,0	17,5
SILVER SERAPH	5379	1998-04	42,0	28,0	14,0
PARK WARD	5379	2000-04	67,5	45,0	22,5

ROVER — GRAN BRETAGNA

P5 3 LITRI	2995	1958-62	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65	24,8	16,5	8,3
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	24,8	16,5	8,3
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	24,8	16,5	8,3
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	27,8	18,5	9,3
P6 2000 SC	1978	1963-76	10,5	7,0	3,5
P6 2000 TC	1978	1967-76	12,0	8,0	4,0
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532	1968-76	16,5	11,0	5,5
P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	11,3	7,5	3,8
2300/2300S (SD1)	2350	1977-86	6,0	4,0	2,0
2600/2600S (SD1)	2597	1977-86	6,8	4,5	2,3
3500 (SD1)	3528	1977-82	7,5	5,0	2,5
3500 V8S/SE (SD1)	3528	1978-82	8,3	5,5	2,8
3500 VANDEN PLAS/I (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 (KV6)	1994	1992-99	3,0	2,0	1,0
820 T. COUPÉ TI/800 COUPÉ T. (KV6)	1994	1992-98	5,3	3,5	1,8
827 SI/SLI/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	3,0	2,0	1,0
827 V6 24V (KV6)	2675	1992-96	3,5	2,3	1,2
827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-92	3,8	2,5	1,3
827 V6 24V COUPÉ (KV6)	2675	1992-96	5,3	3,5	1,8
800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	3,0	2,0	1,0
800 2.5 V6 24V COUPÉ (KV6)	2497	1996-98	4,5	3,0	1,5
MINI (TUTTE LE VERSIONI)	998-1275	1989-01	8,3	5,5	2,8
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	9,0	6,0	3,0
MINI COOPER	1275	1990-92	11,3	7,5	3,8
MINI COOPER	1275	1992-01	9,8	6,5	3,3
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1996-01	21,8	14,5	7,3
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	25,5	17,0	8,5
114 GTI/GTA	1396	1990-97	3,0	2,0	1,0
111/114 CABRIOLET	1119-1396	1994-96	4,5	3,0	1,5
620 TI	1994	1994-97	2,7	1,8	0,9
75 1.8I 16V/TURBO	1796	1999-04	1,5	1,0	0,5
75 2.0/2.5 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 V8 (II S.)	4601	2004-05	11,3	7,5	3,8

SAAB — SVEZIA

92	764	1950-52	19,5	13,0	6,5
96 V4	1498	1967-80	9,8	6,5	3,3
99 (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1971-80	6,0	4,0	2,0
99 EMS	1985	1976-80	12,0	8,0	4,0
99 TURBO	1985	1977-78	18,0	12,0	6,0
900 (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2119	1978-93	4,5	3,0	1,5
900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1978-90	9,0	6,0	3,0
900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1986-93	7,5	5,0	2,5
900 TURBO 16 (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1984-94	8,3	5,5	2,8
900 TURBO 16 (II S.) TUTTE LE VER.	1985	1993-98	7,5	5,0	2,5
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-94	13,5	9,0	4,5
900 TURBO 16 CABRIOLET (II S.)	1985-2498	1994-98	12,0	8,0	4,0
9000I/2.0-2.3 TURBO 16V/CD/3.0 V6	1985-2962	1985-99	2,3	1,5	0,8
9000I/2.0-2.3 T. 16V/3.0 V6 4 P.	1985-2962	1988-96	2,1	1,4	0,7
9-5 (I S.) 3.0 V6 24V/AERO	2962	1998-03	3,3	2,2	1,1
9-5 (I S.) 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03	4,1	2,7	1,4
9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-05	3,3	2,2	1,1
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-05	4,1	2,7	1,4
9-3 (I S.) TURBO/AERO	1985	1998-02	2,3	1,5	0,8
9-3 (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	1982-96	1,8	1,2	0,6
IBIZA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	903-1675	1984-94	3,0	2,0	1,0
IBIZA (I S.) SXI	1461	1988-92	6,0	4,0	2,0

SIMCA / TALBOT — FRANCIA

ARONDE 9	1221	1951-55	10,5	7,0	3,5
ARONDE (TUTTE LE VERSIONI)	1290	1956-64	11,3	7,5	3,8
ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	13,5	9,0	4,5
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	21,6	13,5	9,5
VEDETTE (TUTTE LE VERSIONI)	2351	1955-62	12,8	8,5	4,3
ARIANE (TUTTE LE VERSIONI)	1290-2351	1957-63	11,3	7,5	3,8
1000 (TUTTE LE VERSIONI)	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	1971-79	5,3	3,5	1,8
1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	3,3	2,2	1,1
HORIZON (TUTTE LE VERSIONI)	1118-1592	1977-87	3,0	2,0	1,0
SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	7,5	5,0	2,5
SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	9,0	6,0	3,0

SKODA — REPUBBLICA CECA

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

SMART — GERMANIA

SMART	599-698	1998-04	2,7	1,8	0,9
SMART CABRIO	599-698	2000-04	3,5	2,3	1,2
SMART CROSSBLADE	599	2002-03	7,5	5,0	2,5
SMART BRABUS	698	2003-04	3,5	2,3	1,2
SMART CABRIO BRABUS	698	2003-04	4,2	2,8	1,4

SUBARU — GIAPPONE

1800 4 WD/LEONE (TUTTE LE VERSIONI)	1782	1979-91	1,8	1,2	0,6
IMPREZA I S. 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1994-00	27,0	18,0	9,0
IMPREZA I S. WRX TURBO	1994-2457	1999-07	30,0	20,0	10,0
IMPREZA II S. WRX STI	1994-2457	2002-07	33,0	22,0	11,0
IMPREZA III S. WRX STI	2457	2008-10	21,1	14,1	7,0
LEGACY II/III S. OUTBACK T. 4WD	1994	1997-05	5,3	3,5	1,8
LEGACY II/III S. OUTB. 16V 4WD	2212-2500	1995-99	2,3	1,5	0,8
LEGACY II/III S. OUTBACK H6 3.0/R	2999	2000-06	4,2	2,8	1,4
SVX	3318	1991-96	9,8	6,5	3,3
FORESTER (II S.) TURBO	1994-2457	2002-08	4,5	3,0	1,5
OUTBACK (I S.) 2.5 16V	2457	1999-03	5,3	3,5	1,8
OUTBACK (I S.) 3.0 24V H6	3000	2000-03	7,5	5,0	2,5
OUTBACK (II S.) 3.0R 24V	3000	2003-09	9,8	6,5	3,3

SUNBEAM — GRAN BRETAGNA

ALPINE	1494	1959-60	45,0	30,0	15,0
ALPINE II/III/IV/V	1592-1725	1960-68	21,0	14,0	7,0
TIGER I (260)	4261	1964-66	105,0	70,0	35,0
TIGER II (289)	4727	1967	150,0	100,0	50,0

SUZUKI — GIAPPONE

LJ80/JIMNY	797	1975-80	6,8	4,5	2,3
SJ 410/413/SAMURAI	970-1324	1982-03	6,8	4,5	2,3
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298-1328	1998-11	6,8	4,5	2,3
X-90	1590	1996-00	6,8	4,5	2,3

TOYOTA — GIAPPONE

FJ 40	3878	1960-70	14,3	9,5	4,8
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	12,0	8,0	4,0
FJ 55 SW	3878	1967-70	12,8	8,5	4,3
FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	11,3	7,5	3,8
FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980	1983-86	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER (I S.)	2977-4228	1979-85	10,5	7,0	3,5
LAND CRUISER II	2446-4164	1986-97	10,5	7,0	3,5
LAND CRUISER J9	2694-3378	1996-03	9,8	6,5	3,3
LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1998-07	12,8	8,5	4,3
LAND CRUISER 300 3P./5P.	2694-3956	2003-06	12,0	8,0	4,0
CELICA TURBO 4WD (IV S.)	1998	1986-89	21,0	14,0	7,0

