ED EditorialeDomus

PERIODICO MENSILE N° 403 **LUGLIO 2022**

RUOTECLASSICHE

D.USC. 01/07/2022

RUOTECLASSICHE.IT

FIAT 500 R
L'ULTIMA DI UNA GRANDE DINASTIA

C'È PISTA PER TE
GIULIETTA SPIDER
IL SOGNO ESAUDITO DEL NOSTRO LETTORE ALESSIO TORRE

REGINE DEL PASSATO
ANSALDO TIPO 22
DOPO GLI AEREI MILITARI ECCO UNA SPLENDIDA OTTO CILINDRI

GARECLASSICHE
1000 MIGLIA
COM'È ANDATA LA 40ª EDIZIONE DELLA GARA PIÙ BELLA DEL MONDO

EVENTI
CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE
FORMULA RINNOVATA PER RIPARTIRE (CON ANTEPRIMA A MILANO)

ANNIVERSARI
PORSCHE 911 CARRERA RS
I CINQUANT'ANNI FESTEGGIATI GUIDANDO TUTTE LE "DUCKTAIL" (E NON SOLO) DAL 1972 AL 1995

PEZZI UNICI
ALFA ROMEO 156 GTA "POLIZIA"
A SIRENE SPIEGATE IN PISTA LA BERLINA "ELABORATA" PER LE SCORTE AL PRESIDENTE

www.andcommunication.it

SUPER TITANIUM™

PIÙ DELL'ACCIAIO, OLTRE IL TITANIO.

€ 338

Più leggero, più resistente.

Le grandi doti di leggerezza del titanio
unite ad una resistenza all'usura e alla corrosione
ben 5 volte superiori al titanio standard.

SUPER TITANIUM™
5 volte più resistente del normale titanio
40% più leggero dell'acciaio inox
Vetro Zaffiro, prezioso ed inscalfibile
Sistema Eco-Drive a carica luce

Scopri i nuovi modelli Citizen presso i rivenditori selezionati,
dove passione, tradizione e competenza si uniscono per darti
il consiglio giusto e l'assistenza migliore durante e dopo l'acquisto.

www.citizen.it

CITIZEN®

BETTER STARTS NOW

di **David Giudici** @davgiud

LA PASSIONE TERRÀ VIVO IL PASSATO

E adesso che cosa succederà alle nostre amate storiche? Due notizie in rapida successione hanno acceso l'ansia di alcuni lettori sul destino delle auto classiche. La più recente, dell'8 giugno, riguarda l'approvazione del provvedimento "Fit for 55" (un ultimo passaggio formale al Consiglio europeo avverrà quando questo giornale sarà in stampa), che prevede la messa al bando delle vetture con motore endotermico dal 2035. In sintesi: le auto nuove alimentate a benzina, gasolio, gas e persino le ibride (!) non potranno più essere vendute e immatricolate. Una deroga di un anno, cioè fino al 2036, sarà concessa alla Motor Valley (!!). Allora, se bloccano quelle figuriamoci le nostre "Euro 0", mi scrivete! La seconda notizia riguarda invece la clamorosa vendita del museo Mercedes di una delle due 300 SLR Uhlenhaut costruite nel 1955. L'incanto, organizzato il 19 maggio da RM Sotheby's, ha stabilito il record per l'alienazione di un'auto in asta: 135 milioni di euro. Il precedente primato riguardava una Ferrari 250 GTO, ceduta nel 2018 per 45 milioni di euro. Che cosa significa tutto ciò? Il mercato delle storiche continuerà a crescere e non potremo più permetterci di comprare alcunché? Per rispondervi in maniera più argomentata, ho girato i quesiti a un terzetto di autorevoli amici. In ordine alfabetico, Simon Kidston, founder di Kidston SA e voce del concorso di eleganza di Villa d'Este; Augustin Sabatié-Garat, european sales manager di RM Sotheby's; Daniele Turrisi, responsabile Italia e Sud Europa per Bonhams.

> "Se le auto nuove a benzina, gasolio, ibride non potranno più esser vendute, **che ne sarà delle 'Euro 0'?**"

"Se domani vendessero la Monna Lisa, non aumenterebbe il valore di ogni quadro su Ebay", esordisce Kidston, che prosegue, "chi sogna di comprare una 190 SL non deve entrare nel panico, la prima e unica 300 SLR mai venduta non ha cambiato il mercato da un giorno con l'altro, però rappresenta un segno di fiducia nel 'best of the best', che in alcuni casi molto specifici (meno dello 0,001% di quel che si vende...) può essere paragonato all'arte più significativa". Gli fa eco Sabatié-Garat: "A mio avviso questa vendita spingerà certe macchine importanti a cambiare di mano e a crescere, ma ciò vale solo per le top 100, secondo me". Chiude Turrisi: "Certi esemplari vengono ormai considerati opere d'arte ed ecco giustificati - o quasi - i valori raggiunti; sicuramente a breve proprietari di altre vetture di alta gamma, per esempio la 300 SL Roadster e 'Gullwing', penseranno che a seguito della straordinaria vendita le loro vetture saliranno; ecco, credo che non debbano farsi illusioni". Tornando al primo quesito, sempre Turrisi: "Fermare la produzione dei motori termici non vuol dire cessare quella dei carburanti... Nel 2035 una vettura di oggi potrà essere storica: le 'Miata' saranno viste come guardiamo ora le belle spider anni 60". Kidston rilancia: "Da generazioni il cavallo non serve più per il trasporto, ma come 'oggetti di culto', per lo sport o per il business i purosangue sono più ricercati che mai. Il futuro non è roseo per le macchine semplicemente usate, ma le classiche saranno sempre apprezzate e con un intrinseco valore commerciale". Chiude Sabatié-Garat: "Credo che il problema si porrà molto più avanti del 2035, quando la nuova generazione avrà potere di scelta e magari non capirà/accetterà i motori termici; speriamo, però, nei carburanti alternativi...". Queste accreditate riflessioni dovrebbero aiutarci a restare ottimisti. Personalmente immagino un futuro florido per le "classiche", certo regolamentate in maniera più attenta. Le automobili, per come le abbiamo in mente oggi, non esisteranno più. Saranno oggetti diversi: device, talvolta persino sexy, magari. Tuttavia, la passione guarderà al passato, quello fatto di rumore e profumo di benzina. Sempre. Anche per quelli della "Generazione C".

ruoteclassiche.it
RuoteclassicheIT
@ruoteclassiche
RuoteclassicheVideo

SOMMARIO

“Ho voluto ricreare in ogni dettaglio **la macchina di papà,** compresi i cerchi Campagnolo e tutto il resto”

Stefano Ruffino

MONDO RCL

3 **Editoriale**
La passione terrà vivo il passato

8 **Best in Classic**
I primi sei giurati

10 **Iniziative**
Granturismo 2022

PENSIERI LIBERI

15 **Prove speciali**
di *Miki Biasion*

17 **La grande storia**
di *Gianni Cancellieri*

19 **Il collezionista**
di *Corrado Lopresto*

LINEA DIRETTA

20 **Posta**
La voce dei lettori

PASSIONI

24 **Libri**
Le novità di carta

26 **Ruotine classiche**
Fiat 500

29 **Tempo**
Nuovo Computron di Bulova

AUTOMOBILI

30 **Regine del passato**
Ansaldo Tipo 22 *1931*

36 **C’è pista per te**
Alfa Romeo Giulietta Spider

42 **Protagoniste**
Fiat 500 R *1975*

48 **Collezionisti**
Fiat 500 R *1972-1975*

54 **Anniversari**
Porsche 911 Carrera RS

60 **Pezzi unici**
Alfa Romeo 156 GTA “Polizia” *2003*

66 **Future classic**
Bmw 2002 TII *1971*
Bmw M240i xDrive *2022*

“Sapevo che la Giulietta Spider sarebbe stata **bella da guidare,** che mi avrebbe trasmesso forti emozioni”

Alessio Torre

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

Il canto del cigno
Il 31 luglio 1975 esce dallo stabilimento Fiat di Termini Imerese l'ultima 500. È una R (prodotta dal 1972, quindi oggi 50enne) color Turchese Farfalla, con interno in vinilpelle nera.

FATTI&PERSONE

72 **Eventi**
Concorso d'Eleganza Villa d'Este

76 Fuoriconcorso

78 Concorso di Eleganza Città di Trieste

80 Roma Eternal Beauties

82 Concours D'Élégance Trofeo Salvarola Terme

News
84 Ruoteclassiche Driving Academy

Ultima Ora
86 5° Rotary Sun Tour

Club
88 Old Motors Club Abruzzo

90 Aci Storico Festival a Pergusa

GARECLASSICHE

92 1000 Miglia

98 Stella Alpina

100 **Gare brevi**
Mitteleuropean Race

LE NOSTRE AUTO

104 Fiat 500 L *1972*

106 Mazda MX-5 V Special *1991*

MERCATO

110 **Aste**
RM Sotheby's a Montecarlo

Focus
112 La crescita delle Porsche

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

Quotazioni
116 Come leggere i nostri prezzi

118 Auto e fuoristrada

Vendo&Compro
134 Un ponte fra domanda e offerta

145 La scheda per le inserzioni

ULTIMA PAGINA

146 **Controsterzo**
Cosa sapete della vostra auto?

"Fare la 1000 Miglia da presidente dopo le varie edizioni in cui sono stata al via mi ha convinto **dell'eccezionalità dell'evento**"

Beatrice Saottini

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

PREMIO **RUOTECLASSICHE**

LA PAROLA AI (PRIMI) GIURATI

Tassello dopo tassello, prende forma la seconda edizione dei nostri award: **svelati i primi sei (di dodici) giudici.** Tutti nomi prestigiosi del mondo heritage

Corre la nostra iniziativa Best in Classic, il riconoscimento al meglio del settore heritage in tutte le sue sfaccettature. Anche quest'anno una giuria prestigiosa selezionerà e giudicherà persone, eventi, storie e naturalmente automobili. Dodici le sezioni e altrettanti i giurati.
Vi sveliamo i primi sei. Partendo dalla gentile presenza femminile di Silvia Nicolis, presidente del Museo dell'Auto, della Tecnica e della Meccanica di Villafranca di Verona. Proprio come rappresentante di un'istituzione d'eccellenza l'anno scorso è risultata prima nella sezione di Best in Classic dedicata a "Musei/Collezioni".
E anche un altro premiato della prima edizione, il giornalista e scrittore Giosuè Boetto Cohen (vinse la categoria "Pubblicazione" per il suo "Il Giovane Giorgetto" dedicato a Giugiaro) sarà della giuria. Con lui, in ordine alfabetico, il direttore di Ruoteclassiche, Youngtimer e Autoltaliana, David Giudici, già inflessibile arbitro, nonché padrone di casa, nell'edizione 2021. Ci sarà quest'anno una new entry davvero prestigiosa, Mario Isola, Motorsport director Pirelli e grande appassionato di auto. Riconfermato al suo posto in giuria anche un altro grande nome del nostro mondo, Angelo Sticchi Damiani, presidente dell'Aci (e ricordiamo che Aci Storico è main partner della nostra iniziativa). Infine, per ora, nel primo sestetto entra l'imprenditore Tomaso Trussardi, della sua passione per le auto (con un occhio di riguardo per le youngtimer) ne sappiamo qualcosa perché ci regala le sue impressioni di guida e le sue emozioni sulle nostre pagine. E mentre l'organizzazione di Best in Classic è in continuo movimento, vi ricordiamo i punti fermi, fino a ora. Intanto abbiamo la location delle premiazioni del 30 novembre: sarà il Pirelli HangarBicocca a Milano. Negli spazi che un tempo erano occupati da una fabbrica per la costruzione di locomotive oggi vive una fondazione dedicata all'arte contemporanea che ci "presterà" sale e palco. Torneranno anche i due conduttori della passata edizione, la giornalista sportiva di Sky Sport F.1, Federica Masolin, e il giornalista e scrittore, nonché nostro opinionista, Tiberio Timperi. Una sezione dedicata a Best in Classic è sul sito di Ruoteclassiche con informazioni, regolamento e modalità di partecipazione: *ruoteclassiche.quattroruote.it/best-in-classic.* Tutte le novità anche sui nostri canali social.

Location storica
Qui sotto l'esterno del Pirelli HangarBicocca, dove da inizi Novecento c'erano gli stabilimenti industriali della Breda. Dal 2004 è una fondazione e il 30 novembre ospiterà le premiazioni di Best in Classic.

LORENZO PALMIERI COURTESY PIRELLI HANGARBICOCCA

I primi sei giurati
Dodici i premi che saranno assegnati, altrettanti i giurati. Per ora sono stati svelati i nomi dei primi sei, che vedete in queste foto.
1. Giosuè Boetto Cohen.
2. David Giudici.
3. Mario Isola.
4. Silvia Nicolis.
5. Angelo Sticchi Damiani.
6. Tomaso Trussardi.

1

2

3

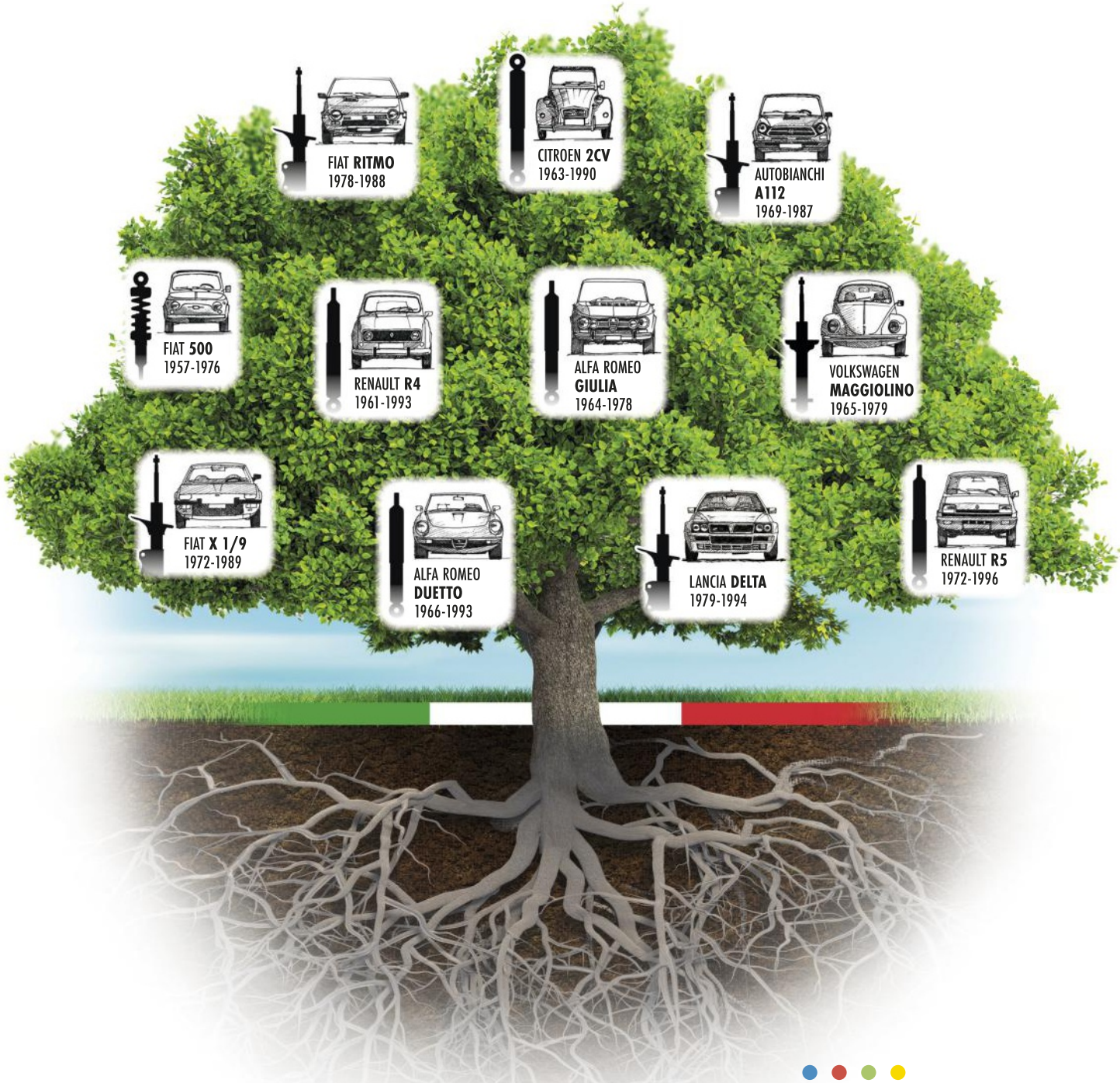
4

5

6

© 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

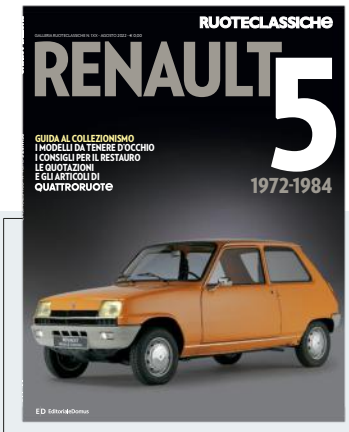
ITALIAN QUALITY

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

COMPLEANNO ON THE ROAD

"Granturismo", in edicola con Ruoteclassiche di agosto, festeggerà **i 70 anni della Mercedes-Benz SL** con dieci itinerari imperdibili

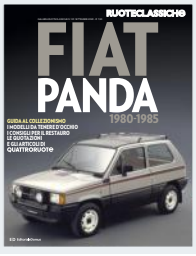
Quest'anno la Mercedes-Benz celebra un compleanno importante. Settant'anni fa, nel 1952, debutta alla Mille Miglia la 300 SL (W 194), la prima auto da competizione sviluppata dal marchio di Stoccarda dopo la seconda guerra mondiale. Da quella vettura pensata per le corse prenderà origine una famiglia di sportive divenute vere e proprie icone della storia dell'automobile. Un'avventura coinvolgente, che vive un ennesimo entusiasmante capitolo con la nuova Mercedes-Amg SL, identificata dalla sigla interna R232.
Per festeggiare sia la ricorrenza sia l'arrivo della nuova SL, che per la prima volta adotta la trazione integrale, abbiamo voluto dedicare il nostro allegato "Granturismo" proprio alla celeberrima spider di Stoccarda. Grazie alla fattiva collaborazione del Mercedes-Benz Registro Italia, presieduto dal vulcanico Francesco Martella, diverse generazioni della SL ci accompagneranno lungo dieci itinerari alla scoperta del nostro bellissimo Paese. Il leitmotiv del nostro pellegrinaggio? Piacere di guida, eleganza, esclusività e benessere. Ecco quindi alcune mete, che "spoileriamo" sapendo di destare la vostra curiosità.
Ci porteremo sul Lago di Como, dove ovviamente faremo sosta a Villa d'Este, sede di uno dei concorsi d'eleganza più prestigiosi al mondo. Poi punteremo alla Liguria, attraversando il Passo della Scoffera, con destinazione Portofino. A seguire il Lago d'Orta e la Panoramica Zegna, la Franciacorta, Forte dei Marmi (guideremo sulle strade della Cisa), la Val d'Orcia, la Costiera Amalfitana e il Salento. Le nostre compagne di viaggio saranno la 300 SL Roadster, la 190 SL, la "W113" (l'indimenticabile "Pagoda"), la "R107", la "R129" e appunto la nuovissima "R232".

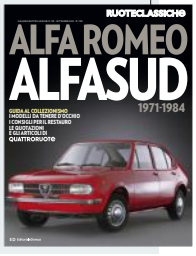


RENAULT 5

RIVOLUZIONE FRANCESE

Estate ghiotta per i nostri lettori. Ruoteclasiche infatti dedica due monografie ad altrettante protagoniste del mondo dell'auto, in occasione del loro cinquantesimo compleanno. Ad agosto sarà la volta della Renault 5, la rivoluzionaria utilitaria il cui design ha fatto scuola (basti pensare agli scudi paraurti integrati nella carrozzeria), A settembre verrà il turno dell'amata Alfa Romeo Alfetta, con cui la Casa inaugura l'era dello schema transaxle. Due volumi imperdibili, che si aggiungono a quelli pubblicati sulla Fiat Panda (settembre 2020) e sull'Alfa Romeo Alfasud (settembre 2021).





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

HERITAGE IS ABOUT
EXPERTISE

L'esperienza e la competenza del nostro team di specialisti e di tecnici ci permettono di offrirti servizi di certificazione, restauri a regola d'arte e una selezione di vetture classiche in vendita per te.

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

Heritage

FEDERPERITI E RUOTECLASSICHE

I CORSI PROSEGUONO

Ormai da 8 anni Federperiti con Ruoteclassiche organizza corsi per certificare professionisti Esperti in Veicoli d'Epoca (Eve). Si è appena concluso l'undicesimo con una sessione d'esame intensa, dove i 14 allievi sono stati valutati tra prove scritte e un test di perizia. Sono previsti per il 2022 il dodicesimo e il tredicesimo corso (ancora aperte le iscrizioni, tel. 800833822). L'Eve ha il compito di dare valutazioni commerciali, di restauro e originalità sui veicoli d'interesse collezionistico e/o storico; Federperiti e Ruoteclassiche sono anche partner nel progetto Perizia/Expertise, con tariffe calmierate *(veicolidepoca.com)*. Anche le auto non ancora ritenute d'interesse storico dovrebbero essere periziate, qualora i listini siano molti distanti dall'effettivo valore commerciale (esempio, la Porsche 911 Turbo). Tra le iniziative parallele, l'Associazione Eve (aderente a Federperiti, fortemente voluta dal compianto Cinzio Milanesi) raggruppa i corsisti passati ed è molto attiva nelle operazioni di divulgazione e tutela del patrimonio automobilistico storico (vedere pagine social) e sull'importanza della valutazione; alcuni dei membri inoltre saranno chiamati a giudicare le vetture al Concorso di Eleganza di Meano del 25 settembre. *(Fabio Ostè)*

REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO

REALALFA AD ARESE

Il Registro Italiano Alfa Romeo ha archiviato con soddisfazione la seconda edizione di RealAlfa, il concorso di conservazione e restauro riservato a selezionatissimi modelli del Biscione. Domenica 5 giugno, negli spazi del Museo Storico del marchio milanese, la giuria, presieduta da Lorenzo Marzullo, ha assegnato il titolo di Best of Show alla Giulia 1600 Gta di Roberto Sillistrini (nella foto), una vettura con importanti trascorsi agonistici. Il premio del pubblico è andato alla 4c Spider Carbon Edition di Himara Bottini. Alla cerimonia di premiazione hanno partecipato Angelo Sticchi Damiani, presidente di Aci, e Mario Peserico, ad di Eberhard&Co. Italia. *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
LUGLIO 2022

DIRETTORE RESPONSABILE
David Giudici

VICE DIRETTORE
Carlo Di Giusto

ART DIRECTOR
Stefano Tosi

REDAZIONE
Raffaella Rietmann *(caporedattore centrale)*
Fulvio Zucco *(caporedattore)*
Gaetano Derosa *(vice caporedattore)*
Fabrizio Greggio *(caposervizio)*

IMPAGINAZIONE
Daniele Velini *(caposervizio)*
Massimiliano Lai

SEGRETERIA DI REDAZIONE
Paola Pisati *(coordinamento)*
Roberta Ermolli, Elena Ravizzini

HANNO COLLABORATO
Alfredo Albertini, Andrea Bellomo, Miki Biasion, Daniele Bonetti, Gianni Cancellieri, Nanni Cifarelli, Paolo De Vecchi, Marco Di Pietro, Giancarlo Gnepo Kla, Corrado Lopresto, Gilberto Milano, Francesco Mosconi, Paolo Sormani, Saverio Villa, Marco Visani

FOTOGRAFIE
Archivio Quattroruote e Ruoteclassiche, Alfredo Albertini, Tommaso Bertotti, Paolo Carlini, Nanni Cifarelli, Carlo Di Giusto, Bruno Frugis, Enzo Giovanelli, Thomas Maccabelli, Paolo Mazzetti, Renè Photo Collection, Massimiliano Serra, Andrea Vailetti, Marco Zamponi
Copertina: Paolo Carlini

DISEGNI
Archivio Quattroruote e Ruoteclassiche, Mariagrazia Occhipinti, Owl2

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

STAMPA
Elcograf SpA, stabilimento di Bergamo (BG)

Copyright 2022
Editoriale Domus S.p.A. Milano
È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto della pubblicazione senza autorizzazione dell'editore.
Registrazione del Tribunale di Milano n. 709 del 26/10/1987.

UFFICIO VENDITE ITALIA
uf.vendite@edidomus.it
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.

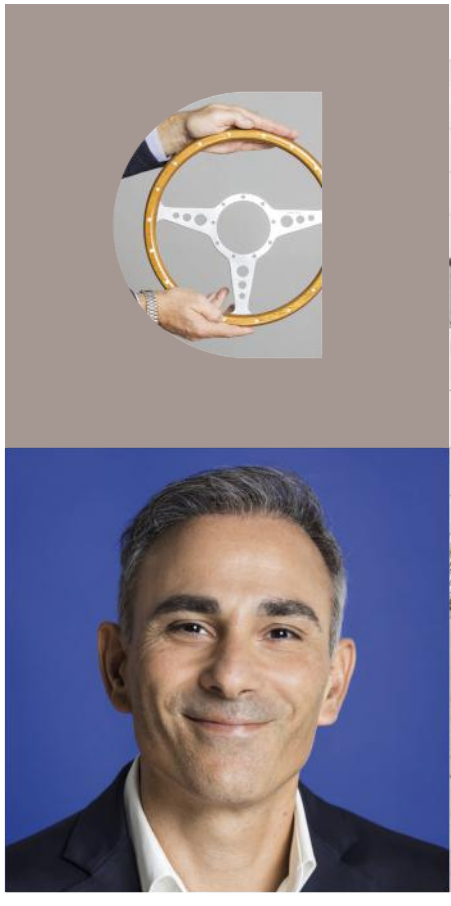
PER L'ITALIA
Distribuzione SO.DI.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A., via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo MI
tel. 02 660301, telefax 02 66030320.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION
A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA
via Manzoni 12, 20089 Rozzano (MI)
tel. 02 5753911, fax 02 57512606

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.



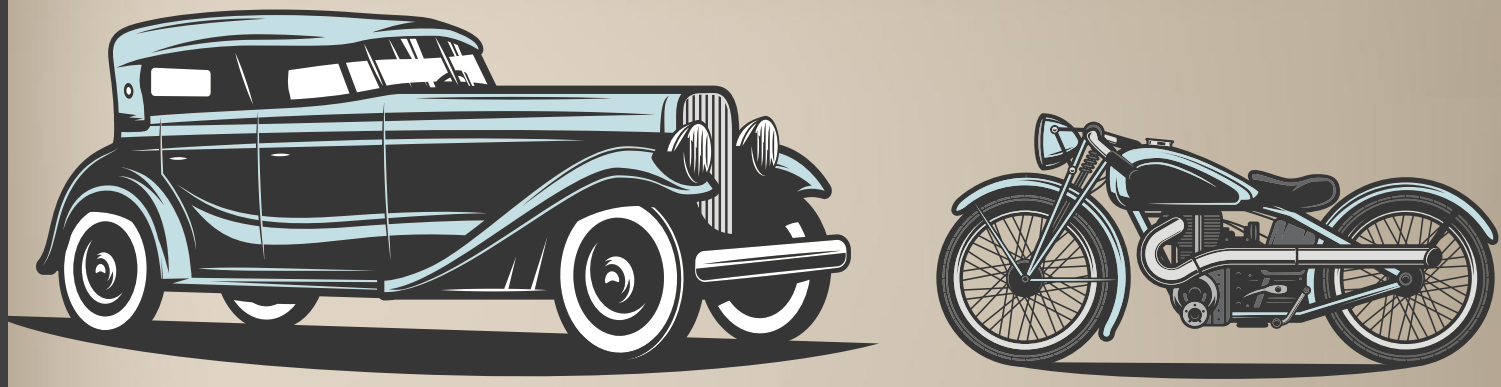
Franco Vigorito
Esperto di Auto d'epoca

Acquista e vendi su Catawiki.com/it

Scarica su App Store

DISPONIBILE SU Google Play

VIA EMILIA CLASSIC



MOSTRA-MERCATO AUTO E MOTOCICLI

Un weekend di storia, stile, incontri e occasioni

UNA GRANDE FIERA PER GLI APPASSIONATI DELLE DUE E DELLE QUATTRO RUOTE

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 - Loc. Le Mose (PC) - tel. 0523 602711 - commerciale@piacenzaexpo.it - www.viaemilia.show

MIKI **BIASION**

ERO UN MERCENARIO PERDONATEMI...

Carriera impressionante
Il palmarès di Miki Biasion nel Mondiale Rally. Scuderie: Opel, Lancia, Ford. Mondiali vinti: 2 (1988, 1989). Rally vinti: 17. Podi: 40. Punti ottenuti: 768.

"Papà, ma lo sai che il padre di un mio compagno di squadra ha una Lancia Delta che non usa mai…?". Bettina, mia figlia, fa gare di equitazione. Mi butta là quella frase che alle mie orecchie suona come il canto di una sirena. Quand'è la prossima gara? Ovviamente, sono sugli spalti a fare il tifo per Bettina. E incrocio lo sguardo del papà del ragazzino. Mi avvicino. "Ma è vero che…". "L'ho comprata anni fa", mi dice, "è in un capannone. Hai voglia di venire a vederla?". Come no? Scopro che è la Lancia Delta con cui Björn Waaldegård corse il Motor Show di Bologna nel 1992. Uno degli unici quattro esemplari Gruppo N realizzati da Abarth. Si pensava che fosse andato perduto per sempre. E invece eccolo qui.

> "Ho passato parte della mia vita a **'massacrare' auto.** Adesso mi dedico a riportarle in vita"

Trasformazioni
Oggi Miki Biasion si dedica anche al restauro delle Lancia Delta. Se un tempo le spremeva, adesso le cura...

Non bluffo. Spiego al proprietario quanto vale. Cioè quanto vale in teoria per un commerciante e quanto, un po' di più, per un collezionista. Aggiungo anche quanto dovrò investire per riportarla agli antichi splendori. "La prenderei. Te la pago un po' meno di un collezionista, ma un po' di più di un commerciante", gli propongo. La risposta: "Va bene, Miki. La do a te…".

Grazie, Bettina. Bella soffiata. Che strano. Ho passato parte della mia vita a "massacrare" auto. Adesso mi dedico a riportarle in vita. Ero pagato per spremerle al massimo, poi, forse per un senso di colpa o forse per romanticismo, sono io che oggi pago per ridare loro il lustro che meritano. La passione è sempre la stessa. Quella che da bambino mi spingeva a chiedere in regalo un modellino di auto per andare dal dentista, quella che mi permise di vincere un concorso di disegno in quinta elementare con il bozzetto della Mini che aveva vinto il Rally di Montecarlo, quella che mi faceva sognare un numero sulla portiera…

Quando iniziai la mia carriera agonistica, in poco tempo maturai anche doti di collaudatore. E in Lancia mi fecero, oltre al contratto da pilota, anche quello da collaudatore. Dalle auto dovevo tirar fuori difetti, debolezze e limiti… Per poi migliorarle. Per questo non sono mai riuscito ad affezionarmi a una singola vettura con cui ho corso. La successiva sarebbe stata migliore. Ero un mercenario che cercava la macchina più forte. Me ne invaghivo per un po', poi me ne disamoravo e passavo a quella più competitiva.

Oggi, che sono passati tanti anni dai titoli mondiali e dalle competizioni, vado a cercare proprio quelle vetture di cui mi ero sporadicamente infatuato. È come avere nostalgia degli amori di gioventù. Da una decina d'anni ricerco auto che spesso trovo in condizioni disastrose, magari con modifiche e aggiornamenti che non c'entrano niente con l'anima e le caratteristiche vincenti del modello originale. Restauro sia stradali sia vetture da competizione. Sono auto che hanno fatto la storia dei campionati del mondo di rally. E la mia storia.

Il mercato delle Lancia Delta adesso è vivace. I prezzi elevati. Evito Internet, perché sono in contatto con ex meccanici, proprietari, vecchi collaudatori che mi indicano dove potrei trovare qualche tesoro nascosto. Entro in officine spaventose: tra pentole e ferri vecchi, spuntano pistoni, trasmissioni… È come andare al mercatino e scovare il capolavoro sotto una crosta. Poi le riporto alla gloria di allora. È il mio modo di esprimere tutta la mia riconoscenza. Per scusarmi, se le ho trattate tanto male. R

sparco
THE LEGEND IS BACK
DISCOVER THE HERITAGE COLLECTION
MARTINI RACING
#IAMSPARCO
SPARCO-OFFICIAL.COM

GIANNI CANCELLIERI

L'IMMORTALE LATINO NEI NOMI DELLE AUTO

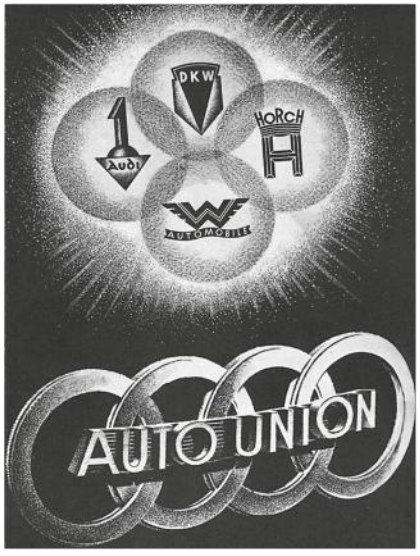
Il maestro
Scrive per passione, documenta per ossessione. Decano - dicono - degli storici italiani dell'automobile.

I Romani, nostri antichi progenitori, dicevano "nomen omen", il destino nel nome, attribuendo alla parola che stabiliva l'identità genealogica un potere augurale magico o poco meno, tale da poter orientare favorevolmente i disegni del fato. Nel tempo, a impadronirsi dell'onomastica e dei suoi "giochi" a scopo di promozione commerciale fu l'industria, quella dell'auto in particolare. Nei primi decenni del Novecento faceva fino esibirsi al volante di vetture di classe come le Lancia, i cui nomi occupavano quasi tutto l'alfabeto greco: Alfa, Beta, Gamma, Delta, Kappa, Lambda e via così. Frattanto, però, era il latino a farla da padrone perché veniva scelto per battezzare modelli e addirittura marche d'auto: soltanto in Italia, Aster, Ausonia, Brixia, Caesar, Esperia, Fides, Florentia, Hermes, Invicta, Itala, Junior, Lux, Mirabilis, Padus, Perfecta, Victrix e altre, dal destino più o meno effimero.

> "Parole della lingua dei Romani antichi hanno 'battezzato' da sempre auto e Case. **Volvo e Audi** sono le due che sopravvivono"

Altre due, molto più note, sono tuttora in piena attività e testimoniano - magari a insaputa dei loro clienti - la scelta culturale della loro denominazione: Volvo e Audi. L'industria svedese nacque come una emanazione della Skf, la fabbrica di cuscinetti a sfere, che non a caso la battezzò con quella parola: "volvo", infatti, è la prima persona del presente indicativo del verbo latino "volvere", che significa volgere, rotolare (e rimanda al senso del movimento e dell'evoluzione). Fondata nel 1927 da due tecnici della stessa Skf, Assar Gabrielsson (1891-1962) e Gustaf Larsson (1887-1968) la Casa di Göteborg adottò un logo già usato dall'industria di cuscinetti fin dal 1911, che si presta a diverse letture: la stilizzazione di un cuscinetto, uno scudo romano da cui affiora una punta di lancia - emblema romano del dio Marte - e il simbolo grafico del genere maschile.

Più bizzarra, ma sempre dotta e legata al latino, l'origine del nome Audi. Bisogna risalire al tedesco August Horch (1868-1951) che nel 1899 aprì una fabbrica e un anno più tardi costruì un'auto cui diede naturalmente il proprio nome. Ma nel 1909, messo in minoranza dal consiglio di amministrazione della società, dovette ritirarsi. Horch non si arrese, aprendo subito un'altra fabbrica di auto alle quali intendeva dare pur sempre il suo nome, ma questo gli fu naturalmente impedito a termini di legge. Uomo di buona cultura umanistica, Horch - il cui cognome in tedesco significa "ascolta" - lo tradusse in latino: "audi", e la sua fabbrica poté partire per un'avventura che la vede tuttora protagonista. Come tante altre industrie, l'Audi ebbe un momento problematico a cavallo del 1930, come riflesso della grande depressione americana, ma si salvò con la costituzione di un consorzio, chiamato Auto Union, insieme ad altri tre costruttori: Dkw, Wanderer e la stessa Horch. Ciascuno dei quattro mantenne la propria identità, ma per la loro coalizione fu ideato un nuovo marchio - quattro anelli intrecciati, a simboleggiare la loro unione - ispirato ai cinque cerchi dei Giochi olimpici moderni, di cui proprio nel 1932 si teneva a Los Angeles la nona edizione. Delle quattro Case è sopravvissuta la sola Audi, che ha fatto proprio e reso celebre nel mondo il marchio dei quattro anelli con la loro leggendaria vicenda. R



Ruotare e sentire...
A lato, gli anelli Audi nati dai quattro costruttori che confluirono nell'Auto Union. Più a sinistra, il logo Volvo che comparve per la prima volta nel 1927 sulla ÖV4.

RUOTECLASSICHE

BEST IN CLASSIC

2ª EDIZIONE

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

Scopri di più su
ruoteclassiche.it

Main Partner

Club **ACI Storico**

CORRADO **LOPRESTO**

IL RESTAURO A METÀ E I BATTITI DEL TEMPO

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

Ho partecipato qualche settimana fa a un evento nelle Marche con la mia Giulietta SZ prototipo della coda tronca: il Circuito del Piceno, promosso dal club La Manovella del Fermano con presidente Giovanni Ricci. Il club, con il contributo del caro amico Fabrizio Chinè, mi aveva organizzato una bellissima tappa durante i festeggiamenti per i miei quaranta anni di collezionismo e mi sentivo in dovere di partecipare con una delle mie auto più importanti. È stato uno dei primi eventi dinamici fatti con la Giulietta di Zagato dopo Villa d'Este. Nel 2016 la vettura era stata invitata al famoso concorso d'eleganza del Lago di Como.

E per la prima volta a un simile evento si vedeva una vettura presentata con un lato restaurato e l'altro nello stato in cui anni prima si trovava l'auto in un garage di Filadelfia. È stata una bella occasione per poter esporre a partecipanti e spettatori il significato di questa vera e propria provocazione: volevo dimostrare che non sempre le vetture necessitano di un restauro integrale. Vincendo il premio Fiva con il patrocinio dell'Unesco proprio per il tipo di approccio, questa vettura ha cambiato la storia del mondo del restauro. Al convegno nel novembre successivo al palazzo dell'Unesco a Parigi sono stato invitato a esporre la vettura e a spiegare il tipo di restauro effettuato con una bella conferenza organizzata dalla Fiva. Applicando alle vetture d'epoca le tecniche che si usano nell'arte dei dipinti antichi, la Giulietta in bella mostra ha fatto dire agli organizzatori del concorso di Pebble Beach che da allora avrebbero suggerito ai concorrenti proprio quelle modalità di restauro.

> "Quella di Paciaroni è una **bellissima storia** di capacità, rispetto del mezzo, precisione e longevità sportiva"

In tanti mi chiedevano il senso di quel lavoro e se un giorno lo avessi terminato. Invece uno dei partecipanti si soffermò sul sound della Giulietta, che gli ricordava la sua auto da corsa da giovane. L'avevo notato l'arzillo guidatore in quei giorni di raduno… Con la sua A112 Elegant, proprio come la mia prima auto, guidava spedito nelle tortuose strade del Piceno con calma serafica. Gianpaolo Paciaroni, compagno di classe di Scarfiotti ("Mi faceva venire i brividi quando era al volante"), pluricampione con la Lancia Fulvia negli anni 60 e con più di cento vittorie nella regolarità, ha ottenuto proprio in quell'evento l'ennesima vittoria con cronometri meccanici. Io ero alle sue spalle e lo vedevo sempre concentrato sulla sua fedele A112. Adottando un sistema artigianale di battuta del tempo su una tavoletta (inventato vedendo una signora con il ditale battere sul tavolo di casa) e riuscendo a non litigare con il codriver che si limita a scandire il tempo, mette ancora in fila tutti gli agguerriti avversari nelle gare di regolarità. Gli basta ascoltare la battuta dei secondi e poi fa tutto lui. Senza i tre cipolloni o peggio ancora una batteria di strumenti elettronici che rovinano l'estetica del mezzo d'epoca, quella di Paciaroni è una bellissima storia di capacità, rispetto del mezzo, assoluta precisione e miracolo di longevità sportiva da rimarcare.