Rover 3500 Vitesse

Saab 96 V4

Simca Ariane

Suzuki LJ80/Jimny

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (**€ x 000**)		
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V S.	1998	1989-93	21,8	14,5	7,3
CELICA 2.0 T. 16V 4WD L.E. C. SAINZ	1998	1992-93	37,5	25,0	12,5
CELICA 2.0 T. 16V GT-FOUR/4WD VI S.	1998	1993-99	24,0	16,0	8,0
CELICA 1.8 16V 192 CV (VII S.)	1795	1999-06	10,5	7,0	3,5
MR2 (I S.)	1453-1587	1984-89	12,8	8,5	4,3
MR2 (II S.)	1998	1989-94	13,5	9,0	4,5
MR2 (III S.)	1998-2164	1994-99	15,0	10,0	5,0
MR2 (IV S.)	1794	1999-06	15,0	10,0	5,0
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	13,5	9,0	4,5
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	18,0	12,0	6,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	18,0	12,0	6,0
RAV 4 3P./5 P./CABRIOLET	1998	1994-00	4,5	3,0	1,5

TRIUMPH

GRAN BRETAGNA

TR2 LONG DOOR	1991	1953-54	83,0	55,0	27,5
TR2 SHORT DOOR	1991	1954-55	67,5	45,0	22,5
TR3	1991	1955-57	67,5	45,0	22,5
TR3 A	1991	1957-61	54,0	40,0	24,0
TR3 B	2138	1962	54,0	40,0	24,0
ITALIA	1991	1960-61	67,5	45,0	22,5
TR4	2138	1961-65	45,0	30,0	15,0
TR4 A IRS	2138	1965-67	52,5	35,0	17,5
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	8,3	5,5	2,8
HERALD COUPÉ	948-1147	1959-64	10,5	7,0	3,5
HERALD CONVERTIBILE	948-1147	1961-71	15,0	10,0	5,0
VITESSE	1596-1998	1962-71	11,3	7,5	3,8
VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	18,0	12,0	6,0
STAG	2997	1970-77	36,0	24,0	12,0
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	16,5	11,0	5,5
SPITFIRE 4	1147	1962-64	24,0	16,0	8,0
SPITFIRE MK II	1147	1964-67	23,3	15,5	7,8
SPITFIRE MK III	1296	1967-70	19,5	13,0	6,5
SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	13,5	9,0	4,5
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	16,5	11,0	5,5
GT6 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

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	1978-03	7,5	5,0	2,5
MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	100,0	66,5	33,5
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-54	74,5	49,5	24,8
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1954-57	49,5	33,0	16,5
MAGGIOLINO 1200 CABRIOLET	1192	1957-67	36,5	24,2	12,1
MAGGIOLINO 1300/1500 CABRIOLET	1285-1493	1965-67	30,0	20,0	10,0
MAGGIOLINO 1200 CABRIOLET (12V)	1192	1967-70	25,5	17,0	8,5
MAGGIOLINO 1300/1500 CABR. (12V)	1285-1493	1967-70	27,0	18,0	9,0
MAGGIOLONE 1302 CABRIOLET	1192-1584	1970-72	19,5	13,0	6,5
MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET	1192-1584	1972-74	18,0	12,0	6,0
MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET	1192-1584	1974-80	16,5	11,0	5,5
KARMANN GHIA 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 GHIA1.5/1.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	44,5	29,7	14,9
1500/1500 S	1493	1961-65	14,9	9,9	5,0
1600 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. (B1) TUTTE LE VERSIONI	1296-1588	1973-77	9,1	6,1	3,0
PASSAT I S. (B1) TUTTE LE VERSIONI	1272-1588	1977-80	6,8	4,5	2,3
PASSAT II S. (B2) TUTTE LE VERSIONI	1272-1921	1980-88	2,3	1,5	0,8
PASSAT II S. (B2) VAR. TUTTE LE V.	1272-1994	1980-88	5,3	3,5	1,8
PASSAT III S. (B3) TUTTE LE VER.	1595-1984	1988-94	3,4	2,3	1,1
PASSAT III S. (B3) G60 SYNCRO GTI	1781	1989-94	10,8	7,2	3,6
PASSAT III S. (B3) G60 V. SYNC. GTI	1781	1989-94	10,8	7,2	3,6
PASSAT III S. (B3) VAR. TUTTE LE V.	1595-1984	1988-94	4,1	2,8	1,4
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6	2792	1991-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6	2861	1995-96	8,3	5,5	2,8
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6 VARIANT	2861	1995-96	8,3	5,5	2,8
PASSAT V S.(B5) 4.0 W8	3999	2001-05	9,0	6,0	3,0
PASSAT V S. (B5) 4.0 W8 VARIANT	3999	2001-05	9,8	6,5	3,3
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457	1974-79	7,5	5,0	2,5
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457	1980-83	5,3	3,5	1,8
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588	1976-81	26,4	17,6	8,8
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	21,5	14,3	7,2
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	18,2	12,1	6,1
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1093-1781	1979-87	7,5	5,0	2,5
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1595-1781	1987-93	7,5	5,0	2,5
GOLF (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1781	1983-92	3,4	2,3	1,1
GOLF (II S.) GTI	1781	1983-89	10,7	7,2	3,6
GOLF GTI 16V	1781	1985-89	12,4	8,3	4,1
GOLF (II S.) GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-92	9,1	6,1	3,0
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-92	10,7	7,2	3,6
GOLF GTI G60	1781	1990-91	18,0	12,0	6,0
GOLF (II S.) SYNCRO	1781	1986-91	6,0	4,0	2,0
GOLF RALLYE	1781	1989-90	41,5	27,6	13,8
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	13,5	9,0	4,5
GOLF III GTI/GTI 16V	1984	1991-98	7,5	5,0	2,5
GOLF (III 2.8/2.9 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	9,0	6,0	3,0
GOLF 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	17,6	11,7	5,9
GOLF IV VARIANT 2.3 V5	2325	1999-04	4,5	3,0	1,5
GOLF IV CABRIO	1595-1984	1998-02	3,8	2,5	1,3
GOLF V GTI	1984	2004-08	7,5	5,0	2,5
GOLF V R32	3189	2005-08	14,4	9,6	4,8
SCIROCCO (I S.)	1093-1588	1974-77	10,5	7,0	3,5
SCIROCCO (I S.)	1272-1588	1977-81	9,0	6,0	3,0
SCIROCCO GTI (I S.)	1588	1977-81	18,0	12,0	6,0
SCIROCCO (II S.)	1272-1588	1981-89	7,5	5,0	2,5
SCIROCCO GLI/GT/GT 16V (II S.)	1588-1781	1981-91	13,5	9,0	4,5
POLO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	895-1272	1975-81	6,5	4,3	2,2
POLO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1272	1981-90	2,3	1,5	0,8
POLO (II S.) MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-95	2,3	1,5	0,8
POLO 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	1598	1999-01	7,8	5,2	2,6
POLO (IV S.) 1.8 T. 20V GTI	1781	2006-09	5,4	3,6	1,8
CORRADO 1.8I G60	1781	1988-93	17,0	10,0	7,5
CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984	1988-95	11,3	7,5	3,8
CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	22,5	15,0	7,5
NEW BEETLE 1.6	1595	2000-11	4,5	3,0	1,5
NEW BEETLE 1.8 T./2.0	1781-1984	1999-10	5,3	3,5	1,8
NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-05	9,0	6,0	3,0
NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	22,5	15,0	7,5
NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595	2003-11	6,8	4,5	2,3
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T/2.0	1781-1984	2003-10	8,3	5,5	2,8
LUPO GTI	1598	1999-05	8,1	5,4	2,7
TOUAREG 4.2 V8/4.2 V8 FSI (I S.)	4163-4172	2002-09	9,0	6,0	3,0
TOUAREG 6.0 W12 (I S.)	5998	2005-10	9,8	6,5	3,3
PHAETON 4.2 V8	4172	2003-15	9,0	6,0	3,0
PHAETON 6.0 W12	5998	2002-11	10,5	7,0	3,5
EOS 3.2/3.6 V6	3189-3597	2007-10	9,0	6,0	3,0