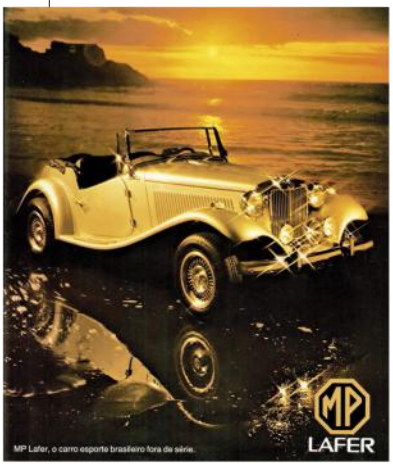
Alla 1000 Miglia 2022, che mi vedrà tra i concorrenti, convincerò il mio codriver Marco Mattioli a rassegnarsi con l'elettronica e a battere anche lui! Dimenticavo l'età del Paciaroni... 88 anni portati con eleganza. R

CARRSTUDIO

Longevità esemplare
Qui a lato, Gianpaolo Paciaroni e la sua A112 Elegant. Più a sinistra, la Giulietta SZ che Corrado ha fatto restaurare a metà.

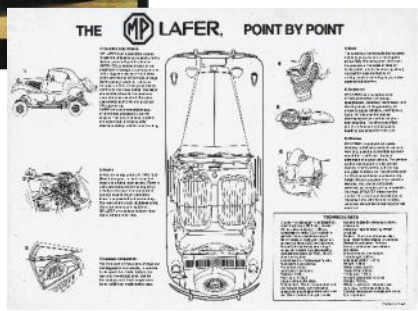
DALLA POLTRONA ALLA SPIDER

Quest'anno la MP Lafer compie 50 anni dal suo debutto al Salone dell'auto di San Paolo svoltosi nel 1972 in cui venne presentato un prototipo della vettura. Ritengo, a mio modesto parere, che i tempi siano maturi per dedicarle un servizio sulla vostra autorevole rivista. Sono cosciente del fatto che si tratti di una replica prodotta negli anni 70 con sembianze delle auto costruite circa 20 anni prima, ma questa auto presenta una storia forse unica per le vetture di questa tipologia. Appena 4300 gli esemplari costruiti di cui solo 1000 esportati in Europa (forse solo 200 in Italia). Di questi ne sono "sopravvissuti" una ridottissima quantità.
A produzione avviata, nel 1974, viene presentata al Salone di Bruxelles da un padrino d'eccezione, il pilota di F.1 Emerson Fittipaldi. La spider brasiliana diviene anche una star del grande schermo: compare, infatti, in alcune sequenze del film "Moonraker Operazione Spazio" del 1979, undicesimo capitolo della saga dedicata all'agente segreto 007. La Lafer gode di una elevata affidabilità e durata grazie alla meccanica Volkswagen



MP Lafer, o carro esporte brasileiro fora de série.

Aspetto british
Alcuni depliant della MP Lafer. Chiara musa ispiratrice di questa replica brasiliana era la MG TD. La meccanica invece derivava dalla diffusissima Volkswagen Maggiolino (in Brasile era soprannominata Fusca).



(il boxer 1600 da 55 CV) e alla carrozzeria in fibra di vetro, non attaccabile dalla ruggine, caratteristiche che rendono la vettura pressoché eterna.
In Italia venne importata e commercializzata dal 1979 al 1985 dalla Bepi Koelliker di Milano. Posseggo una MP Lafer in perfetto stato di conservazione, mai restaurata e completa di tutti gli accessori dell'epoca (hardtop, cerchi in lega, cruscotto in legno, copri capote), recentemente esaminata da commissione Asi per l'ottenimento della Targa Oro con esito positivo.

Vittorio Romoli

Nulla da aggiungere, se non una piccola curiosità... L'avventura della spider brasiliana inizia dalla passione per le automobili di Parcival Lafer, designer brasiliano di fama internazionale. Nato nel 1936 a San Paolo, poco dopo aver terminato i suoi studi in Architettura fu costretto a prendere le redini del mobilificio di famiglia a seguito della prematura scomparsa del padre. Sotto la sua guida, l'azienda, denominata Lafer, passò da piccola realtà a firma di spicco nel mondo degli arredi d'interni; nel 1961 arrivò la MP-1, innovativa poltrona in legno e ferro, dove l'imbottitura dei cuscini non era costituita dalle tradizionali molle, bensì da uno strato di schiuma in poliuretano. All'inizio del decennio successivo Parcival Lafer ampliò grandemente la produzione dell'azienda, introducendo l'impiego massiccio del fiberglass.
Fu proprio questo passaggio a convincere Lafer della possibilità di dare vita a un suo sogno: realizzare una spider che fosse alla portata di un pubblico al quale era precluso l'accesso alle blasonate sportive d'importazione. Ecco la scelta di una base meccanica affidabile, economica e ampiamente disponibile sul mercato locale: quella della Volkswagen "Maggiolino", anzi "Fusca", come era chiamata l'utilitaria tedesca nel grande Stato sudamericano.
La carrozzeria in vetroresina si prestava alla produzione in piccola serie e comportava investimenti relativamente contenuti. Infine, una piccola precisazione: l'importazione in Europa della MP Lafer era curata dalla Maristar Srl, con sede a Roma; la milanese Bepi Koelliker Automobili si occupava della distribuzione per il Nord Italia.

PELO NELL'UOVO

A SCUOLA DI CHIMICA

Carissima redazione di Ruoteclassiche, vi seguo sin dal primo numero e vi ho già disturbato fin troppe volte nel corso di questi 25 anni.
La rivista continua a essere un punto di riferimento del collezionismo automobilistico, e la stessa sua permanenza in edicola da oltre trent'anni ne dimostra la validità!
In un mare di competenza, passione, gusto, oculatezza nelle scelte... non bastano gli aggettivi... si è costretti a dover cercare davvero il "pelo nell'uovo", volendo segnalare un neo... Nell'interessante (e si spera profetico) editoriale "Cara Benzina" del numero ora in edicola, volendo appunto cercare il pelo nell'uovo... si nota l'errata rappresentazione della formula chimica dell'anidride carbonica, riportata come "Co2" invece che con il corretto "CO2" (cioè con entrambe le lettere "C" e "O" maiuscole). Il trascurabile refuso - magari dovuto agli odierni "correttori" - è ripetuto più volte, mentre la sigla "Co" corrisponde in realtà al Cobalto. Come si vede, davvero un'inezia, che ho voluto segnalarvi, immaginando di fare comunque cosa gradita.

Massimo D. Follaro

EDITORIALE

CARA BENZINA

GIUGNO 2022

RUOTECLASSICHE 3

CITROËN DS 20

POCO RICHIESTA

Nel numero di "Guida al collezionismo" di maggio con lo speciale Citroën-Peugeot non ho trovato alcuna notizia della Citroën DS 20, ma solo sulle ID e DS 19, 21 e 23. Si potrebbe sapere qualcosa?

Mario Santinami

La DS 20, prodotta dal 1968 al 1975, sostituì la DS 19; era equipaggiata con il quattro cilindri di 1985 cc utilizzato anche sulla ID 19, ma con potenza elevata da 91 CV a 103 CV SAE a 6000 giri; la velocità massima saliva da 160 a 167 km/h. Questo medesimo propulsore veniva montato anche sulla coeva ID 20, che sarebbe poi stata sostituita dalla DSuper a settembre 1969. La DS 20 montava di serie la frizione automatica a comando idraulico, ma a richiesta era proposta anche la versione "meccanica". Dall'anno-modello 1973 la potenza salì a 108 CV. La DS 20 era anche disponibile in allestimento Pallas. Più in generale, era una versione poco richiesta poiché la clientela si orientava o verso la più brillante DS 21 (motore di 2175 cc da 115 CV SAE) oppure sulle più economiche DLuxe, DSpécial e DSuper, sempre con motore di 1985 cc. La quotazione della DS 20 è inferiore a quella della DS 19: circa 13.000 euro nella fascia di riferimento AB; la DS 20 Pallas si attesta sui 15.000 euro.

INSERZIONE GALEOTTA

MILLANTATO CREDITO

Se, cercando una Mercedes-Benz E 200 Cabriolet, incappate nell'inserzione "pubblicata" su Autoscout relativa a un esemplare del 1996 con 149.000 km e proposto a 17.500 euro evitate un fraintendimento: il proprietario, di Roma, pone a corredo delle foto della vettura le immagini del servizio pubblicato da Ruoteclassiche sul numero di ottobre 2018 e dedicato proprio a una vettura gemella. Ecco, la E 200 Cabriolet in vendita non è l'esemplare protagonista delle nostre pagine. Niente di male, per carità, ma ci sembrava doverosa una precisazione sia per sgombrare il campo da ogni equivoco sia per riguardo al proprietario della vettura immortalata dal nostro fotografo Massimiliano Serra.

M&C INJECTION SPECIALIST
www.revisionek-jetronic.com
45026 Lendinara (RO)
349-6761792

LA VISIONE DI VIOTTI

Vi invio una foto di mio padre ritratto accanto alla sua coupé Fiat 509. Siamo nel 1927 subito dopo la sua laurea in Farmacia. Vorrei conoscere qualche dettaglio sull'auto e sapere se a quel tempo la carrozzeria Viotti produceva solo su commessa.

Giovanni Caron

La Fiat 509, presentata a maggio del 1925 al Salone di Milano, può essere considerata la prima utilitaria prodotta in grande serie dalla Casa torinese. Era mossa da un quattro cilindri in linea di 990 cc (alesaggio 57; corsa 97) da 22 CV a 3400 giri/minuto. Si trattava di un'unità moderna, con distribuzione ad albero a camme in testa. Lunga 3,70 metri, aveva un interasse di 2,55 metri. Le carrozzerie proposte erano berlina, torpedo, cabriolet, spider, coupé e coupé royal. Nel 1926 arrivò la 509 A, aggiornata nel carburatore e nei pneumatici. Sempre nel 1925 vennero presentate le versioni spinte, ovvero la 509 S e la 509 SM (Spinto Monza), disponibili in edizione normale o Coppa Florio. Il ciclo vitale della 509 terminò nel 1929, dopo oltre 90.000 esemplari costruiti. E proprio alla 509 è legata una delle realizzazioni più famose della Viotti & Tolfo, datata 1925: si tratta dell'avveniristica coupé aerodinamica allestita su commissione del cavalier Michele Lanza (suo il marchio di detersivi Mira Lanza), denominata proprio per le sue linee inconsuete e futuristiche "La Bizzarra". La 509 costituì per la Viotti & Tolfo, attiva dal 1921, un'ottima base per promuovere interpretazioni fuoriserie su un autotelaio relativamente economico. In quegli anni l'attività dell'atelier di via Ilarione Petitti 9 a Torino era incentrata su allestimenti su commissione; la fama dell'azienda arrivò grazie alle numerose affermazioni ottenute ai vari concorsi d'eleganza, destando l'interesse della clientela più esigente. Alla fine degli anni 20 venne avviata la collaborazione con Mario Revelli di Beaumont, antesignano della figura dello stilista freelance. Vittorino Viotti era convinto però che il tempo delle fuoriserie esclusive fosse destinato a terminare; il futuro risiedeva nei volumi produttivi elevati piuttosto che nella fabbricazione di singole fuoriserie riservate a una ristretta élite Quando nel 1930 fondò la carrozzeria Viotti S.A. intese dar vita a una struttura il più possibile agile, delegando a fornitori esterni diverse lavorazioni e impegnandosi nella realizzazione di piccole serie standardizzate. E con l'uscita della Fiat "508" nel 1932 finalmente Viotti ebbe a disposizione la base ideale per avviare il suo progetto.

PHOTOBOX

CON NOI TUTTI I MESI

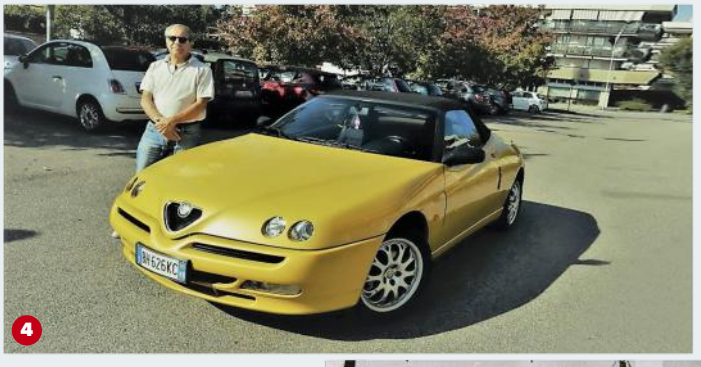
Pubblichiamo alcune immagini **scelte dalla redazione** tra quelle inviate a *redazione@ruoteclassiche.it*

1

2

Da Verona ad Aosta
1. Giorgio Pasetto e suo fratello maggiore Giancarlo davanti all'officina del padre a Verona: siamo nel 1950.
2. La splendida Fiat 500 A del 1939 di Sergio Empoli
3. Gian Enrico Dütschler con la mamma, la nonna e la Bmw 3.0 CSI a Pila (AO) negli anni 70.

3


4

Attrezzatura ingombrante
4. L'Alfa Romeo di Massimiliano Brunello sfoggia con indifferente eleganza i suoi 196.000 km.
5. "Mio padre, giornalista Rai, negli anni 50 effettuava servizi radiofonici con questa Fiat 500 C Belvedere. Qui era nel Parco Nazionale d'Abruzzo, dove si era recato in occasione della nascita di due orsacchiotti". Un bel ricordo di Ettore Tiboni.

5

GUIDA SICURA

UN PESO MASSIMO

Ho letto che 50 anni fa la Mercedes-Benz presentò un prototipo con innovative soluzioni volte a migliorare la sicurezza. Vorrei avere qualche ulteriore informazione. **Salvatore Lentini**

Nel maggio del 1972 la Mercedes-Benz svelò all'International Esv Conference, organizzata a Washington, la ESF 13. Si trattava del più recente sviluppo del programma Esf, lanciato nel 1971. Nell'ottobre di quello stesso anno venne presentata la Esf 05, basata sulla berlina W114 (la famosa "barra 8"). Il frontale era rivisto con l'aggiunta di una zona ad assorbimento d'urto (+370 mm), il passo era aumentato di 100 mm e l'intera scocca beneficiava di rinforzi strutturali. All'interno erano montati airbag frontali, gli schienali anteriori integravano degli airbag per i passeggeri posteriori, erano previste cinture di sicurezza a tre punti per tutti e cinque gli occupanti, rivestimenti morbidi in schiuma erano inseriti nei pannelli porta e nei montanti. La Esf 05 adottava inoltre un V6 sperimentale; l'impianto frenante prevedeva l'abs. Il peso era di 2060 kg, ben 665 in più rispetto alla W114 di serie. La Esf 13 era la naturale evoluzione della 05, dalla quale ereditava tutte le dotazioni; gli interventi erano stati rivolti soprattutto a migliorare l'estetica: in particolare erano stati rivisti il frontale e la coda, un aggiornamento che aveva reso più piacevole l'insieme. Il peso era lievitato però a 2100 kg.

BACHECA SOCIAL

@_sturel_6

Cosa succederà alle auto d'epoca dopo la decisione per le auto a emissioni zero dal 2035?

R L'argomento è trattato anche nell'editoriale del direttore a conferma che la notizia ha creato un certo panico, comprensibile, ma possiamo dire esagerato. Occorre anzitutto fare una doverosa precisazione: la Commissione Europea ha votato lo stop alla vendita delle vetture endotermiche (benzina, gasolio, Gpl e metano) dal 2035, ma non dei carburanti necessari per farle funzionare. Passeranno quindi anni prima che la disponibilità diventi problematica. Siamo perciò abbastanza tranquilli sul futuro delle nostre amate classiche, nella speranza la ricerca sui cosiddetti efuel, sulla carta molto promettenti, continui in maniera efficace...

@torino_lancista

News sulle targhe storiche?

R Dopo l'approvazione a fine 2020 della Legge di Bilancio 2021, nella quale era inserito appunto l'emendamento 126.26 contenente le indicazioni sul recupero delle targhe originali, sembrava ormai di essere giunti al sospirato traguardo. E invece purtroppo siamo tuttora in attesa del decreto attuativo, senza il quale la suddetta norma rimane lettera morta. Speriamo che il 2022 possa vedere una felice conclusione della vicenda.

Agip Novecento, la linea di prodotti Eni studiata per chi ama e guida auto d'epoca.
Una gamma completa di lubrificanti per ogni epoca, dal 1900 al 1990, fluido freni e additivo per benzina. Tutto è formulato per garantire la massima protezione e le migliori prestazioni.

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

Via Cancelliera 11C
00041 Albano Laziale
Roma (Italy)

392.9580992
www.puntogas.it
info@puntogas.it

Numero Verde 800 904 961

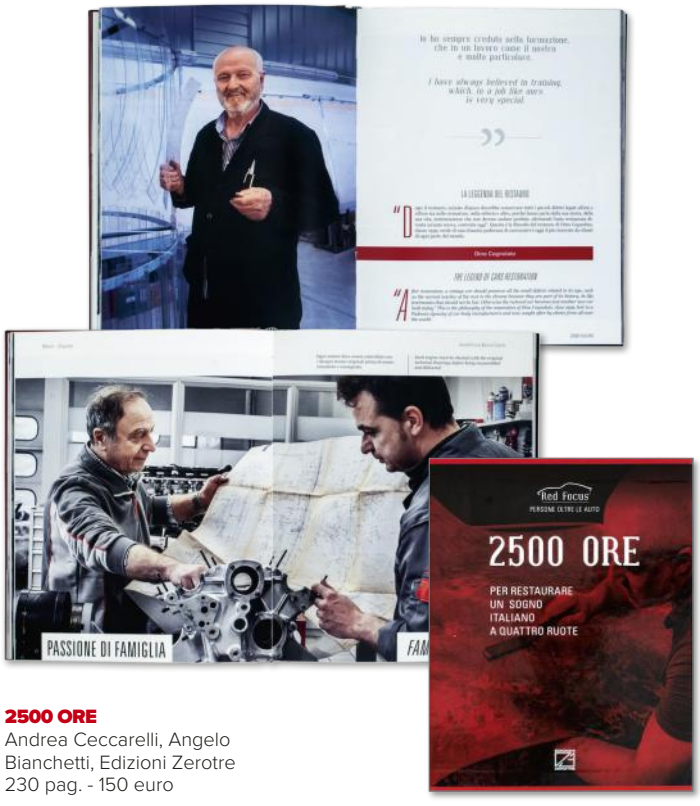
DIVENTA RIVENDITORE AGIP NOVECENTO
Scrivi a **info@puntogas.it**

eni
oilproducts.eni.com

GLI ARTISTI DEL RESTAURO

Il volume unico nel suo genere colleziona la storia dei **migliori venti specialisti** (al mondo) nel ripristino delle auto classiche

Finalmente un libro che rende il giusto tributo ai maestri del restauro, quegli artigiani capaci di riportare in vita vere e proprie opere d'arte su quattro ruote. Il volume di Andrea Ceccarelli e Angelo Bianchetti vi accompagna nelle officine, nei retrobottega, nei laboratori e negli atelier delle leggende del restauro italiane: carrozzieri, tappezzieri, meccanici e più in generale specialisti che hanno saputo fare la differenza, diventando i numeri uno in assoluto nel loro settore. "2500 ore per restaurare un sogno italiano a quattro ruote" non è un lavoro recente: è stato pubblicato nel 2019, ma ve lo suggeriamo volentieri lo stesso, perché racconta, spiega e illustra le nostre realtà d'eccellenza, veri e propri punti di riferimento per i collezionisti di tutto il mondo. Il libro è di grande formato, con numerose fotografie a colori di altissima qualità, e dunque di notevolissimo impatto. Vale ogni centesimo del prezzo di copertina, per l'unicità del tema trattato, per la qualità con cui è stato realizzato e per le testimonianze dirette raccolte nelle interviste. Diciamo che "2500 ore" ha il raro pregio di arricchire culturalmente chi lo sfoglia (e lo legge), oltre a rappresentare una guida utile per chiunque voglia restaurare un'auto ai massimi livelli.



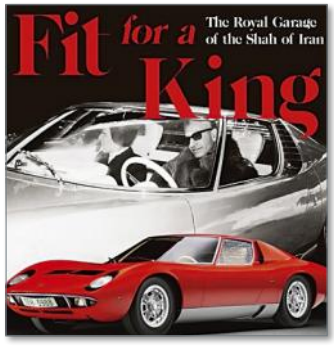
2500 ORE
Andrea Ceccarelli, Angelo Bianchetti, Edizioni Zerotre
230 pag. - 150 euro

STORIA

IL GARAGE DELLO SCIÀ

Un'inserzione su un giornale del 1988. In vendita la Maserati Ghibli appartenuta all'ultimo scià dell'allora Persia. Da qui la curiosità di ricostruire un garage da sogno (uno dei più importanti al mondo) lungo decenni non sempre dorati, una rivoluzione e la caduta di un potente che amava i motori. Così è scattato l'interesse dell'autore iraniano per le auto dello scià: ha impiegato vent'anni di ricerche per completare questo volumone riccamente illustrato. Parte dalla prima vettura arrivata in Persia nel 1900. E prosegue con tutte le auto (anche militari) che hanno accompagnato Reza Pahlavi nella sua vita di statista e privata: dalla Ford Model T del 1919 alla Ferrari 365 GT4 BB del 1974, alle tante Lamborghini, Rolls-Royce, Mercedes, Aston Martin, Buick, Jaguar, Porsche... A centinaia.

FIT FOR A KING - THE ROYAL GARAGE OF THE SHAHS OF IRAN
Borzou Sepasi
Dalton Watson Fine Books
564 pag. - 170 euro



MOTO

VIAGGIARE E DIVERTIRSI

Di libri sul come e il perché si sceglie di fare della motocicletta uno stile di vita, ne sono stati scritti in ogni epoca. Nessuno è come "La Curva Perfetta", scritto a quattro mani dal fondatore della prima scuola di guida sportiva sicura su strada in Italia, Carlo Cianferoni (autore anche delle illustrazioni), e da Paolo Sormani, giornalista e collaboratore di Ruoteclassiche. Si scrive di moto e di viaggi, con un preciso riferimento letterario. Le "Note per il motociclista del terzo millennio" sono le stesse scritte da Italo Calvino a proposito delle qualità della scrittura. Leggerezza, rapidità, esattezza, visibilità, molteplicità - più la coerenza - sono necessarie anche per scrivere una perfetta traiettoria sull'asfalto. Qui sta l'unicità di un libro che è sia iniziatico per giovani motociclisti sia romantico per i più esperti. Con tanti consigli tecnici sensati per guidare bene e trarre dalla propria moto il massimo della goduria. "La Curva Perfetta" si lascia percorrere come una bella strada di montagna. Da portare nella borsa in vacanza.

LA CURVA PERFETTA
Carlo Cianferoni - Paolo Sormani
Giunti Editore
256 pagine - 18 euro

«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)

a cura di **Alfredo Albertini**

UTILITARIA POPOLARE

Praticamente tutte le aziende produttrici dagli anni 50 in poi **si sono sbizzarrite** sul suggestivo tema della 500

1

2

3

Da Venezia a Roma e a Napoli spopolano nei negozi di souvenir i modellini della Fiat 500, autentica icona dell'Italia nel mondo. Qui ci occupiamo di quelli da collezione, alcuni dei quali hanno raggiunto valori elevati, come per esempio la rarissima 500 Rivarossi in scala 1:13, uscita in concomitanza con la vettura autentica e realizzata come promozionale per la Casa torinese. Ricordiamo quindi le Ingap in scala 1:30 circa della serie 700, allora poco più che giocattoli in plastica con movimento a frizione che si trovavano anche al mercato. All'apice del loro successo, tra gli anni 60 e 70, la Mercury e la Mebetoys realizzarono due ottimi die cast in scala 1:43, riuscendo persino a munirli di porte e cofani apribili nonostante le loro piccole dimensioni. La prima propose la Lusso e l'Abarth, la seconda la F con il tettuccio in plastica. Passando a una dimensione superiore, memorabile la Lusso della Polistil in scala 1:25, con porte apribili e ruote veloci, uscita negli anni 70. Nel 2002 fu la volta di una splendida L della BBurago in scala 1:16, nata quando l'azienda produceva ancora in Brianza. A quella venne affiancata la F. La comasca Brumm ha in catalogo l'intera gamma 500, dalla primissima Economica sino alla R, tutte in scala 1.43. Ci sono poi le Vitesse, in varie serie e colori. Anche la Spot On, marchio dell'Irlanda del Nord scomparso da oltre 50 anni ne ha realizzata una molto bella.

Siete piccole così

1. Quattro aperture e tettuccio sollevato per la 500 Lusso della BBurago in scala 1:16. Si trova a 30 €.
2. Della Polistil questa L uscita nel 1975 (S599) in scala 1:25 con porte apribili e ruote veloci. Vale 100 €.
3. Scala 1:43, porte e cofano motore apribili per la Fiat 500 F della Mebetoys, introdotta nel 1969 (A-36). Oggi è quotata sui 150 €.
4. Dalla Ingap la 500 prima serie con movimento a frizione, qui come promozionale Brioschi. In plastica e in scala 1:30, ha una quotazione di 50 €.
5. La R proposta dalla Vitesse è in scala 1:43 e nella tinta originale dell'epoca: sui 30 €.
6. Quattro aperture per la Lusso della Mercury in scala 1:43 (n. 17). Vale 100 €.
7. Il capolavoro Rivarossi (poi Pocher) presentato nel 1957 in scala 1:13 in plastica. Aveva il motore elettrico e con la scatola può valere anche 1500 €.

4

5

6

7

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

Un'edizione speciale di **AutoItaliana** per raccontare e celebrare i 40 anni della rievocazione della "gara più bella del mondo".
La **1000 Miglia** è un mix unico di passione, glamour, cultura e storia. Negli anni hanno preso il via celebrità da ogni angolo del pianeta e provenienti dai mondi più svariati: cinema, spettacolo, sport, musica e altro. Perché la 1000 Miglia è unica e ti resta dentro per la vita. Un acquerello dell'Italia più bella che si imprime per sempre nella memoria di chiunque abbia la fortuna di correrla almeno una volta.

DISPONIBILE IN EDICOLA E SU AUTOITALIANA.IT

AUTOITALIANA
PASSIONE | STILE | CULTURA

PAOLO DE VECCHI
UN CAMPIONE DI PRECISIONE

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

Nei suoi ormai quasi 150 anni di storia, Bulova - marchio d'origine americana e oggi parte di Citizen Group - ha contribuito a scrivere interessanti capitoli nella storia dell'orologeria. In particolare nell'epoca in cui si cercavano modalità di funzionamento in sostituzione ai tradizionali meccanismi. Un po' quello che sta succedendo oggi tra le automobili nel passaggio dai combustibili fossili ad altre forme di energia "pulita". In orologeria il problema dell'inquinamento non si poneva, anzi, leve e ingranaggi sono per definizione componenti "ecosostenibili", si trattava semplicemente d'innovazione.

E durante gli anni 60 Bulova mise a punto il modello Accutron (dalle parole inglesi "accuracy" e "electronic", volendo significare "precisione elettronica"), all'epoca l'orologio più esatto del mercato. Con il suo innovativo diapason, in sostituzione del bilanciere, alimentato da pile e in grado di oscillare con frequenze incomparabilmente più alte rispetto ai tradizionali dispositivi meccanici, Bulova non aveva rivali nella più accurata misurazione del tempo, anche nelle sue più minuscole frazioni. Tanto è vero che l'Accutron venne inserito nel protocollo di molti programmi Nasa come regolatore delle funzioni di bordo delle navicelle spaziali. E per rimarcare questo importante e suggestivo avanzamento tecnologico, il marchio progettò alcune serie d'orologi Accutron lasciando a vista dal quadrante tutti i circuiti del funzionamento elettronico. Si trattava comunque di un modello analogico, ovvero con visualizzazione di ore e minuti mediante indici e lancette.

> "Ritorno al futuro per Bulova che aggiorna **uno storico modello elettronico** in collaborazione con la comunità digitale D-Cave"

L'IMPIEGO DEL LED

Il passo successivo venne compiuto tra gli anni 70 e gli 80 da un modello con indicazioni analogiche grazie al sistema led (Light Emitting Diode), che illuminava sul quadrante le cifre di ore e minuti. Questo altrettanto innovativo orologio, anch'esso dal design originale e corrispondente alla tecnologia adottata, venne battezzato Computron ed è stato oggi rieditato in chiave contemporanea. Per questa operazione Bulova ha collaborato con D-Cave, la community d'appassionati di cultura digitale, inserendo il Computron nell'orbita (tra "meta-verso" e "gamer") del mondo virtuale. R

IL RITORNO

QUELLI REALI SONO 150

L'attuale riedizione del celebre Computron realizzato da Bulova durante gli anni 70 presenta molte particolarità che incrociano tecnologia e design. Come la cassa trapezoidale in acciaio con trattamento IP Black, il quadrante a vista sui circuiti di funzionamento e con un elemento (angolato per facilitarne la lettura al polso) che riporta le indicazioni digitali (tramite dispositivo led a emissione di luce verde) per ore, minuti, secondi e data. Le misure di questo ancora oggi futuristico orologio sono ragguardevoli (mm 31,7 x 40,3 per i lati e 14,2 per lo spessore). Tre le versioni: due disponibili nel "meta-verso" come Nft (Non fungible token, l'atto di proprietà di un oggetto digitale) riscattabili fisicamente e una "special edition" in regolare vendita e limitata a 150 pezzi.

REGINE DEL PASSATO ANSALDO TIPO 22 (1931)

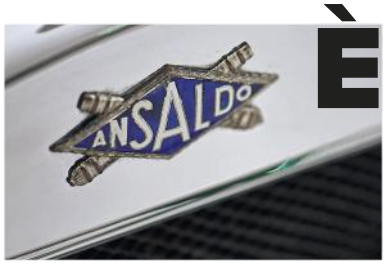
di **Marco Visani** - foto di **Paolo Carlini**

Lusso a buon mercato
La Tipo 22 "Guida interna Gran Lusso" a sei luci e sette posti è opera degli Stabilimenti Farina. Nel 1929 costa 58.500 lire, oltre il triplo di una Fiat 514 ma il 35% in meno di una Lancia Dilambda. Il solo chassis viene 39.000 lire. È disponibile anche come Limousine Trasformabile a sei posti e Cabriolet a quattro.

L'ultimo colpo

Costruiva cannoni, la Ansaldo. Oltre che treni e navi. Tra le due guerre si cimentò anche nella produzione di automobili. **Questa magnifica otto cilindri** fu però il suo canto del cigno

PER COSTRUIRE AUTO, L'ANSALDO USÒ LA FABBRICA TORINESE CHE **PRODUCEVA AEREI MILITARI**



Tiro incrociato
I cannoni incrociati dietro la losanga blu ricordano il passato militare dell'Ansaldo. Le porte ad armadio conservano il montante centrale per garantire una maggiore rigidità alla carrozzeria. Il disegno è quello tipico delle berline di gran classe di fine anni 20, senza la benché minima concessione a stravaganze o balzi in avanti sul piano della ricerca stilistica.

È esistito un tempo in cui nell'industria automobilistica contava molto più il sostantivo dell'aggettivo. Le fabbriche costruivano a prescindere, senza distinzioni rigide tra un prodotto e l'altro. Capitava alla Fiat, il cui slogan "Terra mare cielo" rappresentava una gamma fatta di veicoli terrestri, navi e aerei e - in misura minore - alla Lancia e all'Alfa Romeo, che frequentarono il mondo del trasporto pesante e collettivo. Ma valeva anche il contrario: aziende nate per far altro che, a un certo punto del loro percorso, iniziarono a occuparsi di automobili. Soprattutto tra le due guerre, quasi sempre senza duratura fortuna. E questo nonostante l'eccellente qualità dei loro veicoli.

DA GENOVA A TORINO

Fu il caso dell'Ansaldo, che a Genova aveva cantieri navali e ferroviari, e che dopo la prima guerra mondiale dovette riconvertire i reparti che costruivano cannoni e altre forniture militari. La soluzione parve (e fu) per una decina d'anni l'automobile: allo scopo venne riallestito lo stabilimento torinese di corso Peschiera che aveva fabbricato le carlinghe di aerei da combattimento. La prima automobile Ansaldo, la 4A del 1920, era una raffinata quattro cilindri di 1847 cc che il mercato premiò. Ma il fallimento della Banca di Sconto, primo azionista dell'azienda, obbligò nel 1923 a una rifondazione societaria: la divisione auto venne scorporata dalla holding pur conservandone il marchio. Il nuovo presidente era un certo Giuseppe Mazzini: un omonimo, ovviamente. Furono gli anni migliori: si sviluppò una gamma di modelli anche a sei cilindri, in versione standard e S (Spinta, come si diceva allora). Poi un nuovo scossone societario: la cessione dell'azienda alla Macchi di Varese, nel 1927.

Sembra una beffa del destino che dagli aerei le Ansaldo fossero nate e in quella direzione ritornassero. Ma sarà un fuoco di paglia. Il nuovo proprietario punta tutto sul lusso guardando al mercato statunitense. E mal gliene incoglie, visto che il crollo di Wall Street del 1929 mette purtroppo fuori gioco le auto più esclusive, specie quelle d'importazione. Il 7 ottobre 1931 la società pas-

Ti blocco il cambio
La strumentazione integra termometro acqua, indicatori livello olio e benzina, orologio, tachimetro e amperometro. Sul pomello cambio, un blocco antifurto. Tra i sedili, due strapuntini. I nécessaire per i passeggeri sono in argento.

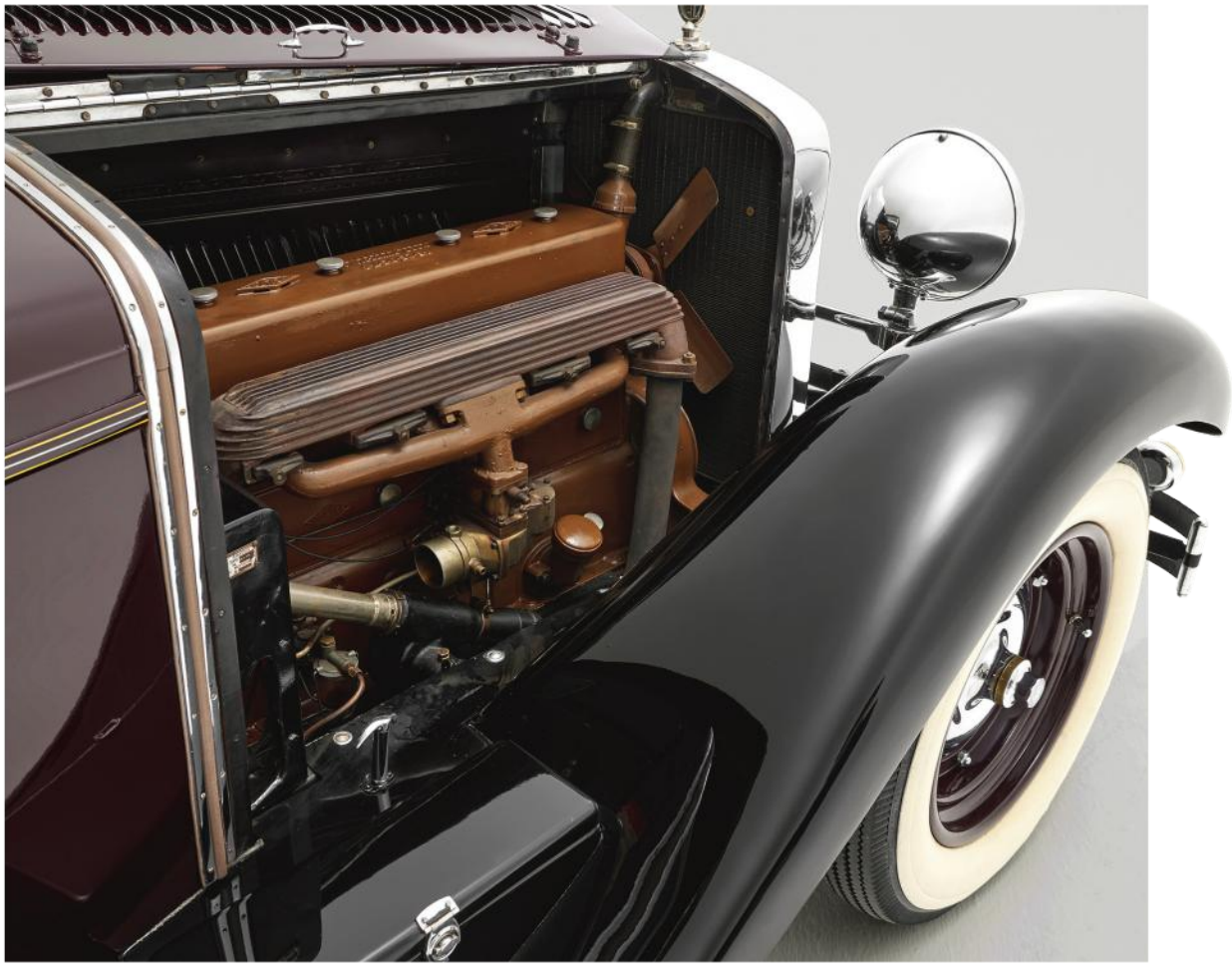
Avanti e indietro
Pur essendo "solo" un aste e bilancieri (altre Ansaldo ebbero l'asse a camme in testa), l'otto cilindri in linea di 3,5 litri è assistito da un moderno sistema elettrico con spinterogeno anziché magnete (sopra, i dettagli del lato sinistro, quello dell'accensione). Sul lato destro, il bel collettore con abbondanti alettature longitudinali e, subito sotto, il carburatore.

sa nuovamente di mano: alla OM di Brescia, stavolta. In un'incessante girandola di assetti societari, viene liquidata un anno dopo con la costituzione della Ceva (Costruzione e Vendita Ansaldo) per assemblare e commercializzare gli ultimi telai in giacenza, operazione laboriosa che richiederà non meno di quattro anni. Per la cronaca, la OM sarebbe a sua volta stata cannibalizzata dalla Fiat l'anno successivo, mentre lo stabilimento sino al 1968 fece da casa alla Viberti dei camion e degli autobus, in un quasi ossessivo intreccio di competenze e mercati.

ITALIA-USA

Appartiene agli ultimi anni dell'Ansaldo la Tipo 22, poderosa ammiraglia a otto cilindri in linea e nostra "regina" del mese. Presentata al Salone di Roma il 30 gennaio 1929, nove mesi tondi prima del Black Tuesday di New York, è un'imponente berlina a sei luci. Questo esemplare venne venduto il 2 maggio 1931 a Nicola Frugone, un benestante di Chiavari, che emigrò negli Usa (quando si dice gli incroci del destino…) pochi mesi dopo. L'auto, con appena 3000 km all'attivo, venne ritrovata da Luciano Nicolis nei primi anni 80, circa vent'anni prima che aprisse il museo di Villafranca, dove è tuttora custodita dalle amorevoli cure della figlia Silvia e della sua equipe.

Conserva ancora la targa di prima immatricolazione (con la sigla della provincia che anche in coda segue la numerazione) e il libretto, anzi la "Licenza di circolazione per automobile in servizio privato" emessa dall'Ispettorato Generale Ferrovie, Tramvie, Automobili del Regno d'Italia. Telaio e motore sono matching numbers che di più non si potrebbe: hanno la medesima cifra, 220080, il che - in mancanza di archivi di produzione, andati perduti - fa ragionevolmente supporre che si tratti dell'ottantesimo esemplare. Il prezioso documento riporta anche la data di costruzione: 27 aprile 1931, appena cinque giorni prima dell'immatricolazione, fatto che lascia immaginare una produzione su ordinazione, senza tempi morti tra linea di montaggio e concessionario. Saranno i cannoni incrociati dietro la losanga blu, vestigia di un passato di militare, che campeggiano nello stemma sopra il radiatore: fatto sta che la Tipo 22 è una di quelle au-



MOLTE SUE CARATTERISTICHE SEMBRANO FATTE APPOSTA PER **CONTRASTARE LA LANCIA** DILAMBDA

tomobili che incutono rispetto alla prima occhiata. Il resto lo fanno il lunghissimo cofano, i paraurti a doppia lama e le ruote a disco, che solo la Tipo 22 montò: le altre Ansaldo ricorrevano infatti soprattutto alle ruote in legno, oramai anacronistiche all'alba degli anni 30, perché la Macchi, per un certo periodo - come abbiamo visto - proprietaria del marchio controllava anche il Ruotificio Italiano, che lavorava solo quel tipo di materiale.

LUSSO E GENIALITÀ

Molte delle sue caratteristiche sembrano fatte apposta per contrastare la Lancia Dilambda, dal frazionamento alla cilindrata passando per il telaio ribassato, che conferisce alla vettura un'aria dinamica mitigandone la severa imponenza. Diversamente dalle Ansaldo a quattro e sei cilindri, che avevano l'asse a camme in testa, la Tipo 22 ha una distribuzione più tradizionale, con aste e bilancieri. Dentro, è un festival di lusso e soluzioni geniali, come la serratura di sicurezza integrata sulla leva cambio. Fu il canto del cigno, la "ventidue". Ma aveva ancora il colpo in canna. R

Una non basta
La doppia ruota di scorta appesa in coda è parte dell'equipaggiamento standard. Le pedane sono rivestite in gomma: servono a pulire le suole delle scarpe prima di salire in abitacolo. Da questa prospettiva si apprezza lo slancio della fiancata reso possibile dal telaio ribassato. Belle le ruote a disco con coppa cromata.