VOLKSWAGEN PORSCHE

GERMANIA

914/4	1679	1969-72	24,0	16,0	8,0
914 1.8	1795	1973-75	24,0	16,0	8,0
914 2.0	1971	1972-75	27,0	18,0	9,0
914/6	1991	1969-72	91,0	57,0	40,0

VOLVO

SVEZIA

PV 444 (TUTTE LE VERSIONI)	1414-1583	1944-58	21,0	14,0	7,0
PV 445 DUETT	1414-1583	1955-60	22,5	15,0	7,5
SPORT	1414	1956-57	45,0	30,0	15,0
PV 544	1583-1778	1958-65	18,0	12,0	6,0
SERIE 120 - AMAZON (TUTTE LE VER.)	1583-1986	1956-70	11,3	7,5	3,8
SERIE 140 (TUTTE LE VER.)	1778-1986	1966-74	8,3	5,5	2,8
164	2978	1968-74	12,0	8,0	4,0
P1800/P1800 S	1778-1986	1961-71	28,5	19,0	9,5
1800 ES	1986	1971-73	30,0	20,0	10,0
66 (TUTTE LE VER. ANCHE DAF)	1108-1289	1972-79	4,5	3,0	1,5
343/345	1397-1986	1976-81	2,3	1,5	0,8
340/360 (TUTTE LE VERSIONI)	1397-1986	1982-91	2,3	1,5	0,8
440 TURBO	1721	1988-96	2,0	1,3	0,7
480 ES	1721-1998	1986-95	6,8	4,5	2,3
480 TURBO	1721	1988-95	8,6	5,7	2,9
244 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2127	1974-81	6,0	4,0	2,0
240 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1982-91	5,3	3,5	1,8
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-85	10,5	7,0	3,5
245 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2127	1974-81	7,5	5,0	2,5
240 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1982-93	5,3	3,5	1,8
245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1981-85	10,5	7,0	3,5
264 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	7,5	5,0	2,5
265 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	7,5	5,0	2,5
262 COUPÉ	2664-2849	1977-81	16,5	11,0	5,5
740 (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1984-92	2,0	1,3	0,7
740 TURBO	1986-2316	1984-89	2,7	1,8	0,9
740 TURBO 16V	1986	1989-90	3,0	2,0	1,0
740 SW	1986-2316	1985-92	2,0	1,3	0,7
740 TURBO SW	1986	1985-89	3,5	2,3	1,2
740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	4,2	2,8	1,4
760 GLE V6	2849	1982-87	3,0	2,0	1,0
760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	5,3	3,5	1,8
760 TURBO 2.3	2316	1982-87	3,0	2,0	1,0
760 GLE V6 SW	2849	1985-87	3,0	2,0	1,0
760 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	3,0	2,0	1,0
760 GLE V6 (II S.)	2849	1987-90	3,0	2,0	1,0
760 TURBO (II S.)	2316	1987-90	3,0	2,0	1,0
760 GLE V6 SW (II S.)	2849	1987-90	3,0	2,0	1,0
760 TURBO SW (II S.)	2316	1987-90	3,0	2,0	1,0
780 TURBO	1986	1986-90	7,5	5,0	2,5
780 TURBO 16	1986	1989-92	8,3	5,5	2,8
780 V6	2458-2849	1985-92	7,5	5,0	2,5
940 TURBO	1986-2316	1990-96	2,7	1,8	0,9
(940) POLAR 2.3 TURBO	2316	1997	3,5	2,3	1,2
940 TURBO SW	1986-2316	1990-96	3,5	2,3	1,2
(940) POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	5,0	3,3	1,7
960 TURBO	2316	1990-92	3,8	2,5	1,3
960 2.9I 24V	2922	1990-96	3,8	2,5	1,3
960 TURBO SW	2316	1990-92	4,5	3,0	1,5
960 2.9I 24V S.W.	2922	1990-96	4,5	3,0	1,5
850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1993-96	6,0	4,0	2,0
850 R/T-5 R	1984-2319	1994-96	11,3	7,5	3,8
850 TURBO 20V T-5 SW	1984-2319	1993-96	6,8	4,5	2,3
850 R/T-5 R SW	1984-2319	1994-96	12,0	8,0	4,0
S70 20V TURBO	1984-2435	1996-99	3,8	2,5	1,3
V70 20V TURBO	1984-2521	1996-06	5,3	3,5	1,8
V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2435	1996-02	5,3	3,5	1,8
V70 R	1984-2521	1997-06	12,0	8,0	4,0
S90 2.9 24V	2922	1996-98	5,3	3,5	1,8
V90 2.9 24V	2922	1996-98	5,6	3,7	1,9
S80 (I S.) 2.8 24V TURBO T6	2783	1998-02	6,0	4,0	2,0
S80 (I S.) 2.9 24V	2922	1998-06	5,0	3,3	1,7
XC70 2.5I T. 20V AWD (TUTTE LE V.)	2521	2002-06	5,3	3,5	1,8
XC90/XC90 T6 (I S.)	2521-3121	2002-08	6,0	4,0	2,0
XC90 V8 (I S.)	4413	2004-10	7,5	5,0	2,5
S60 (I S.) 20V TURBO	1984-2521	2000-09	3,0	2,0	1,0
S60 R	2521	2003-07	6,8	4,5	2,3
C70 COUPÉ	1984-2435	1997-02	8,3	5,5	2,8
C70 CABRIOLET	1984-2435	1999-05	9,8	6,5	3,3
C70 C/C	2435-2521	2005-06	7,5	5,0	2,5
C30 T5	2521	2006-12	7,4	4,9	2,5

Triumph TR2 (Short Door)

Volkswagen Maggiolino 1200 Cabriolet (12V)

Volkswagen Golf GTI 1600 4 marce

Volvo 245 SW

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

2000 SPIDER VELOCE, 1975, rosso, modello coda tronca, targhe e interni neri, visibile a Modena, 36.000 euro
3488122938

ALFASUD SPRINT 1.5, 1984, rosso, vettura con documenti inglesi, guida a destra, 36.000 miglia, completamente originale, tetto apribile, visibile a Parma, 10.500 euro
3397592510

ALFETTA 1.6, 1982, Acquamarina, molto bellla, sana, lavori eseguiti documentabili, revisione ottobre 2022, visibile a Varese, 9500 euro
332945628

75 TURBO AMERICA, rosso, auto perfetta in tutto, motore nuovo, conservata, targhe e documenti originali, visibile a Rimini, 18.000 euro
3319376830

GIULIA GT JUNIOR 1.3, 1973, melanzana, condizioni eccellenti di meccanica e carrozzeria, gomme nuove, visibile a Brescia, tratt. ris.
3355131357

ALFETTA GTV 2000, 1979, rosso, Iscritta Asi, molti lavori eseguiti e documentabili, motore con 50.000 km, testa rifatta ad agosto 2021, sempre tenuta in garage, 12.000 euro

3333538217

GIULIETTA TI, 1965, Acqua di Fonte, cilindrata 1,3 litri (1290 cc), targa NO 118090, vettura iscritta Asi, visibile a Valduggia (VC), 20.000 euro

3473228342

SPIDER 2.0 Q.V., 1987, argento, superbo esemplare, prima vernice, pochi chilometri certificabili, gomme nuove, Asi Targa Oro, solo uso estivo, visibile ad Ancona, 20.500 euro
3665602016

AUSTIN HEALEY

3000 MK 1, 1961, giallo-nero, pari al nuovo, accessoriata, 5.000 km percorsi dopo il restauro, valuto permuta congrua, astenersi perditempo, visibile a Genova, 58.000 euro

3355604632

BMW

Z3, 1997, British Racing Green, interni in pelle e capote verdi, ottime condizioni, astenersi perditempo, visibile ad Ancona, 10.900 euro
3476302136

CADILLAC

■ **ELDORADO COUPÉ**, 1995, oro metallizzato, vettura molto rara, interni in pelle beige, ottime condizioni, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), tratt. ris.
0309718592

FIAT

1100/103, 1956, nero, carrozzeria, interni e meccanica in ottimo stato, revisionata, batteria nuova, visibile a Lecco, 12.500 euro
3890223365

127 PANORAMA, 1986, beige, 58.000 km, originale, radiata ma con documenti pronti per la reimmatricolazione, visibile a Rovigo, 2500 euro
33811447522

500 C, 1952, grigio, vettura con documenti e targhe originali, iscritta Asi, revisionata, restaurata, piccoli interventi da fare, prezzo trattabile, visibile a Lecce, 7300 euro
3404097869

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

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

Pratiche Auto ad Elevato Grado di Difficoltà

Nicolini Bruno snc

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

DAL 1945

M. A. R. A.®

di POLEDRO FABIO

SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA

CARROZZERIA E PARTI MOTORE

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

EPOCA CAR

www.epocacar.com

NEGOZIO ON LINE

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

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

Elettrauto Franco s.r.l.

COSTRUZIONE STRUMENTI IMPIANTI ELETTRICI ED LORO ACCESSORI

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

GARDA RICAMBI

Via Linfano, 2A
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
WhatsApp: 3899267895
di Bertamini Renzo & C. snc

RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE
RICAMBI PER ALFA ROMEO
FERRARI - FIAT - LANCIA - MASERATI
SPECIALIZZATI IN 124 SPIDER
www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegliana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/7962509
Tel. Mobile
0335/6868718 - 0336/669363

Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955

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

www.deminici.it

MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

Agenzia Aguggini sas

di Trombetta Alessandro & C.

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

- **DEMOLITI E RADIATI**
- **PROVENIENZA ESTERA**
- **ORIGINE SCONOSCIUTA**
- **COLLAUDI CPA/MCTC**

www.agugginisas.it

www.garageepoque.it

TEL. 02 96320107

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

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

COVERCAR AUTHENTICITY 48 YEARS

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

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

CARATTERISTICHE

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

GAMMA COLORI

GAMMA COLORI PIPING

COVERCAR - CONFEZIONI ANDREA ITALIA SRL • Via Verdi, 5 • 21020 Bodio Lomnago (VA) ITALIA • Tel +39 0332 261562 • Fax +39 0332 810656
C.F./P.I.V.A. IT03482960121 info@covercar.com - www.covercar.com

CONSIGLIATA DA RUOTECLASSICHE

ALFA ROMEO 156 GTA SEL. (2003)

La GTA è uno dei sogni ricorrenti per gli alfisti appassionati di youngtimer. Potente (250 CV), veloce (250 km/h) e con una sigla che sa di magico per tutti i tifosi dell'Alfa. Prodotta sia come berlina (1973 esemplari) sia come Sportwagon (1678 pezzi) tra il 2001 e il 2005, secondo noi è da preferire in versione tre volumi, perché il bagagliaio della familiare non è pensato per i grandi carichi e perché la berlina si riallaccia maggiormente allo spirito, per esempio, della Giulia TI Super degli anni 60. Questo esemplare del 2003 ha il cambio sequenziale Selespeed, che toglie qualcosa alle prestazioni pure, ma rende la guida più semplice e meno affaticante nel traffico. La livrea grigio metallizzato con interno nero aiuta a non rendere questa GTA troppo vistosa, almeno finché non si libera la voce del suo 3200 "Busso", che è poi il motivo principale per cui si decide di mettere in garage un'auto come questa. L'auto ha avuto tre proprietari, è completa ed efficiente in ogni dettaglio e si presenta in condizioni ottimali. A corredo c'è tutto il book degli interventi effettuati sulla macchina fin dall'origine, compresa la manutenzione presso la rete ufficiale Alfa Romeo.

Prezzo
€ 27.000

In vendita presso
Luzzago 1975 srl - Roncadelle (BS)
tel. 030 2411531
info@luzzago.com

Numero di telaio
00234299

Colore
Grigio Gonzaga met.

Contachilometri
139.000 km

Potenza
250 CV

Velocità massima
250 km/h

Scelta da
Fulvio Zucco

Motivazione
Sarà sicuramente oggetto di forte rivalutazione in futuro. Ed è piacere puro su strada, anche per il sound.

Pro
Tutto il passato della vettura è documentato. Colore poco vistoso (se per voi questo è un pregio).

Contro
Il Selespeed non è la scelta del vero pilota. Però rende tutto molto facile.

Per chi è
Alfisti di ogni ora, quelli che ricordano le vecchie GTA e quelli che avevano il poster di questa.

OSFA, 1959, rosso, perfettamente funzionante, conservata, quattro freni a tamburo, due carburatori doppio corpo Weber, motore 1100, visibile a Pavia, Tratt. ris.

3394070270

JAGUAR

■ **XK 150 OPEN TWO SEATER**, 1959, bianco, da restaurare, interni rossi, motore di primo equipaggiamento, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), tratt. ris.

0309718592

LANCIA

AUGUSTA BERLINA, privato vende, carrozzeria bicolore, revisionata, due proprietari, perfetta, iscritta Asi, visibile a Milano, 30.000 euro

3355481093

FLAVIA SPORT ZAGATO, 1963, Telaio 021 delle 98 prodotte. restauro totale, originale in ogni dettaglio, interni in pelle Connolly, gomme Michelin XZX, in collezione privata da quindici anni, prego astenersi affaristi e curiosi perditempo. Trattativa dopo visione, visibile a Roma, 90.000 euro

3351665229

AURELIA B20 GT 2500, 1953, verde, terza serie, omologata Asi, visibile in Abruzzo, tratt. ris.

3355691282

GAMMA 2000 II SERIE, 1982, grigio metallizzato, auto perfetta a livello di meccanica e carrozzeria, da revisionare, dotata di impianto a GPL, visibile a Vignola (MO), 8000 euro

3409219135

DELTA, 1995, azzurro metallizzato, Interni perfetti, benzina, carrozzeria bella, revisionata, meccanica e gomme nuove, tenuta in box, visibile a Torino, 3800 euro

337204208

DELTA 1600 HF TURBO, 1990, Rosso Monza, uniproprietario, sedili Recaro, Asi, tagliandata, 111.000 km, quattro fari, cofano 16V, da vetrina, visibile a Montecchio Maggiore (VI), 19.000 euro

3389179979

MASERATI

BITURBO S, 1986, grigio, modello "S", 95.000 km, visibile in provincia di Pescara, 9000 euro

3286431184

MERCEDES

190 SL, 1958, bianco, vettura da restauro completo, carburatori Solex originali, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), tratt. ris.