CARATTERISTICHE

Motore
Anteriore, longitudinale
8 cilindri in linea
Alesaggio 75 mm
Corsa 100 mm
Cilindrata 3534 cc
Potenza 86 CV a 3500 giri/minuto
Monoblocco e testata in ghisa
Distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri, catena
Accensione a spinterogeno
Alimentazione a carburatore doppio corpo Zenith
Impianto elettrico 12 V.

Trasmissione
Trazione posteriore
Frizione monodisco a secco
Cambio a 4 marce.

Corpo vettura
Berlina 4 porte, 7 posti
Telaio a longheroni e traverse, carrozzeria in acciaio
Sospensioni anteriori ad assale rigido, molle a balestra longitudinali
Sospensioni posteriori a ponte rigido, molle a balestra longitudinali
Ammortizzatori a frizione
Freni a tamburo a comando meccanico
Sterzo a vite senza fine e ruota elicoidale.

Dimensioni e peso
Passo 3310 mm
Peso a vuoto (solo telaio) 950 kg.

Prestazioni
Velocità 120 km/h
Consumo medio 18 litri/100 km.

C'È PISTA PER TE ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER

di **Paolo Sormani** - foto di **Thomas Maccabelli**

Piccole mancanze
Il nostro lettore impegnato alla guida sul circuito Asc di Vairano (PV). Ha apprezzato molto il carattere e il fascino della Giulietta Spider. Come si vede in foto, mancano le alette parasole sul parabrezza: si va di occhiali scuri o berretto con la visiera. Più scomoda la mancanza di uno sportello per il vano portaoggetti.

SE L'ETÀ NON CONTA

Alessio Torre ha solo 20 anni. Eppure **si è divertito da matti con un'auto che ne ha oltre 60.** Perché l'icona del Biscione non ha mai perso la sua bellezza originaria e continua a far innamorare generazioni di alfisti

Buon sangue...
Alessio Torre ha 20 anni, studia per diventare ingegnere automobilistico, ha un papà che gli ha trasmesso la passione per le classic car. E adora la velocità. Guidare la Giulietta Spider era uno dei suoi sogni: abbiamo aperto le porte della collezione di auto storiche di Quattroruote e l'abbiamo accontentato..

Pinin Farina definì la Giulietta Spider "la signorina che non invecchia". Anche il viso di Alessio Torre ha i tratti morbidi e la freschezza dei 20 anni. Quando la discussione verte sulle auto d'epoca, però, l'espressione diventa più seria, concentrata. Trovarsi di fronte a un giovane che discetta la materia con tali competenza e dedizione è un tonico per lo spirito. Ovviamente, se la differenza di età con l'auto che ha scelto si avvicina al mezzo secolo, è anche "colpa" di papà Luca, che da qualche anno ha spalleggiato la passione di Alessio "finché ci siamo fatti prendere un po' la mano e ci siamo buttati insieme nell'avventura delle auto classiche. Siamo entrati nel giro degli appassionati, ci è piaciuto l'ambiente e ora questo virus chi ce lo toglie più". Torre è studente al secondo anno di Ingegneria dell'autoveicolo al Politecnico di Torino. C'era da aspettarsi altro considerando che, appena nato, tornò dall'ospedale a Betlemme su una Fiat Coupé? Un predestinato, si direbbe fuor di blasfemia. Perché nel nostro caso, Betlemme è la frazione di Chivasso proprio alle spalle dello stabilimento Lancia. Ciò non toglie che i Torre si definiscano una famiglia di alfisti con la A maiuscola: ecco perché Alessio guida ogni giorno una Mito Veloce, adora la sua GTV 3.0 con il V6 "Busso" e ha chiesto a Ruoteclassiche di guidare una Giulietta Spider bianca.

AMATA DA TUTTI

Accontentarlo è stato facile: l'esemplare datato 1958 proviene dalla Collezione Quattroruote. Si tratta di una rara prima serie "interim", con parabrezza panoramico e passo corto, ma già dotata dei deflettori alle portiere e del cambio con sincronizzatori tipo Porsche della seconda serie. Bassa, filante, essenziale, la Giulietta Spider nacque dietro suggerimento dell'importatore americano Max Hoffman, esteta raffinato; e dalle matite del "maestro" Franco Martinengo. Fu subito prediletta da celebrità come Vittorio Gassman e Walter Chiari. A portarla sulla pista di handling di Vairano è il nostro Gaetano Derosa, che considera la Giulietta una di famiglia. Per Alessio, giusto po-

LA SUA TOP 5

Alfa Romeo Giulietta Spider

Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione

Ferrari 348 GTS

Lamborghini Countach

Lancia Delta HF Integrale

> “Un’automobile come la Giulietta Spider **va accettata con i suoi pregi e i suoi difetti,** con la sua meccanica e la sua storia”

chi consigli. La Giulietta Spider ha un motore, il leggendario 4 cilindri in linea di 1,3 litri progettato dall’ingegner Orazio Satta Puliga, che ha fatto dell’elasticità la sua forza: “Metti la quarta a quaranta all’ora e quando schiacci non batte in testa; una volta stimolato da una bella pompata, l’impianto frenante con i quattro tamburi ventilati risponde bene”, spiega. “È sufficiente metabolizzare che, con quel ponte posteriore che si ritrova, la Giulietta alza spesso una ruota in curva. La semplicità di guida è proverbiale. Anzi, come mi disse una volta Virgilio Conrero, con i suoi 65 CV la Giulietta è il tipo che fa un giro intorno alle Porsche 356, le saluta e se le lascia dietro. Ecco, forse è un po’ troppo perfettina”. E l’unico rischio è che il nostro lettore si lasci soggiogare dalla sua bellezza, anziché sfruttarne le doti dinamiche.

Non c’è pericolo, a quanto pare. Nella piccola collezione dei Torre, oltre alla Mito Veloce e all’“Alfona” GTV, Alessio ha a disposizione un paio di youngtimer a cielo aperto come la Fiat Barchetta (in edizione limitata Verde Stelvio) e la Mercedes SLK 200 Kompressor, due vecchi sogni

Guida sportiva
Gli strumenti sono ben visibili e protetti da una palpebra per limitare i riflessi. La posizione di guida è piuttosto distesa, ma comoda. In basso, il cambio è ben posizionato e facile da manovrare; più a destra, il celebre 4 cilindri bialbero dalla generosità proverbiale.

CARATTERISTICHE

Motore
Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 74 mm - Corsa 75 mm
Cilindrata 1290 cc
Rapporto di compressione 8:1
Potenza 65 CV a 6000 giri/minuto
Distribuzione a valvole in testa a V
Due alberi a camme in testa
Carburatore doppio corpo verticale Solex 35 APAIG
Lubrificazione forzata, 5,7 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 30 Ah.

Trasmissione
Trazione posteriore
Cambio a 4 marce
Pneumatici 155x15.

Corpo vettura
Spider 2 porte, 2 posti
Scocca portante in lamiera d’acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
Sospensioni posteriori a ponte rigido, bracci longitudinali, braccio centrale triangolare, molle elicoidali
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a vite e rullo
Capacità serbatoio carburante 58 litri.

Dimensioni e peso
Passo 2200 mm
Carreggiate: anteriore 1286 mm - posteriore 1270 mm
Lunghezza 3860 mm - Larghezza 1580 mm
Altezza 1335 mm
Peso in ordine di marcia 860 kg.

Prestazioni
Velocità 155 km/h
Consumo medio 8,2 litri/100 km.

ANALISI DI MERCATO

Quotazione di riferimento
Riportiamo quelle della Giulietta Spider prima serie, la più quotata, prodotta fra il 1955 e il 1958, quando debuttò la II serie. Le poche “interim” non hanno una valutazione distinta.

Le label	A+	AB	B+
In euro (prima serie)	96.000	71.000	42.500

Valore di mercato Stabile

È il momento di

Vendere	Comprare	Tenere

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

Fra prima e seconda
I pomelli dei vari comandi sono raggruppati al centro della plancia e comodi da utilizzare. L'esemplare della Collezione Quattroruote è del 1958 e appartiene alla prima serie "interim", cioè con il passo corto e i deflettori sulle porte. A destra, Alessio esamina il rivestimento in skai dei sedili anteriori.

di papà Luca. Oltre alla Fiat 500 L affiorata per caso dalla cantina di una casa vicina - Betlemme ha sempre avuto una certa capacità di sorprendere - e alla Lancia Fulvia Coupé del '74, una terza serie in Beige Mirabello. Quando è il momento di affrontare i cordoli, la pista sta cuocendo sotto il calore implacabile del mezzogiorno estivo. Molto bene: la Giulietta Spider è nata proprio per questo, per risplendere sotto il sole di giugno. E la voce che fuoriesce dalla marmitta solfeggia perfettamente in tono. Alessio Torre spiega di essere molto appassionato di auto italiane da che ne ha memoria. Ciò spiega perché le sue aspettative siano alte prima di mettersi al volante. In casi come questo, un appuntamento è sempre troppo breve: una come la Giulietta Spider, te la vorresti sposare. La differenza d'età vale fino a un certo punto: è il cuore, cioè la meccanica, che conta. "Essendo un'Alfa, sapevo che sarebbe stata bella da guidare, che mi avrebbe trasmesso la meccanica delle emozioni, come dice la pubblicità. La Giulietta Spider si è confermata divertente, con un bel motore per quanto sia effettivamente piccolo. Sarà la leggerezza complessiva, sarà il rollio nelle curve, la trovo guidabile e rilassante. La userei anche tutti i giorni, non stanca, mette una tranquillità assoluta, non spinge a spremerla. È una spider, no? Però questo non significa che quando gliene chiedi, non ne abbia. I giri scendono, tu schiacci e lei comunque riprende. E all'effetto del rollio in curva ci si abitua in fretta. E la Giulietta non si scompone. Dove mette le ruote, resta".

QUALCHE SORPRESA

E continua: "Mi ha sorpreso trovare il clacson nella corona interna cromata del volante. Viene normale premere al centro per suonarlo, invece così metti gli abbaglianti. E mai avrei detto che quella leva là sotto fosse il freno a mano...". È lo stesso Derosa a suggellare l'esperienza in pista con un sonoro "bravo, hai guidato bene". Un diploma a pieni voti: e dire che Alessio non aveva ricordi di famiglia da aggiornare a colori, o una storia romantica da rivivere anche per un giorno solo. Pur appartenendo alla Generazione Z, nata e cresciuta nella dimensione digitale, non parlategli di restomod a emissioni zero: "Se uno vuole comprarsi la macchina elettrica, ne scelga una nuova. Un'auto come la Giulietta Spider va accettata con i suoi pregi e i suoi difetti, con la sua meccanica e la sua storia". Nel caso ve lo foste chiesti, assicura che le ragazze gli piacciono della sua età. E pur insensibili all'auto d'epoca, "a un giro in spider non sanno resistere. Immaginarsi a questa". R

ANCHE VOI COME ALESSIO

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).

“Quando è il momento di affrontare i cordoli, la pista cuoce sotto il sole di giugno. Bene: **la Giulietta Spider è nata proprio per questo...**”

Dalla nostra collezione
La Giulietta Spider che Alessio ha avuto l'opportunità di guidare in pista è un esemplare del 1958. Si tratta della vettura appartenente alla Collezione Quattroruote che è stata, fra l'altro, protagonista del raid "Dolce vita d'estate" pubblicato ad agosto 2015.

FIAT
441783 PA

di **Gaetano Derosa** - foto di **Paolo Carlini**

SÌ, È PROPRIO L'ULTIMA

Termini Imerese, 31 luglio 1975: in catena di montaggio scattano i festeggiamenti attorno **all'esemplare color Turchese Farfalla** che sancisce la fine della gloriosa storia dell'utilitaria del boom economico. Da sempre della stessa famiglia, è tuttora in perfette condizioni

Commiato di gruppo
In alto, la foto in bianco e nero documenta il saluto finale alla "nostra" 500 R, l'ultima costruita, da parte di operai e maestranze dello stabilimento di Termini Imerese, il 31 luglio 1975. Sotto: le due speciali punzonature create appositamente per l'estremo numero di telaio, posizionate sulla parte interna del parafango destro, zona alloggiamento del cric di sollevamento e sulla plancia di fronte al passeggero.

Sembra un giorno di normale tran tran, il 31 luglio 1975, per l'impianto di produzione Fiat di Termini Imerese. Invece è una data storica: arriva in catena di montaggio l'ultima 500. Si tratta di una R di colore Turchese Farfalla, con interno in vinilpelle nera e antifurto bloccasterzo come optional. Un evento che la dirigenza dello stabilimento palermitano decide di festeggiare, così come verrà fatto per altre icone dell'automobilismo mondiale, come il Maggiolino, la 2 CV, l'R4, la Mini. Bottiglie di passito, sorrisi e foto di gruppo attorno all'esemplare che compare in queste pagine. E che viene personalizzato con due speciali punzonature (una sulla plancia, l'altra sulla parte interna del parafango destro), una sorta di conio per celebrare l'evento.

Ci sono auto che passano alla storia per i contenuti tecnici o stilistici di cui sono portatrici. Altre invece meritano un posto di rispetto nel panorama mondiale per quanto hanno rappresentato nella storia popolare di un Paese. Poche, però, sono riuscite a fondere la tecnica col sentimento. E la 500, senza dubbio, è una di queste perché ha lasciato un ricordo indelebile nella storia della nostra Penisola dal 1957 in poi, diventando l'icona di un'epoca. In 18 anni di onorata carriera, prodotto esattamente in 3.893.294 esemplari, il "Cinquino" ha messo al volante per la prima volta milioni di italiani e non solo.

FEDELE A SE STESSA

Forse il suo più grande pregio è stato quello di rimanere fedele a se stessa. Sia chiaro, della prima serie rimane ben poco nella versione R, che compie 50 anni (debutta al Salone di Torino nell'ottobre 1972). Nel corso del tempo ogni organo meccanico, come ogni parte di carrozzeria, viene rivisto, ma nell'immaginario collettivo la 500 è immediatamente identificabile, sia che si tratti di una Normale del 1957 sia dell'ultima serie che chiude il glorioso ciclo.

Ad aprile 1972, quando il prototipo della 126 è pressoché definitivo, la dirigenza di Mirafiori in realtà è ancora incerta sull'opportunità di mandare in pensione definitivamente la 500,

Cerchi sportivi
A prima vista la R è riconoscibile grazie ai cerchi di foggia sportiva, simili a quelli della 126 ma più stretti (3,5 pollici al posto di 4). Sotto a sinistra, la levetta di chiusura del deflettore e le maniglie di apertura della portiera e della capote.

che continua ad avere un buon successo di vendita. Ecco perché viene deciso di proseguire, ma con un modello unificato (al posto della F e della L) che mantenga le opportune distanze con la 126. Quindi bicilindriche entrambe, ma la R (sta per Rinnovata) con motore depotenziato e cambio non sincronizzato, finiture ed equipaggiamenti spartani come sulla F.

QUASI UN'ABARTH

L'ultima serie, ancora oggi, ha un sapore particolare. Per i (pochi) detrattori, si tratta della versione minimalista, quella che vale meno. Per i sostenitori (e iniziano a essere veramente tanti) è invece quasi un'Abarth. Questo perché la R monta il bicilindrico con cilindrata aumentata dai consueti 499,5 cc della serie F-L ai più grintosi "595" (594 cc per l'esattezza, sigla 126A5.000) delle versioni pepate messe a punto dal grande Carlo Abarth, la cui azienda viene assorbita dal gruppo Fiat nel 1971. E viene sdoganato il fatto che, per la prima volta nella sua storia, la 500 può vantare una velocità di punta dichiarata di (udite, udite) ben 100 all'ora. Tra l'altro migliora l'elasticità di marcia ai regimi bassi e intermedi, quelli a cui il motore lavora più spesso nel traffico quotidiano. L'incremento delle prestazioni si avverte soprattutto in ripresa dove, anche in quarta a 30 all'ora, la R prende giri con insospettata agilità senza il fastidioso "singhiozzo" così tipico delle versioni precedenti. E allora poco importa che l'impronta generale sia realmente minimalista, con il rivestimento interno dei pianali in gomma, il contachilometri e il volante presi in prestito dall'Autobianchi Giardiniera, l'addio al versatile schienale posteriore ribaltabile a favore di uno fisso e altre semplificazioni varie. A prima vista colpiscono i cerchi sportivi, simili a quelli della sorella 126 (ma più sottili, 3,5 pollici invece di 4) dal look grintoso. Una novità, quella dei cerchi privi di coppe ruota, che è poi un richiamo alle origini, alla prima serie del 1957.

Si arriva dunque a fine luglio 1975, con il pensionamento della R dopo una produzione specifica di 168.430 esemplari. Sull'ultimo, appunto, gli operai dello stabilimento siciliano de-

cidono di punzonare due scritte commemorative, una sul parafango interno destro, l'altra sulla parte metallica della plancia, lato passeggero. Entrambe, in realtà, vengono affogate nella vernice, quindi non sono, al tempo, visibili a occhio nudo.

IL GIOCATTOLO DI FAMIGLIA

Telaio 5231518, colore Turchese Farfalla, segni distintivi: da sempre della stessa famiglia. Ecco la storia di vita vissuta raccontata da Luciano Tona, 56 anni, impiegato, figlio di Gaetano e Venere, che il 13 gennaio 1976 acquistano la 500 R alla concessionaria Scia in piazza Marina, a Palermo: "Mio padre lavorava come venditore in questa filiale. Inizialmente, stando ai si dice, questo esemplare era stato messo da parte dal direttore dello stabilimento di Termini Imerese. Probabilmente si pensava di mandarlo a Mirafiori come simbolo della fine dello gloriosa produzione, ma in realtà da parte della dirigenza torinese non ci fu alcuna richiesta specifica. E quindi, verso il mese di novembre, la vettura venne trasportata su una bisarca assieme ad alcune 126 per

Un po' di Giardiniera
In alto, il volante e la strumentazione sono quelli, di colore nero, montati sull'Autobianchi Giardiniera, mentre il rivestimento del pianale, in gomma, è quello della F. Qui accanto, la catena di montaggio dello stabilimento di Termini Imerese, rimasto produttivo fino a dicembre 2011.

TERMINI IMERESE

È NATA IN "SICILFIAT"

Oltre che nello stabilimento Autobianchi di Desio, la versione R è stata costruita anche a Termini Imerese. Inaugurato nel 1970, lo stabilimento vicino a Palermo si è subito specializzato nella produzione delle piccole Fiat e, negli ultimi anni, di Lancia. Tre anni prima viene creata "Sicilfiat", società a partecipazione pubblica, di cui la Fiat detiene il pacchetto di maggioranza con il 60% delle azioni e la Regione Sicilia il restante 40%. Lo stabilimento viene completato nel territorio comunale di Termini Imerese, con un'occupazione iniziale di 350 addetti. Nella seconda metà degli anni 80, il periodo più florido per lo stabilimento, l'impianto è in grado di far lavorare 3200 operai con altri 1200 nell'indotto. Oltre alla 500 (inizialmente la L, poi appunto la R) in Sicilia sono state prodotte anche la 126, la Panda, la Punto (prima e seconda serie) e la Lancia Ypsilon. Poi il lento declino e la definitiva chiusura il 31 dicembre 2011.
Per riconoscere se una R è stata costruita a Desio (solo nel biennio 1972-73) oppure a Termini bisogna guardare il numero di telaio: se inizia col "5", come appunto l'esemplare del nostro servizio, si tratta di una "Sicilfiat", se invece il primo numero è un "6" identifica la costruzione lombarda in Autobianchi.

Numeri importanti
Dall'alto, la targhetta riassuntiva, alla destra del serbatoio, che indica anche il codice del colore (463), la dinamo e la punzonatura del motore (serie 126A5.000). Nella pagina accanto, in alto, da notare il caratteristico svaso (presente solo sulla R) del lamierato di battuta del cofano motore per rendere più agevole lo smontaggio del coperchio del filtro aria, e il serbatoio.

INVECE DI CONSERVARLA NEL MUSEO DI TORINO, **LA DIRIGENZA FIAT OPTÒ PER LA VENDITA,** COME UN NORMALE ESEMPLARE

essere regolarmente venduta. A quel punto mio padre la vide e comunicò a Giovanni Alicò, il direttore della filiale, che quella sarebbe stata l'auto ideale per mia madre Venere. Il prezzo concordato fu di 950 mila lire, pagato tramite finanziamento Sava con rate di 150 mila lire. Un paio di anni dopo, segnalo a mio padre che la vernice della plancia si è crepata, lasciando intravedere una strana punzonatura: 'Ultima vettura Fiat 500 prodotta, stabilimento Termini Imerese, Palermo, 31 luglio 1975'. E lì abbiamo scoperto che questa R era in effetti il canto del cigno. Nel frattempo, dalla caotica Palermo dove aveva subito due tentativi di furto, è stata trasferita nella nostra tranquilla cascina di campagna a Licata, coccolata e utilizzata come vettura per imparare a guidare e per il piccolo cabotaggio. Poi è saltata fuori, quando abbiamo fatto riverniciare l'auto anni dopo, anche l'altra punzonatura, quella sul parafango interno destro, con una dicitura simile, 'Ultima vettura prodotta, Fiat Spa, stabilimento di Termini Imerese, Palermo, 31 luglio 1975'. Ha percorso poco più di 100 mila km, la meccanica ha avuto soltanto manutenzione ordinaria e nulla più. Negli anni ho avuto modo di conoscere i responsabili del Fiat 500 Club Italia, che hanno confermato l'importanza dell'esemplare, così come Fca Heritage, che mi ha rilasciato una certificazione con l'attestazione della storicità della mia R. Anche se per me rimane semplicemente il giocattolo di famiglia". R

CARATTERISTICHE

Motore
Posteriore a sbalzo, longitudinale - 2 cilindri in linea
Alesaggio 73,5 mm - Corsa 70 mm
Cilindrata 594 cc
Rapporto di compressione 7,1:1
Potenza 18 CV a 4000 giri/minuto
Distribuzione ad albero a camme laterale, valvole in testa
Lubrificazione forzata, filtro olio centrifugo
Impianto elettrico 12 V, batteria 32 Ah.

Trasmissione
Trazione posteriore
Cambio a 4 marce non sincronizzate
Pneumatici 125-12.

Corpo vettura
Berlina 2 porte, 4 posti
Telaio a scocca portante, carrozzeria in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, balestra trasversale inferiore, bracci triangolari superiori
Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, molle elicoidali, bracci triangolari oscillanti
Freni a tamburo
Sterzo a vite e rullo
Capacità serbatoio carburante 22 litri.

Dimensioni e peso
Passo 1840 mm
Carreggiate: anteriore 1120 mm, posteriore 1129 mm
Lunghezza 2970 mm, larghezza 1320 - Peso 525 kg.

Prestazioni
Velocità 100 km/h
Consumo medio 4 litri/100 km.

Quotazione AB
4500 euro.

DRY AIR CLEANER

FIAT

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

AMORE

Il “popolo” dei collezionisti dell’ultima serie della gloriosa utilitaria **è numeroso e molto variegato,** con tantissime storie divertenti da raccontare: dalle avventure della nonna scatenata, ai figli pazzi di gioia quando si parte per l’ennesimo tour in giro per il mondo

Ma che bei colori
La gamma colori della 500 R comprende il Rosso Corallo Scuro (codice 165), Bianco (233), Avorio Antico (234), Blu Scuro (456), Azzurro Chiaro (415), Turchese Farfalla (463), Giallo Tahiti (276), Giallo Tufo (246) e Giallo Senape (278).

ETERNO

Più rara di una "F" ma con un valore inferiore. Strano il destino dell'ultima serie della gloriosa 500, che in questi ultimi anni ha avuto però una netta inversione di tendenza per quanto riguarda il suo appeal. Oggi infatti il minimalismo è diventato il punto di forza. Sono sempre di più gli appassionati che vogliono una "R" proprio per le sue tipiche caratteristiche di robustezza del motore e dei componenti meccanici e per la sua proverbiale semplicità costruttiva. Per molti anni questo modello è stato preso in considerazione solo ed esclusivamente come base ideale per svariate personalizzazioni, a volte ben oltre il limite della legalità. Tra l'altro non è difficile imbattersi in esemplari ancora conservati in buone condizioni, regolarmente circolanti, vista la relativa "giovinezza" della produzione, così come non è improbabile trovare delle "R" ancora nelle mani della famiglia del primo proprietario.

Quelle che abbiamo selezionato per queste pagine, con la collaborazione del Fiat 500 Club Italia, sono sei "Rinnovate", oggi in perfette condizioni generali, con bellissime storie di passione da raccontare. Dalle avventure di una nonna tuttofare in vacanza con tanto di zoo al seguito, al salvataggio estremo di un esemplare strappato all'ultimo momento alle morse del "ragno" del demolitore, fino al muletto infaticabile poi diventato un cimelio di famiglia. Perché la 500, da sempre, è solo il racconto di un grande amore.

Storie divertenti
Qui accanto, Gabriele Schiafone con la sua "R" del 1974. Sotto, Alberto Lo Gioco col suo esemplare del 1974. A destra, la "R" Blu Scuro di Duccio Devoti, che ha ereditato dalla nonna.

Si ringrazia Carlo Giuliani del Fiat 500 Club Italia

GABRIELE SCHIAFONE
GIALLO SENAPE (278)
(1974)

IL REGALO **DEI 14 ANNI**

Nato a Torino 26 anni fa, Gabriele Schiafone, a breve avvocato, ha ricevuto nel 2010 la "R" come regalo di compleanno: "Papà la trovò che era ridotta un rottame, perché era parcheggiata in strada in corso Orbassano, a Torino, e la fuliggine del rame dei fili del tram aveva ridotto le lamiere un colabrodo. In pratica abbiamo comprato, per una cifra simbolica, i documenti e le targhe e poi ci siamo dedicati al restauro totale. Che abbiamo fatto in casa, smontando e catalogando tutti i componenti per poi affidare la carrozzeria a zio Nazzareno, specialista in ripristini di auto in condizioni disperate. Portiere a parte, la 500 è stata ricostruita del tutto. Un lavoro immane, per fortuna a un costo ragionevole. Noi l'abbiamo rimontata e da allora è stata l'auto su cui ho fatto pratica per la patente. Ora è la mia fedele compagna di viaggio per il tradizionale incontro annuale del 500 Club Italia a Garlenda, una sorta di Woodstock che per gli appassionati come me è un appuntamento imperdibile. Alla fine ho anche digerito il fatto che è la serie più spartana, per contro il suo bicilindrico canta che è una meraviglia".

> "Sarà anche spartana, **ma il suo motore è il più brillante** della serie con prestazioni davvero gagliarde"

ALBERTO LO GIOCO
AZZURRO CHIARO (415)
(1974)

LA SCELTA **DEL CUORE**

Classe 1961, Alberto Lo Gioco di Torino lavora da sempre nel mondo delle auto, precisamente in Italdesign. "Dopo la nascita di mia figlia, ho dovuto vendere la moto. La scelta della 500 mi è sembrata un ottimo surrogato, ma non avrei mai pensato che me ne sarei innamorato così tanto. Dopo averne visionate alcune, alla fine la scelta è caduta su questo esemplare, che in realtà era poco distante da casa mia. Tutto sommato era in buone condizioni generali, tanto che almeno una quindicina d'anni è rimasta tale e quale, con solo manutenzione ordinaria e nulla più. Poi, nel 2017, con la ruggine che iniziava a farla da padrone, ho deciso per un restauro totale che sono riuscito a portare a termine con un ottimo rapporto qualità/prezzo, visto che alla fine è costato circa seimila euro. Quando sono in Liguria, adoro percorrere la vecchia Aurelia e, per tornare a Torino, affrontare il Colle del Melogno da Finale Ligure, un valico affascinante".

DUCCIO DEVOTI
BLU SCURO (456)
(1973)

LA NONNA **"SPRINT"**

Architetto di Torino, Duccio Devoti, 44 anni, è nato e cresciuto in questa "R", visto che la precedente proprietaria è stata nonna Gianna: "Una donna eccezionale e molto dolce. In realtà la vettura era stata acquistata nuova da una sua amica nel 1973, ma dopo poco tempo aveva deciso di venderla, e nonna non si fece scappare l'occasione. Potrei raccontare le sue mille peripezie al volante, ovviamente condivise con me accovacciato nell'angusta panchetta posteriore. Sorpassi mozzafiato, la manovra della scalata delle marce con la 'doppietta', una sorta di fiaba. Tra le tante avventure, indimenticabile fu quella volta che, mentre stavamo andando al mare con a bordo il barboncino Cita, la gabbia con i canarini (entrambi battezzati Cippi) e la fedele tartaruga Cichita, la nonna venne fermata dalla polizia stradale, che non osò nemmeno chiederle i documenti. 'Vada pure', questo il commento dei due agenti, tra lo sconcertato e il divertito, dopo aver realizzato chi erano i passeggeri a bordo. Quando nonna decise di disfarsene, venne messa nella vetrina dell'officina di un meccanico di Alpignano (vicino a Torino). Lo ricordo molto bene, avevo 12 anni e piansi a dirotto, tanto che papà per tranquillizzarmi decise di ricomprarla anche perché, tutto sommato, un'altra auto in famiglia faceva comodo. Qualche anno fa ho deciso di sottoporla a una revisione completa, che per la verità è risultata molto semplice, considerate le buone condizioni generali. E, ogni volta che la uso, sorrido pensando sempre a nonna Gianna".

Passione pura
Qui accanto, Renato Breusa con la "R" color Corallo Scuro. Qui sotto, Paolo Fossati con un esemplare dalla livrea Giallo Senape. A destra, Giuseppe Primo col figlio Luca e la 500 di colore bianco.

RENATO BREUSA
ROSSO CORALLO SCURO (165)
(1975)

SALVATAGGIO **IN CORNER**

Coordinatore del Fiat 500 Club Italia per la zona della Valle di Susa, Renato Breusa (60 anni) è cresciuto a Sauze di Cesana. "Non avevo mai preso in considerazione l'idea di comperare una 500, e infatti questa è arrivata per caso. Nel 2000 l'ho ricevuta in regalo da un collega che non aveva avuto il coraggio di rottamarla per usufruire degli incentivi per l'acquisto di un'auto nuova. L'ho sottoposta a un restauro conservativo, perché comunque la struttura era sana. Infatti, ancora oggi, la zona di battuta delle portiere, leggermente scolorita, conferma la sua integra originalità. Poi, nel 2013, sono diventato fiduciario del club di Garlenda e ho iniziato a utilizzarla molto spesso, non soltanto per le vacanze, ma anche per i raduni. Ricordo con particolare piacere un Ferragosto in Sardegna, nel 2008, con moglie e i miei due figli, a bordo della 'R'. Recentemente mi hanno offerto una 'L', ma ho rifiutato. E non mi pento, perché ho metabolizzato i difetti della 'R' come pregi. Mi piace l'allestimento minimalista, e soprattutto la meccanica robusta e affidabile. Eccezion fatta per le puntine e il condensatore, che a caldo fanno i capricci, quindi è buona norma averne di scorta nel baule, non si sa mai".

"Il terreno ideale? **La vecchia via Aurelia** oppure il Colle del Melogno, un valico molto suggestivo"

PAOLO FOSSATI
GIALLO SENAPE (278)
(1973)

MULETTO **DI FAMIGLIA**

Nativo di Genova, ricercatore di 52 anni, Paolo Fossati è molto affezionato a questo esemplare color Giallo Senape: "È arrivata nella nostra famiglia nel 1987, inizialmente come seconda auto. Era stata scelta per le sue proverbiali doti di affidabilità, del resto. I miei genitori erano già stati utenti della 500, logico che la scelta del 'mulo' di casa cadesse nuovamente su di lei. Una vera tuttofare, in realtà: sempre parcheggiata in strada, andava in moto al primo colpo ed è stata l'auto su cui ho fatto la patente. L'ho usata parecchio anche d'inverno, montando regolarmente le gomme chiodate. Nel 2008 ho deciso di metterci le mani, e con una punta di orgoglio la meccanica che ora funziona molto bene è merito mio. La uso con parsimonia, anche se la sua facilità di guida è un invito a starci al volante ore e ore. Anche se, in autostrada, bisogna fare i conti coi Tir, un'avventura pericolosa che è sempre meglio evitare".

"Mio figlio Luca è entusiasta della nostra 'R', **passa intere giornate** a lucidarla, guai a chi la tocca"

GIUSEPPE PRIMO
BIANCO (233)
(1975)

ENTUSIASMO **CONTAGIOSO**

Su una cosa si può stare certi: questa 500 R ha un grande futuro assicurato. Merito dell'entusiasmo del piccolo Luca, figlio di Giuseppe Primo di Lombardore (Torino, 58 anni, impiegato all'Iveco), che qui sopra posa soddisfatto accanto all'esemplare dalla livrea bianca: "La considera già sua anche se l'età della patente è ancora lontana da venire. Ma l'entusiasmo di mio figlio Luca sia per la 'R' sia per la mia 124 spider è contagioso. Giusto così, in fondo anche io, quando ho voluto cercare una 500 da collezionare, ho scelto una 'R' che fosse identica a quella che aveva avuto mio padre. Per uno strano gioco del destino, quella che abbiamo recuperato è sempre stata nel quartiere dove sono cresciuto e vivo tuttora. L'aveva comperata una signora che in anni successivi, per raggiunti limiti di età, era stata costretta a disfarsene. Sottoposta a un restauro in un'officina di amici, un giorno l'ho intercettata e ho deciso di fare il grande passo. Negli anni l'ho perfezionata eliminando alcuni difetti, come i cerchi da 4 pollici della 126, l'assenza delle targhette adesive nel vano motore, i fermi del deflettore non coerenti. Ho aggiunto un portapacchi sul cofano posteriore con valigia in vimini, che contiene uno speciale telo foderato: nel giro di dieci secondi può proteggere l'auto in caso di improvvise condizioni meteo avverse, tipo la grandine".

E ADESSO DIAMO I NUMERI

Dal prezzo di listino al debutto fino **alla quotazione attuale,** cosa c'è da sapere sull'ultima nata della gloriosa stirpe

I numeri della 500 R sono interessanti e quelli "storici" fotografano, tra l'altro, un momento del Paese molto importante e delicato: la crisi petrolifera, in conseguenza della guerra del Kippur, che porterà l'Europa a subire un'inflazione importante.

660.000
Il prezzo di listino in lire al debutto. A fine produzione sarà di 1.064.000 lire.

15.000
L'importo in lire della singola rata per un finanziamento di 4 anni presso la rete Sava della Fiat.

12.770
La cifra necessaria (in lire) per i sedili anteriori regolabili. L' altro optional era l'antifurto (9600 lire).

4500
La quotazione di una 500 R in buone condizioni generali secondo il nostro listino.

168.430
Gli esemplari prodotti dagli inizi del mese di novembre 1972 fino al 31 luglio 1975.

2500
Il costo in euro della revisione del bicilindrico. Per rifare tutta la carrozzeria si possono spendere anche 6000 euro.

Fiat 500 Club Italia

FAMIGLIA ALLARGATA

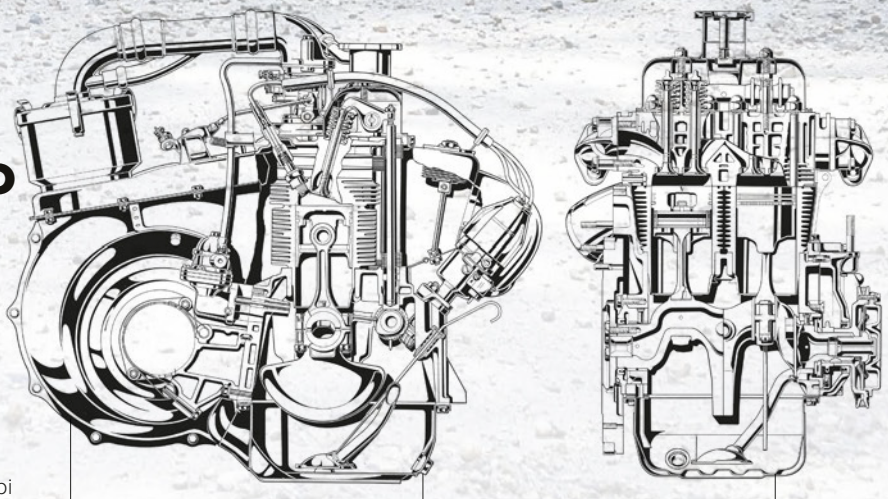
Nato ufficialmente nel 1990, il sodalizio in realtà risulta già attivo sette anni addietro coi primi raduni dedicati all'immortale utilitaria. Oggi il Fiat 500 Club Italia vanta oltre 21 mila soci ed è presieduto da Stelio Yannoulis, che può contare anche sull'eterna passione di Domenico Romano, tra i fondatori di questa splendida realtà. Numerose le pubblicazioni curate dal club, oltre a un sito molto attivo e aggiornato. *500clubitalia.it*

CON UN BUON LANCIO, L'ULTIMA VERSIONE DELLA 500 **RAGGIUNGE FINALMENTE LA FATIDICA VELOCITÀ** DI 100 KM ALL'ORA

LA TECNICA

LO ZAMPINO DI ABARTH

La 500 Rinnovata (o unificata, come veniva definita all'epoca della presentazione dalla stessa Casa costruttrice) rappresenta la massima evoluzione del bicilindrico raffreddato ad aria a 4 tempi (montato posteriormente a sbalzo), nato con la prima serie del 1957. La cilindrata di 594 cc viene raggiunta con l'aumento dell'alesaggio da 67,4 a 73,5 mm, mentre la corsa rimane invariata (70 mm). Aumenta anche il valore della coppia massima (3,7 mkg a 2800 giri/min.). Il carburatore è ora un Weber 24 IMB. Il cambio rimane lo stesso, ma con rapporto al ponte più lungo (4,875:1). Per quanto riguarda il resto della meccanica, da citare le sospensioni a 4 ruote indipendenti: davanti con balestra trasversale inferiore e braccio triangolare superiore; dietro ci sono bracci triangolari obliqui e molle elicoidali.



Che viste
A sinistra, la sezione trasversale sulla biella: si notano le valvole inclinate comandate da aste, bilancieri e punterie. A destra, la vista longitudinale che evidenzia l'albero motore cavo che gira su due supporti di banco con un notevole contrappeso centrale.

di **Carlo Di Giusto**

Ritratto DI FAMIGLIA

Una delle sportive di Zuffenhausen più ricercate dai collezionisti compie 50 anni: **una ricorrenza perfetta per provare, una dopo l'altra, tutte le eredi di una stirpe d'automobili nobilissima.** Ecco le nostre sensazioni di guida e le emozioni di una giornata indimenticabile

1

2.7 CARRERA RS LIGHTWEIGHT
(1972)
Con 210 cavalli per 960 kg e solo 200 esemplari prodotti, questa è una delle Porsche più rare e di maggior valore.

2

2.7 CARRERA RS TOURING
(1972)
La variante "civile" della 2.7 Carrera RS è ambitissima dai collezionisti. Pesa 1075 kg e ne sono state prodotte 1308 unità.

3

CARRERA RS (964)
(1992)
La versione RS della "964" ha 260 CV, contro 250, ma pesa solo 1240 kg. La produzione si è fermata dopo 1992 vetture (escluse le varianti da competizione).

4

CARRERA RS CLUBSPORT (993)
(1995)
Della speciale versione Clubsport della "993" Carrera RS sono stati costruiti soltanto 227 esemplari. Ha 300 CV e pesa 1270 kg.

A Zuffenhausen, che non è un paesotto qualunque del Baden-Württemberg, sono evidentemente specializzati nel creare esperienze memorabili. Guidare una Porsche lo è, e non lo scopriamo adesso. Ma adesso ci riferiamo proprio agli eventi organizzati per noi della cosiddetta stampa specializzata. Dev'essere andata più o meno così: "Ci sono i 50 anni della 911 2.7 Carrera RS: cosa facciamo fare ai giornalisti?". Proposte sul tavolo come se piovesse, poi qualcuno deve aver detto: "Ma perché non gliele facciamo guidare tutte?". Bella idea, devono aver gridato tutti in coro, come se far provare automobili rare e costose a dei selezionatissimi sconosciuti, ancorché giornalisti, fosse la cosa più normale del mondo. Voi, per esempio, lascereste che una cinquantina di cristiani guidasse su strade aperte al traffico la vostra Carrera RS Lightweight, che avete appena comprato all'asta per 1,3 milioni di euro? Mmm... Ecco, capite perché provare una dopo l'altra tre generazioni di 911 Carrera RS è qualcosa che può capitare una volta nella vita, se capita? Dai, saliamo in macchina!