0309718592

500 SEC (W126), 1989, sabbia, iscritta Asi, completa di ricambi, triple chiavi, 313.218 km, meccanica e carrozzeria perfette, visibile a Spoleto (PG), 22.500 euro

3382084097

PORSCHE

■ **356 B (T5)**, 1962, azzurro, vettura da restauro completo, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

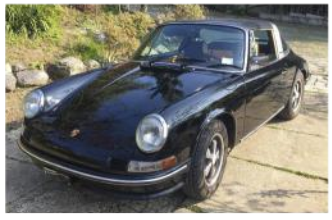
356 B CABRIOLET (T6), 1963, bianco, europea, matching numbers, colore e interni originali, certificata Porsche, iscritta Asi, molto bella, visibile a Bergamo, tratt. ris.

3271168835

911 2.4 E, 1972, arancione, restauro conservativo, tutta originale, targhe italiane, valuto permute, visibile a Giulianova (TE), 100.000 euro

3772275377

911 E TARGA, 1972, Schwarz, Vettura ex vip, originale, conservata, 99.700 km, prego astenersi perditempo, visibile a Torino, tratt. ris.



3459966381

911 L, 1968, Polo Red, modello passo corto, certificata, matching numbers, pelle nera, volante in legno, cerchi Fuchs, auto da restauro completo, visibile a Savona, tratt. ris.

3206909452

ROLLS-ROYCE

SILVER CLOUD II, bicolore argento-grigio, vettura Asi Targa Oro, usata per cerimonie, ottime condizioni, vero affare, tratt. ris.

3389369456

SCOIATTOLO

126 S, 1977, verde, fuoristrada con motore Fiat 126, capote nuova, iscritta Asi, visibile a Roma, 11.000 euro

3771286476

VOLVO

■ **P 1800 S**, 1966, rosso, vettura da restauro completo, motore funzionante, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), tratt. ris.

0309718592

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

YouTube
GUARDA IL VIDEO DELL'AUTO CHE TI PIACE

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

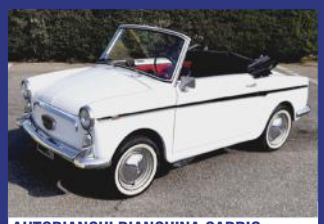
ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT 1.300

ANNO 1959 *ASI TARGA ORO*
RESTAURATA,
INTERNI IMPECCABILI,
CONDIZIONI ECCELLENTI.

TARGA ALESSANDRIA
HA 63 ANNI !

ALFA ROMEO DUETTO 1.600, carburatori IV° SERIE con Servosterzo,*SOLO 81.000KM*

TARGHE DI GENOVA !
ITALIANA DA SEMPRE



AUTOBIANCHI BIANCHINA CABRIO
ANNO 1961, condizioni ottime !

TARGHE NERE TORINO !
ITALIANA DA SEMPRE

PORSCHE 996 CARRERA 4 CABRIO 3.400cc, °SOLO 38.000 KM DA NUOVA°, LIBRETTO SERVICE, HARD-TOP, EXCELLENT CONDITIONS

IMM.2001, INTERNI FULL PELLE CHIARA !

ALFA ROMEO DUETTO 1.600 carburatori IV° SERIE CON SERVOSTERZO, ***SOLO 11.000KM DA NUOVA*** UNICO PROPRIETARIO.

TARGHE DI NASCITA - UNA PERLA RARA !
ITALIANA DA SEMPRE

MERCEDES SLK 200 KOMPRESSOR 163cv, AUT. ****SOLO 6.334 KM DA NUOVA**** ITALIANA DA SEMPRE-UNICO PROPRIETARIO, BOOK SERVICE, NERA con pelle nappa beige.

16 ANNI E NON SENTIRLI !!! **ANNO 2006 !**

BMW 2000 CS coupè sport, 120CV, *UNICO PROPRIETARIO* interni originali, matching, 4 vetri elettrici, interni di nascita.

ANNO 1968 – TARGHE NERE !

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

ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1960 !
1° MONOVOLUME AL MONDO

ALFA ROMEO GIULIA GTA 1.600 "STRADALE", ITALIANA DA SEMPRE, ALFA ROMEO HERITAGE. Originale al 100% DALLA NASCITA, vetri plexiglass, doppia accensione, slittone.

MARZO 1967, HA 55 ANNI.
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

ALFA ROMEO GT 2.000, IMM.1972 ROSSA, ASI, matching numbers, ITALIANA DA SEMPRE.. meravigliosa.

50 ANNI E NON SENTIRLI !!!
TARGA M I L A N O

ALFA ROMEO GIULIA - 1.600 T I 1° SERIE, ANNO 1963 ----RESTAURO TOTALE, ITALIANA DA SEMPRE, CONDIZIONI SUPERBE.

TARGA PERUGIA, HA 59 ANNI !
TOP CONDITIONS

ACQUISTIAMO

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

SIAMO ANCHE ALLA RICERCA
di **AUTO SPORTIVE**
sia **MODERNE** che **D'EPOCA**

VENDO&COMPRO

VENDO MOTO

DUCATI

250 MARK 3, desmo, 1970, rosso, perfetta in tutto, Asi Targa Oro, libretto a pagine, visibile a Genova, 9000 euro

3356468789

GILERA

124 4V, 1971, arancione, perfettamente conservata, targa TO, iscritta Asi, con portapacchi, visibile a Roma, 1500 euro

3771286476

98 GIUBILEO, 1964, rosso, completa, originale, funzionante, targa e libretto complementare, radiata d'ufficio, visibile a Piacenza, 1800 euro

0523896247

HONDA

CX 500 TURBO, 1982, panna, serie speciale, verniciatura bicolore panna con strisce arancioni, visibile a Pescara, 6000 euro

3286431184

CB 650, 1980, nero, 39.000 km, revisionata fino a novembre 2023, pneumatici, freni, batteria, candele, due dischi anteriori, quattro carburatori, revisionata, visibile a Rimini, 4000 euro

3356977397

PIAGGIO

VESPA 125 (CAVI), 1951, panna, Vespa 125 "V30", restaurata, iscritta Asi, unico proprietario, completa di targa e documenti originali, visibile a Udine, Tratt. ris.

3381624247

VARI MODELLI, vari anni, motocarro faro basso; Pentaro faro basso con targa; Vespa 50 Special e Ape 50, tratt. ris.

3389369456

VENDO VARIE

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

PER ALFA ROMEO

VARI ANNI, vendo bulloni e coppe ruota per Alfasud, alette parasole per Alfasud e 164, bulbo contachilometri, visibili a Firenze, Tratt. ris.

3472520461

156, vendo due cerchi in lega usati, modello cinque fori (6x15"), buone condizioni, 60 euro

3383391744

2000 SPIDER VELOCE, 1971, vendo scudetto anteriore originale, da ricromare, visibile a Firenze, 150 euro

3472520461

ALFETTA GTV, vendo cofano motore, sedili anteriori e posteriore in velluto nero, motorino tergicristallo, visibili a Firenze, tratt. ris.

3472520461

GIULIETTA SPIDER, per Giulietta Spider, trousse attrezzi completa, cric Battaini, volante, visibili in Abruzzo, tratt. ris.

3355691282

VARI MODELLI, vari anni, vendo bulbo contachilometri Giulietta anni 70, cerchi in lega da 16" per GTV (916), targhetta Alfetta Quadrifoglio Oro, visibili a Firenze, tratt. ris.

3472520461

VARI MODELLI, vari anni, vendo ricambi carrozzeria e meccanica per Alfa Romeo Giulietta Sprint, Spider, SS, Giulia, Giulia GT, tratt. ris.

3389369456

VARI MODELLI, vendo ricambi per vari modelli Alfa Romeo: motore AR1315; AR106; AR112; AR530; AR514, carburatori e altro, tratt. ris.

3389369456

VARI MODELLI, vendo volanti per Giulietta Sprint, Spider, volante Nardi per 1600 SS, Giulia berlina, 1750 e 2000 GT, cruscotti; coppa dell'olio; carburatori DCOE2 per diversi modelli Alfa Romeo, tratt. ris.

3389369456

VARI MODELLI, vari anni, crick per Alfasud, fendinebbia Alfa 33, candele nuove e filtro olio Alfa 156, pomello del cambio 1750, visibili a Firenze, tratt. ris.

3472520461

VARI MODELLI, vari anni, vendo targhette posteriori per varie Alfa Romeo anni 70 e 80, accendisigari, filtro aria e cuffia del cambio Alfa 156, visibili a Firenze, tratt. ris.

3472520461

PER BMW

700, 1960-65, vendo per BMW 700 berlina e Luxus Coupé lunotti, quadrilateri, cofani, porta sinistra, assali con freni e ammortizzatori, visibili a Pistoia, tratt. ris.

3386022343

PER CITROËN

DS, vari anni, per Citroën DS e DS Cabriolet vendo ricambi nuovi e usati, Tratt. ris.

3355945776

FIAT

242 ESPOSITORE INTROZZI, 1975, marrone, vendo furgone quattro vetrine, ideale per esposizione stradale di moto e scooter. Valuto, parzialmente, eventuali permute, visibile a Verona, 22.600 euro

3334581496

PER FIAT

600 PRIMA SERIE, Vendo carburatore revisionato, come nuovo, Weber 22, visibile a Treviso, 120 euro

3396994058

850 SPORT SPIDER, Vendo manuale caratteristiche e dati, originale, comprese spese di spedizione, 25 euro

3383391744

VARI MODELLI, vari anni, per Fiat 500, 600, 1100 e 1400 vendo cric, attrezzi, portapacchi, portasci, catene da neve, visibili a Bologna, tratt. ris.

3880997479

500 B E C, per Fiat 500 B e C vendo ruota in acciaio, usata, buono stato, poca ruggine, spedisco, 60 euro

3383391744

500 F E L, vendo parabrezza nuovo, fondo di magazzino, ottimo stato, spedisco, 45 euro

3383391744

PER LANCIA

AURELIA B10-B21, 1950-51, vendo ceppi freni anteriori con tamburi, manometro usato in buono stato, calotta dello sprinterogeno, visibili a Grosseto, tratt. ris.

3290454819

PER MASERATI

222 E 224, libretto d'uso e manutenzione, in francese e inglese, originale, ottimo stato, compresa spedizione, 40 euro

3383391744

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

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

ENNE PI®
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
EPOCA ITALIA
www.targheetarghe.it

N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE S.R.L.

di Pavan Nicola

NUOVA SEDE 600m² RICAMBI & AUTO

VENDITA E RICAMBI PER CITROËN 2CV MEHARI E DYANE

Nuovi Articoli!

www.citroen2cvservice.com

Parafango posteriore Dyane 125 €

4 Pneu 125R15 135R15 200 €

KIT Sedili completi per Mehari 435 €

Coppia parasoli con texture d'origine 75 €

Paraspruzzi 2cv, Dyane, DS replica da originale

KIT 4 fascioni bianchi per ruote (varie misure) 55 €

- Spedizioni in tutta Italia
- Ampio magazzino ricambi

NUOVI RICAMBI e PROMOZIONI !!

Via Polesine 1431 - 37043 CASTAGNARO (VR)
Tel. 0442 1955082 - 347 5366196 - 347 9207720
WWW.CITROEN2CVSERVICE.COM
info@citroen2cvservice.it

GALVANICA SPINO D'ADDA S.r.l.

PULITURA, SABBIATURA E LUCIDATURA SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON: RAMATURA A SPESSORE, NICHELATURA, CROMATURA.

ASSICURIAMO INOLTRE UN TRATTAMENTO DI RESTAURO SUI PARTICOLARI DA RICROMARE

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)
Tel. 0373 965359 - Fax 0373 646003
e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - 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

TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

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

Alfa Romeo

MUCCI classic
AUTO DAL 1956
www.mucciauto.it

JAGUAR

Partner Ufficiale
Officina
Scuderia Jaguar Storiche

Officina - Restauro - Rimessaggio - Vendita

Alfa Romeo 75 1.8 Indy - 1991
km. 109.000 conservata - € 11.800

Fiat 500 C Topolino - 1951
km 0 completamente restaurata - € 14.500

Mercedes 380 Sl - 1985
75.000 miglia - € 27.800

Lancia Fulvia 1300 S Rallye - 1971
km 28.000 conservata - € 17.000

Daimler Double Six - 1988
km 128.000 conservata - € 19.800

Jaguar XKR 4.0 coupè - 1999
km. 130.000 conservata con cura - € 28.500

Via Tiburtina 1123 - 00156 Roma - tel. 06-64879004 - Maurizio 340-4033059
www.mucciauto.com - info@mucciauto.com

CONSIGLIATA DA RUOTECLASSICHE

LANCIA ASTURA BERLINA (1932)

Non riesco a eludere in alcun modo il mio debole per i casi disperati. Io stesso lo sono e probabilmente per questo mi sono lasciato affascinare da questa vecchia signora caduta in disgrazia. È una Lancia, per cominciare, e già questo è un fatto che non mi lascia indifferente. Sotto il cofano c'è un otto cilindri a V stretta: è quello di un'Astura, un'automobile importante, praticamente l'ammiraglia della Casa torinese negli anni 30.

Il numero di motore ci dice che appartiene a una prima serie costruita nel 1932 e che è uno dei primi 100 dei 496 esemplari prodotti. Più complicato, invece, attribuire una paternità alla carrozzeria: d'altra parte, sul telaio Astura si sono cimentati numerosi coachbuilder. Già che ci siamo, invitiamo i connoisseur e gli studiosi del marchio a darci qualche indizio, se in qualche modo fossero a conoscenza di ulteriori dettagli storici. A ogni modo, anche questo è un piccolo mistero che aggiunge fascino a questo esemplare. Il cui pregio è quello di essere abbastanza completo e autentico. E chissà che, indagando sul suo passato, non salti fuori qualche bella storia. Il restauro è un'avventura, ma le quotazioni, che toccano i 150 mila euro, lo rendono sufficientemente sostenibile.

Prezzo
€ 40.000

In vendita presso
Auto Classic srl
tel. 011 644119
autoclassic@autoclassic.it

Numero di telaio
riservato

Colore
non rilevabile

Contachilometri
44.170

Potenza
72 CV

Velocità massima
circa 120 km/h

Scelta da
Carlo Di Giusto

Motivazione
Di Astura prima serie ne sono state fatte meno di 500 e perciò sarebbe opportuno che qualche amatore si accollasse l'onere del restauro: ne vale la pena anche economicamente.

Pro
Per essere una 90enne, è tutto sommato abbastanza completa.

Contro
Non ha documenti e non è noto il carrozziere che l'ha allestita.

Per chi è
Per chi sogna di sfilare ai concorsi d'eleganza: una Lancia non sfigura.