LE SORELLE "ERRESSE"

Nessuno osa sovvertire l'ordine di assegnazione preparato dalla Porsche, ma a noi tutto sommato va benissimo: cominciamo con la 2.7 Carrera RS Touring. È gialla ed è probabilmente servita per fare il modello della Playmobil, che è fedelissimo. Ovviamente restauratissima: in pochi metri, questo esemplare resti-

1

LA PORSCHE 911 2.7 CARRERA RS LIGHTWEIGHT È CHIARAMENTE **LA VETTURA PIÙ PRESTIGIOSA, RARA E COSTOSA** DEL GRUPPO

Ingegneri da leggenda
In questa fotografia, accanto alle 911 Carrera RS schierate, ci sono Tilmann Brodbeck (a sinistra), l'ingegnere cui si deve il caratteristico spoiler a coda d'anatra, e August Achleitner, meglio conosciuto come "Mr. 911", che ha trascorso gran parte della sua carriera seguendo progetti speciali e svariate generazioni di 911.

tuisce la sensazione di guidare una macchina nuova di fabbrica: ma non nuova di oggi, nuova come se ci avessero teletrasportato nel 1973: motore regolarissimo, bello pieno e cattivo al punto giusto, zero esitazioni, nessun buco d'erogazione, una spinta corposa e un deciso cambio di tonalità dopo i 6000 giri, quando inizia a spingere con una furia che non t'aspetti. Chiaramente, fa più il peso - ufficialmente 1075 kg - che i cavalli, che sono appena 210: quindi scatti da fermo brucianti, ma poi in autostrada occorre fare i conti con l'aerodinamica, che è quella che è. La trasmissione è precisissima, mai una cambiata sbagliata, la frizione leggera e così pure lo sterzo... persino la levetta delle frecce ha la resistenza che avrebbe potuto avere una macchina appena ritirata dal concessionario. Pazzesco... Si capisce perché oggi costa una fortuna e perché è sempre e costantemente ricercatissima: è ancora una delle migliori automobili da guidare, sicuramente tra quelle col miglior rapporto tra godimento e prestazioni.

Naturale, a questo punto, chiedersi come vada la 911 2.7 Carrera RS Lightweight, l'unicorno di ogni porschista, chiaramente la vettura più prestigiosa, rara e costosa del gruppo. L'auto da corsa com'era intesa nei primi anni 70. I sedili tipo baquet, con lo schienale che arriva sì e no a metà schiena, sono duri come le panche dei tram milanesi. Le porte hanno delle manigliette microscopiche e una cinghia di cuoio per sbloccare la serratura. Lo sguardo si sposta sulla strumentazione e lì, a parte l'orologio che non c'è, si ritrova il feeling con la 2.7 Carrera RS Touring. Anche su strada il sapore è lo stesso, solo un po' più aspro. A parte gli scoppiettii dallo scarico in rilascio, probabilmente non voluti, su strada e con un certo senso di responsabilità, diventa complesso capire che differenza facciano quei circa 115 chilogrammi in meno. Certamente, la macchina è più vispa e reattiva, ma non è che questo influisca in modo determinante sul piacere di guida. Che è elevatissimo, coinvolgente, totalizzante. Con le "vecchie" 2.7 Carrera RS ci si sente formidabili anche a velocità ridicole, dunque sì, la botta emotiva arriva prima e a velocità umane. A prescindere dall'allestimento.

"964" RS: COME RICAVATA DAL PIENO

Un salto di dieci anni non è roba da poco e forse (anche) per questo la 911 Carrera RS del 1992 genera aspettative bestiali. La "964" sembra il restomod ufficiale della "vecchia" 911: fateci caso, hanno "ripulito" la linea, aggiornato la meccanica, migliorato il telaio... ma in fondo è sempre quella cosa lì, familiare e rassicurante. L'esemplare del Porsche Museum ha appena 28 mila km e tutti percorsi con il meticoloso controllo della Casa madre. Bastano due metri per essere catapultati in tutt'altro mondo rispetto alla 2.7 Carrera RS: la "964" è... servirebbe

CON LE “VECCHIE” 2.7 CARRERA RS
CI SI SENTE FORMIDABILI ANCHE A VELOCITÀ RIDICOLE, DUNQUE SÌ,
LA BOTTA EMOTIVA ARRIVA PRIMA

Touring & Lightweight
Al Salone di Parigi del 1972 debutta la 911 Carrera RS 2.7: Il motore ha una potenza specifica di circa 80 CV per litro. La Porsche offre la RS 2.7 nella versione Touring (l’esemplare giallo) o, in alternativa, con il pacchetto Lightweight (la vettura bianca): più leggera di 115 kg rispetto alla Touring, ne vengono prodotte 200 unità, più altre 17 destinate alle corse.

2

300 CAVALLI SONO UN'INEZIA RISPETTO AI VALORI DELLE SUPERCAR ATTUALI, **MA QUI SOTTO FANNO UN FIGURONE**

Il ritorno della RS
Nel 1992 la Porsche fa rivivere la Carrera RS con la generazione "964". Progettata come base per le competizioni, la RS ha 260 CV e un peso di 1240 kg, grazie al cofano anteriore di alluminio, cristalli più sottili e un allestimento semplificato: non ci sono climatizzatore, alzacristalli elettrici, radio e servosterzo. L'altezza da terra è ridotta di 40 millimetri.

SULLA "964" IL COINVOLGIMENTO È TOTALE, FISICO, **RICHIEDE L'IMPEGNO ATTIVO DI OGNI MUSCOLO** DEL CORPO

3

una parola efficace per descrivere una macchina che sembra ricavata dal pieno, anche e soprattutto dal punto di vista dinamico. La leva del cambio è bella contrastata, serve decisione per ingranare le marce, lo sterzo è molto più pesante (per via della differente geometria delle sospensioni, dell'assetto più spinto e dell'assenza di servosterzo), ma l'avantreno è di gran lunga più preciso dell'antenata e sente ogni piccola variazione di angolo sul volante. Intanto, ci si sente un tutt'uno con la macchina, merito dei sedili molto avvolgenti e contenitivi. Il coinvolgimento è totale, fisico, richiede l'impegno attivo di ogni muscolo del corpo: la "964" RS esibisce una qualità della guida ancora grezza, poco filtrata, d'impronta vintage si potrebbe dire, ma con limiti che non è il caso di cercare su strade aperte al traffico. È la 911 che inizia a cambiare, a essere un po' meno così meravigliosamente "sbagliata". L'abitacolo è spoglio, mancano soprattutto i materiali fonoassorbenti: all'orecchio arriva il sibilo degli ingranaggi del differenziale e si sentono i sassolini colpire i passaruota. Nulla che possa coprire il sound invadente del flat-six quando supera i 5000 giri...

"993" RS: L'ELOGIO DELLA LEGGEREZZA

Se la "964" Carrera RS rimane ancora vagamente aggrappata al fatto di essere un'automobile stradale, pur con tutte le sue piccole derive corsaiole, la "993" Carrera RS Clubsport è un altro pianeta, distantissimo da quelli popolati dalle automobili normali. Intanto e per cominciare, già entrare nell'abitacolo impegna non poco: il rollbar da scavalcare, il sedile da corsa profondo e avvolgente, le cinture di sicurezza racing che ti immobilizzano, la posizione di guida bassa e tutta quella lamiera a vista intorno... wow, e tutto questo ancora prima di accendere il motore.

Nella "993" Carrera RS ClubSport c'è molta più consapevolezza, più maturità, più attenzione alle caratteristiche specifiche utili per gareggiare, ma rispetto alla "964" è una bicicletta. Tutto è più leggero, fluido: ogni dettaglio è pensato per sollevare il pilota da tutto ciò che non sia strettamente funzionale alle traiettorie e ai punti di staccata. In pista, naturalmente, perché su strada il suo enorme potenziale s'intravede appena. Il sound del sei cilindri boxer aspirato di 3,8 litri è invasivo, entra nelle ossa, i sassolini che colpiscono il passaruota e la trasmissione che urla ti proiettano in un mondo a parte e poi, che spinta! Sarebbero 300 i cavalli, uno scherzo, un'inezia rispetto ai valori delle supercar attuali, ma è tutta roba sopraffina, buonissima, di prim'ordine e qui sotto fanno un figurone. Sono sufficienti per andare fortissimo, soprattutto sui curvoni veloci, fidandosi di ali grosse così che schiacciano la macchina sull'asfalto. Precisa e affilata, la "993" Carrera RS Clubsport è una gioia totale, definitiva. Anche per gli occhi. R

Abbassata e alleggerita
Tra il 1995 e il 1996 la Porsche commercializza la 911 Carrera RS qui nell'allestimento Clubsport, come variante sportiva della generazione "993". Dotata di sedili da corsa avvolgenti, cofano anteriore di alluminio, finestrini laterali e posteriori di vetro sottile, più ulteriori alleggerimenti, la RS pesa 100 chilogrammi in meno rispetto alla 911 Carrera Coupé. Le sospensioni sono ribassate di 30 millimetri all'avantreno e di 40 mm al retrotreno.

PEZZI UNICI ALFA ROMEO 156 GTA "POLIZIA" (2003)

di **Saverio Villa** - foto di **Andrea Vailetti**

Fermi

tutti, POLIZIA

Di 156 con il più evoluto e potente dei V6 "Busso" **ne sono state costruite solamente due,** destinate a un compito di alta rappresentanza come scorta di Carlo Azeglio Ciampi e poi di Giorgio Napolitano. Ecco come sono fatte

Quattro cilindri bastano
Tra la fine degli anni 90 e l'inizio dei 2000 la 156 era l'auto standard della Polizia Stradale. I modelli impiegati erano il 2 litri bialbero a benzina e il 1900 turbodiesel, ma furono allestiti anche due esemplari con il 2.5 V6 24V dei quali, però, si sono perse le tracce. Le successive due GTA sono invece ancora perfettamente funzionanti.

Negli specchietti ho una 156 della Polizia che mi segue, con i lampeggianti accesi e la sirena spiegata. Ma non ho nessuna intenzione di accostare, scendere tenendo le mani ben in vista e invocare un avvocato. Anzi, mi godo fino in fondo il florilegio di luci e suoni e una sensazione insolitamente eccitante, perché, grazie a Dio, ho la fedina penale immacolata e perché i due agenti dell'Alfa non stanno affatto provando a bloccarmi.

Devo solo cercare di non andare troppo forte, altrimenti il fotografo che sta immortalando la scena, aggrappato al traliccio sul tetto del "mio" furgone, volerebbe via. La vettura che mi insegue non è certo una delle normali "Volanti" della sua epoca, ma si tratta di una della due sole 156 GTA approntate dall'Alfa nel 2003 per scortare il presidente della Repubblica italiana. Sono state in servizio fino al 2010, quindi durante i mandati di Carlo Azeglio Ciampi e Giorgio Napolitano, dopodiché, in quanto pezzi di interesse storico, sono state girate all'Autocentro della Polizia a Milano - proprio quella di questo servizio - e al Museo delle Auto Storiche della Polizia a Roma. Durante la loro carriera operativa erano in comodato d'uso alla Polizia di Stato e una volta tolte dal servizio attivo, visto che l'Alfa Romeo non aveva alcun interesse a riportarsele a casa, sono state acquistate dal ministero dell'Interno per un prezzo simbolico di un euro. Per entrambe.

TROVATE LE DIFFERENZE

L'aspetto, aldilà della livrea bianca e azzurra della Polizia, è diverso da quello della GTA di serie: oltre ai loghi esterni, mancano l'ala anteriore più pronunciata, le minigonne laterali e il profilo estrattore sotto il paraurti posteriore. E all'interno non ci sono i sedili sportivi né i rivestimenti in pelle. La meccanica, però, è la stessa del modello regolarmente in vendita, presentato nel 2001 e rimasto in produzione fino al 2006, sia con carrozzeria berlina sia Sportwagon. Il motore, quindi, è il magnifico 3,2 litri V6 con 24 valvole - il più evoluto della gene-

Allestimento semplificato
La meccanica è la stessa della GTA in commercio, mentre l'aspetto esterno è quello delle 156 normali, senza le appendici aerodinamiche anteriori, posteriori e laterali che contraddistinguono la versione più sportiva. I rivestimenti interni sono in tessuto, non in pelle, e i sedili anteriori anatomici sono stati sostituti con quelli standard.

LEGGENDO I VERBALI UFFICIALI, NON **HA MAI PARTECIPATO A UN INSEGUIMENTO.** CHISSÀ CHI SAREBBE POTUTO SFUGGIRLE...

Pochi chilometri
Anche i cerchi in lega della versione "Polizia" sono quelli più normali a sette fori, mentre la GTA montava i "cinque fori". Tra il 2003 e il 2010, anno del pensionamento, questo esemplare ha percorso solo 70 mila km.

razione "Busso" - capace di erogare 250 CV e 300 Nm, ma, soprattutto, famoso per un'erogazione impagabile che fa venire ancora oggi gli occhi lucidi agli alfisti. L'esemplare del servizio non è stato sfruttato a fondo, perché in quasi 20 anni di vita ha accumulato solo 70 mila km, percorsi quasi tutti a Roma e ad andatura normale, quando non "da parata", in occasione delle uscite ufficiali dei due presidenti della Repubblica, delle visite di capi di Stato stranieri, delle celebrazioni della festa della Repubblica e delle Forze Armate.

POCA LIBERTÀ DI ESPRESSIONE

"Anche se", scherza Pierpaolo Talani, primo dirigente della Polizia di Stato e direttore dell'Autocentro di Milano, "70 mila km sulle strade di Roma equivalgono a 140 mila percorsi in altri posti". Comunque, almeno ufficialmente, questa GTA non è mai stata impiegata in situazioni tali da permetterle di sfoderare le sue prestazioni o in inseguimenti da film d'azione. È arrivata da poco all'Autocentro dopo un lungo periodo di inattività a Roma e le sue condizioni sono piuttosto buone, ma nei prossimi mesi sarà sottoposta a un lavoro di restauro fine. Soprattutto l'interno ha bisogno di una rinfrescata, perché è stato consumato dallo sfregamento sull'abbigliamento tecnico pesante dei poliziotti, piuttosto che dal trasporto di pistole e mitra. E nel lavoro di ripristino, per riportarla alle condizioni operative, sarebbe anche necessario rimontare la radio ricetrasmittente dei Carabinieri, che funzionava in tandem con quella della Polizia. Per ragioni di sicurezza, infatti, le vetture della scorta presidenziale, che è mista, devono poter essere sempre in contatto con le centrali di entrambe le Armi.

VERSIONE LIGHT

L'allestimento tecnico, spiega Talani, è quello cosiddetto "light" della Polizia. Esternamente sono montati i dispositivi luminosi e sonori. Dentro, sotto il sedile del passeggero, c'è un supporto per agganciare un mitra M12 che, quando è in sede, viene bloccato da una ser-

STRANO L'ALLESTIMENTO DI UNA **VERSIONE COSÌ SPORTIVA** PER LE PARATE UFFICIALI. IL MOTORE NON HA MAI SFODERATO LA SUA GRINTA

Doppia ricetrasmittente
Sotto il sedile del passeggero anteriore (sopra a sinistra) è montato un supporto con serratura per agganciare un mitra M12. Davanti al cambio c'è l'apparato radio della Polizia, mentre il vano dell'airbag anteriore ospitava la ricetrasmittente dei Carabinieri, che però è stata rimossa quando la GTA è stata tolta dal servizio attivo.

TRA LE **STORICHE DELLA POLIZIA** È SICURAMENTE DESTINATA A GUADAGNARE FASCINO E ATTENZIONE NEI PROSSIMI ANNI

Servizio in divisa
Per la realizzazione di questo servizio l'Autocentro della Polizia di Milano ci ha inviato due agenti del Dipartimento di Pubblica Sicurezza, che si sono messi pazientemente a nostra disposizione per le foto. Approfittando anche dell'occasione per divertirsi un po' sulla pista di Vairano. Naturalmente a sirene spiegate.

ratura e non può essere asportato da chi non è in possesso della chiave. A questo punto serve una precisazione. Questa 156 non è classificata come "Volante", perché il termine indica le vetture allestite per un'attività "di emergenza, di impulso e di impatto, che può arrivare anche a un scontro a fuoco". Quindi la loro dotazione prevede un parabrezza blindato, capace di resistere a proiettili di pistola, e paracolpi nella parte bassa interna delle portiere anteriori, che possono essere abbassati fino al suolo quando gli sportelli stessi sono aperti e utilizzati come protezioni durante un'eventuale sparatoria.

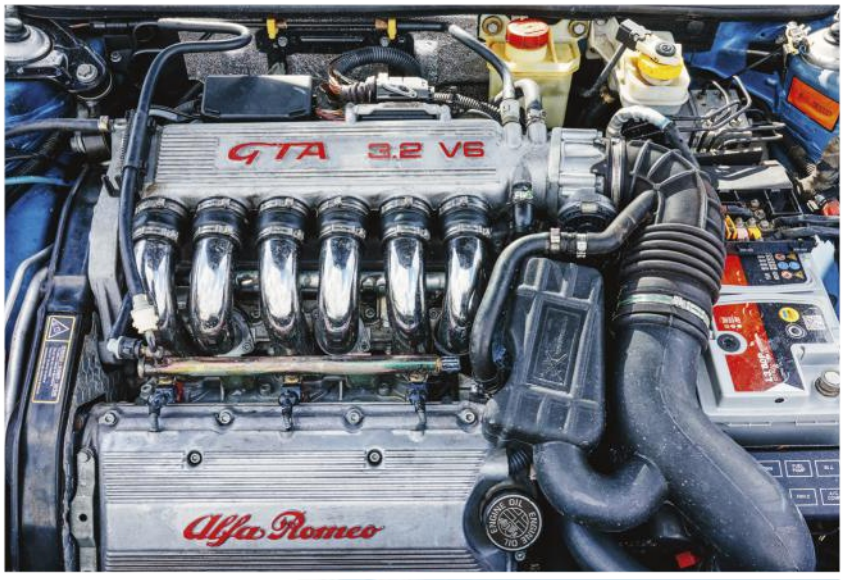
NESSUN DIVISORIO

All'interno, poi, le "Volanti" hanno una paratia in plexiglas tra i posti anteriori e quelli posteriori, per far sì che un'eventuale persona arrestata o fermata non abbia la possibilità di rendersi pericolosa per i poliziotti a bordo.

E al posto di un vero divano posteriore c'è una panca sagomata, non particolarmente confortevole, costruita in plastica per essere lavabile senza difficoltà. E, ovviamente, i motori delle "Volanti" su base 156 erano i più comuni quattro cilindri di 2 litri a benzina e di 1,9 litri a gasolio, mentre meccanicamente avevano solo una potenza frenante aumentata per far fronte all'incremento di peso.

COLLEZIONE SU APPUNTAMENTO

"A Milano non esiste un vero e proprio museo", spiega Pierpaolo Talani, "ma abbiamo una piccola collezione, visitabile su richiesta, di una decina di vetture che sono state in servizio in passato e sono soprattutto Alfa. Le restauriamo e le utilizziamo durante eventi pubblici o privati e commemorazioni in giro per la Lombardia". E conclude: "Ma questa 156 GTA non è ancora tra le più richieste per queste manifestazioni, nelle quali vengono apprezzate di solito vetture più anziane, tanto è vero che adesso comincia ad attirare attenzione la nostra Alfa 75 'Volante' del 1988. Il pezzo più pregiato della collezione, però, è un'Alfa Romeo AR51, detta anche 'Matta', del 1954". R



Sei cilindri impareggiabili
Il sei cilindri a V progettato dall'ingegner Giuseppe Busso è stato impiegato per la prima volta nel 1979 sull'Alfa 6 per poi essere adottato su tutti i modelli più nobili del Biscione. La versione 3.2 24V rappresenta la sua massima evoluzione: ha debuttato nel 2001 sulle 156 GTA e in seguito è arrivata anche su 147, GTV, Spider, GT e 166.

CARATTERISTICHE

Motore
Anteriore, trasversale - 6 cilindri a V di 60°
Alesaggio 93 mm - Corsa 78 mm
Cilindrata 3179 cc
Rapporto di compressione 10,5:1
Potenza massima 250 CV a 6200 giri/minuto
Coppia massima 300 Nm a 4800 giri/minuto
Distribuzione a 4 valvole per cilindro, punterie idrauliche
Due assi a camme in testa per bancata
Iniezione elettronica Bosch Motronic ME 7.3.1
Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

Trasmissione
Trazione anteriore
Cambio a 6 marce
Pneumatici 225/45 ZR 17.

Corpo vettura
Berlina 4 porte, 5 posti
Scocca portante con telaietto ausiliario anteriore
Sospensioni ant. a ruote indip., doppi bracci trasv., molle elic.
Sospensioni post. a ruote indip., doppi bracci trasv. e bielle longit., molle elic.
Barre stabilizzatrici ant. e post.
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni ant. a disco autoventilanti, post. a disco, ABS e antispin
Sterzo a cremagliera con servocomando idraulico
Capacità serbatoio carburante 63 litri.

Dimensioni e peso
Passo 2595 mm
Carreggiate: anteriore 1522 mm - posteriore 1509 mm
Lungh. 4430 mm - Largh. 1745 mm - Alt. 1415 mm
Peso 1410 kg.

Prestazioni
Velocità 250 km/h
Consumo medio 12,1 litri/100 km.

156
POLIZIA
POLIZIA
B0131

FUTURE CLASSIC BMW 2002 TII - M240i X DRIVE

di **Francesco Mosconi** - foto di **Thomas Maccabelli**

Somiglianze e differenze Evidente il divario di dimensioni fra la 2002 e l'attuale M240. Anche il doppio rene simbolo della Casa si è sviluppato alquanto. Il carattere peperino però è rimasto lo stesso, anche se le prestazioni non sono assolutamente confrontabili.

UNA VITA DA MEDIANO

Entrambe vanno fortissimo, sul misto danno il loro meglio e, per una manciata di cavalli, non sono state le versioni più potenti delle rispettive gamme. **Sovrastate dalla 2002 Turbo e dalla M2,** non sono però un ripiego. Anzi

Diverse ma non troppo
La 2002 è una berlina tre volumi a 2 porte, mentre la M240 è una vera coupé. Tuttavia l'impostazione di base della carrozzeria non è così dissimile, in quanto anche la 2002 privilegia i passeggeri anteriori. Molto estesa la vetratura sul modello più anziano.

Che fino al 1972 anche in quel di Monaco di Baviera la M fosse solo la tredicesima lettera dell'alfabeto è cosa nota ai più. Poi, appunto, otto signori teutonici, tra cui l'ex pilota Jochen Neerpasch, fondarono la Motorsport Gmbh e da lì la storia dell'Elica bianco-blu non fu mai più la stessa. Le elaborazioni sportive delle vetture di serie di Bmw fioccarono come birre all'Oktoberfest finché, nel 1978, quella benedetta M non si palesò persino sulla targhetta apposta sul sedere di una supercar: si chiamava M1 e l'aveva disegnata un certo Giorgetto Giugiaro.

Da lì, quel logo azzurro, viola (oggi blu) e rosso ha fatto breccia nel cuore di così tanti appassionati del marchio tedesco che ancora oggi, quarantacinque anni dopo, è un simbolo di appartenenza automobilistica. Una delle ultime declinazioni della M tricolore di Monaco è la M240i xDrive, derivata dalla Serie 2 (G42), compatta, veloce, muscolosa e con tutte le caratteristiche che servono per avere quella M davanti al numero, seppure a tre cifre e non una soltanto come le top di gamma. L'abbiamo fatta incontrare per la prima volta con la Bmw 2002 TII, sua diretta progenitrice: anche lei era la più potente della sua gamma, se non si andava a scomodare, dall'Olimpo in cui risiedeva, la fulmicotonea 2002 Turbo.

AFFARI DI FAMIGLIA

In una Sarnico accecata da un sole potentissimo, il nostro lettore Stefano Ruffino arriva all'appuntamento con la sua TII dell'agosto 1971, una delle più anziane della stirpe, dal momento che l'esemplare porta il numero 527. È una storia delicata, che affonda le sue origini in famiglia, quella che ci racconta: si tratta di un'automobile identica a quella che suo padre possedeva quando lui era bambino, nei primi anni 70.

Una macchina del tempo si può dire, ma anche la generatrice di una passione per il marchio dell'Elica: non è l'unica Bmw, infatti, nel suo garage. A farle compagnia c'è anche una 320

Coupé per quattro
In primo piano sulla plancia della M240 i due grandi schermi, uno dei quali sostituisce la strumentazione. I posti dietro sono su due poltroncine, impossibile ospitare un terzo passeggero.

LA M240 SA ESSERE MOLTO AFFILATA NELLE CURVE **MA PUÒ DIVENTARE COMPAGNA** IDEALE PER I VIAGGI

CI Cabriolet (E46) sempre di color blu, che lo accompagna fedelmente come daily car. “Non è stata una ricerca lunga e disperata”, racconta Stefano con la sua voce carica di passione, “quanto piuttosto un vero colpo di fortuna”. E in effetti per trovarla così, nella sua tinta originale Atlantik Blau 041, con l’interno ottimamente conservato in skai nero, cui è stato necessario solo rifare le fasce centrali dei sedili di colore grigio, c’è voluto lo zampino della dea bendata. E ancora di più se consideriamo che aveva davvero pochi chilometri e soli due proprietari.

Per renderla perfettamente identica nell’aspetto a quella di papà è bastato aggiungere i cerchi in lega leggera Campagnolo 7x13”. Stefano comunque conserva gelosamente quelli originali, con cui ha acquistato la 2002, in garage. Prima e unica versione della serie “02” a montare l’iniezione meccanica Kugelfischer (del tipo PL 04), complici i 130 CV e il peso di poco superiore ai 1000 kg, la berlina tedesca sguscia nelle curve con una verve inalterata, esattamente quella che ti aspetti ancora oggi da una Bmw, tenendo ben presente però quel posteriore che se le dai troppa confidenza parte deciso verso l’esterno; e allora se non sei del mestiere diventano guai. Seppur pungolato ripetutamente, Stefano non si sbottona particolarmente sui difetti dell’auto e complice la giornata non propriamente fresca si sbilancia solo a definirla “calda, molto calda”. Poi la guarda e da quello sguardo si capisce che tanto le perdonerebbe tutto. Anche tutti i difetti che, in realtà, non ha.

BUON SANGUE NON MENTE

La “nipotina”, che già a usarle un vezzeggiativo sembra di farle un torto, al netto di quel doppio rene molto importante di cui fin troppo s’è detto e di più non val la pena parlare, le somiglia veramente tanto, soprattutto nel temperamento. Docile e perfino “parsimoniosa” se guidata col piedino di velluto (stiamo pur sempre parlando di uno “straight six” di 3 litri da 375 CV, che devono spostare 1765 kg di massa, quindi 12 km/l in autostrada a 130 fissi sono sempre un dato interessante), ma dal tempe-

Riproduzione perfetta
I cerchi in lega leggera Campagnolo sono un vezzo di Stefano, che ha voluto così replicare in ogni dettaglio la Bmw 2002 che aveva il padre quando lui era piccolo. Per la verità in abbinata ha montato anche due fendinebbia dell’epoca, che però sono stati smontati per il servizio fotografico.

Pulizia e linearità
Appare molto semplice e privo di fronzoli l’interno della 2002, dove mancano anche gli alzacristalli elettrici. Bello il volante sportivo a tre razze forate. I rivestimenti in skai sono originali tranne le fasce centrali dei sedili.

2002 TII

Motore
Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 89 mm - Corsa 80 mm
Cilindrata 1991 cc
Rapporto di compressione 10:1
Potenza 97 kW (130 CV) a 5800 giri/minuto
Coppia 178 Nm (18,1 kgm) a 4500 giri/minuto
Distribuzione a valvole in testa, 2 per cilindro
Un albero a camme in testa, catena
Alimentazione a iniezione indiretta Kugelfischer PL 04
Lubrificazione forzata, 4,25 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 44 Ah.

Trasmissione
Trazione posteriore
Cambio a 4 marce, 5 marce a richiesta
Pneumatici 165 HR13.

Corpo vettura
Berlina 2 porte, 5 posti
Scocca portante in lamiera d'acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, montanti elastici, bracci triangolari trasv., molle elicoidali, barra stabilizzatrice
Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci long. e obliqui, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
Freni ant. a disco, post. a tamburo
Sterzo a vite e rullo
Capacità serbatoio carburante 46 litri.

Dimensioni e peso
Passo 250 cm
Carreggiate: anteriore 135 cm - posteriore 135 cm
Lunghezza 423 cm - Larghezza 159 cm
Peso in ordine di marcia 1026 kg.

Prestazioni
Velocità 190 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 9,4 s.
Consumo medio 8,8 litri/100 km.

ANALISI DI MERCATO

Quotazione di riferimento
Dopo un periodo relativamente lungo di stabilità, le quotazioni hanno ripreso a salire. Piuttosto rara in Italia, soprattutto in configurazione perfettamente stradale.

Le label	A+	AB	B+
In euro	41.500	26.000	18.200

Valore di mercato — **In crescita**

È il momento di

Vendere	Comprare	Tenere

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

Coda personale
I fanalini posteriori tondi e divisi in settori sono stati per un certo periodo peculiari delle Bmw "piccole", permettendo di riconoscerle immediatamente. Non altrettanto personale la coda della M240.

ramento ferino se si sceglie di spingere sull'acceleratore e scatenare la cavalleria. Certo, se si va forte, una leggera percezione di un avantreno un po' leggerino si sente, ma rientra a pieno titolo tra i peccati veniali.

MOLTEPLICE PERSONALITÀ

Perché per il resto da una ciclistica del genere c'è solo da imparare: la M240i xDrive gira esattamente come te lo immagini, con un assetto dalla precisione chirurgica che permette di pennellare le traiettorie al millimetro ed è perfettamente a suo agio in tutte le situazioni, anche quelle lontane dalla sua natura di mangia-

1971 La 2002 TII a iniezione

1977 La 323i (E21): è stata un cult

1982 323i anche per la serie E30

1988 320is due porte, una bomba

1995 La 328i 24V Coupé (E36)

LA 2002 È MOLTO AGILE NEL MISTO, MA ATTENZIONE: L'ASSETTO, **OLTRE UN CERTO LIMITE, RICHIEDE ABILITÀ DA PILOTI**

M240i XDRIVE

Motore
Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea
Alesaggio 82 mm - Corsa 94,6 mm
Cilindrata 2998 cc
Potenza 275 kW (374 CV) da 5500 a 6500 giri/minuto
Coppia 500 Nm da 1900 a 5000 giri/minuto
Distribuzione a 4 valvole per cilindro
Alimentazione a iniezione elettronica diretta
Turbocompressore e intercooler.

Trasmissione
Trazione integrale permanente a gestione elettronica
Cambio automatico a 8 rapporti
Differenziale autobloccante a controllo elettronico
Pneumatici ant. 225/40 R19, post. 255/35 R19.

Corpo vettura
Coupé 2 porte, 4 posti
Scocca portante
Sosp. anteriori a ruote indip., doppi bracci trasv., molle elicoidali, barra stabilizzatrice
Sosp. posteriori a schema multilink, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
Freni a disco autoventilanti, abs
Servosterzo con controllo attivo del mantenimento della corsia
Capacità serbatoio carburante 52 litri.

Dimensioni e peso
Passo 2741 mm
Lunghezza 4548 mm
Larghezza 2068 mm
Capacità bagagliaio 390 litri
Massa in ordine di marcia 1765 kg.

Prestazioni
Velocità 250 km/h (autolimitata)
Accelerazione 0-100 km/h in 4,3 s
Consumo medio 8,8 litri/100 km.

trice di curve. In questi casi basta scegliere il programma di funzionamento più adatto, ossia "normale" o addirittura "eco", che oltre a mutare la schermata della strumentazione trasformano la M240 in un'automobile adatta anche ai lunghi viaggi in tranquillità e in un relativo silenzio, se non proprio in un'ammiraglia che digerisce ogni imperfezione dell'asfalto. Ma per quello ci sono altri modelli, nell'universo Bmw.

SOLTANTO BENZINA

La M240i xDrive ha, come suggerisce la sigla, la trazione integrale che migliora la tenuta di strada, ma consente sempre una certa prevalenza del retrotreno nel comportamento dinamico, come del resto ci si aspetta da una vera Bmw, tanto più se dotata della mitica M. Il peso piuttosto elevato viene ben dissimulato dai 375 CV del sei cilindri (uno degli ultimi motori di questa cubatura a muovere l'auto da solo, senza "aiutini" elettrici più o meno consistenti), ma soprattutto dall'esuberante coppia di 500 Nm già disponibili a 1900 giri e in grado di proiettare la M240 fuori da qualsiasi curva in qualunque rapporto; che sono ben 8, per cui è praticamente impossibile che il cambio automatico non abbia inserito quello giusto.

Se si è dei veri petrolhead, e altrimenti non capiamo perché avreste dovuto scegliere questa, che in attesa della nuova M2 è la versione più prestazionale della "serie 2", si può avere qualcosa da ridire sulla voce fin troppo sommessa del motore, che soprattutto nei settaggi di guida più votati al confort non è così evidente come si vorrebbe; più che altro perché il "sei in linea" Bmw ha sempre un bel sound. R

2010 La 135i M (E82): "hot" coupé.

2022 M240i, in attesa della M2

Proporzioni mutate
L'emblema della Casa, ossia il doppio rene sul muso, è molto stretto e sviluppato in altezza sulla 2002, mentre sulla M240 è schiacciato e molto largo.

di **Carlo Di Giusto**

La magia DEL LAGO

Lo storico hotel di Cernobbio ha nuovamente ospitato in maggio **uno degli eventi più attesi dell'anno.** Che ha visto vincere un'elegantissima **Bugatti cabriolet del '37.** La Coppa d'Oro è finita nell'abitacolo dell'**Aston Martin Bulldog** del 1979

Quattro giornate in riva
Il Concorso d'Eleganza Villa d'Este si è svolto dal 20 al 22 maggio scorsi, con il Prelude Tour nella giornata di giovedì 19 maggio. Nell'immagine qui sopra, il manifesto dell'evento.

Villa d'Este celebra la sua centocinquantesima stagione turistica con un concorso scintillante. E non solo per i riflessi del sole di ferragosto (in maggio) sulle cromature e sulle vernici lucidissime delle cinquanta e più automobili a caccia di un premio: sulle rive del Lago di Como è tornata anche e soprattutto l'atmosfera: sospesa come in una bolla di leggerezza, indubbiamente elegante, persino irreale, considerando il contesto e il contrasto.

PROLOGO MILANESE...

Anche Bmw Group Classic ha dovuto affrontare il tema del cambiamento: "Villa d'Este è come un diamante", aveva detto qualche giorno prima Helmut Käs, da poco più di un anno numero uno di Bmw Group Classic e del museo Bmw di Monaco, "ma un diamante è un diamante e l'unica cosa che puoi fare è cambiare quello che c'è intorno". Che poi è un modo efficace per dire che no, il Concorso d'Eleganza Villa d'Este non si tocca, anzi, va preservato in tutte le sue brillanti sfaccettature.

Così, prima di riempire i calici di champagne sulle sponde del Como Lake, una ventina di "entrant" hanno portato un pizzico della magia di Villa d'Este dove meno te lo aspetti, in centro a Milano: sorpresa! Auto da milioni di euro, delicate come un lampadario di cristallo, nel

La Bugatti Best of Show
Qui a fianco, la Bugatti 57 S Cabriolet Vanvooren del 1937 del collezionista monegasco Andrew Pisker: la giuria le ha assegnato il Trofeo Bmw Group Best of Show dell'edizione 2022 per la sua eleganza e le proporzioni perfettamente bilanciate, unite a linee fluide e affilate. Questa vettura ha gareggiato nella Classe A, "L'età d'oro dell'eleganza, l'era Art déco del design".

L'AMBITISSIMO TROFEO BEST OF SHOW È ANDATO ALLA **BUGATTI 57 S CABRIOLET VANVOOREN** DEL 1937

A noi gli occhi!
Una carrellata di immagini da Villa d'Este in ordine sparso:
1. Bmw 320 Gruppo 5 Jägermeister del 1978;
2. Il posto guida della Maserati A6 GCS MM del 1954;
3. Bugatti Bolide del 2020, che ha vinto il Design Award per le concept e i prototipi;
4. Eleganza al Concorso;
5. L'Aston Martin Bulldog del 1979 che ha conquistato il pubblico di Villa d'Este;
6. La spettacolare Ferrari 250 GT Zagato del 1956;
7. Il luccicante motore a sei cilindri di una Rolls-Royce;
8. La Maserati A6 GCS MM del 1954;
9. Foto di gruppo della classe E, "Nate per la pista";
10. Cord 812 Phaeton del 1936;
11. L'abitacolo della Ferrari 335 S del 1958;
12. Mercedes-Benz 630 K Coupé de Ville Saoutchik del 1928;
13. Andrew Pisker con la moglie sulla loro Bugatti 57 S Cabriolet Vanvooren;
14. Porsche 959 Sport del 1989;
15. Ferrari F40 LM del 1993;
16. Una delle svariate Mercedes-Benz al concorso;
17. Un'altra inquadratura per la Bugatti 57 S Cabriolet.

traffico del giovedì mattina, che non è migliore di quello degli altri giorni: e giù selfie, sguardi, applausi e clacson suonati come a un matrimonio. Così, per cominciare.

... E POI CERNOBBIO

Villa d'Este, arrivando in motoscafo, ha un aspetto magnifico: la si può raggiungere via terra, ovviamente, ma farlo in barca amplifica la sensazione di trovarsi in un'oasi per happy few (qual è, peraltro). Le macchine, che sono la cosa che ci interessa, sono da urlo, come sempre da queste parti, in questi giorni. Eventualmente, si può discutere sui gusti del pubblico, che ha assegnato la Coppa d'Oro di Villa d'Este all'Aston Martin Bulldog del 1979 dello statunitense Phillip Sarofim. Se non la si può definire bella nell'accezione più tradizionale del termine, è comunque un pezzo singolare e interessante. La macchina, per i pochi di voi che non lo sanno, era stata costruita per toccare le 200 miglia orarie (circa 322 km/h): durante i test del 1981, si fermò a 192, ma ora che è stata completamente restaurata, il proprietario vorrebbe giustamente riprovarci. A noi, campanilismi a parte, avrebbe fatto più piacere veder vincere la Ferrari 365 P Berlinetta Speciale 3 posti del 1966, costruita in due esemplari su istigazione di Giovanni Agnelli e Luigi Chinetti, dopo aver vinto le reticenze di Enzo Ferrari. Ma tant'è, gli spigoli della Bulldog hanno avuto la meglio, e comunque s'è aggiudicata il Trofeo Auto & Design assegnato dalla giuria.

Alla fine, l'ambitissimo trofeo Best of Show è andato alla Bugatti 57 S Cabriolet Vanvooren del 1937 di Andrew Pisker. Un insider ci ha riferito che la giuria, presieduta da Lorenzo Ramaciotti, non ci ha messo molto a decidere, segno che la Bugatti del collezionista monegasco ha messo rapidamente tutti d'accordo. L'esemplare premiato a Cernobbio è il primo delle quattro 57 S Cabriolet realizzate dal coachbuilder francese. Si racconta che questa Bugatti abbia avuto la bellezza di dieci proprietari: uno di questi è stato un vicepresidente della General Motors, che non si fece scrupoli a sostituire l'otto cilindri in linea Bugatti con un motoraccio Buick V8 (e poi ve la prendete con i restomod...). Vabbè. La storia che ci è stata raccontata ha un lieto fine: dopo circa quarant'anni, il motore originale di questa 57 S è incredibilmente riemerso in una ricerca su Internet e ha dunque ripreso il suo posto sotto il cofano lungo e proporzionato della cabriolet francese. Un vero miracolo, verrebbe da dire, di quelli che accadono soltanto nelle storie delle principesse. Come questa Bugatti, appunto. R

WHEELS & WEISSWÜRSCHT LAKE COMO

YOUNGTIMER A VILLA ERBA

Bmw Group Classic ha portato a Villa Erba, domenica 22 maggio, il suo format Wheels & Weisswürscht - letteralmente, "ruote e salsicce bianche" - che in Germania è molto popolare. In pratica, un grande raduno multimarca con un centinaio abbondante di vetture, perlopiù youngtimer bavaresi (ma non solo), con i furgoncini dello street food e i gazebo dei souvenir e merchandising vari (tra cui quello dell'italiana K&Y FOB). La giornata si è aperta con un talk sui 50 anni della divisione M di Bmw con gli illustrissimi Giorgetto Giugiaro (autore del design della M1) e Jochen Neerpasch, fondatore di Bmw Motorsport, assieme a Frank Van Meel, ceo di Bmw M GmbH, e Adrian van Hooydonk, direttore del design della Casa di Monaco.