BITURBO, vendo libretto d'uso e manutenzione Maserati Biturbo prima serie, originale, come nuovo, edizione 07/1985, 60 euro
3383391744

BITURBO SPYDER, vendo libretto d'uso e manutenzione, originale, ottimo stato, in italiano, 60 euro
3383391744

PER SIMCA

1000, vendo libretto d'uso e manutenzione, originale, in buono stato, 25 euro
3383391744

PONTE SOLLEVATORE

PER AUTO, vendo ponte sollevatore per auto, vero affare!, visibile a Bergamo, tratt. ris.
3348216800 - 3386698789

RICAMBI

VARI MARCHI, anni 60-70, ricambi meccanica ed elettrici per Alfa Romeo, Citroën, Fiat e altre, visibili a Grosseto, tratt. ris.
3285471254

VARI MARCHI, vari anni, vendo marmitte per Fiat 500 (Topolino), 1300 e Fiat 2100, Innocenti Mini Minor, Fiat 615 benzina (15 pezzi), centrale Alfa Romeo Giulia, 400 euro
3285471254

RIVISTE

QUATTRORUOTE E RUOTECLASSICHE, vari anni, vendo volumi Quattroruote e Ruoteclassiche, collezioni complete non frazionabili, visibili a Torino, Tratt. ris.
3391774874

QUATTRORUOTE E RUOTECLASSICHE, vari anni, vendo numeri di Quattroruote anni 60, 70 e 80 e di Ruoteclassiche, tutte le annate. Prezzo da concordare, visibili a Firenze, tratt. ris.
3472520461

VOLUMI

QUATTRORUOTE, vendo volumi Fiat e Lancia della collezione Quattroruote, visibili a Bergamo, tratt. ris.
3348216800 - 3386698789

VARI MARCHI, vari anni, vendo volumi: Storia della motocicletta; Tempi Moderni 1926-1940; Abramo Giovanni Luraschi; cinque volumi di enciclopedie, tratt. ris.
0422814815

COMPRO AUTO

ALFA ROMEO

NUOVA GIULIA 1600 SUPER, vari anni, acquisto Alfa Romeo Nuova Giulia 1600 Super, zona Piemonte, tratt. ris.
3407314885

SPIDER E GT, vari anni, cerco Alfa Romeo Spider quarta serie 2.0, GT 1750 o 2000, anche da restaurare, con targhe, tratt. ris.
3384899173

BMW

320 E 520, vari anni, cerco BMW 320 e 520, motore sei cilindri, anni 70 e 80 con documenti. Offro massima serietà, tratt. ris.
3384899173

INNOCENTI

1100 SPIDER, 1968, privato acquista, meccanica, carrozzeria, interni e capote in buono stato di conservazione, tratt. ris.
335450041

MERCEDES

300 SL (R107), 1989, cerco solo anno specificato, vettura originale in ogni sua parte, uniproprietario, ufficiale italiana, acquisto diretto dal proprietario, tratt. ris.
3498551992

COMPRO VARIE

AUTOMODELLI

VARI MARCHI, automodelli anni 60-90 Dinky, Corgi, Spark, BBR, cerco intere collezioni, pagamento immediato, massima riservatezza, visibili a Milano, tratt. ris.
022367505

GIOCATTOLI

VARI MARCHI, vari anni, compro trenini, macchinine e giochi in latta Marklin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi, Schuco ecc., tratt. ris.
3466800367

PER HONDA

ATC 90, 1971, cerco tre pneumatici marca Ohtsu per Honda ATC 90, misure: 22x11-3,5, visibili a Savona, tratt. ris.
393511555

RIVISTE

RUOTECLASSICHE (PRIME ANNATE), 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. Inoltre, libri e pubblicazioni, anche stranieri, su auto, moto e Formula 1, tratt. ris.
3472303761

QUATTRORUOTINE, compro vecchi numeri di Quattroruotine a prezzi modici, visibili a Bergamo, tratt. ris.
3348216800 - 3386698789

VARI MARCHI

VARI MODELLI, compro fregi di auto italiane ed estere, visibili a Bergamo, tratt. ris.
3348216800 - 3386698789

Tutta la collezione
di oltre 200 auto
sul sito
www.luzzago.com

LUZZAGO
Est.1975

PRIMI IN ITALIA DAL 1975

Vendita / Permute
Servizio
di Conto Vendita
e Intermediazione

1956 ALFA ROMEO 1900 SUPER
MILLE MIGLIA - OMOL.ASI ORO

1958 LANCIA AURELIA B24 S
(1 DI 371) OMOL.ASI ORO

1959 LANCIA FLAMINIA SPORT
ZAGATO 2.5 (1 DI 99)

1963 LANCIA FLAVIA ZAGATO
1500 (1 DI 101) RESTAURATA

1963 MASERATI 3500 GTI
SEBRING (1 DI 348) OMOL.ASI ORO

1964 MASERATI 3500 GTI
TOURING (1 DI 2250)

1963 ALFA ROMEO 2600 SPIDER
TOURING (1 DI 2152) OMOL.ASI

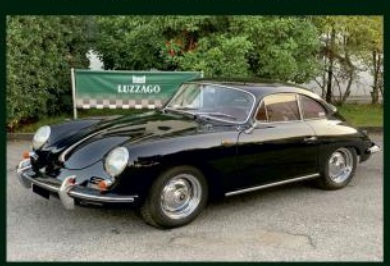
1957 LOTUS ELEVEN (1 DI 270)
MILLE MIGLIA - OMOL.ASI ORO

1964 STUDEBAKER AVANTI 1
SUPERCHARGE MANUALE

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

1962 MERCEDES 300 SE FINTAIL
TARGHE NERE (1 DI 3776)

1959 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPIDER S2 TARGHE NERE



1961 PORSCHE BT6 SUPER 90
TARGHE NERE

1972 LANCIA FULVIA 1600 HF
LUSSO TARGHE NERE

1959 AUSTIN HEALEY 100/6 BN6
RESTAURO INTEGRALE

1970 HONDA S800 COUPE'

Luzzago 1975 srl / via Mandolossa 65 / 25030 Roncadelle, Brescia (ITA) / Tel. +39.030.2411531
Whatsapp +39.338.7855045 / www.luzzago.com / info@luzzago.com

MIMO

MILANO MONZA MOTOR SHOW
16 - 19 GIUGNO 2022

LA PASSIONE SI FA STRADA

Dal 16 al 19 giugno 2022 si svolgerà la 2ª edizione di MIMO, la manifestazione motoristica open air che porta le anteprime e le novità dei brand in piazza Duomo, con la straordinaria apertura dinamica della **Première Parade**, giovedì 16 giugno alle 19.

Sabato 18 e domenica 19 giugno la passione accenderà l'Autodromo Nazionale Monza con l'esposizione e gli **hot lap** delle case auto, il **passaggio della 1000 Miglia**, il Trofeo MIMO 1000 Miglia con le supercar moderne, i meeting di club e collezionisti.

Scarica subito il **MIMO Pass gratuito** inquadrando il codice QR qui sopra o sul sito **www.milanomonza.com**, otterrai così il lasciapassare per tutte le aree del MIMO, come i test drive e l'ingresso all'Autodromo Nazionale di Monza.

Il MIMO Pass garantirà anche lo sconto per i biglietti ferroviari per tutte *Le Frecce* di Trenitalia in direzione Milano e sconti per la visita al Duomo e per i più importanti musei di Milano e Monza, oltre a convenzioni con hotel, ristoranti e trasporti.