1

2

3

5

4

6

9

7

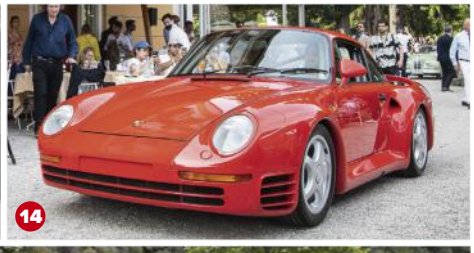
8

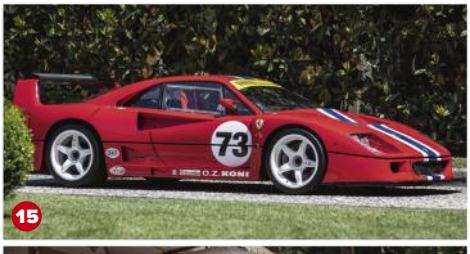
10

11

12

13


14



15

16

17

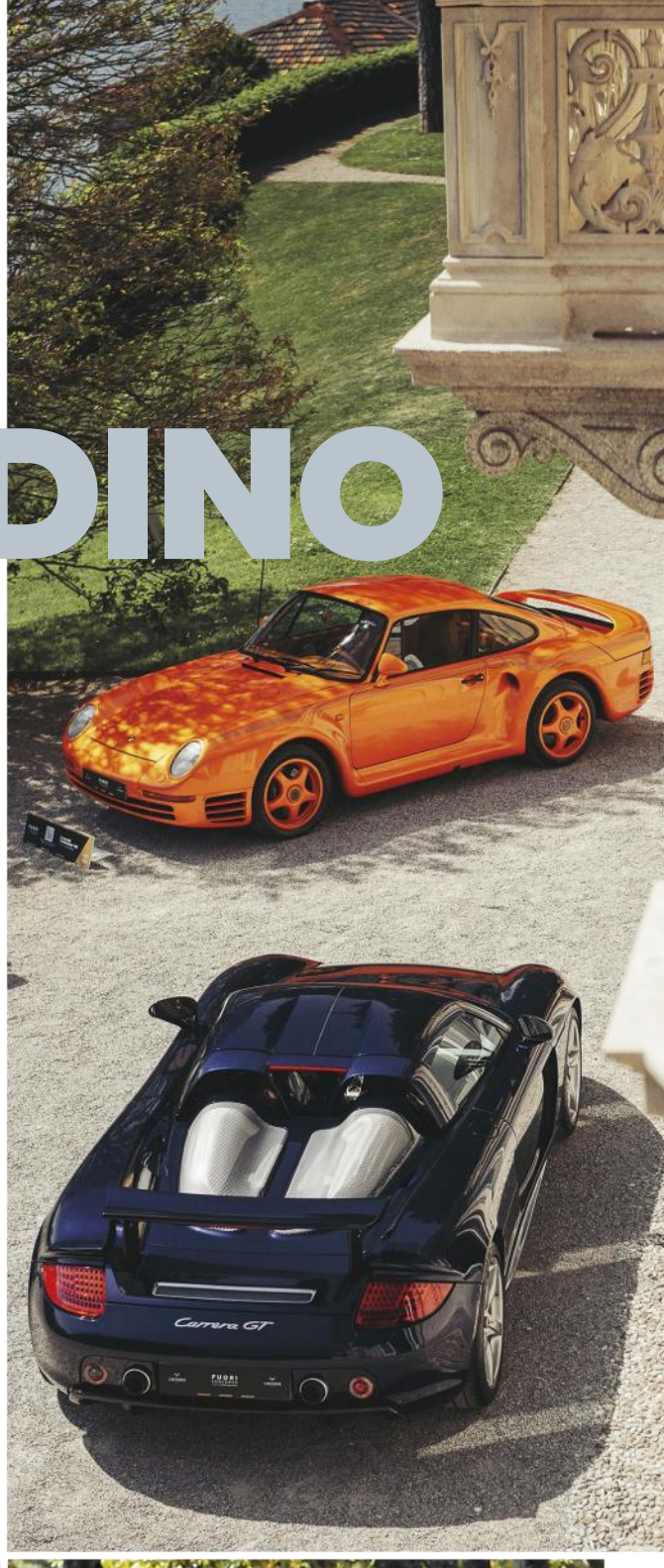
OLTRE IL GIARDINO

Il fine settimana di Villa d'Este ha regalato emozioni, cultura e bellezza diffuse: **tre ville spettacolari hanno ospitato automobili rarissime,** spesso uniche, in un contesto di lussuosa inclusività e divertimento

Tre supercar... speciali Già è raro vedere da vicino una 918 Spyder (qui sopra nella foto piccola), una Carrera GT e una 959 "normali" (nella foto grande a destra) tutte insieme, figuriamoci quelle personalizzate dalla Casa madre. Qui sotto, la Bizzarrini del Mauto e una 911 2.4 T del 1972 a Villa del Grumello.

Da evento a margine (del Concorso d'Eleganza Villa d'Este) ad alternativa chic, giovane e frizzante (e oltremodo accessibile): Fuoriconcorso, il format lanciato nel 2018 da Guglielmo Miani, ha arricchito il programma di un tranquillo weekend "da paura", come il livello delle automobili giunte sulle rive del Como Lake, cose che non si vedono proprio tutt'i giorni.

Non serviva essere "porschisti inside" per cedere alla tentazione di raggiungere Villa del Grumello e Villa Sucota, trasformate per l'occasione in elegantissimi showroom a cielo aperto: i giardini della prima tempestati da trenta Porsche realizzate nell'ambito del programma Exclusive Manufaktur, l'espressione più alta della capacità di personalizzare le vetture sui gusti dei clienti; gli spazi fronte lago della seconda occupati da una mezza dozzina di prototipi e concept car arrivati direttamente dalla blindatissima collezione del Porsche Museum di Zuffenhausen, Stuttgart (che avevamo "incidentalmente" visita-



di **Carlo Di Giusto**

Musica e motori
Qui sopra, l'Itala del Museo dell'Automobile di Torino, in trasferta a Villa Olmo, durante uno dei passaggi a beneficio del pubblico. A destra, uno scatenato Alessandro Ristori, che ha proposto il suo repertorio di brani vintage agli invitati di Villa del Grumello. Nella foto a destra, déjeuner sur l'herbe con vista sulle vetture del Mauto. Sotto, un momento del talk di Fuoriconcorso Sonderwunsch.

to qualche giorno prima per i 50 anni della Carrera RS, vedi a pag. 54). D'altra parte, l'evento era stato ribattezzato Fuoriconcorso Sonderwunsch, che significa letteralmente richiesta speciale. A corollario, come se le auto non bastassero, i numerosi partner dell'evento "distraevano" gli astanti con show, situazioni, talk e soprattutto calici di prosecco freschissimo per combattere il caldo torrido, fino alla chicca conclusiva dell'esibizione live di un applauditissimo Alessandro Ristori, della quale s'è parlato per giorni.

A Villa Olmo, infine, la terza tappa inedita dell'edizione 2022: l'idea era quella di "portare" i musei dal pubblico, le automobili delle collezioni dalle persone. Al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, dunque, l'onore di debuttare sulle rive del lago, con una delle ville più importanti del Comasco alle spalle. Gli ampi spazi aperti del giadino hanno finanche permesso al personale del Mauto di mettere in scena alcuni "spettacoli" live, come l'avviamento del motore della Itala protagonista del raid Pechino-Parigi del 1906. Ma quando ci ricapita? R

Prototipi di storia
A sinistra, nella foto grande, la show car Porsche 911 Carrera Speedster Studie del 1987. Qui a fianco, una vista del giardino di Villa Sucota con la 968 Roadster Concept del 1991 e il prototipo della 991 che prefigura l'imminente 992 Safari.

di **Gaetano Derosa** - foto di **Renè Photo Collection**

LE GRINTOSE FRONTE MARE

Seconda edizione dell'evento di Aci Storico con la partecipazione di ben 23 vetture dal 1910 al 1975. **Sette le categorie** selezionate, con un particolare accento sulla sportività. Il premio Best of Show è andato alla splendida Ferrari 212/225 Le Mans Touring del 1951

Tanti capolavori
Nella pagina a lato, tutte le vetture premiate sul palco di Trieste.
1. Anni 10: Cadillac 30 HP Touring 4C del 1910.
2. Anni 20: Bugatti Type 39 Grand Prix del 1925.
3. Anni 30: Alfa Romeo 6C 1750 GT MM del 1931.
4. Anni 40: Lancia Aprilia Berlinetta Superleggera "Turinga" del 1945.
5. Anni 50: Ferrari 212/225 Le Mans Touring del 1951 (ha vinto anche il Best of Show).
6. Anni 60: Bizzarrini 5300 GT Strada del 1968.
7. Anni 70: Lamborghini Miura P400 SV del 1971.
8. Premio Speciale del Pubblico: Dino 206 GT "#00102" del 1967.

Metti un weekend a Trieste ad ammirare i tesori della città e le bellezze esposte nell'affascinante piazza Unità d'Italia, con un tempo splendido e con tanta gente entusiasta. Gli ingredienti essenziali per un successo a tutto tondo. Ecco, in sintesi, la seconda edizione del Concorso di Eleganza Città di Trieste, organizzata a metà maggio da Club Aci Storico, Ac Trieste, Aavs e il Comune di Trieste con il patrocinio di Aci e Regione Friuli Venezia Giulia. Sette le categorie individuate, a seconda del decennio di fabbricazione, con un accento sulla sportività. Le auto ammesse, infatti, non necessariamente ex works, dovevano comunque incarnare per linea, per tecnica e storia, la tendenza al "granturismo corsaiolo".

UNA GIURIA DI QUALITÀ

A presiedere la giuria del concorso, il presidente di Aci, Angelo Sticchi Damiani, coadiuvato da Ugo Isgrò dell'Associazione Amatori Veicoli Storici, Maria Bussolati (direttrice del Museo 1000 Miglia), Lorenzo Boscarelli (presidente dell'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile), David Giudici, direttore di Ruoteclassiche, Youngtimer e AutoItaliana, e il supporto tecnico-storico di Dino Cognolato, fra i più famosi restauratori a livello mondiale, e chi vi scrive, chiamati a valutare le auto in concorso e a decretare i vincitori delle sette classi di età, nonché la Best of Show. Oltre al grado di originalità, allo stato di conservazione e alla qualità del restauro, si è tenuto conto del design, della livrea, della tappezzeria, della correttezza degli equipaggiamenti, la conformità del vano motore, l'efficienza meccanica e il palmarès sportivo.

Tre le beniamine su tutte: il pubblico ha stravotato la Dino 206 GT, proprio la "numero 1" (telaio 00102) costruita nel 1967 di Carlo Confidati, mentre la Ferrari 212/225 Le Mans Touring del 1951 di Paolo Casella e l'Alfa Romeo 6C 1750 GT berlinetta MM (1931) di Axel Marx, entrambe di colore verde e vincitrici delle rispettive categorie, si sono anche contese il riconoscimento Best of Show, assegnato poi al Cavallino rampante. R

La Lambda e l'Indian
Qui accanto, la Lancia Lambda (1928) del museo Editoriale Domus. A destra, molto gettonata dal pubblico la replica dell'Indian Scout del 1920 di Burt Munro che ha ispirato la nota pellicola "Indian - La grande sfida", esposta nello stand Aci Storico, che continua con successo la sua attività anche nel settore moto. Nell'altra pagina in basso, una spettacolare vista dall'alto di piazza Unità d'Italia.

1

2

3

4

5

6

7

8

di **David Giudici** - foto di **Bruno Frugis**

QUESTIONE DI CUORE

Terza edizione del concorso d'eleganza romano che, attraverso un'altisonante giuria, assegna i premi sull'onda dell'emozione. Il ministro Giovannini elegge la Ghibli. **Ruoteclassiche premia un'Isetta**

Avete mai fatto caso che Roma letta al contrario, cioè pronunciata da destra verso sinistra, suona Amor? Allora non poteva che essere il cuore il vero motore del Reb Concours (Roma Eternal Beauties), organizzato dall'istrionico Francesco Arcieri e giunto quest'anno alla terza edizione, il 14 e 15 giugno. Nuova la cornice nella incantevole Villa Fiorano, candidamente incastonata tra le pietre pavimentali dell'Appia Antica. Tante le auto prescelte: settanta, di cui dieci youngtimer, selezionate con l'aiuto del nostro bimestrale.

Il cuore è l'elemento centrale del concorso, dicevamo, perché la giuria, composta da autorità, imprenditori, giornalisti e uomini di spettacolo, giudica usando quello, cioè vota sull'onda dell'emozione. Il presidente dei selezionatori era niente meno che il ministro delle Infrastrutture in carica, Enrico Giovannini, intervenuto di buon ora sul green della villa per eleggere la sua preferita. Insieme a lui, tra gli altri, la campionessa paraolimpica ed eurodeputata Giusy Versace, la giornalista Rai Franca Leosini e la collega di Mediaset Simona Branchetti, l'imprenditore e nostro columnist Tomaso Trussardi, il direttore d'orchestra e volto di Sanremo Beppe Vessicchio, il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane Marcello Minenna e l'imprenditore enologo Gelasio Gaetani D'Aragona Lovatelli. La cerimonia della premiazione è andata in scena la sera del 15 giugno.

LE BELLE DI ROMA

Tra le incantevoli auto presenti, a incassare il premio "Bella come Roma" è stata una Maserati Ghibli SS Spyder del 1972, che ha mandato a segno la freccia di Cupido dritta dritta nel cuore del ministro Giovannini, che ha commentato così la scelta: "In realtà non è solo bellezza, ma è tecnica, visione e capacità di interpretare i segni dei tempi; un sogno della mia giovinezza". Nella categoria "Italiane" ad aggiudicari il titolo, dalle mani della vice ambasciatrice britannica in Italia Wendy Wyver, è stata la rara De Tomaso Vallelunga del 1965, "una macchina delle estati italiane" ha commentato nel nostro idioma la diplomatica. Il maestro Vessicchio si è fatto sedurre dalle proporzioni della Rolls-Royce Phantom II Continental del 1934, nella categoria "Armonia", mentre un'incredibile Alfa Romeo 6C 1750 SS del 1929

Settanta sul green Villa di Fiorano, incastonata tra i lastroni dell'Appia Antica e non "domus" della pista Ferrari, ha ospitato l'edizione 2022 del Reb, il 14 e 15 giugno. Qui una panoramica del lussuoso green e uno scorcio della categoria "Americane", che comprendeva alcune auto della prestigiosa collezione Bulgari e una splendida Chevrolet Corvette (C1) color giallo.

I PREMIATI DELL'EDIZIONE 2022

"Bella come Roma" Maserati Ghibli SS Spyder (1972)	**Pietro Taragna**
Italiane De Tomaso Vallelunga (1965)	**Marco Confidati**
Americane Oldsmobile 98 (1941)	**NB Center**
Sport Alfa Romeo 6C 1750 SS (1929)	**Marco Masini**
Open Lancia Aprilia "Langenthal" (1948)	**Assetclassic**
Jaguar E-Type Roadster (1966)	**Filippo Maria Ubaldi**
Gentleman Award Porsche 356 Speedster (1955)	**Enrico Colombo**
Ruoteclassiche Iso Isetta (1954)	**Francesco Pozzi**
Aci Storico Lancia Delta S4 stradale (1989)	**Maurizio Morandini**
Youngtimer Ferrari Testarossa (1985)	**Andrea Biondetti**
Armonia Rolls-Royce Phantom II Continental (1934)	**Sorgente Brand**
Più televisiva Jaguar XK 120 FHC (1953)	**Franco Lunetti**

nella categoria "Sport", un super conservato con addosso tutti i segni del tempo, ha sedotto al primo sguardo l'atleta Giusy Versace, "appena vista ha iniziato a battermi il cuore". Tra le "Youngtimer" premiata la Testarossa "monospecchio" del 1985, che ha colpito la collega Branchetti perché identifica il rombo della sua infanzia. Le altre auto premiate sono elencate sopra, menzioniamo soltanto le vincitrici dei premi speciali Aci Storico, la Lancia Delta S4 stradale del 1989, preferita di Trussardi, e la Iso Isetta del 1954, scelta da chi vi scrive a nome della redazione di Ruoteclassiche, in virtù del perfetto stato di forma e per la bella "targa nera" di Milano originale.

Chiudiamo con una nota di colore: al cuore dei convenuti il Reb, ma soprattutto il suo patron Arcieri, tiene davvero molto, al punto che al piano superiore la villa ospitava "Cuori e Motori", un'iniziativa dell'Istituto Nazionale per le Ricerche Cardiovascolari, presieduto dal professor Francesco Fedele, presente all'evento, per promuovere la campagna a livello nazionale. Il Reb tornerà il prossimo anno: le date ci sono già, 7 e 8 giugno 2023. Arrivederci Roma! R

Selezione di premiate
1. La bella Jaguar XK 120 ritenuta la "più televisiva".
2. Di fatto la "best of show", scelta dal ministro: la Maserati Ghibli SS Spyder.
3. Sarà stata forse stata quella targa nera "MI" a far capitolare il direttore?
4. Il grande fascino della Ferrari Testarossa nella sua prima variante monodado e monospecchio.
5. Tra le "Sport" c'era anche questa incredibile Alfa Romeo 6C 1750 SS del 1929 con tatuati addosso tutti i segni del tempo: meraviglia!
6. L'armonia delle proporzioni di questa statuaria Rolls ha fatto vibrare il cuore del maestro Vessicchio.

1

2

3

4

5

6

di **Gaetano Derosa** - foto di **Enzo Giovanelli**

1

LA PIÙ BELLA È CABRIOLET

La ventiduesima edizione dell'evento ha visto la partecipazione ufficiale **del Lancia Club**. Best of Show l'Astura Farina del 1934 ex conte Lurani

Con le premiazioni in piazza Roma a Modena è andata in archivio la ventiduesima edizione del Concours D'Élégance Trofeo Salvarola Terme (29 maggio). All'evento, che anche quest'anno ha fatto parte del Motor Valley Fest, hanno partecipato 49 auto prodotte fino al 1975. Protagonista di questa edizione è stato il Lancia Club, ospite speciale nel suo cinquantesimo anniversario, con ben otto classi dedicate. Gli equipaggi hanno potuto godere anche delle eccellenze gastronomiche, artistiche e produttive del Modenese, grazie a un tour nella giornata di sabato 28 maggio.

TROFEI MOLTO AMBITI

La giuria, presieduta da Adolfo Orsi, ha premiato come Best of Show la Lancia Astura Cabriolet Stabilimenti Farina del 1934 di Corrado Lopresto. Si tratta di una one off appartenuta al conte, giornalista e pilota Giovanni Lurani Cernuschi, che vinse con questa vettura numerosi concorsi di eleganza già nel 1935. Il premio Best Lancia è andato alla Lambda del 1923 di Luigi Baulino, l'Alfa Romeo 1900 C Sprint Touring del 1953 di Nicola Livon è stata premiata per il Miglior Restauro, la Lancia Aurelia B51 berlina Pinin Farina del 1951 di Antonio Calleri è stata eletta la Meglio Conservata, mentre il premio Best Painting per la miglior verniciatura è andato alla Lancia Beta berlina 1600 del 1973 di Giovanni Pollini. L'Iso Isetta del 1954 di Edmondo Balsamo si è infine aggiudicata il favore del pubblico che l'ha eletta Best of Saturday.

2

3

4

5

6

Che meraviglie
1. La Ferrari 275 GTS (1965) di Giovanni Venturelli (premiata nella categoria Ferrari-Asa).
2. A sinistra, il Best of Show: la Lancia Astura Cabriolet, Stabilimenti Farina (1934) di Corrado Lopresto; a destra, la Lambda (1923) di Luigi Baulino (trofeo Best Lancia).
3. La Lancia Aurelia B51 Pinin Farina (1951) di Antonio Calleri, splendida conservata.
4. Miglior Lancia Fulvia: la versione Montecarlo (1973) di Leonardo Giannelli.
5. L'Alfa Romeo 1900 C Sprint (1953) di Nicola Livon (premiata nella categoria GT anni 50-70).
6. L'Iso Isetta (1954) di Edmondo Balsamo (Best of Saturday).

QUATTRORUOTE

RACCONTIAMO L'EMOZIONE

Un volume di 144 pagine sulla NUOVA ALFA ROMEO TONALE a soli 5,90€ in più

QUATTRORUOTE È IN EDICOLA

Le ultime **novità** sul mondo dell'auto le trovi solo su Quattroruote! **Ogni mese** ti aspettano esclusive prove su strada, i modelli in arrivo, inchieste, dossier, impressioni di guida e tanti consigli per l'acquisto. **Corri in edicola!**

EMISSIONI
Il bando dei motori termici deciso dall'Europa

ELON MUSK
Tutti i volti di un visionario

LA SVOLTA
La nuova Audi A4

ED EditorialeDomus

digitaledition.quattroruote.it

disponibile su
APP ANDROID SU Google play
Scarica su App Store

di **Francesco Mosconi** - foto di **Marco Zamponi**

RUOTECLASSICHE DRIVING ACADEMY

TUTTI PAZZI PER LA SCUOLA "CLASSICA"

A fine maggio ha esordito il primo corso di guida per storiche e youngtimer a Vairano. Guest star il **campione del mondo rally Biasion.** Bis l'8 ottobre

Il sorriso stampato sui volti dei partecipanti alla prima edizione di Ruoteclassiche Driving Academy è stato il più sincero feedback sull'andamento di questa giornata d'esordio. D'altronde quando ricapita di divertirsi in pista in tutta sicurezza al fianco di Miki Biasion e Gianmaria Aghem? Per gli iscritti all'"Academy" promossa da Ruoteclassiche e Youngtimer insieme ad Asc e Guida Sicura Quattroruote il ritrovo in pista è stato l'inizio di una giornata certamente memorabile.
Il tracciato di Vairano è, per molti appassionati, una sorta di "tempio" dove le più performanti supercar si sono sfidate all'ultimo centesimo di secondo. L'ammirazione però lascia posto alla voglia di imparare e saperne di più. E così, sabato 28 maggio, undici equipaggi con le loro auto classiche e youngtimer si sono ritrovati proprio per questo: imparare le basi per divertirsi in tutta sicurezza in gara, nei trackday e in eventuali contesti d'emergenza che possano verificarsi anche nella quotidianità, laddove non ci siano sistemi di sicurezza e congegni elettronici a prendere il controllo della situazione.

TEORIA E PRATICA

Se le lezioni di teoria sulle gare di regolarità del "prof" Gianmaria Aghem, uno che sul tema la sa lunga perché ha vinto tutto quello che si poteva vincere - Montecarlo Historique compreso - e che ha aggiunto recentemente al suo palmarès sette record di velocità, sono sfociate in un piccolo circuito di regolarità sul tracciato. I partecipanti hanno messo alla prova le proprie capacità con cronometri e pressostati. E la didattica relativa alla sicurezza al volante si è svolta direttamente tra i cordoli. Insieme agli istruttori di Asc e a Miki Biasion, gli iscritti al corso si sono allenati sul piazzale dedicato alla sicurezza con le loro vetture, più o meno giovani, per poterne testare a fondo i limiti, imparando a gestire le manovre di emergenza su fondo bagnato e a bassissima aderenza e l'uso della frenata in assenza di abs (che rende immeditamente chiaro il gap nella sicurezza al volante).

ANCHE IL DIPLOMA

In pista, il nostro super docente Biasion è stato prodigo di consigli e di avvertenze per i driver, che si sono poi scatenati tra i cordoli, a gruppi e singolarmente. Accanto a loro, costantemente, i professionisti di Asc e Miki non hanno risparmiato consigli in tempo reale su traiettorie e modalità di guida. I sorrisi dei partecipanti hanno accompagnato anche la consegna dei diplomi firmati da Biasion e dagli esperti Asc. L'8 ottobre si bissa: tutte le info su *ruoteclassiche.quattroruote.it/driving-academy*

Ragazzi, in classe! Due docenti, Michele Merendino a sinistra e Gianmaria Aghem alla lavagna, mentre insegnano agli appassionati driver le nozioni necessarie per ben governare le auto che non hanno ausili elettronici e le regole base della regolarità.

MIKI BIASION

"ECCO I MIEI SEGRETI"

Il Campione nei panni del docente. Consiglia: "Non dovete guardare l'interno della curva, concentratevi sulla corda in uscita". Disillude: "Quando sentite che la macchina sforza troppo, vi sembra di andar più forte. No, significa che siete andati un po' esagerati...". Miki Biasion, qui a lato, ha conquistato i driver del corso. La leggenda dei rally si è spesa per consentire ai partecipanti di affinare le proprie tecniche di guida. Mille trucchi, tante esortazioni, grande simpatia. Da custodire. "E quando senti che stai caricando sul pneumatico, invece di sterzare ancora di più, apri e la macchina prende velocità per uscire dalla curva...".

GUARDA IL VIDEO

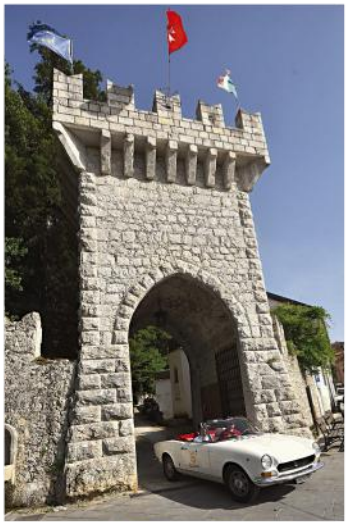
TRUCCHI, CONSIGLI E GRANDE SIMPATIA. **OSPITE D'ECCEZIONE MIKI BIASION**

Appuntamento a ottobre
Esercizi di frenata sul bagnato con e senza abs, controllo del sovrasterzo, giri liberi sul circuito di handling: questa è solo una parte del menu super appettitoso della Ruoteclassiche Driving Academy. Il primo appuntamento è stato un autentico successo, tanto che abbiamo deciso di mettere una nuova data in agenda: l'8 ottobre.

5° ROTARY SUN TOUR

SOTTO IL SOLE DI LUCANIA

Numerose storiche, **Alfa Romeo soprattutto**, e tante youngtimer alla scoperta dei luoghi più affascinanti da Sala Consilina a Venosa



Niente cronometri, bip e classifiche varie. Al loro posto invece, la voglia di consolidare vecchi legami e allacciare nuove amicizie attraverso la passione per le auto storiche. E poi il desiderio di fare conoscenza e apprezzare una terra ospitale, timida, un poco dimessa, ma dalle grandi potenzialità, oltre a una ricchezza storico culturale di valore. Questo, in sintesi, Sun Tour, evento per auto storiche e youngtimer vissuto e apprezzato dal 2 al 5 giugno, riservato a rotariani iscritti alla fellowship Achafr e all'Araci e ambientata nella Grande Lucania. Le auto: numerose le Alfa storiche tra le quali una 1600 Spider "osso di seppia" del 1966, una 2000 Spider Touring del '61, una Giulia 1.3 Super e una GT Junior 1.3 del 1969 e poi una Fiat 124 Sport Spider e una Barchetta; tra le youngtimer, una Mercedes 500 SL e una Porsche 911 (996) Carrera 4 Cabriolet.

Biscione superstar
Chiare le simpatie dei rotariani per le Alfa Romeo; qui sopra la Giulia 1300 Super del 1971. In alto, da sinistra, due Fiat: la Barchetta e la 124 Sport Spider al Castello di Villa d'Ayala. Più sotto, da sinistra, la Spider e la GT Junior 1300 del 1969 all'uscita da Valva.

NEL VALLO DI DIANO

Partiti da Sala Consilina, i partecipanti, sotto l'attenta regia del Rotary Club Sala Consilina Vallo di Diano e del Club Salerno Duomo, hanno puntato verso i borghi del Vallo di Diano con relativa visita del castrum di Teggiano, riconosciuti dall'Unesco come Patrimonio dell'Umanità. Si è poi raggiunto il centro storico di Polla, sulle rive del Tanagro, per la visita al mausoleo di Caio Uziano Rufo (I secolo d. C.). Il giorno dopo è stata la volta del Museo Archeologico Nazionale di Volcei di Buccino. Nel pomeriggio ha incantato i partecipanti il castello di Villa d'Ayala. Il terzo giorno si è raggiunta Venosa, tra i borghi più belli d'Italia: prima gli scavi poi la Chiesa dell'Incompiuta e poi il castello con il suo museo archeologico. Nel pomeriggio trasferimento a Melfi, per far conoscere il castello e il Museo Archeologico Nazionale del Melfese. La serata interclub, preceduta da una degustazione in cantina, ha concluso la quinta edizione.

Nanni Cifarelli

CONCORSO

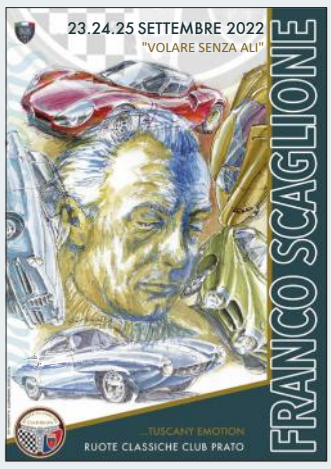
ELEGANZA MIGNON

Il garage di Steve McQueen. La Porsche 917 K del film "Le Mans", una cinepresa, un ciak, il poster di "Papillon", un casco... Il diorama del garage del divo e pilota (foto), realizzato da Fabrizio Ferrari, ha vinto il "Best in Show" nel Concorso di Eleganza in Miniatura Lopresto. In lizza anche la dune buggy di Bud Spencer, la Fiat 1100, la Fiat 131 Panorama e l'Alfasud di "Bianco Rosso e Verdone" (tre ambientazioni diverse) e, fuori concorso, la Ford T Laurel & Hardy dal film "Busy Bodies".

RADUNO

RICORDARE SCAGLIONE

Prato renderà omaggio al designer Franco Scaglione dal 23 al 25 settembre con il raduno di storiche Volare Senza Ali. Prevista, tra le varie iniziative, una sosta all'autodromo del Mugello. Il 24 settembre, al Teatro Cicognini di Prato, un dibattito su Scaglione con ospite d'onore la figlia, Giovanna.



RUOTE DA SOGNO

IL SALONE DELLE MERAVIGLIE

Per due giorni il pubblico di Reggio Emilia ha potuto ammirare **auto e moto spettacolari.** Con Fisichella e Cecchinello ospiti di un dibattito

Una Lancia 037 e una Delta 4WD, un drappello di Ferrari (308, 328, 550 Maranello...), la serie completa delle famiglie Porsche 911 e 356, un bel gruppo di Lamborghini (Diablo, Countach, Urraco...)... Ecco, questo il (primo e parziale) colpo d'occhio all'open day di Ruote da Sogno tenutosi il 21 e 22 maggio nel grande showroom di Reggio Emilia. Oltre 200 auto tra storiche, youngtimer e supercar e 400 moto di tutte le marche e di ogni epoca

MEMORIE E PROGETTI

E il pubblico ha gradito questa esposizione da sogno. Ma ha attirato 200 appassionati anche il talk "Storie di Campioni" (ideato da Victorious e Adrenaline24h) con protagonisti il pilota Giancarlo Fisichella e Lucio Cecchinello, pilota motociclistico e manager LCR Honda Team Moto GP. Storie, aneddoti, progetti. E simpatia. Fisichella ha ritrovato la Formula 3 con cui vinse a Imola la sua prima gara nel campionato italiano.

Che sorpresa! Qui a lato, Giancarlo Fisichella accanto alla Dallara F392 del 1992 su cui vinse la sua prima gara del campionato italiano di F.3. Appena sopra, il talk con Fisichella e Lucio Cecchinello. Nelle altre immagini, l'esposizione di Ruote da Sogno.

DESIGN WEEK E AUTO

LA MILANO DELLE IDEE

Milano, a inizio giugno, è stata la capitale del design. Mobili e arte, certo, ma anche auto. E che auto. Si parte con un restomod d'eccezione: la Porsche 928 (qui sopra) modificata da Thierry Nardone (con partner lo studio BorromeodeSilva e la Podium Advanced Technologies) per trasformarla in una speciale one off. Carrozzeria in materiali compositi, parafanghi più muscolosi, fanaleria rinnovata e interno super lusso. La 928 di Nardone Automotive ha l'8 cilindri a V aspirato con 400 CV e il cambio manuale, ora a 6 marce. Sarà in vendita dal 2024. Garage Italia poi ha presentato una Spider 2000 del 1992 (foto sotto) rivista in chiave ibrida. L'Alfa Romeo Spider, icona anni 90, mantiene la linea Pininfarina, il cambio manuale a 5 marce e la trazione posteriore, ma ha paraurti più lisci, un inedito color verde acqua e l'interno con interventi (anche) della D-Tales. Al 4 cilindri bialbero di 2 litri e 122 CV è stato aggiunto un sistema mild hybrid. Infine, per celebrare i 95 anni della carrozzeria Touring Superleggera, a Palazzo Moriggia, l'installazione (foto più in basso) del designer Luca Trazzi. Giochi di luce per enfatizzare le linee dell'auto e pannelli luminosi per narrare la storia della Maison.

OLD MOTORS CLUB ABRUZZO

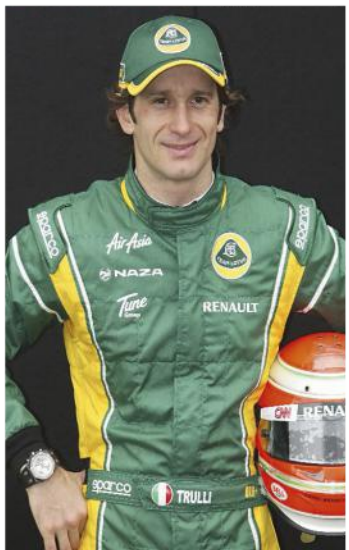
LA PASSIONE SUL LUNGOMARE

Molto attivo il sodalizio ultraquarantenne sulla costa pescarese: oltre alle auto, si occupa di **moto, go kart e mezzi agricoli** d'epoca

SCHEDA CLUB

Nome	**Old Motors Club Abruzzo**
Presidente	**Fabio Di Pasquale**
Anno fondazione	**1982**
Sede	**via Vestina 482, Montesilvano (PE)**
Telefono	**085 4681055**
Sito	**oldmotorsclubabruzzo.it**
Mail	**info@oldmotorsclubabruzzo.it**
House organ	**no**
Numero iscritti	**800**
Quota iscrizione	**110 euro, compresa quota Asi**
Raduni annuali	**Circuito di Pescara, Raduno Dannunziano, Cenacolo di Francavilla, Concorso d'Eleganza Città di Chieti, Coppa di Natale.**

In Abruzzo il movimento delle auto storiche si animò negli anni 60. Si formarono i primi club. E un raduno si svolse nell'agosto 1979 fra Roseto e Montepagano, con l'entusiasmo dei partecipanti rinfrescato da un memorabile acquazzone. Il battesimo... dell'acqua fu di buon auspicio per i pionieri abruzzesi, fra i quali il campione Berardo Taraschi, pilota e costruttore di auto da corsa, divenuto poi presidente onorario dell'Old Motors. L'8 febbraio dell'anno successivo, la costituzione dell'Old Motors & New Drivers (poi Old Motors Club Abruzzo), con 13 soci, il presidente Francesco Di Matteo e sede a Roseto (TE). Di lì a poco il club venne federato Asi. In pochi anni crebbe per numero di affiliati e di manifestazioni, in Italia e all'estero. Ancora oggi, l'Old Motors è, per l'intero movimento motoristico storico abruzzese, un punto di riferimento. Socio onorario è il senatore Marco Marsilio, attuale presidente della Regione Abruzzo. E tra gli 800 fedelissimi c'è anche l'ex pilota di F.1 Jarno Trulli, grande appassionato e possessore di varie Porsche 356, VW Maggiolino di tutte le epoche, "Bulli" e go kart. L'attività dell'Old Motors è poliedrica. Fra le varie manifestazioni, la Rievocazione Storica del Circuito di Pescara e il Raduno Dannunziano, che nel settembre 2022 arriverà alla trentaduesima edizione. Dinamico anche il settore moto grazie a un ricco patrimonio di mezzi d'epoca di quasi tutte le marche e i periodi. L'Old Motors, insieme al club gemello Crame di Imola, ha organizzato motoraduni internazionali. Da alcuni anni il club punta anche sui mezzi agricoli. Grande il successo nel 2018 a Roseto degli Abruzzi per la rievocazione della trebbiatura e dell'aratura con sfilata di oltre 130 trattori sul lungomare di Roseto e altri 40 mezzi esposti in piazza. Oggi i soci possessori di mezzi agricoli sono circa un centinaio. Il club non trascura i go kart d'antan e pensa di formare una specifica commissione. A settembre si svolgerà il primo Concorso d'Eleganza Youngtimer, con il coinvolgimento degli studenti delle scuole superiori.



Trulli fedelissimo
Anche l'ex pilota di F.1 Jarno Trulli, qui a lato in una foto di quando correva, è socio del club abruzzese. Nelle altre immagini, momenti di varie manifestazioni, compresa quella per i trattori, più a destra. In alto, accanto al titolo l'attuale presidente, Fabio Di Pasquale.

RIEVOCAZIONE DEL GRAN PREMIO DI NAPOLI

A POSILLIPO DOPO 60 ANNI

Un centinaio di vetture sul rettilineo che **ospitava la F.1:** raduno e breve prova di regolarità con un'Austin Healey 3000 sul podio

A distanza di tre anni è tornata sul viale Virgilio a Posillipo la Rievocazione del Gran Premio di Napoli - Circuito di Posillipo organizzato dal Classic Car Club Napoli. Domenica primo maggio il sodalizio partenopeo è così tornato sulla "collina degli audaci" a manifestare il proprio amore per i motori e a non far dimenticare quell'epopea, chiusa sessanta anni fa, quando sul famoso rettilineo sfrecciavano le Formula 1. Adesso si sono date appuntamento per la gioia del pubblico un centinaio di vetture tra storiche e da sogno dagli anni 30 ai 90. Tutte ammirate e fotografate. Una splendida Ford A, una Fiat Balilla, alcune Fiat Topolino e ancora Jaguar E-Type, una Ford Mustang, numerose Alfa Romeo e poi le Ferrari, capeggiate da una Testarossa, le Porsche e una lussureggiante Bentley Mulsanne Turbo. "Ho vissuto il Gran Premio di Napoli", ha raccontato il presidente del Classic Car Club, Giuseppe

Cannella, "e ricordo ancora il profumo dell'olio di ricino che si usava per i motori da competizione. Lo sentivo ancor prima di arrivare a Posillipo e mi emozionava tantissimo". In programma anche un'esposizione di tutti i mezzi sul rettilineo e poi una breve prova di regolarità che ha visto vincitrice l'Austin Healey 3000 del 1964 di Gianluca Spedaliere. Al secondo e terzo posto rispettivamente l'Aston Martin di Luigi Iervolino e la MG B di Salvatore Barba. La manifestazione ha avuto il suo epilogo a Villa Imperiale a Marechiaro con il pranzo e la premiazione.

TOUR IN SICILIA

A CASA FLORIO

Lancia Fulvia provenienti da Italia e Olanda hanno partecipato al tour di 500 km In Sicilia sulle orme dei Florio. Partito da Palermo, ha fatto tappa a Marsala, Termini Imerese, Campofelice di Roccella e Collesano.

RADUNO ALFA

ADRENALINA PURA

La Scuderia Marche di Macerata, La Manovella del Fermano di Fermo e Antiche Ruote di Montereale hanno organizzato l'8 maggio il raduno Adrenalina Pura. Da Fermo oltre 70 Alfa hanno raggiunto Ortezzano e Grottazzolina. Occhi puntati su una 6C 1750 del 1928, una 2600 Zagato e su varie Duetto "Osso di seppia".

COPPA TOSCANA

AL FORTE E OLTRE

Gli anni 60 sono tornati in Versilia con la 25ª rievocazione della Coppa Toscana organizzata dal Camet. Forte dei Marmi ma non solo: visite a Pietrasanta, sulle Apuane, a Colonnata e Viareggio. Non poteva mancare "La Capannina di Franceschi" con musiche e balli anni 60 e sfilata dei partecipanti in abiti a tema. Di buon livello il parco vetture.

ACI STORICO FESTIVAL

ALFA ROMEO IN PISTA A PERGUSA

Settanta classicissime del Biscione, comprese molte youngtimer, in parata **sul circuito siciliano:** emozioni e numerosi premi

Grande spettacolo motoristico all'Autodromo di Pergusa il 15 maggio in occasione dell'Aci Storico Festival. Protagoniste 70 intramontabili. L'evento è stato organizzato dall'Automobile Club di Enna, dai club territoriali e dal Registro Italiano Alfa Romeo, rappresentato dal Catania Club Alfa Romeo. Il gazebo e le aree hospitality Aci Storico sono stati allestiti all'ingresso principale del tracciato dove in contemporanea si è svolto l'Aci Racing Weekend, con numerosi appassionati. Splendide le auto, tra cui molte youngtimer, provenienti da tutta la Sicilia. Il programma della giornata ha visto il raduno dei partecipanti alle porte dell'autodromo e la parata nel circuito con emozionanti giri di pista. Sono stati premiati i presidenti del Club Casten Ninni Gagliano, del Club Grifoni Madoniti Luigi Gangi Chiodo, del Catania Club Alfa Romeo (unico federato dal Riar in Sicilia) Orazio Pennisi,

Paolo Ferrari, possessore di una Topolino B del 1948, il collezionista Renato Colabucci, Francesco Li Volsi per la sua Alfa Romeo GT Junior 1.3 del 1973, Salvatore Spitaleri proprietario di un'Alfa Romeo RZ del 1993 e Marilena Ferrigno alla guida di una splendida Giulietta 1.6 del 1984. Sempre in autodromo, con la regia dell'Ac Enna, si è svolto il primo appuntamento siciliano di Ruote nella Storia.

RADUNO

TUTTI IN VAL D'ORCIA

Il Kursaal Car Club di Montecatini ha organizzato un tour di due giorni (dal 30 aprile al primo maggio) tra il verde e l'arte della Val d'Orcia e i tufi di Pitigliano. Vi hanno preso parte una trentina di equipaggi. Dall'abbazia di Monte Oliveto Maggiore, complesso monastico di Asciano, a Radicofani. Poi tutti verso la Piccola Gerusalemme, Pitigliano, oggi tra i Borghi più Belli d'Italia. Conclusione al mare di Ansedonia.

CONCORSO

UNA GIOVANE AUDI È MISS

Piazza del Castello Visconteo di Cassano d'Adda ha ospitato il 22 maggio il primo concorso d'eleganza organizzato dal Milano Historic Cars Club & Youngtimer Club Milano con il patrocinio dell'Ac Milano. Alla manifestazione sono intervenuti il presidente dell'Ac Milano Geronimo La Russa, il sindaco e alcuni assessori del Comune. Best Of Show è stata nominata una Audi TT Roadster 1.8 T Quattro del 2001 (foto qui sotto).

A RICCIONE

ARTE E AUTO ANNI 20

Per ricordare i mitici anni 20, l'Adriatic Veteran Cars Club di Riccione ha organizzato il 21-22 maggio un evento culturale riservato ad alcune vetture, tutte aperte, nate proprio in quel decennio. E sette pittrici hanno riprodotto su tela altrettante vetture esposte al pubblico in viale Ceccarini. Il giorno seguente le auto, dopo un tour per la città, tornate in viale Ceccarini sono state protagoniste di un talk show. Vincitrice la Fiat 509 "Delfino" (nella foto con relativo ritratto).

I 70 ANNI DEI PORSCHE CLUB

UNA LUNGA STORIA DI PASSIONE

Una rappresentanza di **tutti i sodalizi italiani ufficiali** ha celebrato l'importante traguardo storico con un evento speciale in Toscana

Il 26 maggio di settant'anni fa, sette proprietari di vetture Porsche, ancora poco diffuse, fondarono il Porsche Club Hohensyburg, in Vestfalia, allo scopo di unire i porschisti "in amicizia e comune passione". Oggi, i Porsche Club nel mondo sono oltre 700, contano più di 240 mila soci da 86 Paesi differenti e organizzano circa 11 mila eventi all'anno.

PREMI E BELLE STRADE

Per festeggiare la ricorrenza, la Federazione Italiana Porsche Club e Porsche Italia hanno organizzato un evento, coinvolgendo tutti i 22 Porsche Club e i quattro registri storici. Appuntamento in Toscana, a Castiglione della Pescaia (GR), per un weekend all'insegna della Enduring Passion, passione duratura, come l'hashtag dell'evento. Per aperitivo, un concorso di conservazione e restauro per Porsche classiche. La giuria - composta da Pietro Innocenti, ad di Porsche Italia, Andrea Gruppach, presidente della Federazione Italiana Porsche Club, Alberto Pontara, tecnico della formazione Classic, e dal nostro vice direttore Carlo Di Giusto - ha assegnato i premi: il primo, a una "964" Turbo 3.6 Verde Wimbledon, il secondo a una 944 Turbo e il terzo a una "993" Carrera S. Il pubblico ha premiato una "993" GT2. Itinerari su strade panoramiche, visite alle abbazie della zona, cena al ristorante dello stellatissimo chef Enrico Bartolini e visita allo spettacolare relais La Mortella hanno riempito il programma del weekend.

TARGA DI CAPITANATA

TOUR DELLA PUGLIA

La Puglia garganica ha accolto a fine maggio la XXXII Targa di Capitanata con 60 auto storiche provenienti da tutto il Sud. Con base a Vieste il tour ha previsto tappe a Peschici, Rodi Garganico, con le auto esposte al porto turistico, Foresta Umbra e ancora Vieste, dove alla Marina Piccola si è conclusa la manifestazione del club Dauno. Domenica mattina prima della premiazione, tour in battello alla scoperta della costa.

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

only PORSCHE

È tornata LA SOLITA GRANDE FESTA

Caldone record e applausi del pubblico lungo tutto il percorso della **40ª edizione della rievocazione storica** della "corsa più bella del mondo". Vesco sfata il destino e porta a casa il tris, con Salvinelli su Alfa Romeo 6C 1750 SS Zagato

di **Gaetano Derosa** - foto di **Paolo Mazzetti**

TOMMASO BERTOTTI

Ma che bel podio
Seconda vittoria consecutiva per i bresciani Andrea Vesco e Fabio Salvinelli, con l'Alfa Romeo 6C 1750 SS 1929 del Team Villa Trasqua. Sopra a destra, le tre vetture sul podio, con la Lancia Lambda Tipo 221 Spider Casaro di Andrea Belometti e Gianluca Bergomi e la OM 665 Superba di Lorenzo e Mario Turelli, entrambi equipaggi della Scuderia Brescia Corse.

"Volli, e volli sempre, e fortissimamente volli". La celebre frase scritta da Vittorio Alfieri il 6 settembre 1783 a Siena e contenuta nella "Lettera responsiva" a Ranieri de' Calzabigi si adatta alla perfezione al "triplete" di Andrea Vesco, che in coppia con Fabio Salvinelli proprio a Siena ha realizzato che avrebbe potuto vincere la quarantesima edizione della Freccia Rossa. "Alla vigilia molti ci davano per favoriti, ma alla 1000 Miglia la storia parla chiaro, ripetersi è una vera impresa. E proprio prima di Siena abbiamo realizzato, dopo le due difficili serie di cronometrate a San Quirico e in Val d'Orcia, inframezzate da un'impegnativa prova di media, che potevamo veramente farcela. La nostra volontà di ferro di fare bottino pieno anche quest'anno si è materializzata all'arrivo nella bellissima piazza del Campo, stracolma di pubblico festoso". L'equipaggio numero 46, a bordo della fedele Alfa Romeo 6C 1750 SS Zagato del 1929, ha fatto il bis del successo ottenuto nella scorsa edizione. Per il Top Driver alfiere di Villa Trasqua, primo anche nel 2020 a fianco di papà Roberto, si è concretizzata la tripletta e c'è la doppia soddisfazione di aver sfatato un tabù che resisteva da 22 anni. Solo Giuliano Cané, tra il 1998 e il 2000, era riuscito a imporsi in tre edizioni consecutive della rievocazione storica della Freccia Rossa. Al secondo posto, proprio come un anno fa, la Lancia Lambda Tipo 221 Spider del 1929 condotta da Andrea Luigi Belometti e Gianluca Bergomi. Terzo gradino del podio per l'equipaggio composto da Lorenzo e Mario Turelli su OM 665 S MM Superba 2000 del 1929. A Silvia Marini e Irene Dei Tos, su Bugatti Type 40 del 1929, è andata invece la Coppa delle Dame.

TEMPERATURE PROIBITIVE

L'edizione numero 40 della rievocazione storica più ammirata del mondo verrà sicuramente ricordata per le temperature tropicali, mediamente oltre i 35 gradi, che hanno messo a dura prova i ben 440 concorrenti. La gara di regolarità, intensa e impegnativa come non mai, ha richiesto agli equipaggi uno sforzo eccezionale per poter affrontare con grande abilità le 115 prove cronometrate cui se ne sono aggiunte 8 di media.

I NUMERI

MA QUANTI ANGELI CUSTODI

Quella del 2022 è stata un'edizione dai grandi numeri a cominciare dal novantacinquesimo compleanno dalla prima Coppa delle 1000 Miglia del 1927 alle quaranta edizioni della rievocazione. Ancora una volta è risultata validissima la definizione della 1000 Miglia data da Enzo Ferrari nel 1988, mentre assisteva al passaggio a Modena, sul cancello della carrozzeria Scaglietti: "Un museo viaggiante unico al mondo". All'edizione 2022 hanno partecipato un'ottantina di esemplari che presero parte ad almeno un'edizione dal 1927 al 1957; le iscrizioni, poco più di 700, sono tornate ai livelli consueti, provenendo da 32 diversi Paesi di tutti i continenti. Tra le 430 vetture accettate, oltre a 11 OM, 13 Bugatti, 18 Ferrari, 14 Bmw, 15 Aston Martin, 21 Lancia, 24 Mercedes-Benz, 27 Porsche e uno stuolo di barchette di piccoli costruttori; la parte del leone l'hanno fatta l'Alfa Romeo, con 50 vetture, la Fiat con 45 e la Jaguar con 40. Gli operatori della sicurezza per verifiche, transiti, partenza e arrivo sono stati 400, hostess e steward erano 450, oltre a uno stuolo di camerieri, chef, ecc. per pranzi e cene. A tutte queste persone vanno aggiunte quelle abitualmente impegnate per la 1000 Miglia: 450 cronometristi, 1100 commissari di percorso e 102 tra segreterie, collegi e occupanti delle vetture del Convoglio Tecnico di Supporto. Aumentato pure il numero degli "angeli custodi" della Freccia Rossa, con 50 agenti della Polizia Stradale a fare da scorta alla corsa, coadiuvati da altri sessanta nei punti più critici, come l'attraversamento di Roma. In più, a far scorrere la carovana lungo il percorso - che attraversava oltre 200 comuni e 8 regioni più la repubblica di San Marino - c'erano circa 2000 volontari, oltre a circa 500 agenti delle polizie locali. **P.M.**

1

2

Che coppia
Sotto, Maria Bussolati, direttore del Museo Mille Miglia, in coppia con Nataša Grom Jerina, vice presidente Fiva: hanno gareggiato a bordo di un'Alfa Romeo 6C 2500 SS (1949).

Quest'anno il percorso Brescia-Roma-Brescia è tornato a svolgersi in senso orario, quindi affrontando prima la dorsale adriatica e poi quella tirrenica. Dopo aver rotto il ghiaccio con il tratto iniziale di gara e le prime prove cronometrate nella splendida cornice di Sirmione, stracolma di appassionati stranieri, la Freccia Rossa è approdata a Ferrara. Per l'occasione la città estense ha accolto le auto storiche con grandissimo entusiasmo e la cena nel Teatro Comunale, costruito tra il 1773 e il 1797, su progetto di Antonio Foschini e Cosimo Morelli, e da qualche anno intitolato alla memoria di Claudio Abbado, che ne è stato direttore artistico per molti anni. Comunque sia, già all'inizio della seconda tappa, la bellissima Alfa rossa di Vesco-Salvinelli appariva irraggiungibile. Nel corso di questa frazione gli equipaggi in lizza per la vittoria hanno iniziato a fare i conti con il caldo torrido, prevedendo almeno una sosta in più rispetto al ruolino di marcia per un'occhiata agli organi meccanici e, soprattutto, per rabboccare il liquido refrigerante. Dopo la sosta per il pranzo, i concorrenti sono ripartiti alla volta di Roma effettuando il controllo orario in

LE AUTO SONO STATE MESSE A DURA PROVA **ANCHE DAL CLIMA TORRIDO,** CON UNA MEDIA CHE HA SUPERATO I 35° C ALL'OMBRA

3

4

5

6

ADRENALINE 24H
7

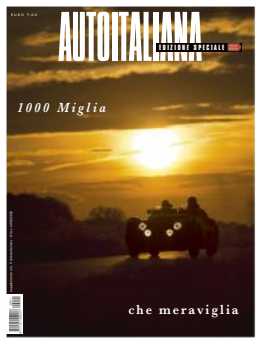
piazzale Eduardo Acton. Da lì la carovana ha raggiunto Magione per uno dei momenti più significativi nell'Autodromo dell'Umbria, che ha ospitato un blocco di prove cronometrate per omaggiare Mario Umberto "Baconin" Borzacchini a novant'anni esatti dalla sua vittoria nell'edizione del 1932. Poi via di corsa nella Val Nerina, con l'omaggio ai luoghi colpiti dal terremoto del 2016 attraverso Norcia, col controllo a timbro in piazza San Benedetto.

CARTOLINE MERAVIGLIOSE

L'arrivo a Terni ha poi dato il via all'ultimo settore di tappa, con il passaggio in piazza Mario Ridolfi, e poi a Rieti, in piazza Vittorio Emanuele II, preludio all'avvicinamento a Roma, con la prima vettura attesa sulla passerella di via Veneto che è rimasta letteralmente "murata" di folla festante ben oltre la mezzanotte.

Difficile poter descrivere tutte le "cartoline" che quest'anno ha proposto la Freccia Rossa, anche se rimarrà impressa nella mente di concorrenti e addetti ai lavori la bellezza sfacciata con cui piazza del Campo di Siena ha accolto

8



Autoltaliana, che speciale
Un viaggio nel viaggio. Quasi cento pagine, immagini splendide e la consueta veste elegante e raffinata di Autoltaliana (prezzo 7 euro, resta in edicola fino a fine agosto, acquistabile anche online su *autoitaliana.it*). Le auto più iconiche (e rare) si alternano ai luoghi più ricchi di fascino, ai volti più significativi, alle indimenticabili storie del passato. Da collezionare.

Barchette e berlinette
1. Arnoldus Franciscus Van Gerwene-Savina Confaloni, Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans (1932).
2. Fabio Cannari e Bernardo Lombardini in azione con l'MG TB (1939).
3. Jack Roderick con Elizabeth Jack su Alfa Romeo 8C 2300 Monza (1933).
4. Elad Shraga e Ronit Schwartz Shraga, con l'Osca MT4 (1955).
5. Cesare e Pietro Foresti, Bugatti Type 37 (1927).
6. Robert Goldman e Dave Simpson con la Chevrolet Corvette (1957).
7. Ermanno De Angelis e Nunzia Del Gaudio sull'OM 469 (1922) del Mauto.
8. Tomas Hinrichsen e Solange Mayo, Ferrari 250 MM Pinin Farina (1953).

UN SUGGESTIVO TAPPETO TRICOLORE HA ACCOLTO **I 440 EQUIPAGGI** IN PIAZZA DEL CAMPO A SIENA

Che spettacolo
Sotto, ancora i vincitori Andrea Vesco e Fabio Salvinelli, su Alfa Romeo 6C 1750 SS (1929). Sopra, piazza del Campo a Siena, con le vetture parcheggiate sul Tricolore durante il pranzo dei concorrenti.

LE CURIOSITÀ

IN GARA PURE PREZZEMOLO

Per la prima volta due sindaci sono stati fianco a fianco lungo il percorso della 1000 Miglia che da Brescia porta a Roma e ritorno. A bordo di una moderna Mercedes-Benz al seguito, Emilio del Bono e Giorgio Gori, sindaci di Brescia e Bergamo, hanno così dato il via al lungo viaggio di "Bergamo-Brescia Capitale della Cultura", il grande evento in programma nel 2023 al quale le due città partecipano congiunte, unite dall'essere state le più colpite dal Covid. Per la gioia dei bambini, lo special guest della 1000 Miglia 2022, presente alle punzonature e in partenza è stato Prezzemolo, la mitica mascotte di Gardaland. Può sembrare un paradosso, perché costretti al ritiro per un guasto della loro MG TF, ma i più contenti alla fine sono stati gli americani Mark Rampolla e Patrick Van Pelt: a Roma, per tornare a Brescia seguendo il convoglio, un amico gli ha prestato un'Alfa Giulia Quadrifoglio da 510 CV, 453 in più della roadster inglese. Beatrice Saottini, presidente 1000 Miglia Srl, ha affermato che "L'acceso entusiasmo di pubblico e partecipanti rappresenta pure un ritorno alla normalità, alla voglia di maggiore libertà e di comportamenti meno condizionati", mentre l'ad Alberto Piantoni ha ricordato che la Freccia Rossa è anche "a way of living", uno stile di vita, con la volontà di non dimenticare il passato e la determinazione a costruire un futuro fatto di bellezza e sostenibilità. Aldo Bonomi, presidente di AC Brescia, ha dato appuntamento all'anno prossimo, annunciando l'istituzione della Fondazione Mille Miglia, che oltre alla corsa unirà il museo, il Club Mille Miglia e le varie istituzioni bresciane. **P.M.**

RENÈ PHOTO COLLECTION

l'arrivo e la sosta delle vetture. "Ogni volta che si torna nella città del palio si rimane a bocca aperta per la sua bellezza", ci ha confidato Andrea Luigi Belometti, che ha disputato una gara eccezionale in coppia con Gianluca Bergomi sulla Lancia Lambda, "anche se per noi regolaristi la seppur minima concessione alle bellezze del nostro Paese può risultare fatale".

DALLO STABILIMENTO AL SOGNO

Tra i vari equipaggi ha attirato molta curiosità quello del settore Heritage di Stellantis composto da due rappresentanti della forza lavoro di Cassino e Pomigliano d'Arco, i due stabilimenti dedicati alla produzione dell'attuale gamma del Biscione. La coppia era formata da Cristina Posta, addetta al reparto montaggio del sito laziale e da Francesco Pirozzi, membro della squadra di lastratura presso lo stabilimento campano. Entrambi emozionati e molto orgogliosi di guidare uno dei gioielli del Museo Storico Alfa Romeo, la 1900 SS del 1956.

L'arrivo a Parma ha concluso la terza tappa, sicuramente una delle più impegnative di tut-

ta la competizione. Dopo la passerella in piazza Duomo è seguita la cena a Parco Ducale, organizzata dallo chef stellato Massimo Spigaroli, per degustare le specialità del territorio, rinomate in tutto il mondo.

L'ultima frazione ha, di fatto, sancito la classifica finale. Lasciato il capoluogo emiliano, le auto hanno rotto il ghiaccio con le prove in autodromo a Varano de' Melegari per poi cimentarsi nell'ultima prova di media a Pellegrino Parmense. Per la prima volta la Freccia Rossa ha salutato Pavia e Stradella. L'ultima occasione per scalare la vetta verso il podio era rappresentata dalle prove cronometrate sul circuito di Monza, ma il passo garibaldino della premiata ditta Vesco-Salvinelli ha scoraggiato qualsiasi tentativo. "Il merito della vittoria non è stato soltanto dell'equipaggio", ha detto Fabio Salvinelli, "ma soprattutto della 6C 1750 che si è dimostrata veramente impeccabile anche in condizioni atmosferiche proibitive. Quello che mi sorprende sempre è l'elasticità del motore, direi unica nel suo genere. È stato tutto perfetto, e la soddisfazione rispetto alla scorsa edizione è doppia". R

In viaggio con la Stelvio
1. Nikolaos Bakos ed Evangelos Bardis, a bordo della Veritas RS (1949).
2. Cristina Posta e Francesco Pirozzi in azione con l'Alfa Romeo 1900 SS (1956) della sezione Heritage di Stellantis.
3. Jack e Alexander Braam Ruben, Alfa Romeo 8C 2300 MM Spider Zagato (1932).
4. Per seguire nel migliore dei modi la quarantesima edizione della 1000 Miglia Ruoteclassiche ha utilizzato quest'Alfa Romeo Stelvio TI Villa d'Este, versione speciale realizzata in soli 85 esemplari. Si distingue per la livrea Rosso Etna e per alcune personalizzazioni all'interno, come i sedili rivestiti in pelle regolabili elettricamente con il ricamo "6C Villa d'Este" sui poggiatesta anteriori e a destra della plancia.

TOMMASO BERTOTTI

di **Francesco Mosconi** - foto di **Canossa Events**

FINALE MOZZAFIATO

Giunta alla sua trentasettesima edizione, la gara di regolarità nelle valli trentine ha regalato grandi emozioni ai suoi partecipanti. **In corsa quest'anno Ruoteclassiche con l'equipaggio Crugnola-Mosconi.** Che, alla fine, è salito sul gradino più alto del podio

Bellezze sui monti
1. La grintosa Porsche 911 S (1969) di Argenti-Amorosa, terzi al traguardo finale.
2. Splendida la livrea di questa MG TA (1937) di Faccin-Dal Santo, quarti in classifica assoluta.
3. L'Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce (1956) dell'equipaggio inglese Poole-Poole.

Trentasette equipaggi col naso all'insù. La Stella Alpina comincia così in piazza di Piedicastello a Trento. Nella concitazione generale della punzonatura e dei controlli prima di partire, le condizioni meteorologiche previste per il pomeriggio del 3 giugno preoccupano un po' tutti. Tanto tuonò che piovve, infatti. Con questa benedizione del cielo, se vogliamo vederla in maniera quasi sciamanica, prende il via la trentasettesima attesissima edizione della Stella Alpina, gara di regolarità organizzata dalla Scuderia Trentina in collaborazione con Canossa Events. Il tracciato si articola su 448 km da percorrere sulle più belle strade dolomitiche, teatro di una lotta all'ultima penalità tra i vari equipaggi di auto classiche e moderne, con 65 prove cronometrate e sei prove di media. Non è bastata però la pioggia, a tratti torrenziale, che si insinuava perfino nelle guarnizioni delle vetture più agée come la Fiat 508 C del 1937 dell'equipaggio ufficiale di Ruoteclassiche, a spegnere gli entusiasmi degli equipaggi partecipanti.

TRA I VIGNETI IN VAL D'ADIGE

Lasciato lo splendido capoluogo trentino, le vetture si sono dirette dapprima nel centro storico di Egna, dopo aver attraversato gli splendidi vigneti della Val d'Adige e poi, attraverso il Passo Lavazè, fino alla nota località sciistica di Cavalese, dove finalmente la pioggia ha concesso tregua ai partecipanti e ci ha permesso di godere di una piacevolissima cena vista Lagorai al Rifugio Baita Tonda.

Il sole ha invece caratterizzato la seconda giornata di gara, sicuramente la più impegnativa e non priva di imprevisti tecnici per chi scrive, che partendo da Moena ha fatto fischiare le gomme dell'auto in gara sui passi San Pellegrino, Giau, Falzarego, Valparola e Gardena (solo nella mattinata). Dopo un pranzo con una vista impareggiabile allo Chalet Gerard, sono stati affrontati anche il Passo Pinei e Costalunga per non farsi mancare nulla. Con l'impianto frenante messo a dura prova, gli equipaggi sono rientrati a Moena a godersi una meritatissima cena con prodotti locali in un agriturismo a strapiombo sul centro del paese.

ENTUSIASMANTE TESTA A TESTA

L'ultima giornata di gara è stata invece decisiva per il podio, un testa a testa all'ultima penalità tra gli equipaggi Argenti-Amorosa su Porsche 911 S del 1969, Crugnola-Mosconi su Fiat 508 C del 1937 e Virdis-Giordo su Porsche 356 A Speedster del 1957, tutti e tre candidati alla possibile vittoria di questa gara senza esclusione di colpi di scena. Dopo aver disceso la Val di Fiemme e percorso il temibile Passo Manghen (tanto divertente quanto laborioso, va detto), i trentasette equipaggi hanno percorso la Valsugana fino a rientrare a Trento per la cerimonia finale. Il primo premio della classifica assoluta e il trofeo Azimut sono andati all'equipaggio di Ruoteclassiche, secondi assoluti Virdis-Giordo su Porsche 356 A Speedster, terzi Argenti-Amorosa su Porsche 911 S. Appena fuori dal podio Faccin-Dal Santo su MG TA del 1937, Salvetti-Spozio su Fiat 1100/103 (1953) e Soldo-Messina su Alfa Romeo Giulietta Spider (1957). Trionfo nel Trofeo Ferrari, che anche quest'anno accompagna la regolarità classica, per la coppia Vergamini-Fabrizi su una moderna 488 GTB, classificatasi ottava nella classifica generale e seguita da Serventi-Bercelli al volante di una 488 Pista. R

UNA GARA MOLTO TECNICA, CON **65 PROVE CRONOMETRATE E 6 DI MEDIA** CHE HANNO MESSO A DURA PROVA GLI EQUIPAGGI

LA CLASSIFICA FINALE

Pos.	*Equipaggio*	*Auto*	*Pen.*
1	Crugnola-Mosconi	Fiat 508 C (1937)	**467**
2	Virdis-Giordo	Porsche 356 A Speedster (1957)	**532**
3	Argenti-Amorosa	Porsche 911 S (1969)	**537**
4	Faccin-Dal Santo	MG TA (1937)	**614**
5	Salvetti-Spozio	Fiat 1100/103 (1953)	**623**
6	Soldo-Messina	Alfa Romeo Giulietta Spider (1957)	**658**
7	Converso-Ameglia	Innocenti Mini Cooper (1972)	**836**
8	Bergamini-Fabrizi	Ferrari 488 GTB (2017)	**1068**
9	Serventi-Bercelli	Ferrari 488 Pista (2020)	**1408**
10	Marcoli-Minetti	Jaguar XK 150 (1959)	**4073**

4

5

6

7

Vittoria finale
4. La Jaguar XK 150 (1959) di Marcoli-Minetti, decimi nella classifica finale.
5. I vincitori dell'edizione 2022 della Stella Alpina: Crugnola-Mosconi (equipaggio ufficiale di Ruoteclassiche) con la Fiat 508 C del 1937.
6. L'Alfa Romeo Giulietta Spider (1957) di Soldo-Messina, sesti assoluti.
7. La Porsche 356 A Speedster (1957) di Virdis-Giotto, piazzatisi al secondo posto dell'assoluta.

a cura di **Daniele Bonetti**

MITTELEUROPEAN RACE

LA BALILLA SVETTA IN TERRA FRIULANA

La sesta edizione della gara di regolarità triestina **ha visto trionfare la Fiat 508 di Bertoli-Vavassori** dopo una serie impegnative di prove

Si è chiusa domenica 22 maggio la sesta edizione della Mitteleuropean Race, gara di regolarità che nel weekend ha portato centinaia di persone da tutta Italia a scoprire le bellezze turistiche del Friuli Venezia Giulia. Dopo la giornata di sabato, nel corso della quale le vetture hanno attraversato il Collio Goriziano e, per la prima volta, Udine e il Friuli, la domenica si è concentrata sul territorio della provincia di Trieste, da Basovizza al Carso fino a Muggia, per poi tagliare il traguardo in una affollatissima piazza Unità d'Italia, dove nel primo pomeriggio si è tenuta la premiazione nell'affascinante "Caffè degli Specchi".

CRONOMETRATE A GOGO

Nella Regolarità Superclassica a imporsi nelle 93 prove cronometrate e nelle sei di media è stata la Fiat 508 C condotta da Vincenzo Bertoli e Doriano Vavassori, seguita da Eugenio Piccinelli e Marco Gatta sulla Amilcar, mentre la terza piazza è per Angelo Tobia Seneci ed Elisabetta Russo a bordo della MG Midget. Nella Regolarità Turistica, disputata nella giornata di domenica e accodata alla Superclassica per le prove triestine, ha tagliato per prima il traguardo la Lancia Fulvia di Ennio Demarin e Fulvio Ruzzier, seguita dalla Lotus Westfield 11 Le Mans di Steve Clark e Rosemary Boscadin; sul terzo gradino del podio l'Autobianchi A112 Abarth di Fabio Samsa e Miriam Cocolo.

Gruppo di famiglia
Qui sotto, il podio dei vincitori e degli organizzatori della sesta edizione della Mitteleuropean Race. Più sotto, l'Alfa Romeo 6C 1750 dell'equipaggio Erejomovich-Garcea, giunti ottavi al traguardo.

Il podio nel verde
1. I vincitori della gara di quest'anno: Bertoli-Vavassori sulla Fiat 508 C.
2. Al secondo posto in classifica finale figurano Piccinelli-Gatta su Amilcar.
3. Sul terzo gradino del podio ecco la MG Midget dell'equipaggio Seneci-Russo.

LA CLASSIFICA FINALE

	Equipaggio	Vettura	Punti
1	Bertoli-Vavassori	Fiat 508 C	527
2	Piccinelli-Gatta	Amilcar	541
3	Seneci-Russo	Mg Midget	571
4	Aliverti-Valente	Alfa Romeo 6C 1750	597
5	Sala-Cioffi	Lancia Aprilia	689
6	Baldissera-Covaz	Lancia Fulvia Montecarlo	769
7	Riboldi-Masneri	Fiat 508 C	777
8	Erejomovich-Garcea	Alfa Romeo 6C 1750	833
9	Turelli-Turelli	OM 665 Superba	854
10	Cicuttini-Grillo	Fiat 1100	1010

CIRCUITO FASCIA D'ORO

UN'AVVENTURA COME TEST

Alla classica bresciana prove generali **in vista della 1000 Miglia** con tanti partecipanti

Rievocare una gara che ha scritto pagine importanti del motorismo nazionale a due anni dall'ultima edizione: il Circuito Fascia d'Oro quest'anno ha visto al via una sessantina di concorrenti, tanti per una manifestazione turistica che ha visto partecipare, seppur fuori classifica, diversi Top Driver impegnati nel testare auto e strumenti in vista della 1000 Miglia. La vittoria della manifestazione di Ac Brescia e organizzata dal Club Mille Miglia Franco Mazzotti è andata all'argentino Daniel Erejomovich su Alfa Romeo 6C 1500, che ha dimostrato di sentirsi parecchio a suo agio su una vettura per nulla banale. Considerando invece i Top Driver, che non potevano entrare nella classifica ufficiale, il migliore in termini di performance è stato il bresciano Andrea Vesco insieme a Fabio Salvinelli su Alfa Romeo 6C 1750 (nella foto). Un grande successo per una gara che intende ricordare anche la prima edizione del Gran Premio d'Italia corso proprio nella zona tra Brescia, Castenedolo e Montichiari nel 1921. L'anno successivo la gara venne trasferita a Monza, lasciando però a Brescia una traccia rilevante.

32^ Edizione - Mantova, 15/18 Settembre 2022

www.gpnuvolari.it

CAMPAGNE E CASCINE

AUTOBIANCHI SUGLI SCUDI

A Cremona successo meritato della coppia under 30 **Barcella-Rossoni** al volante di un'A112 Abarth

Un ritorno al passato. Almeno dal punto di vista sportivo. Erano infatti diversi anni che le A112 non dominavano la classifica, ma quanto è accaduto a Cremona, nella tappa tricolore di Campagne e Cascine, ha riportato la Casa di Desio in vetta alle classifiche di regolarità storica con quattro vetture ai primi cinque posti. Un trionfo su tutta la linea per un evento che esalta le qualità delle piccole auto italiane. E le vetture si sono trovate decisamente a loro agio tra i vialetti sterrati e le curve molto strette che caratterizzano la manifestazione cremonese, forse una delle più difficili e selettive del panorama nazionale. Il successo è andato all'equipaggio under 30 formato da Nicola Barcella e Simone Rossoni, che si sono dimostrati i più in palla, dominando la gara e confermando di essere ormai tra i migliori interpreti della regolarità classica. Al secondo posto, anche loro su un'A112, si sono classificati i siciliani Angelo Accardo e Alessandro Molgora, mentre sul terzo gradino del podio ha concluso l'esperto Giovanni Rapisarda navigato da Danilo Piga su Morris Mini Minor. Tra le scuderie, il successo finale è andato alla Franciacorta Motori che ha preceduto con buon margine la Nettuno Bologna e il Classic Team.

EVENTI ACI SPORT

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

AGOSTO

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

MANIFESTAZIONI ASI

LUGLIO

9 **PIANCAVALLO REVIVAL**
Ruote del Passato - Pordenone - ruotedelpassato.org

31 **COPPA CIAK TAORMINA**
International Car Club Taormina - Messina - internationalcarclubtaormina.it

AGOSTO

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

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

MEMORY FORNACA

LA PORSCHE IMBATTIBILE

Scuderia Palladio Historic sugli scudi alle premiazioni del Memory Fornaca che si sono tenute venerdì 27 maggio alla Villa ai Pini di Schio (VI). Alberto Salvini e Davide Tagliaferri, alla guida della Porsche 911 RSR coi colori della scuderia veneta, si sono aggiudicati l'edizione della Serie riconosciuta da Aci Sport, sempre più apprezzata e frequentata.

RALLY CAMPAGNOLO

QUESTIONE DI CENTESIMI

Nella categoria Sport del Rally regolarità Campagnolo, valevole per il Trofeo Tre Regioni, l'hanno spuntata Leonardo Fabbri e Tomas Sartore su Volvo 144 (foto sotto), precedendo di un solo centesimo la Fiat Ritmo 125 TC di Mauro Argenti e Roberta Amorosa e di 4 la Porsche 911 RS di Marco Maiolo e Maria Teresa Paracchini. Più staccata, in quarta posizione la Fiat 131 Racing di Arturo Barbotto e Pierluigi Manzone. Successo per Concari e Androvandi su Lancia Delta HF nella gara di regolarità a media valevole per il campionato italiano.

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

1947 - 2022

EPOCA CHAMPIONSHIP

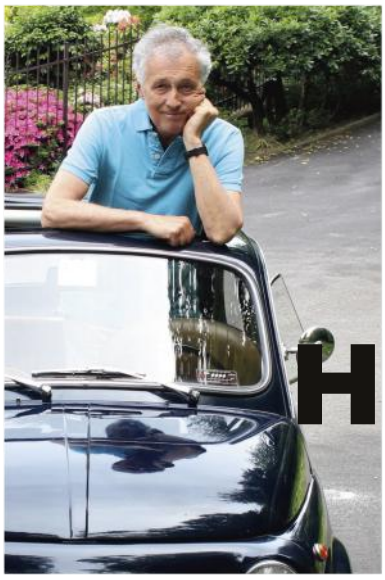
Campionato Italiano Grandi Eventi Aci Sport

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 **Alfredo Albertini**



IL CITROËNISTA CHE ADORA LA 500

Storica firma di Ruoteclassiche (dal n. 1...), amante da sempre del Double Chevron, **ha trovato la "L"** dei suoi sogni da ragazzo

Ho sempre avuto un debole per le utilitarie, perfetta sintesi tra economia industriale e intelligenza del progetto. La Fiat 500 ne è uno degli esempi più fulgidi, grazie a quel genio dell'ingegner Dante Giacosa. Come molti baby boomer ho imparato a guidare su una 500, una D con cui ho passato i periodi più divertenti del foglio rosa. Qualche tempo fa mi sono così deciso a cercare una 500, ma in versione Lusso. La volevo blu scuro 456, come quelle che vedevo da ragazzo nei cortili del centro di Milano, con la targa quadrata e le modanature lucide sottoporta, che molti omettono in fase di restauro. La trovai a pochi chilometri da casa e necessitava solo di un bel tagliando.

Aveva però un deflettore diverso dall'altro e le cornici di alluminio dei finestrini, con le relative guide, un po' malmesse. In più, c'era una vibrazione fastidiosa all'interno del pannello porta. Un giorno, passando dall'amico Doriano, mi decisi a sistemarla. "Prendi i ricambi e portamela, te la faccio in giornata". Approfitto della visita ad Automotoretrò a Torino, acquisto quel che serve (per fortuna i pezzi della 500 hanno prezzi accessibili) e qualche giorno dopo eccomi in carrozzeria. Assisto alla smontaggio e ho modo di osservare che l'interno delle porte è sano. Lascio la Lusso in buone mani e torno alla sera a prenderla. "La vibrazione era causata dall'allentamento del meccanismo alzavetro", mi spiega Doriano, "ora è tutto a posto". Finalmente i deflettori, sostituiti con altri recuperati, sono identici tra loro e il contorno finestrini tornato come nuovo. Ora devo pensare alle gomme, che sono di una F e un po' datate. Ma ne parliamo la prossima volta. R

Un lavoro ben fatto
Sopra, il soddisfatto proprietario della Lusso blu scuro 456. Sotto, la 500 dopo la sistemazione delle cornici dei finestrini e con i deflettori giusti. Più a destra, i ricambi acquistati a Torino per una cifra più che ragionevole e, in basso, la vettura in carrozzeria con i pannelli e i vetri laterali smontati.

"Livrea blu 456, costruita a Termini Imerese, **con targhe originali,** proprio come la desideravo"

RUOTECLASSICHE
DRIVING ACADEMY

IN PISTA CON LA TUA AUTO STORICA

Ruoteclassiche e **ASC GuidaSicura Quattroruote** propongono **lo speciale corso di guida dedicato alle auto storiche e youngtimer**: zero elettronica, solo tecniche di guida sopraffine e approfondita conoscenza della dinamica del veicolo per muoversi in totale sicurezza, in ogni situazione. Affiancati da istruttori specializzati, una giornata in pista unica e indimenticabile per scoprire tutti i trucchi per guidare al meglio la tua auto classica.

UN CORSO INTENSIVO E COMPLETO

- **Introduzione teorica in aula**
- **Sessioni di guida di difficoltà crescente**
- **Frenata con e senza ABS**
- **Sovrasterzo di potenza**
- **Tecniche base di regolarità**
- **Giri liberi su handling**

DOVE:	**QUANDO:**	**PREZZO:**
Circuito ASC Vairano di Vidigulfo (PV)	Sabato 8 ottobre 2022	€ 590 (Iva inclusa)

Per info e iscrizioni: asc@edidomus.it - 0382/699201

RUOTECLASSICHE Youngtimer asc automotive safety centre GUIDASICURA QUATTRORUOTE

Scopri di più su: ruoteclassiche.quattroruote.it/driving-academy

testo e foto di **David Giudici**

LA PRUDENZA NON È MAI TROPPA

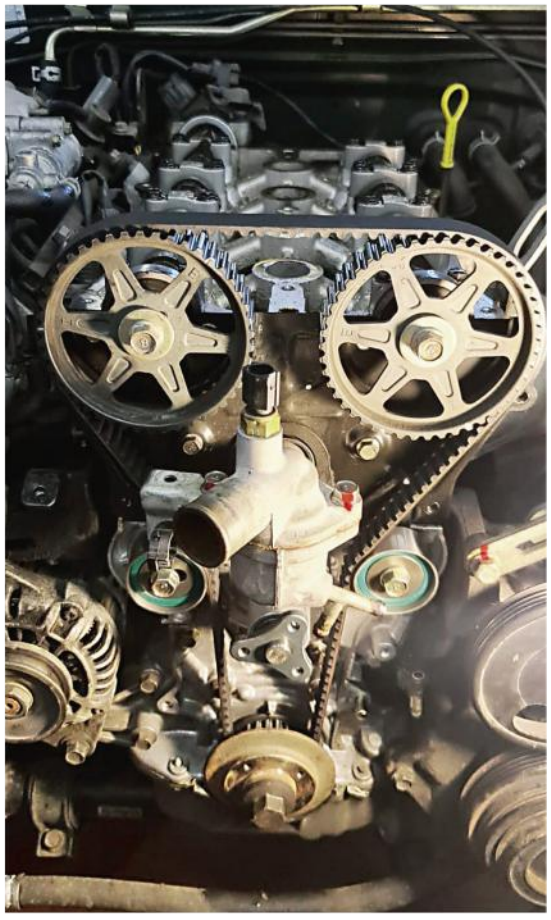
Qualche fischio all'avviamento e un calo di prestazioni mi hanno indotto a **rifare la distribuzione** della "miatina". Ora sembra nuova!

Verdona speciale
Quando nel 2016 ho trovato inserzionata questa Mazda MX-5 V Special (150 esemplari venduti in Italia), con soli 47 mila chilometri e con l'hardtop in tinta (era di serie) sono corso a prendermela! Nella foto a destra, l'intervento a "cuore aperto" effettuato dalla Safety Car a Milano.

Ho acquistato questa Mazda MX-5 V Special del 1991 ormai sei anni fa. La vedete lassù nella foto a sinistra il giorno in cui sono andato a prenderla a Rimini, dove mi ero dato appuntamento con il precedente proprietario, quando aveva ancora targa San Marino. Già, questa "miatina" è stata venduta nuova a Napoli, dov'è rimasta per larga parte della sua vita (prima targa NA, cavoli, come la sigla del modello!), io l'ho nazionalizzata quando l'ho acquistata e non ho mai ringraziato abbastanza l'amico Alessandro, dell'agenzia Aguggini, che ha gestito la pratica in un amen. Il precedente proprietario, Piero, con cui ci scambiamo ancora gli auguri di Natale, è un'eminenza del motorismo storico sanmarinese e un grande appassionato. Oltre che un tipo molto preciso e con la stessa fissazione mia per le classiche a "basso chilometraggio": quando mi ha venduto la MX-5, aveva sul gobbone poco più di 47.000 km, che per un'auto di venticinque anni sono davvero niente. E poi era stata appena tagliandata e poco prima era stata fatta anche la distribuzione. Bene. Sono comunque passati sei anni (in cui ho aggiunto all'incirca 12.000 km) e qualche rumore di trascinamento di troppo all'avviamento, un leggero calo nelle prestazioni, oltre che una buona dose di prudenza mi hanno fatto consegnare la MX-5 nelle mani del solito Federico della Safety Car con l'input di fare un tagliandone e di sostituire la cinghia della distribuzione (come testimonia la foto in questa pagina).