Con il contributo di

Regione Lombardia

Con il patrocinio di

Comune di Milano

COMUNE DI MONZA

In collaborazione con

Automobile Club d'Italia

MONZA

MONZA 100

ANFIA

UNRAE

FRECCIAROSSA
TRENO UFFICIALE

Rai

VENDO&COMPRO SCHEDA PER ANNUNCI DI COMPRAVENDITA

Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da *

COMPILARE PER PRIVATI

RUOTECLASSICHE

* ☐ VENDO ☐ Auto ☐ Moto ☐ Varie

☐ COMPRO ☐ Auto ☐ Moto ☐ Varie

SUPPLEMENTI ☐ Aggiunta Modulo 2 **+ Euro 5,00** ☐ Aggiunta Fondo colore **+ Euro 5,00** ☐ Aggiunta Fotografia **+ Euro 10,00**

☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) **Euro 50,00**

MARCA* MODELLO*

ANNO* COLORE*

VISIBILE A* TELEFONO* PREZZO*

MODULO 2 Aggiunta a pagamento **GRATUITO**

DESCRIZIONE*

COMPILARE PER COMMERCIANTI

A pagamento: Modulo 1 **Euro 10,00**

* ☐ VENDO ☐ Auto ☐ Moto ☐ Varie

☐ COMPRO ☐ Auto ☐ Moto ☐ Varie

SUPPLEMENTI ☐ Aggiunta Modulo 2 **+ Euro 10,00** ☐ Aggiunta Fondo colore **+ Euro 10,00** ☐ Aggiunta Fotografia **+ Euro 20,00**

☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) **Euro 100,00**

MARCA* MODELLO*

ANNO* COLORE*

VISIBILE A* TELEFONO* PREZZO*

MODULO 2 **MODULO 1**

DESCRIZIONE*

Inserzionista Città

Indirizzo Telefono

MODALITÀ DI PAGAMENTO

TOTALE IMPORTO INSERZIONE EURO

☐ Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.P.A.
Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.P.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)

☐ Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito: ☐ American Express ☐ BankAmericard ☐ Visa ☐ Diners

Firma N° Scad.

☐ Allego la ricevuta del bonifico bancario sul conto:
MONTE PASCHI DI SIENA IT40T0103033680000001051941.

- Gli annunci con fotografia o fondo colore e quelli dei commercianti (a pagamento) **hanno la precedenza**.
- Gli annunci degli operatori commerciali, **tutti a pagamento**, sono contraddistinti dal quadratino in rosso.
- I privati hanno diritto a **un'inserzione gratuita** (modulo 1 da 90 battute). A pagamento: il modulo 2 (218 battute), la foto, il fondo colore, le grandi occasioni (comprensive di foto e fondo colore).
- Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante **una sola vettura o moto**. In caso di inserzioni multiple pubblicheremo solo la prima riportata dal tagliando.
- I tagliandi dovranno essere compilati in ogni loro voce, in stampatello e in maniera leggibile. I testi dovranno **rispettare il numero di battute del modulo scelto, compresi gli spazi tra una parola e l'altra**.
- I tagliandi, anche fotocopiati, dovranno pervenire in redazione **entro il giorno 20 del mese precedente la lavorazione del numero**. Ad esempio, gli annunci del mese di maggio (in edicola a inizio mese) dovranno pervenire alla redazione entro il 20 marzo. **Fanno eccezione gli annunci per febbraio e settembre: per febbraio, entro il 10 dicembre; per settembre, entro il 10 luglio**. I tagliandi pervenuti dopo tale data verranno pubblicati sui numeri successivi compatibilmente con le esigenze di spazio.
- **Non si accettano inserzioni a mezzo fax. In caso di invio in formato elettronico**, è possibile utilizzare la scansione della pagina compilata o un pdf della stessa. **Per i pagamenti con bonifico bancario è necessario allegare ricevuta del medesimo**.
- Le fotografie inviate a mezzo posta **non saranno restituite**. È necessario inviare nuovamente la foto in caso di ripetizione dell'annuncio. Le foto in formato elettronico, **salvate in formato jpeg**, dovranno avere le seguenti specifiche minime: **base 5 cm; 1000 kb; risoluzione 300 dpi**.
- **Non saranno pubblicati** gli annunci il cui contenuto non riguardi la materia e lo spirito della rivista.
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti **vetture prodotte fino al 2002**, oppure **modelli di interesse collezionistico fino al 2012**, cioè quelli riportati nelle nostre quotazioni.
- **Non saranno pubblicati** annunci compilati su elementi diversi dal nostro tagliando.
- Il tagliando va indirizzato a:
ED. DOMUS, UFFICIO PUBBLICITÀ
VIA G. MAZZOCCHI, 1/3
20089 ROZZANO (MI).
Oppure inviato a:
vendoecompro@ruoteclassiche.it

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, la informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazione e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI), telefono 02/824721.

ATTENZIONE: La presenza sulle pagine di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.

di **Carlo Di Giusto** @carlo_digiusto

L'IMMENSO VALORE DEL RESTAURO

Una vita fra le storiche
Il vice direttore guida auto classiche dall'età della patente. E per vent'anni ha provato per Quattroruote le youngtimer di oggi.

Mi sono interrogato su quale sia l'espressione più elevata della nostra passione per i veicoli storici, il gesto d'amore definitivo, quello - se volete - che rappresenta meglio di altri lo scopo delle istituzioni di settore e cioè "la tutela, la conservazione e la promozione del patrimonio motoristico storico e della relativa cultura", come si legge sul sito della Fiva. Ci ho pensato un po' e alla fine, dopo aver letto su Facebook il post di una persona che aveva deciso di restaurare una Lancia Beta Trevi VX in condizioni disperate (così disperate che forse neppure lo sfasciacarrozze l'avrebbe presa), ho deciso che, secondo me, l'atto supremo assoluto è... il restauro.

> "Indirettamente, chi ha finanziato un restauro **ha contribuito a valorizzare** un'intera filiera di professionisti"

Dovremmo essere grati a ogni singolo individuo, appassionato o collezionista, che investe di tasca propria nella sua passione, restaurando un veicolo storico. Chi decide, anche contro ogni logica razionale, di imbarcarsi in un restauro - e se ne avete portato a termine uno, sapete di cosa sto parlando - di fatto restituisce alla collettività tutta (e non soltanto agli appassionati) un pezzo di storia che altrimenti sarebbe andato perduto. Se oggi alle fiere, durante le manifestazioni, ai concorsi d'eleganza più prestigiosi al mondo oppure al raduno di paese o banalmente per strada in un giorno qualunque possiamo ammirare un veicolo storico, in ultima analisi lo dobbiamo alla persona che ha deciso di salvarlo, di rimetterlo in ordine e dunque di restaurarlo. Allora, grazie. E doppiamente grazie soprattutto a chi ha deciso di restaurare un'auto o una moto o qualsiasi altra cosa dal valore economico spesso assai inferiore al costo totale del ripristino. Siete - ma potrei dire anche siamo - in tanti, per fortuna, ad aver contribuito coi fatti e a spese vostre (o nostre) alla tutela, alla conservazione e alla promozione del patrimonio motoristico storico.

Non solo. Indirettamente, chi ha commissionato e finanziato un restauro ha contribuito pure a valorizzare un'intera filiera di artigiani e professionisti, che spesso sono realtà di assoluta eccellenza, di cui andare fierissimi. Ogni automobile o motocicletta che viene restaurata e rimessa nelle condizioni di viaggiare su strada entra in un circolo virtuoso: l'iscrizione al club o al registro, il rilascio del Crs, la certificazione, l'assicurazione, la partecipazione agli eventi, la manutenzione e così via, tutti, insomma, beneficiano di ogni singolo veicolo che viene restaurato. E non ne faccio una questione meramente economica, tutt'altro che trascurabile, ma di condivisione, di valori e di passione. R

Missione passione
Un'automobile da restaurare rappresenta un'opportunità imperdibile per tutto il nostro settore: riportare in vita un veicolo di interesse storico e collezionistico, oltre a mettere in moto un'importante catena di valore, rappresenta un gesto concreto e tangibile di tutela e conservazione del nostro patrimonio motoristico storico.

Cerco. Trovo. Restauro.

Un MARKETPLACE gratuito.

Un MAGAZINE con tante storie di restauro.

Una RUBRICA con i migliori specialisti del restauro.

www.portobellocar.com

catawiki

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

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

Franco Vigorito
Esperto di Auto d'epoca

Acquista e vendi su Catawiki.com/it

Scarica su App Store

DISPONIBILE SU Google Play