> "Il precedente proprietario, Piero, aveva la mia stessa fissazione per le **classiche a basso chilometraggio**"

Il lavoro è stato fatto con grande professionalità e a un prezzo assolutamente competitivo e sapete cosa, ora la mia "verdona" ha recuperato tutto lo smalto di un tempo e ha smesso di prodursi in rumori molesti. Ah, l'ho portata persino in pista, dopo, per la prima edizione della Ruoteclassiche Driving Academy e l'ho affidata a Lorena (@elleb_02 su Instagram) per qualche giro di pista (la vedete nelle foto a pag. 85). Ecco, ora mi sa che toccherà riportare la Mazda da Lanfranchi per le pastiglie dei freni. Vabbè, questa è un'altra storia… In accelerazione, però, è un fulmine! R



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 76 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.edidomus.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

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

NEL SEGNO DI MANSELL

Presente all'asta, l'ex campione del mondo inglese **ha messo la firma sul successo** della Casa anglo-canadese nel principato. Non un sold out, ma la conferma che il mercato tiene

1

2

3

4

5

6

1. Williams FW14 (1991)
2. Ferrari 640 F1 (1989)
3. Alfa Romeo 33/3 (1969)
4. Renault 5 Turbo Gr. 4 (1980)
5. Fiat 600 D Jolly Ghia (1962)
6. Citroën 2 CV 4x4 Sahara (1964)

In genere chiedere al ristoratore se i piatti che prepara siano buoni è superfluo: cos'altro potrebbe rispondere se non che sono speciali. Con le auto invece il giudizio del proprietario può contare molto. Soprattutto se questi è un ex campione di F.1 e se ha messo in vendita le stesse vetture che aveva guidato in pista.

MONOPOSTO VINCENTI

A Montecarlo, nell'asta di RM Sotheby's, Nigel Mansell è stato talmente efficace che la sua Williams FW14, portata alla vittoria cinque volte nel 1991, è stata aggiudicata a quattro milioni di euro a fronte di una stima di tre. Bene è andata anche la sua Ferrari 640 del 1989 (con cui vinse in Ungheria e Brasile), la prima Ferrari di F.1 a montare un cambio semiautomatico: ha raggiunto la quotazione top di 3,6 milioni di euro (stima tra i 2,5 e i cinque). Chi invece non ha avuto bisogno di "spinte" per raggiungere i picchi di valore sono state una Ferrari 365 GTS/4 Daytona del 1973, la novantesima di 122 costruite (aggiudicata a 2,6 milioni di euro contro i 2,2 di stima massima); una Lamborghini Miura SV del 1971, una delle sole ventuno prodotte per il mercato Usa e ancora con il motore originale "sperimentale", aggiudicata a 2,48 milioni di euro (2,6 la stima massima), e una Porsche 911 Carrera RS 2.7 "Lightweight", una delle 200 prodotte in quella configurazione nel 1973, venduta a 1,28 milioni (stima, un milione). L'asta di Montecarlo ha confermato l'interesse per le vetture iconiche anni 70, purché originali e ben conservate, e per quelle da corsa, vere rappresentanti dell'evoluzione tecnica dei rispettivi periodi. Ottimi risultati in tal senso sono stati raggiunti da una Renault 5 Turbo Gr. 4 ex ufficiale del 1980 (443.750 euro); da una Jaguar XJR-9 del 1988 (1,9 milioni); da un'Alfa Romeo 33/3 del 1969 (1,6 milioni) e da una Tecno T/67 Ford di F.3 del 1967 (132.250). Invenduto il lotto più prestigioso, una Ferrari 340 MM del 1953; bene invece una Lamborghini Countach 25° Anniversario del 1990 (432.500 euro); una Citroën 2 CV 4x4 Sahara del 1964 (132.250) e una Fiat 600 D Jolly del 1962 (132.500). Tutti i dati confermano il miglioramento di RM Sotheby's rispetto a quattro anni fa: dal fatturato complessivo (relativo alle sole auto) alla percentuale di vetture aggiudicate, al loro valore medio e alla riduzione dei lotti aggiudicati sotto la stima minima.

TOP TEN DELL'ASTA DI RM SOTHEBY'S

1. Williams FW14 (1991)	**€ 4.055.000**
2. Ferrari 640 F1 (1989)	**3.605.000**
3. Ferrari 365 GTS/4 Daytona (1973)	**2.592.500**
4. Lamborghini Miura SV (1971)	**2.480.000**
5. Ferrari 275 GTB (1965)	**2.030.000**
6. Bmw 507 Roadster II serie (1958)	**2.030.000**
7. Jaguar XJR-9 (1988)	**1.917.500**
8. Alfa Romeo 33/3 (1969)	**1.636.250**
9. Porsche 911 Carrera RS 2.7 "Lightweight" (1973)	**1.287.500**
10. Aston Martin V8 Vantage Volante X-Pack (1988)	**680.000**

Fonte: K500

TUTTI I NUMERI DELL'ASTA

	2022	2018
Fatturato complessivo	**€ 26.184.788**	**€ 22.823.075**
Numero di auto in vendita	**66**	**86**
Numero di auto aggiudicate	**47**	**58**
Percentuale di auto aggiudicate	**71%**	**67%**
Percentuale di auto vendute sotto la stima min	**40%**	**62%**
Percentuale di auto vendute oltre la stima max	**23%**	**14%**
Percentuale di auto senza prezzo di riserva	**20%**	**31%**
Prezzo medio delle auto vendute	**€ 557.124**	**€ 393.501**
Età media delle auto offerte	**1980**	**1978**

Fonte: K500

BONHAMS A MONTECARLO

YOUNGTIMER E SPORTIVE CONQUISTANO IL PRINCIPATO

Anche la Casa d'aste di Londra è arrivata a Montecarlo dopo un'assenza di quattro anni. E, come RM Sotheby's, si è presentata all'appuntamento monegasco con un catalogo ridotto rispetto al passato (35 auto in tutto, erano 53 nel 2018). La percentuale di vendita è stata inferiore rispetto a quattro anni prima (74% contro il 77, cioè 41 contro le 26 di oggi), ma sono migliorate alcune voci come quelle relative al prezzo medio (350.487 euro nel 2018, oggi 443.176), mentre l'età media è rimasta invariata (1974 oggi e 1973 quattro anni fa). Il fatturato complessivo, tenendo però conto del minor numero di lotti, è sceso dai 14.369.965 di euro del 2018 agli attuali 11.522.575.

ZANARDI RADDOPPIA

Le migliori vette in termini di valore le hanno registrate le vetture anni 50 e 60, anche se la più cara in assoluto è stata una Bugatti T35 B del 1927 (2 milioni di euro, fuori asta). Dominatrici le auto da competizione più recenti: la Williams-Supertec Renault FW21 di F.1 con la quale Alex Zanardi corse 14 G.P. nel 1999, venduta a 362.250 euro, più del doppio della sua stima massima (150.000), e una Mercedes-Benz CLK DTM Amg del 2005, stimata 180.000 euro e aggiudicata per 414.000. Un'altra Mercedes-Benz supersportiva, una SL 65 Amg Black Series del 2009, è stata aggiudicata a 301.875 euro (stima di 160.000). Ottima anche la prestazione di un'Aston Martin DB4 III serie del 1961 (356.500 euro, stima 300.000). Buoni i risultati della Ferrari 275 GTS del 1965, per quattro anni di proprietà dell'ex pilota di F. 1 Jean-Pierre Beltoise e venduta per 1.495.000 euro, oltre che di una Porsche 959 Komfort del 1988, battuta a 1.437.500 euro.

1

2

3

4

1. Bugatti T35 B (1927)
2. Porsche 959 Komfort (1988)
3. Williams-Supertec Renault FW21 ex Alex Zanardi (1999)
4. Mercedes-Benz CLK DTM Amg (2005)

ANTICIPAZIONI

SARÀ UN INCANTO SCOPPIETTANTE

RM Sotheby's si prepara all'asta record del 19-20 agosto a Monterey. Oltre alla collezione di Oscar Davis (27 auto, valore 100 milioni di euro), ci saranno una Ferrari 275 GTB/C del 1966, stimata 7,5-9 milioni di dollari, e una Mercedes-Benz 300 SL con carrozzeria in alluminio del 1955 in configurazione corsa, quattordicesima di 29 esemplari, stimata 7-9 milioni di dollari. *rmsothebys.com*

UN'ALFA FUORI DAL COMUNE

Bonhams manda all'asta il 3 luglio a Gstaad (CH) una particolare Alfa Romeo: una 1900 C Super Sprint barchetta costruita nel 1956 dalla Ghia Aigle, ramo svizzero della carrozzeria torinese, su disegno di Giovanni Michelotti. È una delle dieci Alfa carrozzate in Svizzera: una 2+2 aperta e senza porte. È proposta tra 290.000 e 390.000 euro. *bonhams.com*

ICONE RENAULT DA ARTCURIAL

La Casa d'aste parigina ha stipulato un accordo per la vendita di alcune delle vetture simbolo della collezione Renault. La prima sarà la RE40-03 F.1 portata in gara da Alain Prost nel 1983. Sarà proposta alla Le Mans Classic il 2 luglio 2022. *artcurial.com*

MERCEDES-BENZ 300 SLR UHLENHAUT COUPÉ

IL RECORD DEI RECORD

Centotrentacinque milioni di euro. Il prezzo record (di sempre) per un'auto venduta all'asta. Protagonista è la Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupé del 1955 (a lato) battuta da Sotheby's lo scorso maggio al Mercedes-Benz Museum di Stoccarda (l'auto era proprietà della Mercedes insieme all'altro dei due esemplari esistenti). Il ricavato sarà la base di un fondo della Casa che elargirà borse di studio a giovani impegnati nella ricerca nelle scienze ambientali e nella decarbonizzazione. Nulla trapela del proprietario. L'auto, che prende il nome dal suo creatore, deriva dalla W 196 R da grand prix di Fangio, ma con l'otto cilindri in linea portato da 2,5 a 3 litri. Tocca i 290 km/h.

di **Marco Di Pietro**

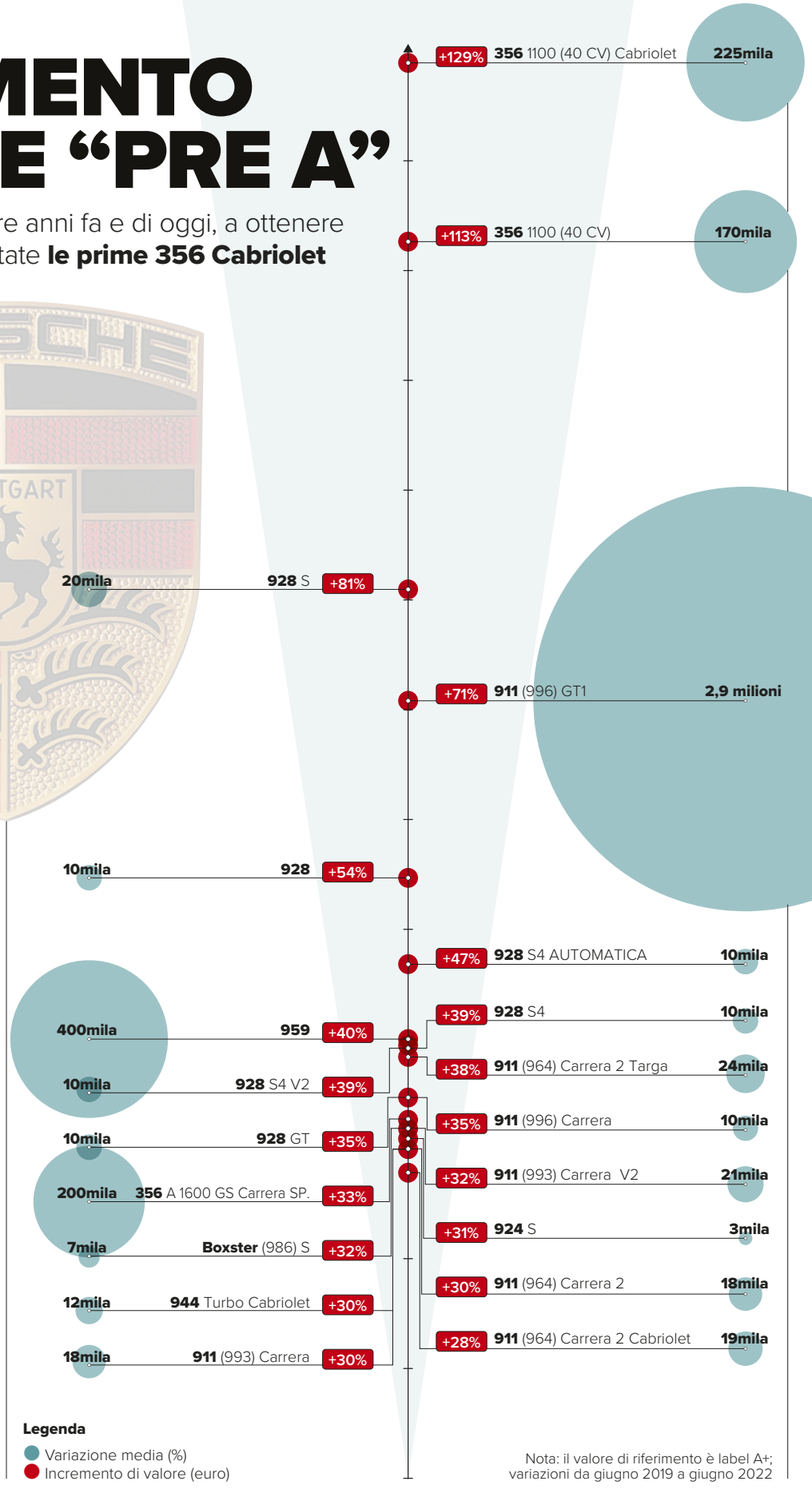
INVESTIMENTO D'ORO? LE "PRE A"

Confrontando le quotazioni di tre anni fa e di oggi, a ottenere la maggior rivalutazione sono state **le prime 356 Cabriolet**

È noto a tutti che investire in automobili Porsche dà grandi soddisfazioni al portafoglio. Protagoniste di una fortissima ascesa dei prezzi nell'ultimo decennio, le storiche di Stoccarda non accennano a fermarsi. Ma quali sono stati i modelli che negli ultimi tre anni hanno visto aumentare le quotazioni di Ruoteclassiche in maniera più evidente? Nossignori: nessuna 911. E questa di per sé è già una notizia. È stata invece la 356 1100 Cabriolet "pre A" che ha fatto segnare un incremento del 129% rispetto alle quotazioni di giugno 2019. Segue a ruota la gemella Coupé (+113%). Al terzo posto un modello che, fino a pochi anni fa, era un po' ai margini del mercato, e che invece oggi ha i riflettori puntati addosso: la 928 S (+81%). Anche le altre versioni della 928 si trovano nella parte alta della classifica, con incrementi dal 30 al 50%.

SUPERCAR MILIONARIA

Alle spalle della 928, con un incremento in tre anni del 71%, è la prima delle 911. Si tratta di una versione molto speciale: la GT1 realizzata sulla base della serie 996. Negli ultimi 36 mesi il suo valore assoluto è cresciuto di 2,9 milioni di euro (la cifra, come la variazione percentuale, è riferita alla label A+ delle quotazioni, cioè relativa a un esemplare in condizioni da concorso): è la Porsche che ha fatto guadagnare di più, in termini assoluti. Insomma: è pur vero che il marchio è stato preda in anni passati dell'azione degli speculatori. Ma chi ha creduto nel brand non ha mai sbagliato.



RUOTECLASSICHE

DIGITAL EDITION

Leggi **Ruoteclassiche** ovunque tu sia

Disponibile su App Store

ANDROID APP ON Google play

digitaledition.ruoteclassiche.it

di **Marco Di Pietro**

EFFETTO 1000 MIGLIA

FRECCIA ROSSA CHE PASSIONE

La temperatura del mercato è in rialzo. La voglia di auto storiche ha un **formidabile veicolo pubblicitario** nella gara più bella del mondo

La 1000 Miglia è uno straordinario evento di promozione per il motorismo storico: milioni di persone si sono assiepate lungo il percorso dell'edizione di quest'anno, come in epoca pre Covid. Non è solo curiosità della gente comune: è vera passione, che si traduce sempre di più in voglia d'acquisto. Ovviamente la carovana della 1000 Miglia rappresenta in massima parte la sezione top del mercato, cui pochi soltanto possono aspirare. Ma è un volano anche per il mercato delle auto più accessibili. Le transazioni di auto ultraventennali quest'anno sono cresciute dell'8,5%, secondo il monitoraggio dell'Aci sui dati del Pubblico Registro Automobilistico. E questo è un fatto che testimonia la vivacità del settore. Ce ne si può rendere conto anche frequentando saloni, raduni e manifestazioni turistiche e sportive.

FERMENTO GLOBALE

Come si traduce, in termini di valore, questa ripartenza decisa del mercato? L'analisi sulle variazioni delle cifre dei listini di Ruoteclassiche, che tengono conto delle indicazioni fornite dagli esperti del Comitato Prezzi e delle transazioni pubbliche, nell'ultimo mese ha registrato un incremento del 7,2% per 376 modelli (il 5,3% dell'intero listino auto), con una crescita media di 2000 euro (influenzata dalle vetture più costose). Un terzo delle variazioni ha riguardato le youngtimer, che da anni rappresentano il segmento di mercato più vivace, ma altrettante sono state le auto che hanno modificato (verso l'alto) il loro valore e che appartengono ai segmenti degli anni 60 e 70. Ancora poco vivace, ma non fermo, come invece accadeva qualche anno fa, il comparto delle auto prodotte tra gli anni 30 e gli anni 50.

CRESCE LA QUALITÀ

Ma non sono soltanto i valori di mercato ad andare verso l'alto, è anche la qualità delle vetture in vendita. Tant'è che, come dimostrato dalle fiere più recenti, gli stranieri vengono a fare shopping da noi sempre più numerosi. Forse bisognerebbe iniziare a pensare come tutelare meglio il nostro patrimonio storico.

ANALISI DEL MESE - LUGLIO 2022

Marche quotate	**325**
Modelli quotati	**9340**
Youngtimer quotate	**2675**
Instant classic	**823**
Anni 60	**1167**
Italiane quotate	**2751**
Veicoli pubblicati su RCL	**7139**

LE ASTE DI CATAWIKI

N. di lotti in asta	**1559**
Quote vendite in Italia	**22,22%**
Quote vendite in Francia	**19,79%**
Quote vendite in DACH*	**17,01%**
Quote vendite in Olanda	**10,07%**
Tipologia di auto	**Youngtimer**

*Germania-Austria-Svizzera

Italiani sempre numerosi
Lo scorso mese le transazioni concluse nelle aste di Catawiki sono state 1559, con una prevalenza di acquirenti italiani (oltre il 22%), seguiti dalla Francia e dall'insieme di Germania-Austria-Svizzera. La marca che ha registrato più vendite è stata, come il mese scorso, la Mercedes, seguita da Fiat, Citroën, BMW, Alfa Romeo, Jaguar e Lancia.

Complessivamente queste marche hanno rappresentato la metà delle aggiudicazioni. I modelli più costosi venduti lo scorso mese sono stati una Ferrari Testarossa (foto sotto), che ha raggiunto un'offerta massima di 90.000 euro, una Jaguar XK 120 OTS (foto sopra), aggiudicata per 72.000 euro, un'Alfa Romeo Giulietta Spider (70.000 euro) e una Porsche 911 2.7 S Targa (70.000 euro). Da segnalare molte Ferrari aggiudicate a prezzi piuttosto bassi (ma di qualità non eccelsa): 308 GTS (67.000 euro), 365 GT4 2+2 (65.000 euro), 308 GTS (61.000), 456 M GTA (52.000) e un'altra 308 GTSi (46.000).

L'ESPERTO

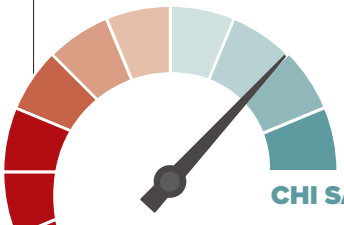
VANNO FORTE LE SPECIALI

Secondo l'esperto di marca del Comitato Prezzi Carlo De Bernardi (nella foto), i trend di mercato delle Porsche da collezione nel primo semestre 2022 vedono i modelli 911 "pre-bumper" stabilizzati sui valori dell'anno scorso. Il motivo riguarda la qualità degli esemplari in vendita, molti dei quali presentano grossolane mancanze di rispetto dell'originalità. Scarseggiano invece le "964" e "993" a prezzi competitivi: all'estero si trovano molti più esemplari e, a parità di condizioni, costano meno. Decisamente in rialzo le "996" e le "997": ormai si trovano praticamente sugli stessi livelli di valutazione. Le "997" però in Germania costano meno: è prevedibile a breve l'arrivo di esemplari d'importazione. L'attenzione dei collezionisti Porsche si sta concentrando sulle versioni di serie con allestimento d'origine molto particolare (tinte fuori catalogo, abbinamenti cromatici inusuali, eccetera). Ne è stato un chiaro esempio Fuoriconcorso, in contemporanea a Villa d'Este, che ha riscosso un grande successo tra gli appassionati delle auto di Stoccarda.

CHI SALE E CHI SCENDE

INARRESTABILI ALFA ROMEO

Nell'ultimo anno **si sono rivalutate in media del 6%.** Ma alcune hanno letteralmente preso il volo: le Alfetta Cem segnano addirittura un +63%



CHI SALE

ALFA ROMEO 2600 SZ
(1965-68) +10.000 euro
Aumento importante come valore assoluto, ma minuscolo in termini percentuali per l'auto che rappresentò il tentativo di Zagato di proporre una super GT Alfa Romeo.

ALFA ROMEO GIULIA GT 1300 JUNIOR
(1966-68) +3500 euro
In soli 12 mesi la quotazione delle GT "scalino" è cresciuta del 20%: la coupé delle Giulia, anche in edizione Junior col motore 1300, è al vertice del gradimento degli alfisti.

ALFA ROMEO ALFETTA 2.0 CEM
(1983) +3000 euro
Mille esemplari sperimentali, affidati a clienti speciali: le Cem iniziano ora a prendere davvero quota: in un solo anno le valutazioni sono cresciute del 63%.

L'Alfa Romeo si conferma una delle marche più vivaci sul mercato delle auto da collezione. Analizzando le variazioni di prezzo nei listini di Ruoteclassiche negli ultimi 12 mesi si evidenzia che quasi la metà dei modelli compresi nel listino (340) ha cambiato di prezzo, con una variazione media di oltre il 14%. Sul listino nel suo complesso, gli aggiornamenti hanno portato a un valore medio del 6%. A beneficiarne sono state soprattutto le auto degli anni 70 (+12,5%) e le Youngtimer (+8%). Bene anche le Instant Classic (+6,8%). Tra i modelli in rialzo, l'aggiornamento più consistente in valore assoluto è stato quello della 2600 SZ, +10.000 euro, che però è modesto in termini percentuali (+4,4%). Molto più consistenti il +63% dell'Alfetta Cem (tutte le Alfetta berlina stanno salendo di valore) e il +20% delle Giulia GT Junior "scalino". Un solo modello ha avuto una riduzione di quotazione consistente nell'ultimo anno: è la Brera, ma solamente per le versioni alimentate a gasolio, che oggi vengono viste come auto da evitare, e non certo solo se con il marchio Alfa Romeo sul muso: la 2.4 JTDm, per esempio, è calata del 30%.

CHI SCENDE

ALFA ROMEO BRERA 2.4 JTDm 20V
(2006-10) -2700 euro
La Brera a gasolio è l'unica Alfa Romeo che ha perso quota. Una riduzione del valore del 30%. Colpa della motorizzazione diesel, perché quelle a benzina salgono.

LE BREVI

8 CUSTOM DA CATAWIKI

In collaborazione con il noto brand Deus ex Machina Catawiki ha messo in vendita 8 due ruote realizzate artigianalmente. Parte del ricavato andrà all'associazione Movember, per la diagnosi del cancro alla prostata. Tra le moto, Yamaha e Bmw.

CHE FINE HA FATTO LA C6?

Non è stata un successone: tolta di produzione dopo appena 4 anni nella versione 3.0 24V a benzina, questa Citroën è stata costruita in soli 23.384 esemplari (l'80% però a gasolio). Da cercare, prima che si estingua del tutto. Sarà una scommessa folle?

MANSELL, CHE TIPO

Si è appena spenta l'eco dell'asta che ha alienato alcune F.1 appartenute al "Leone" Nigel Mansell (vedi a pag. 110) che appare sul web un'altra sua auto. Questa volta è una più modesta, ma esclusiva Fiat Tipo 1.8 DGT, verniciata in uno speciale British Racing Green, con interno in pelle rossa. È la milionesima Tipo prodotta.

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

SIATA AMICA
ANNO 1950 - TELAIO TUBOLARE
TARGHE ORIGINALI ROMA
PER 1000 MIGLIA

DETOMASO PANTERA GTS
ANNO 1974 - RESTAURO TOTALE
MATCHING NUMBERS
TARGATA

FIAT 500 GAMINE
ANNO 1968
CARROZZERIA VIGNALE
TARGHE ORIGINALI VENEZIA

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	11,5	8,5	5,1
ALFETTA 2000	1962	1977-78	11,0	8,1	4,9
ALFETTA 2000L	1962	1978-81	11,5	8,5	5,1
ALFETTA 2000 LI AMERICA	1962	1981	10,1	7,5	4,5
ALFETTA GT 1.8	1779	1974-77	17,0	12,6	7,6
ALFETTA GT 1.6	1570	1976-81	14,0	10,4	6,2
ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	15,5	11,5	6,9
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	8,8	6,5	3,9
ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	13,5	10,0	6,0
ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	17,6	13,0	7,8
ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	24,3	18,0	10,8
ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	54,0	40,0	24,0
GTV 2.0	1962	1983-87	13,5	10,0	6,0
GTV 2.5	2492	1983-87	24,3	18,0	10,8
GIULIETTA 1.3/1.6	1357-1570	1977-85	9,8	6,5	3,3
GIULIETTA 1.8/2.0	1779-1962	1979-85	11,3	7,5	3,8
GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	12,8	8,5	4,3
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 1900 SS

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	16,5	11,0	5,5
BRERA 3.2 JTS V6 Q4	3195	2005-10	18,0	12,0	6,0
SPIDER (939) 3.2 JTS V6	3195	2008-10	18,0	12,0	6,0
SPIDER (939) 3.2 JTS V6 Q4	3195	2006-10	19,5	13,0	6,5
8C COMPETIZIONE	4691	2007-10	270,0	180,0	90,0
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 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
A8 6.0 W12 QUATTRO (II S.)	5998	2004-10	10,5	7,0	3,5

Alfa Romeo Alfasud TI

Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione

Alpine Renault A310 V6

Audi 80 GTE

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
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
METRO MG	1275	1981-90	6,3	4,2	2,1
METRO MG TURBO	1275	1983-90	7,5	5,0	2,5

AUSTIN HEALEY — GRAN BRETAGNA

100 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	8,3	5,5	2,8
A112 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	6,0	4,0	2,0
A112 ELEGANT	965	1971-82	6,0	4,0	2,0
A112 ELITE	965	1979-85	5,3	3,5	1,8
A112 JUNIOR	903	1982-87	4,8	3,2	1,6
A112 LX	965	1982-85	6,0	4,0	2,0
A112 ABARTH (58 CV)	982	1971-73	24,8	16,5	8,3
A112 ABARTH (58 CV)	982	1973-75	21,0	14,0	7,0
A112 ABARTH (58 CV)	982	1975	18,8	12,5	6,3
A112 ABARTH (70 CV)	1050	1975-77	19,5	13,0	6,5
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050	1977-79	18,0	12,0	6,0
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050	1979-82	17,3	11,5	5,8
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050	1982-84	15,8	10,5	5,3
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050	1984-85	16,5	11,0	5,5
Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1985-90	4,5	3,0	1,5
Y10 4WD/FIRE 1.1 4WD	999-1108	1986-95	7,5	5,0	2,5
Y10 TURBO	1049	1985-89	11,3	7,5	3,8
Y10 1.3 I.E./GT I.E.	1297-1301	1987-95	6,8	4,5	2,3

BENTLEY — GRAN BRETAGNA

6 1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	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	475,0	350,0	210,0
S II	6230	1959-62	61,0	45,0	27,0
S II CABRIOLET	6230	1959-62	225,0	165,0	99,0
S III	6230	1962-66	63,5	47,0	28,2
S III CABRIOLET	6230	1962-66	225,0	165,0	99,0
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	113,0	75,0	37,5
AZURE	6761	2006-10	130,0	85,0	42,5
CONTINENTAL GTC	5998	2006-10	60,0	40,0	20,0
ARNAGE/RED LABEL	4398-6761	1998-02	39,0	26,0	13,0
ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-04	43,5	29,0	14,5
ARNAGE R/RL	6750-6761	2002-10	45,0	30,0	15,0
ARNAGE T	6750-6761	2002-10	51,0	34,0	17,0
ARNAGE DHC (AZURE)	6750	2005-06	105,0	70,0	35,0
BROOKLANDS COUPÉ	6761	2008-10	195,0	130,0	65,0

BMW — GERMANIA

327 COUPÉ/CABRIOLET	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

Audi Quattro Sport

Audi RS2 Avant

Austin Seven (Mini)

Bmw 503 Coupè

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
520 (E12 6 CILINDRI)	1991	1977-81	6,5	3,8	2,9
525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	8,0	5,0	3,5
528I (E12)	2788	1977-81	16,0	9,4	7,1
M535I (E12)	3453	1980-81	35,0	22,0	15,4
316/318 (E21)	1573-1766	1975-78	7,2	4,5	3,2
315/316/318I (E21)	1573-1766	1979-82	8,0	5,0	3,5
320/320I (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	12,0	7,5	5,3
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	9,6	6,0	4,2
323I (E21)	2316	1977-82	18,1	11,3	7,9
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	12,0	7,5	5,3
323I CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	19,2	12,0	8,4
M1	3430	1979-81	650,0	480,0	290,0
630 CSI (E24)	2985	1976-79	16,0	10,0	7,0
633 CSI (E24)	3210	1976-82	22,4	14,0	9,8
628 CSI (E24)	2788	1980-82	19,2	12,0	8,4
628 CSI/633CSI (E24)	2788-3210	1982-88	22,4	14,0	9,8
635 CSI (E24)	3453	1978-82	28,9	17,0	12,8
635 CSI (E24)	3430	1982-89	34,0	20,0	15,0
M635 CSI (E24)	3453	1984-89	78,0	52,0	26,0
728/730 (E23)	2788-2985	1977-79	6,4	4,0	2,8
728I (E23)	2788	1979-82	7,2	4,5	3,2
728I (E23)	2788	1982-86	8,0	5,0	3,5
732I (E23)	3210	1979-82	8,3	5,2	3,6
732I (E23)	3210	1982-86	8,8	5,5	3,9
733I (E23)	3210	1977-79	8,7	5,8	2,9
735I (E23)	3453	1979-82	11,2	7,0	4,9
735I (E23)	3430	1982-86	12,8	8,0	5,6
745I (E23)	3210	1979-82	17,6	11,0	7,7
745I (E23)	3430	1982-87	17,6	11,0	7,7
745I (E23) EXECUTIVE/HIGHLINE	3430	1984-86	23,0	13,5	10,1
518/518I (E28)	1766	1981-87	4,8	3,0	2,1
520I (E28)	1990	1981-88	5,6	3,5	2,5
525I (E28)	2494	1981-85	8,5	5,0	3,8
528I (E28)	2788	1981-87	12,0	8,0	4,0
535I (E28)	3430	1984-89	20,4	12,0	9,0
M535I (E28)	3430	1984-88	25,6	16,0	11,2
M5 (E28)	3453	1985-87	80,0	50,0	35,0
316/318I (E30)	1766	1982-87	4,8	3,0	2,1
316I/318I (E30)	1596-1991	1987-91	4,8	3,0	2,1
320I (E30) 2 PORTE	1990	1984-87	8,8	5,5	3,9
320I (E30) 4 PORTE	1990	1984-87	6,8	4,0	3,0
320I (E30) 2 PORTE	1990-1991	1987-89	7,2	4,5	3,2
320I (E30) 4 PORTE	1991	1987-91	6,4	3,8	2,8
320I (E30) 2 PORTE S	1990	1986-87	10,4	6,5	4,6
318IS (E30)	1766-1796	1989-92	11,1	6,5	4,9
323I (E30)	2316	1982-86	10,4	6,5	4,6
325I (E30) 2 PORTE	2494	1985-91	12,8	8,0	5,6
325I (E30) 4 PORTE	2494	1985-91	9,6	6,0	4,2
325IX 2/4 P (E30)	2494	1985-90	9,4	5,5	4,1
320IS 2 P (E30)	1990	1988-91	30,5	18,0	13,5
320IS 4 P (E30)	1990	1988-90	25,5	15,0	11,3
318I TOURING (E30)	1796	1989-94	5,0	2,9	2,2
320I TOURING (E30)	1991	1987-91	6,8	4,0	3,0
325I TOURING (E30)	2494	1988-91	11,2	7,0	4,9
325IX TOURING (E30)	2494	1988-92	10,2	6,0	4,5
318I CABRIOLET (E30)	1796	1990-94	9,6	6,0	4,2
320I CABRIOLET BAUR (E30)	1990	1983-87	9,6	6,0	4,2
320I CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	13,6	8,0	6,0
323I CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	11,9	7,0	5,3
325I CABRIOLET (E30)	2494	1985-92	17,0	10,0	7,5
M3 (E30)	2302	1986-89	67,5	45,0	22,5
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	67,5	45,0	22,5
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-89	83,0	55,0	27,5
M3 SPORT EVOLUTION/II (E30)	2467	1989-91	120,0	80,0	40,0
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-91	75,0	50,0	25,0
730I (E32)	2986	1986-92	6,4	4,0	2,8
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
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	45,0	30,0	15,0
Z3 M COUPÉ	3201-3246	1998-02	59,5	35,0	26,3
323I/325I 24V (E46)	2494-2495	1998-05	5,1	3,0	2,3
328I 24V (E46)	2793	1998-00	6,0	3,5	2,6
330I 24V (E46)	2979	2000-05	6,8	4,0	3,0
323I/325I 24V TOURING (E46)	2494-2495	1999-05	5,1	3,0	2,3
328I 24V TOURING (E46)	2793	1999-00	6,0	3,5	2,6
330I 24V TOURING (E46)	2979	2000-05	6,8	4,0	3,0
323I/325I 24V COUPÉ (E46)	2494-2495	1999-06	6,8	4,0	3,0
328I 24V COUPÉ (E46)	2793	1999-00	7,7	4,5	3,4
330I 24V COUPÉ (E46)	2979	2000-06	10,2	6,0	4,5
318I/320I CABRIOLET (E46)	1995-2171	2000-06	5,6	3,5	2,5
323I/325I 24V CABRIOLET (E46)	2494-2495	2000-06	6,7	4,2	2,9
328I 24V CABRIOLET (E46)	2793	2000	7,5	4,7	3,3
330I 24V CABRIOLET (E46)	2979	2000-06	10,4	6,5	4,6
M3 COUPÉ (E46)	3246	2001-06	38,5	24,0	16,8
M3 CABRIOLET (E46)	3246	2001-06	34,5	23,0	11,5
Z8 ROADSTER	4941	2000-04	225,0	150,0	75,0
730I/735I (E65)	2979-3600	2001-08	5,1	3,0	2,3
740I/745I (E65)	4000-4398	2001-08	6,4	4,0	2,8
760I/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

Bmw 2002 TII (Serie 02)

Bmw M1

Bugatti Type 57 Stelvio

Citroën 2 CV

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
2 CV6 SPÉCIAL	602	1976-90	7,5	5,0	2,5
2 CV SPOT	435-602	1976	10,8	7,2	3,6
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	9,8	6,5	3,3
2 CV PERRIER/007/COCORICO	602	1981-89	11,3	7,5	3,8
2 CV TRANSAT/FRANCE 3	602	1983-84	11,3	7,5	3,8
2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1958-66	88,0	55,0	38,5
DS 19	1911	1955-62	31,5	21,0	10,5
DS 19 PRESTIGE	1911	1959-62	75,0	50,0	25,0
DS 19	1911	1963-67	28,5	19,0	9,5
DS 19 PRESTIGE	1911	1963-67	73,5	49,0	24,5
DS 21 PRESTIGE	2175	1963-67	73,5	49,0	24,5
DS 19	1985	1967-68	22,5	15,0	7,5
DS 20	1911-1985	1968-75	19,5	13,0	6,5
DS 20 PALLAS	1985	1968-75	22,5	15,0	7,5
DS PRESTIGE (TUTTI I TIPI)	1985-2347	1968-75	69,0	46,0	23,0
DS 20 BREAK (TUTTI I TIPI)	1911-1985	1968-75	24,0	16,0	8,0
DS 21	2175	1965-72	21,0	14,0	7,0
DS 21 PALLAS	2175	1965-72	24,0	16,0	8,0
DS 21 I.E.	2175	1969-72	24,0	16,0	8,0
DS 21 I.E. PALLAS	2175	1969-72	27,0	18,0	9,0
DS 23	2341	1972-75	25,5	17,0	8,5
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	28,5	19,0	9,5
DS 23 I.E.	2341	1972-75	28,5	19,0	9,5
DS 23 I.E. PALLAS	2341	1972-75	31,5	21,0	10,5
DS 23 BREAK (TUTTI I TIPI)	2347	1972-75	27,0	18,0	9,0
DLUXE	1985	1969-72	12,0	8,0	4,0
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	8,3	5,5	2,8
VISA RALLYE/CHRONO	1360	1982-83	11,3	7,5	3,8
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	25,5	17,0	8,5
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	6,8	4,5	2,3
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	5,3	3,5	1,8
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	5,3	3,5	1,8
BX 16 GTI	1580	1989-92	4,5	3,0	1,5
BX 19 GTI 16V	1905	1987-91	6,8	4,5	2,3
BX 4 TC	2141	1985-86	75,0	50,0	25,0
AX 1.4 4X4	1360	1991-97	2,7	1,8	0,9
AX SPORT	1294	1987-93	10,5	7,0	3,5
AX 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

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
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

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	250,0	165,0	83,0
MANGUSTA	4728	1966-70	270,0	180,0	90,0
PANTERA/PANTERA L	5763	1970-80	130,0	85,0	42,5
PANTERA L	5763	1981-89	165,0	110,0	55,0
PANTERA GT/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763	1972-80	165,0	110,0	55,0
PANTERA GTS/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

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
206 GT	1986	1967-69	610,0	450,0	270,0
246 GT	2419	1969-73	365,0	270,0	160,0
246 GTS	2419	1972-74	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

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
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

Citroën SM

Daimler V8 2.5 Litre

Ferrari 250 GT SWB

Ferrari 365 GTB/4 Daytona

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
575M MARANELLO	5748	2002-05	175,0	130,0	78,0
575M MARANELLO F1	5748	2002-05	130,0	95,0	57,0
612 SCAGLIETTI	5748	2004-08	100,0	74,0	44,5
612 SCAGLIETTI F1	5748	2004-10	70,0	52,0	31,0
ENZO	5999	2002-03	2.800,0	2.100,0	1.200,0
F355 BERLINETTA	3496	1994-99	100,0	74,0	44,5
F355 BERLINETTA F1	3496	1997-99	81,0	60,0	36,0
F355 GTS	3496	1994-99	105,0	78,0	46,5
F355 GTS F1	3496	1997-99	88,0	65,0	39,0
F355 SPIDER	3496	1995-00	120,0	89,0	53,5
F355 SPIDER F1	3496	1997-00	95,0	70,0	42,0
F40	2936	1988-93	1.700,0	1.300,0	760,0
F430	4307	2004-10	160,0	119,0	71,0
F430 F1	4307	2004-10	130,0	96,0	58,0
F430 SPIDER	4307	2005-10	175,0	130,0	78,0
F430 SPIDER F1	4307	2005-10	135,0	100,0	60,0
F430 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
518 C/518 L «ARDITA» 1750	1758	1933-38	45,0	30,0	15,0
518 C/518 L «ARDITA» 2000	1944	1933-38	49,5	33,0	16,5
527/527 S «ARDITA» 2500	2516	1934-37	67,5	45,0	22,5
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

Fiat 500 "Topolino" Berlina

Fiat 600 (vetri scorrevoli)

Fiat 124 Abarth Rally

Fiat Barchetta 16V

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
PANDA 30 L	652	1984-86	4,1	2,7	1,4
PANDA 30 CL	652	1984-86	4,4	2,9	1,5
PANDA 30 S	652	1983-86	4,8	3,2	1,6
PANDA 30 CL COLLEGE	652	1984-86	5,3	3,5	1,8
PANDA 45	903	1980-84	4,2	2,8	1,4
PANDA 45 S	903	1982-86	4,5	3,0	1,5
PANDA 750 L/CL	769	1986-91	2,0	1,3	0,7
PANDA 750 S	769	1986-91	2,1	1,4	0,7
PANDA 750 FIRE/FIRE CLX	769	1991-92	2,1	1,4	0,7
PANDA 750 YOUNG	769	1987-92	1,8	1,2	0,6
PANDA 750 SERGIO TACCHINI	769	1990	3,8	2,5	1,3
PANDA 750 ITALIA '90	769	1990	5,3	3,5	1,8
PANDA 900 DANCE/NEW DANCE	903	1989-92	2,3	1,5	0,8
PANDA 900 I.E./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	7,5	5,0	2,5
17M P7A TURNIER	1498-1998	1967-68	8,3	5,5	2,8
17M P7B (TUTTE LE VER.)	1498-2293	1968-71	7,5	5,0	2,5
17M P7B TURNIER	1498-2293	1968-71	8,3	5,5	2,8
20M P7A (TUTTE LE VER.)	1998-2293	1967-68	7,5	5,0	2,5
20M P7A TURNIER	1998	1967-68	8,3	5,5	2,8
20M P7B (TUTTE LE VER.)	1998-2550	1968-71	7,5	5,0	2,5
20M P7B TURNIER	1998-2550	1968-71	8,3	5,5	2,8
26M P7B (TUTTE LE VER.)	2550	1969-71	9,8	6,5	3,3
OSI 20M/TS COUPÉ	1998-2293	1967-68	45,0	30,0	15,0
TAUNUS BERLINA (I/II/III S.)	1294-1999	1970-82	3,8	2,5	1,3
TAUNUS S.W. (I/II/III S.)	1294-1993	1970-82	3,8	2,5	1,3
CAPRI (I/II S.) TUTTE LE VERSIONI	1305-2293	1969-73	11,3	7,5	3,8
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	90,0	60,0	30,0
CAPRI 2800 RS/TURBO	2792	1981-83	60,0	40,0	20,0
CAPRI (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1293-2994	1974-78	9,8	6,5	3,3
CAPRI (IV S) TUTTE LE VERSIONI	1298-2994	1978-87	9,0	6,0	3,0
ESCORT (I S.) TUTTE LE VERSIONI	940-1298	1968-74	5,3	3,5	1,8
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	33,0	22,0	11,0
ESCORT RS 1600	1601	1971-75	49,5	33,0	16,5
ESCORT RS 1800	1835	1975-77	45,0	30,0	15,0
ESCORT RS 2000	1993	1973-77	45,0	30,0	15,0
ESCORT RS 2000	1993	1977-80	30,0	20,0	10,0
ESCORT RS 2000 (IV S.)	1998	1991-95	12,0	8,0	4,0
ESCORT RS 2000 4X4 (IV S.)	1998	1993-95	13,5	9,0	4,5
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000	1998	1995-96	11,3	7,5	3,8
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000 4X4	1998	1995-96	12,8	8,5	4,3
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	15,0	10,0	5,0
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-96	49,5	33,0	16,5
CONSUL/GRANADA BERL. (I S.)	1699-2994	1972-77	6,8	4,5	2,3
CONSUL/GRANADA S.W. (I S.)	1699-2994	1972-77	7,5	5,0	2,5
GRANADA (II S.) BERLINA	1699-2792	1977-85	4,5	3,0	1,5
GRANADA (II S.) S.W	1699-2792	1977-85	5,3	3,5	1,8
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (I/II S.)	957-1392	1976-89	3,0	2,0	1,0
FIESTA XR2	1597-1598	1982-89	8,3	5,5	2,8
FIESTA XR2I	1597-1796	1989-94	7,5	5,0	2,5
FIESTA TURBO	1598	1990-93	10,5	7,0	3,5
FIESTA ST (V S.)	1999	2005-06	6,8	4,5	2,3
RS 200	1803	1985-86	300,0	225,0	135,0
SIERRA (TUTTE LE VERSIONI)	1294-2293	1982-93	2,3	1,5	0,8
SIERRA 2.9I 4X4	2933	1988-92	4,5	3,0	1,5
SIERRA S.W. (TUTTE LE VERSIONI)	1593-1999	1982-93	2,3	1,5	0,8
SIERRA 2.8I 4X4 SW	2792	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

Ford Anglia 105 E

Ford Osi 20M TS Coupé

Honda NSX

Innocenti 950 Spider

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (**€ x 000**)		
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
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	190,0	140,0	84,0
MURCIÉLAGO 6.2 V12 AUTOMATICA	6192	2002-06	205,0	150,0	90,0
MURCIÉLAGO 6.2 V12 ROADSTER	6192	2004-06	250,0	185,0	111,0
MURCIÉLAGO 6.2 V12 ROADSTER AUT.	6192	2004-06	270,0	200,0	120,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP640	6496	2006-10	250,0	165,0	83,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP640 AUTOMATICA	6496	2006-10	270,0	180,0	90,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP640 ROADSTER	6496	2007-10	295,0	195,0	98,0

Jaguar E-Type Spider (I serie)

Jaguar E-Type V12 Coupé

Jeep CJ-7 Laredo

Lamborghini Countach LP400

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP640 ROAD. AUT.	6496	2007-10	325,0	215,0	108,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP670-4 SV	6496	2009-10	300,0	200,0	100,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP650-4 ROADSTER	6496	2009-10	340,0	225,0	113,0
GALLARDO 5.0 V10	4961	2003-08	101,0	75,0	45,0
GALLARDO 5.0 V10 SPIDER	4961	2006-09	130,0	95,0	57,0
LM 002	5167	1986-92	270,0	200,0	120,0

LANCIA ITALIA

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
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	120,0	80,0	40,0
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	135,0	90,0	45,0
FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	98,0	65,0	32,5
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	170,0	100,0	75,0
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	185,0	110,0	83,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	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+
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

Lancia Aurelia B24 Spider

Lancia Flaminia Coupé Pininfarina

Lancia Delta S4

Land Rover 109 (Serie 3)

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
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
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
230 BERLINA	2229	1937-41	52,5	35,0	17,5
170 V	1697	1947-53	36,0	24,0	12,0
170 D DIESEL	1767	1949-53	30,0	20,0	10,0
170 DS DIESEL	1767	1949-53	27,0	18,0	9,0
170 S/SV	1767	1949-55	39,0	26,0	13,0
220 BERLINA (W180)	2195	1951-55	33,0	22,0	11,0
220A BERLINA (W180)	2195	1954-56	35,0	23,3	11,7
220 COUPÉ (W187)	2195	1951-55	170,0	113,0	56,5
220 CABRIOLET A (W187)	2195	1951-55	150,0	100,0	50,0
220 CABRIOLET B (W187)	2195	1951-55	105,0	70,0	35,0
300 A/B/C	2996	1951-57	100,0	66,5	33,5
300 D	2996	1957-62	98,0	65,0	32,5
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	180,0	120,0	60,0
300 S/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

Lotus Esprit/S2/S3/S3 Turbo

Maserati Ghibli SS Spyder

Maserati Biturbo Spyder

Mercedes 230 SL "Pagoda" (W113)

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
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
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)	2799-3199	1991-98	6,0	4,0	2,0
420 SE/SEL (W/V140)	4196	1991-98	7,5	5,0	2,5
500 SE/SEL (W/V140)	4973	1991-98	9,0	6,0	3,0
600 SE/SEL (W/V140)	5987	1991-98	11,3	7,5	3,8
420/500 S COUPÉ/CL (C140)	4196-4973	1992-99	13,5	9,0	4,5
600 S COUPÉ/CL (C140)	5987	1992-99	16,5	11,0	5,5
C 230 KOMPRESSOR (W202)	2295	1995-00	4,2	2,8	1,4
C 240 V6 (W202)	2397	1997-00	3,5	2,3	1,2
C 280 (W202)	2799	1993-98	4,5	3,0	1,5
C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	4,5	3,0	1,5
C 240 V6 S.W. (S202)	2397-2597	1997-01	5,0	3,3	1,7
C 280 S.W. (S202)	2799	1996-98	5,1	3,4	1,7
C 280 V6 S.W. (S202)	2799	1997-00	5,1	3,4	1,7
C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	18,0	12,0	6,0
C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	21,0	14,0	7,0
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

Mercedes 600 Limousine

Mercedes 350 SL (R107)

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+
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
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	15,0	10,0	5,0
SL 350/350 EVO (R230)	3498-3724	2002-11	16,5	11,0	5,5
SL 500/500 EVO (R230)	4966-5461	2001-11	19,5	13,0	6,5
SL 600/600 EVO (R230)	5513	2003-11	27,0	18,0	9,0
SL 55/55 EVO AMG (R230)	5439	2001-08	37,5	25,0	12,5
SL 63 AMG (R230)	6208	2008-11	40,5	27,0	13,5
SL 65/65 EVO AMG (R230)	5980	2004-10	45,0	30,0	15,0
E 320/350/4MATIC (W211)	3199-3498	2002-09	5,3	3,5	1,8
E 500/500 4MATIC (W211)	4966-5461	2002-09	9,0	6,0	3,0
E 55 K AMG (W211)	5439	2002-07	12,0	8,0	4,0
E 63 AMG (W211)	6208	2006-09	17,3	11,5	5,8
E 320/350/4MATIC T (S211)	3199-3498	2003-09	6,0	4,0	2,0
E 500/500 4MATIC T (S211)	4966-5461	2003-09	9,0	6,0	3,0
E 55 K AMG T (S211)	5439	2003-07	13,5	9,0	4,5
E 63 AMG T (S211)	6208	2006-09	18,8	12,5	6,3
CLASSE A 200 TURBO (W/C169)	2034	2005-08	3,6	2,4	1,2
CLS 280/300 (C219)	2996	2008-10	8,3	5,5	2,8
CLS 350 (C219)	3498	2004-10	8,3	5,5	2,8
CLS 500 (C219)	4966-5461	2004-10	9,8	6,5	3,3
CLS 55 KOMPRESSOR AMG (C219)	5439	2004-06	13,5	9,0	4,5
CLS 63 AMG (C219)	6208	2006-10	16,5	11,0	5,5
S 350 (W/V221)	3498	2005-09	12,0	8,0	4,0
S 450/500 (W/V221)	4663-5461	2005-09	13,5	9,0	4,5
S 600 LUNGA (W/V221)	5513	2006-09	18,0	12,0	6,0
S 63 AMG (V/V221)	6208	2006-09	22,5	15,0	7,5
S 65 AMG (W/V221)	5980	2006-09	37,5	25,0	12,5
SLR MC LAREN	5439	2004-08	285,0	210,0	125,0
SLR ROADSTER	5439	2007-10	365,0	270,0	160,0
SLR MC LAREN 722 EDITION	5439	2006-08	400,0	295,0	180,0
SLR ROADSTER 722S	5439	2008-10	650,0	480,0	290,0
200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	20,4	12,0	9,0
200 GE CORTO SW	1997	1986-94	22,1	13,0	9,8
200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	22,1	13,0	9,8
230 G CORTO TELONATO	2299	1979-82	16,2	9,5	7,1
230 G CORTO SW	2299	1979-82	17,0	10,0	7,5
230 G LUNGO SW	2299	1979-82	16,2	9,5	7,1
230 GE CORTO TELONATO	2299	1982-89	17,0	10,0	7,5
230 GE CORTO SW	2299	1982-89	17,9	10,5	7,9
230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	17,0	10,0	7,5
280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	19,6	11,5	8,6
280 GE CORTO SW	2746	1979-89	22,1	13,0	9,8
280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	22,1	13,0	9,8
300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1989-94	23,8	14,0	10,5
300 GE LUNGO SW	2960	1989-94	26,4	15,5	11,6
320 GE/G320 CORTO TELONATO/SW	3199	1993-06	26,4	15,5	11,6
320 GE/G 320 LUNGO SW	3199	1993-06	28,1	16,5	12,4
500 GE V8	4973	1993-94	39,0	23,0	17,3
G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966	1998-06	47,5	28,0	21,0
G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-06	51,0	30,0	22,5
G 36 AMG	3606	1995-97	56,0	33,0	24,8
G 55 AMG	5439	1998-04	61,0	36,0	27,0
G 55 KOMPRESSOR AMG	5439	2004-06	75,0	44,0	33,0

MG — GRAN BRETAGNA

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	15,0	10,0	5,0
3000 GT SPIDER	2972	1995-00	16,5	11,0	5,5
ECLIPSE	1755-1997	1992-96	4,5	3,0	1,5
ECLIPSE (II S.)	1997	1994-98	5,3	3,5	1,8
LANCER GSR EVO 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

MG B Spider

Mini Cooper S Works

Mitsubishi Lancer GSR Evo VIII

Morgan Plus 8

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
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
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	37,5	25,0	12,5
ASCONA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1897	1970-75	3,8	2,5	1,3
ASCONA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1979	1975-80	2,3	1,5	0,8
ASCONA (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1297-1998	1981-89	2,0	1,3	0,7
ASCONA 400	2410	1980-82	37,5	25,0	12,5
MONZA	2784-2969	1977-82	10,5	7,0	3,5
MONZA	2784-2969	1983-87	12,0	8,0	4,0
CORSA GSI	1598	1987-94	5,3	3,5	1,8
CORSA (II S.) GSI	1598	1993-01	6,0	4,0	2,0
CORSA (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

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
GT 2.0 TURBO 16V	1998	2007-10	16,5	11,0	5,5

PEUGEOT FRANCIA

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

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

Opel Calibra 2.0i Turbo 16V 4x4

Peugeot 205 1.6 CTI Cabriolet

Peugeot 205 GTI (105-115 CV)

Porsche 356 1600 Convertible D

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

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
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 (TUTTE LE VERSIONI)	1721-2165	1986-95	2,0	1,3	0,7
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

Porsche 911 2.7 Carrera RS

Porsche Carrera GT

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

Rover 3500 Vitesse

Saab 96 V4

Simca Ariane

Suzuki LJ80/Jimny

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
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
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 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 III S. VARIANT (TUTTE LE VER.)	1390-1598	1997-02	2,3	1,5	0,8
POLO (III S.) DIESEL VARIANT	1896	1997-02	1,5	1,0	0,5
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
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/SUPER POLAR	1986	1993-95	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 TR4 A IRS

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, 1971, bianco, modello "Coda Tronca", motore rettificato, cerchi Montreal, perfetta, visibile a Firenze, 30.000 euro

3472520461

■ **2600 SPIDER**, 1963, grigio, vettura da restauro completo, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

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

332945628

ALFETTA GTV 2000, 1978, Blu Olanda, vettura iscritta Asi, Riar, uniproprietario, originale, conservata, completa di chiavi e libretto, visibile a Roma, 14.000 euro

3290909342

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

GIULIA GT JUNIOR 1.3, 1973, amaranto, ottime condizioni, restauro completo carrozzeria, meccanica e interni, sospensioni Koni, completa di targhe nere e libretto originale. Prezzo trattabile. Indirizzo email: michele.lauria@hotmail.fr, 27.500 euro

0032475480073

GIULIETTA SPIDER VELOCE, 1959, bianco, modello passo corto, hardtop, libretto a pagine, auto da restaurare ma con fondi sani. Prezzo trattabile, visibile a Bologna, 62.000 euro

3355413461

GIULIETTA SPRINT, 1959, rosso, auto in perfette condizioni, recentemente restaurata, documenti francesi, 48.000 euro

0032475480073

GTV (TIPO 916), 1997, grigio metallizzato, vendo Alfa Romeo GTV 2.0 V6 Turbo, visibile a Udine, 8500 euro

3471534097

SPIDER, 1966, rosso, modello "Osso di seppia", targhe nere, ottime condizioni, Tratt. ris.

335471751

SPIDER 2.0, 1993, rosso, superbo esemplare, interni in pelle nera, vita documentata, fatture interventi, appena tagliandata, completa di hardtop, visibile a Caserta, Tratt. ris.

3665602016

AUSTIN HEALEY

3000 MK 1, 1961, giallo, completamente restaurata da carrozzeria rinomata, accessoriata, valuto permuta congrua, visibile a Genova, 59.000 euro

3355604632

SPRITE MK I (FROG EYE), 1961, bianco, totalmente restaurata, interni in pelle rossa, completa di accessori, visibile a Catania, 30.000 euro

3494788516

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH, 1972, rosso/nero, modello I serie, restauro conservativo motore, coppa dell'olio in ottimo stato, completa di documenti, revisionata, visibile a Campobasso, Tratt. ris.

3209039638

BIANCHINA TRASFORMABILE III SERIE, 1961, celeste, restauro completo, con foto avanzamento dei lavori, meccanica ottima e corrispondente al veicolo, visibile ad Ancona, 18.500 euro

3386785010

BMW

Z3 ROADSTER, 1998, verde, ottima, capote verde. Disponibile anche Mercedes-Benz CLK Cabriolet (A209) del 2004 color argento. Astenersi perditempo, visibile ad Ancona, 10.900 euro

3476302136

CITROËN

2 CV6 SPÉCIAL, 1981, rosso, ferma al coperto da 15 anni, motore funzionante, condizioni discrete, visibile a Bonate Sotto (BG), 4000 euro

3381122898

FIAT

■ **124 SPORT SPIDER 1600**, 1971, arancione, vettura da restaurare, facile ripristino, funzionante, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

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

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

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

IMMATRICOLAZIONE
AUTO DI IMPORTAZIONE EUROPEE E AMERICANE
(d' Epoca e Moderne)

* ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc)
* CONSULENZA ALL' ACQUISTO (anche su e-bay e web)
* ASSISTENZA EXPORT--IMPORT
* REIMMISSIONI AL TRAFFICO DI VEICOLI RADIATI; OMOLOGAZIONI
* CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE

AGENZIA "A.C.S."
Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO
Tel. 035 23 30 77

www.acs-bergamo.it
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

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

BMW 3.0 CSL "BATMOBILE" (1973)

Una delle famose "Batmobile", come vengono soprannominate per via delle vistose appendici aerodinamiche. Difficile trovarne in vendita, ché sono oggetti rari e chi li ha se li tiene stretti. Anche perché continuano a rivalutarsi nel tempo; parte del merito è da ascrivere alla tecnologia, che ha permesso alla "Batmobile" di vincere il campionato europeo Turismo nel 1973 con Toine Hezemans. Un'altra parte va attribuita all'allestimento sopra le righe che, al tempo, poteva lasciare interdetto più di un cliente, tanto che le appendici venivano consegnate in dotazione alla vettura, ma non montate (anche perché non omologate ovunque), mentre oggi ne accrescono il sapore racing. L'esemplare proposto da Ruote da Sogno ha già il motore di 3153 cc (prima era di 3003 cc) e monta correttamente le parti di carrozzeria in alluminio previste per alleggerire la vettura rispetto alle normali 3.0 CSI. Anche il tetto della CSL è diverso, in lamiera più sottile. L'auto è certificata Bmw Classic ed è arrivata in Italia più di 25 anni fa, rimanendo finora con il medesimo proprietario. Il volante è simile ma non identico all'originale, che è molto difficile da reperire e che attualmente è oggetto di ricerca da parte degli specialisti di Ruote da Sogno.

Prezzo
Su richiesta
In vendita presso
Ruote da sogno - Reggio Emilia
via Daniele da Torricella, 29
tel. 0522 268511
info@ruotedasogno.com
Numero di telaio
2275484
Colore
Polaris Metallic
Contachilometri
66.850 km
Potenza
206 CV
Velocità massima
220 km/h

Scelta da
Fulvio Zucco
Motivazione
Uno dei capisaldi del collezionismo Bmw; l'esemplare è stato oggetto di un restauro integrale.
Pro
Targhe e documenti italiani e restauro completamente documentato in ogni fase.
Contro
Le parti specifiche sono parecchie, rare e molto costose.
Per chi è
Per chi seguiva le gare degli anni 70 e ha il marchio bavarese nel cuore. E può permettersi l'acquisto.

1500 CABRIOLET, 1966, Bianco Perla, completamente restaurata, capote, freni e interni in pelle nuovi, pochi km, sempre stata di proprietà della stessa famiglia in Sicilia, vendo per motivi di salute, visibile a Cattolica (RN), 22.500 euro

3348671632

600 D, marrone, vettura sana, carrozzeria ottima, motore nuovo, Targa Oro Asi, gomme fascia bianca, visibile in Piemonte, 8000 euro
3485637820

COUPÉ, 1999, argento, vettura con 52.000 km, due proprietari, perfette condizioni. Su richiesta invio foto, visibile a Saluzzo (CN), Tratt. ris.
3358028840

INNOCENTI

MINI DE TOMASO TURBO, 1980, auto in perfette condizioni, iscritta Asi con Crs, motore 1300 cc, visibile a Bologna, 14.900 euro
3480358524

MINI MINOR, 1967, verde inglese, scocca completa, tetto avorio, meccanica Innocenti Mini Minor B38, da vettura demolita, visibile ad Arezzo, Tratt. ris.
3391700501

LANCIA

AUGUSTA BERLINA, privato vende, carrozzeria bicolore, revisionata, due proprietari, perfetta, iscritta Asi, visibile a Milano, 30.000 euro
3355481093

APPIA, 1958, sabbia, autovettura completa, restaurata, molto bella, visibile a Padova, Tratt. ris.
3357260965

AURELIA B20 GT 2500, 1953, verde, terza serie, omologata Asi, visibile in Abruzzo, tratt. ris.
3355691282

AURELIA B21, 1952, auto completa di targhe e documenti originali dell'epoca, iscritta Asi, restauro conservativo (radiatore e impianto raffreddamento, impianto frenante, leveraggi cambio), manutenzione regolare, ottime condizioni. Vendo a quotazione Ruoteclassiche. Chiamare nelle ore pomeridiane (13-19), visibile a Modena, Tratt. ris.

3899640947

AURELIA B20, 1953, verde, terza serie, iscritta Asi, Tratt. ris.
3355691282

BETA MONTECARLO, 1975, rosso, originale, accessoriata, targa Torino, vettura in condizioni fantastiche. Dispongo di altra vettura quasi completa per ricambi, visibile a Torino, Tratt. ris.
3482691088

FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3, 1968, Rosso Faggio, carrozzeria da verniciare, libretto verde, targhe nere, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.
0309718592

FULVIA COUPÉ RALLYE 1.6 HF, 1970, modello "Fanalone", Targa Oro Asi n. 350944, perfettamente restaurata, Tratt. ris.
3391700501

GAMMA 2000 II SERIE, 1982, grigio metallizzato, auto perfetta a livello di carrozzeria e meccanica, dotata di impianto gpl, da revisionare, visibile a Vignola (MO), 8000 euro
3405219135

MERCEDES

300 SL (R107), 1989, bianco, cambio manuale, hardtop, buone condizioni, veramente bella, visibile a Reggio Emilia, 20.000 euro
3311214386

■ **560 SL (R107)**, 1988, bianco, capote e interni rossi, targa italiana, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.
0309718592

CLK 200 K (C209), 2003, Brilliant Silver, benzina, 151.000 km, allestimento Avantgarde, full optional (pelle, sensori di parcheggio, gps, assetto sportivo), pneumatici Dunlop Sport Maxx, cerchi da 18" e aggiornamenti con pezzi originali restyling Mercedes, meccanica e carrozzeria perfette, visibile a Udine, 7900 euro

3393483614

PEUGEOT

205 GTI, 1987, rosso, originale, mai restaurata, 59.900 km, unico proprietario, visibile ad Arezzo, Tratt. ris.
3391700501

PORSCHE

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

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

FERRARI 348 TB °°°ASI °°°

1 PROPRIETARIO,
SOLO 20.400 KM.
LIBRO tagliandi, valigia schedoni, cinghia e tagliando fatto.
IMM.1990

30 ANNI E NON SENTIRLI !!!

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 MILANO

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3
ANNO 1957 °°°750D PASSO CORTO°°°, colore BIANCO, matching numbers, perfetto stato sia di carrozzeria che di motore.
Interni Superlativi.
TARGA COMO, HA 65 ANNI !

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3, °°°750D PASSO CORTO°°°, IMM.1958, AZZURRA, CONDIZIONI IMPECCABILI dalla A alla Z.
TARGA RAVENNA, HA 64 ANNI !

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 11.000KM DA NUOVA•** UNICO PROPRIETARIO.
TARGHE DI NASCITA
UNA PERLA RARA ! ITALIANA DA SEMPRE

ALFA ROMEO DUETTO 1.600, carburatori IV° SERIE con Servosterzo, •SOLO 81.000KM•
TARGHE DI GENOVA !
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 !

JAGUAR MK2 3.8, •••ITALIANA DA SEMPRE con TARGE VARESE NERE**•••**, RESTAURATA da NOI COMPLETAMENTE ! Colore blu con interni CARTIER.
ANNO 1963, HO 59 ANNI ! STRABILIANTE !

AUDI R8 4.200cc, colore bianco ***UNICO PROPRIETARIO***SOLO 71.400 KM DA NUOVA*** INTROVABILE, FULL OPTIONAL.
ITALIANA DA SEMPRE !

ACQUISTIAMO

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

SIAMO ANCHE ALLA RICERCA
di **BMW Z3** e **Z3 M**

VENDO&COMPRO

356 C 1600 CABRIOLET (75 CV), 1964, avorio, asta competitiva 20/072022 c/o Tribunale di Genova, auto in buono stato, albo auto storica n. 1131. Info su www.astegiudiziarie.it o presso il delegato (dott. Alessio) al numero indicato, visibile a Genova, 79.000 euro

010542851

911, 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

911 2.2 S, 1971, grigio, completamente restaurata da lamiera nuda, motore e cambio nuovi, matching numbers, visibile a Cremona, 170.000 euro

3281896818

911 2.4 S, 1973, giallo, totalmente restaurata, ampia documentazione fotografica, matching numbers, da concorso, visibile a Cremona, 190.000 euro

3281896818

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

911 T/E, 1972, Schwarz, ex vip, originale, conservata, 99.700 km, prego astenersi perditempo, visibile a Torino, Tratt. ris.

3459966381

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

3772275377

912 TARGA SOFT TOP, 1968, verde, auto iscritta Asi, conservata, libretto dei tagliandi, fatture lavori, matching numbers, ottime condizioni, visibile a Parma, 75.000 euro

3394070270

ROLLS-ROYCE

20/25, 1936, bordeaux-nero, carrozzeria Windover, vettura molto rara realizzata in meno di 20 esemplari, visibile a Cuneo, Tratt. ris.

3297460041

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

3389369456

TOYOTA

■ **BJ40**, 1979, rosso, carrozzeria aperta, totalmente restaurata, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), Tratt. ris.

0309718592

TRIUMPH

TR6 P.I., 1974, British Racing Green, unico proprietario e conducente, Asi, targhe nere, conservata e originale in ogni sua parte, visibile a Barge (CN), 30.000 euro

3884710200

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO 1300, 1973, giallo, asta competitiva 20/072022 c/o Tribunale di Genova, condizioni mediocri, meccanica da revisionare. Info su www.astegiudiziarie.it o presso il delegato (dott. Alessio) al numero indicato, visibile a Genova, 2500 euro

010542851

VENDO MOTO

BENELLI

98, 1950, verde, originale, completa, funzionante, senza documenti, visibile a Piacenza, 950 euro

0523896247

BMW

R100 RT, 1981, bianco perlato, conservata, ottime condizioni, 37.800 km, revisione valida fino a maggio 2023, visibile a Modena, 7000 euro

3387603117

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

MOTO GUZZI

ASTORE 500, 1951, rosso, moto perfetta, omologata Asi, 3000 km, visibile a Parma, 15.500 euro

3281598255

NIMBUS

STANDARD, 1938, nero, Targa Oro, documenti regolari, perfetta, visibile a Genova, 12.000 euro

3356468789

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, Vendo Piaggio Ape "Faro Basso", Pentaro "Faro Basso" con targa, Vespa 50 Special, Ape 50 Cross, Tratt. ris.

3389369456

VENDO VARIE

AUTOMOBILIA

CALENDARI, 1971-72, vendo calendario Grand Prix 1972 e poster Grand Prix Monaco 1971 originale, 50 euro cad.

3315967958

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

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

CARBURATORI

VARI MODELLI, vari anni, dispongo di carburatori Weber, Solex e Dell'Orto, a richiesta informazioni e prezzi dettagliati, visibili a Campobasso, Tratt. ris.

3209039638

GIRADISCHI PER AUTO

VARI MODELLI, vari anni, vendo autoradio d'epoca, vari marchi e modelli, giradischi Automignon con dispositivo antivibrante, antenne elettriche, mangiadischi portatili. Su richiesta invio listino completo con modelli e prezzi, visibili a Gonzaga (MN), Tratt. ris.

0376528166

PER LANCIA

APPIA I SERIE, Paraurti in alluminio, ottime condizioni, www.museolamborghini.com, visibili a Funo (BO), 500 euro cad.

3482243566

PER MASERATI

MEXICO, nero, per chi ha comprato la Maserati Mexico dalla concessionaria Luzzago, vettura con telaio AM 112/782, dispongo di un documento che attesta l'appartenenza dell'auto al cantante Little Tony, visibile a Udine, Tratt. ris.

3471534097

PER ALFA ROMEO

164, cofano anteriore, paraurti posteriore, portiere lato destro, ottime condizioni, visibili a Treviso, Tratt. ris.

3396994058

1900 SUPER, 1955, vendo scatola guida con tiranti e piantone, due cruscotti incompleti, due molle, due alberi di trasmissione e due paraurti. Prezzo non trattabile, visibili a Torino, 800 euro

3401225421

GIULIA 1300, 1970, vendo testata, alberi a camme e albero motore in buono stato, visibili a Grosseto, 250 euro

3285471254

SPIDER, 1985-90, vendo ricambi per Alfa Romeo Spider: cofani, portiere, paraurti, minigonne e altre parti, Tratt. ris.

3389369456

SPIDER, 1973, nero, vendo hardtop originale per Alfa Romeo Spider "Coda Tronca", restaurato, visibile a Campobasso, 800 euro

3209039638

VARI MARCHI, vari anni, vendo volanti per Alfa Romeo Giulietta Sprint, Spider, volante Nardi per Giulietta 1600 SS, 1750 GTV, 2000 GTV e Giulia berlina. Disponibili cruscotti, coppe dell'olio per modelli Veloce e SS, carburatori DCOE2, DCO3 e altri, compatibili con vari modelli, Tratt. ris.

3389369456

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

3389369456

VARI MODELLI, vari anni, per vari modelli Alfa Romeo vendo motori AR1315, AR106, AR112, AR530, 1600 SS, AR514, carburatori e altri ricambi, Tratt. ris.

3389369456

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

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

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

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

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

CONSIGLIATA DA RUOTECLASSICHE

HONDA S800 COUPÉ (1970)

Uno degli ultimi esemplari prodotti, il modello è rimasto a listino dal 1966 fino al 1970, è una mosca bianca qui da noi. Ancora più rara con la guida a sinistra, poiché al tempo veniva esportata, in Europa, solo in Gran Bretagna, proprio per non modificare il lato di guida rispetto al Giappone. Soltanto dal 1968, per ipotizzare un lancio sul mercato Usa che in realtà non si concretizzò, vennero allestite delle S800 anche con guida a sinistra (e grossi indicatori di direzione laterali). La produzione totale della S800, fra coupé e roadster, rimase comunque contenuta in 11.536 esemplari. Questo è completo di tutti i dettagli di equipaggiamento, ha una targa nera italiana e può essere un'alternativa esotica e raffinata (il motore può frullare fino a 10.000 giri) alle più comuni Fiat 850 Coupé. Presenta una verniciatura bicolore blu e bianco che, pur non essendo sgradevole, non è quella originale. Sta a voi decidere se apprezzare il gusto del precedente proprietario o pensare di riportare la piccola coupé alla livrea con cui è nata. Una curiosità: nel 1967 la S800 è stata decretata come l'auto sotto i 1000 cc più veloce del mondo.

Prezzo
€ 33.000

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

Numero di telaio
008022

Colore
Blu e bianco

Contachilometri
84.224

Potenza
70 CV

Velocità massima
160 km/h

Scelta da
Fulvio Zucco

Motivazione
Si tratta di una rarità, perlomeno da noi e tanto più con la guida a sinistra. Ed è completa di tutti i suoi dettagli

Pro
Ha un'immatricolazione italiana con targa d'epoca.

Contro
È stata riverniciata con una livrea bicolore.

Per chi è
Per chi ama le auto esotiche e vuole distinguersi con una giapponese storica dalle linee riuscite.

PER PIAGGIO

APE 175, 1964-67, per Piaggio Ape 175 cc cedo cambio e motore senza carburatore, www.museolamborghini.com, visibili a Funo (BO), 600 euro

3482243566

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, verro affare!, Tratt. ris.

3348216800 - 3386698789

RICAMBI

GAMMA COUPÉ, 1982, per Lancia Gamma 2000 Coupé II serie vendo ricambi usati, ben conservati: volante, finestrino ant. sx, tasca post. dx, profili in gomma e acciaio lato sx., visibili a Ravenna, Tratt. ris.

3383991280

VARI MARCHI, vari anni, vendesi 2 carburatori buone condizioni marca Amal RB930/34 e LB930/35, www.museolamborghini.com, visibili a Funo (BO), 250 euro cad.

3482243566

VARI MARCHI FRANCESI, dal 1960, vendo cuscinetti reggispinta Valeo per Citroen DS 19, DS 23 e SM, Renault 4, Peugeot 403, 404 e 505, vari modelli Simca Talbot, visibili a Grosseto, Tratt. ris.

3285471254

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 2100, Innocenti Mini Minor, Fiat 615 benzina (15 pezzi), centrale Alfa Romeo Giulia, 400 euro

3285471254

RIVISTE

VARIE vari anni, Quattroruote dal 1980 al 2015, La Manovella dal 1965 al 2021, perfette, vendo causa spazio, visibili a Bologna, 500 euro

3472924139

VARIE, vari anni, regalo riviste Ruoteclassiche, Quattroruote, La Manovella, più di 700 numeri, visibili a Trento, Tratt. ris.

3703001136

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

3391774874

VOLANTI

KBA70135 TYPE M36, 1990, nero, vendo volante Momo KBA70135 Type M36, in pelle, costruzione 07/1990, made in Italy, mai montato, come nuovo, visibile a Busto Arsizio (VA), 500 euro

3403404944

VOLUMI

QUATTRORUOTE, vendo volumi Fiat e Lancia collezione Quattroruote, Tratt. ris.

3348216800 - 3386698789

COMPRO AUTO

LANCIA

BETA MONTECARLO, bianco, compro Lancia Beta Montecarlo bianca, Lancia Fulvia Coupé 1,3 S blu, Tratt. ris.

3358156863

COMPRO VARIE

AUTOMODELLI

VARI MARCHI, vari anni, compro automodelli d'epoca anni 60-90, Minichamps, Dinky Toys, BBR ecc, scala 1/43 - 1/18, cerco grandi collezioni, massima riservatezza, pagamento immediato, visibili a Milano, Tratt. ris.

022367505

VARI MARCHI, vari anni, compro modellini di auto in scala 1/43 e 1/18, Tratt. ris.

3348216800 - 3386698789

FERRARI

400 I, 1983, compro targhetta identificativa posteriore per Ferrari 400 Iniezione, Tratt. ris.

3337292392

FREGI AUTO

VARI MARCHI, vari anni, compro fregi di auto italiane e straniere, Tratt. ris.

3348216800 - 3386698789

GIOCATTOLI

VARI MARCHI, vari anni, acquisto macchinine, giocattoli in latta e trenini d'epoca (Corgi Toys, Dinky Toys, Lima, Märklin, Rivarossi, Schuco), Tratt. ris.

3466800367

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

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

1958 FIAT 1400 B
TARGHE NERE

1965 FIAT 600D MULTIPLA

1968 FIAT 124 SPORT
SPIDER 1400

1975 FIAT CAMPAGNOLA A1007
EX MARINA MILITARE

1958 PEUGEOT 403 SALOON

LUZZAGO
Est.1975

PRIMI IN ITALIA DAL 1975

1963 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPRINT S3 TARGHE NERE

1966 LANCIA FULVIA 1216
TARGHE NERE

1972 MASERATI MERAK 3000
UNIPROPRIETARIO

1972 ALFA ROMEO MONTREAL
UNIPROPRIETARIO

1969 FIAT 124 VIGNALE EVELINE
TARGHE NERE - OMOL.ASI

1969 INNOCENTI MINI COOPER
MKII

1959 MERCEDES 190 SL
OMOL.ASI ORO

1972 CITROEN MASERATI SM
CARB. UNIPROPRIETARIO

1980 FORD CAPRI GT 1600 MKIII

1960 MG A ROADSTER MK 1600

1965 TRIUMPH TR4 IRS

1973 TRIUMPH TR6
CARBURATORI

1993 MORGAN PLUS 4 2000 4
SEATER

1953 MG TD 1250 MKI
OMOL.ASI ORO

1962 BENTLEY S2 RHD

1983 JAGUAR Xj6 4.2
SOVEREIGN S3

1980 ROLLS ROYCE SILVER
SHADOW 2 RHD

Luzzago 1975 srl / via Mandolossa 65 / 25030 Roncadelle, Brescia (ITA) / tel. +39.030.2411531
whatsapp +39.335.5350022 / www.luzzago.com / info@luzzago.com

TOTAL PROTECTION FOR CAR COLLECTORS

banchero costa

INSURANCE BROKER
SPECIALTIES DIVISION

INDUSTRIAL | CARGO | MARINE | SPECIALTIES | CAR COLLECTORS

Forniamo a clienti in tutto il mondo soluzioni assicurative tailor made per classic car, vetture da corsa, supercar ed auto storiche, in ogni contesto di rischio tra cui: collezioni private, collezioni museali, shows ed eventi motoristici.

Coverholder at LLOYD'S

Member of CISQ Federation
RINA
CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 9001

via pammatone 2
16121 Genova - Italy
tel +39 010 5631 700
RUI B000014410
racing@bcinsurance.it
www.bcinsurance.it

part of banchero costa NETWORK

BROKERAGE
SHIP FINANCE
SHIP AGENTS

SHIPYARDS
TOWAGE AND SALVAGE
SHIP MANAGEMENT

COMMERCIAL MANAGEMENT
RESEARCH

bancosta.com

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

COSA SAPETE DELLA VOSTRA AUTO?

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.

La sensazione che siano pochi gli appassionati che indagano sui trascorsi delle loro automobili ho iniziato a percepirla facendo il giudice ai concorsi d'eleganza: alla richiesta di raccontare la storia della macchina, iniziano tutti da "l'ho acquistata un tot di tempo fa". Ma come? E prima? Di chi era? Dov'è stata? Il buio totale. Vabbè, sappiate che vi state perdendo delle opportunità e anche il piacere della ricerca.

Lasciate che vi racconti due storie: un paio di amici hanno comprato due vetture apparentemente pasticciate, pure bruttarelle, pagandole una cassa di mele e due bottiglie di gassosa. Ma che in seguito si sono rivelate piuttosto interessanti dal punto di vista storico e dunque collezionistico. Siete curiosi? La prima è una Panda 4x4 di una serie di quattro esemplari personalizzati, allestiti all'epoca dalla Maggiora per il titolare di un'importante azienda fornitrice della Ferrari, allo scopo di promuovere l'utilizzo dell'appendice (quella delle Panda Van, per capirci) in ambito civile; l'altra è una delle primissime Porsche 924 Turbo prodotte, probabilmente una delle più vecchie esistenti, venduta a suo tempo dall'Autocentro Balduina, oggi Centri Porsche Roma, e probabilmente appartenuta a un personaggio pubblico del mondo della cultura. Non saranno un granché, direte voi, ma sono sempre meglio di una Panda o di una 924 qualsiasi.

> "Alla richiesta di raccontare **la storia della macchina,** iniziano tutti da 'l'ho presa un tot di tempo fa'. **E prima? Il buio totale**"

PRIMO PASSO: FATE UNA VISURA

Indagare non costa poi molto, è piacevole, talvolta anche eccitante, e potrebbe mettere al riparo da brutte sorprese. Due ricercatori di Modena mi avevano riferito la storia di un'Abarth 750 Zagato: alcune incongruenze documentali avevano spinto il neoproprietario a scavare nel passato dell'auto, scoprendo che si trattava in origine di una semplice Fiat 600 D, incidentata per di più. Credo che ne stiano ancora discutendo in tribunale. Una visura prima di comprare un'automobile dovrebbe essere il primo passo, prima ancora di uscire di casa per andare a vedere la macchina, perché potrebbero rivelarsi i 6,50 euro meglio investiti di sempre. Volete un paio di esempi? Stavo per comprare una Mini Cooper S (R53), un bell'esemplare convincente peraltro, quando dalla visura ho capito che tutta la storia che il venditore mi aveva raccontato non era altro che una colossale balla. E vogliamo parlare dei quindici proprietari di un'Audi A4 3.0 V6 Cabriolet sui quali il commerciante aveva elegantemente glissato? Ecco, meglio informarsi prima, a prescindere. Gli strumenti ci sono, usiamoli. R

Memoria storica
Le modalità per scavare nel passato della propria automobile cominciano senz'altro dall'estratto cronologico, il cui costo parte da 25 euro. Da qui, si può provare a contattare i precedenti proprietari sui social network o andare fisicamente presso gli indirizzi riportati sulla carta di circolazione (se l'avete originale, naturalmente). Infine, altra grande risorsa può essere la Casa madre, quando dispone di un archivio.

monge®

Il pet food che parla chiaro

MADE IN ITALY

PREMIATO DAI CONSUMATORI
QUALITY AWARD 2022

CRESCE INSIEME A NOI

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

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

*formulato con un'unica fonte proteica animale.

CERCALO NEI MIGLIORI PET SHOP E NEGOZI SPECIALIZZATI

NUOVO!
MANZO MONOPROTEIN

MONGE
La famiglia italiana del pet food

NO CRUELTY TEST
GREENCOMPANY

RICHARD MILLE

CALIBER RM 72-01

www.richardmille.com