

RUOTECLASSICHE

RUOTECLASSICHE.IT

FERRARI 456 GT

PASSA IL TEMPO, CRESCE IL FASCINO
I TRENT'ANNI DI UNA REGINA



EVENTI

BEST IN CLASSIC 2022

ECCO SVELATI
I NOMI DEI FINALISTI

LE ALTRE AUTO

PORSCHE CAYENNE
TURBO S E TURBO GT

C'È PISTA PER TE

BMW 2002 TURBO

LA FIAMMA RITROVATA
DEL LETTORE VANNI

TEST A TEST

LANCIA AURELIA B20 ZAGATO

VS MASERATI A6 1500

SFIDA DI NUOVO APERTA
TRA GRANTURISMO
CAPOLAVORO



NATE PER CORRERE
**LANCIA DELTA HF
INTEGRALE
16V "WALDEGAARD"**
L'UNICA SOPRAVVISSUTA
DEL POKER AL MOTOR SHOW



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva



Sempre più grande. Sempre il più bello.



VENERDÌ 18 Padiglione 7



SABATO 19 Padiglione 6

ASTA BONHAMS
"The Milano Sale"

ASTA WANNENES
"Auto e Moto Classiche & Youngtimer"



AUTO CLASSICHE, YOUNGTIMER E INSTANT CLASSIC

Una grande esposizione di auto per tutti i gusti e di tutte le epoche, dalle classiche più iconiche alle Youngtimer più ricercate, fino ai pezzi unici che faranno la storia di domani, proposte in vendita dai più importanti operatori del settore.

GRANDE MERCATO DI RICAMBI E AUTOMOBILIA

Ancora più ricco e ampio, dove trovare qualcosa di unico da acquistare grazie ad una vasta scelta di ricambi e accessori d'epoca, pezzi di ricambio originali, modellini di auto, manualistica, pubblicazioni e editoria specializzata.



CLUB E REGISTRI, IL CUORE DEL SALONE

Punto di incontro per tutti gli appassionati, è un'occasione per ritrovarsi, confrontarsi e condividere le esperienze personali. L'ambiente ideale per avere preziosi consigli prima di affrontare un restauro o un acquisto e per avere informazioni su certificazioni e iscrizioni ai registri.

LA PIÙ GRANDE ESPOSIZIONE D'ITALIA DI AUTO PROPOSTE IN VENDITA DIRETTAMENTE DAI PRIVATI

L'occasione perfetta per ogni visitatore, anche per chi si avvicina per la prima volta alle vetture classiche, grazie a un'offerta ampia, variegata ed accessibile.



MUSEI E CASE AUTOMOBILISTICHE

In un contesto esclusivo e unico tutti gli appassionati di motori potranno ammirare dal vivo vetture classiche - alcune delle quali raramente esposte - auto contemporanee e anteprime di mercato.

18 - 19 - 20 NOVEMBRE 2022

FIERA MILANO RHO

ACQUISTA IL BIGLIETTO



www.milanoautoclassica.com

Segreteria organizzativa: EMAC Tel +39 0572 70.152 - +39 0572 910171
e-mail: info@milanoautoclassica.com

«Guidare è un fatto personale»

TRINCHERO · TORINO · 1957

INTERNI AUTO | CAPOTE | NAUTICA | INTERIOR DESIGN

officina
**SARTO
RIALE**
=====



RUBBERFIL

www.officinasartorialetrinchero.com · www.trinchero.com · www.rubberfil.com

Headquarter · Via Aosta, 6 · 10078 Venaria (TO)

I'M ON E-FUEL



Mentre Milano stringe ancora di più le maglie sulla mobilità delle youngtimer (a partire dal 1° ottobre è interdetta la circolazione in Area B alle auto fino a Euro 2 a benzina e alle diesel, pressoché tutte eccetto le più recenti con Adblue, ma ricordiamo che al compimento del 20° anno è possibile accedere a 25 ingressi, mediante rilascio del Crs e iscrizione al portale comune.milano.it) c'è chi, in Germania, butta il cuore oltre l'ostacolo promuovendo una soluzione per la mobilità delle vecchiette con motore endotermico che da qui ai prossimi anni diventerà sempre più di attualità: gli e-fuel.

Ne abbiamo già parlato in questa stessa pagina, ma l'occasione della gara in salita per auto e moto d'epoca Auerberg Klassik, andata in

scena il 10 e l'11 settembre, ci fa tornare prepotentemente sul tema, appena prima di pubblicare un approfondimento su cui stiamo lavorando per darvi il più aggiornato punto della situazione possibile sull'argomento. All'evento tedesco, dunque, che si

è tenuto nelle campagne bavaresi attorno alla città di Bernbeuren, è stata data la possibilità ai partecipanti di fare il pieno alle loro storiche con un carburante sintetico messo a disposizione dalla P1 Performance Fuel. L'azienda berlinese è una delle due realtà tedesche specializzate in materia, l'altra è la Siemens Energy, che collabora con Porsche con cui ha aperto pochi mesi fa uno stabilimento in Cile per la produzione massiccia di e-fuel. Questo carburante alternativo ha la particolarità di azzerare praticamente le emissioni di particolato fine. Già un buon primo passo. L'adesione alla proposta degli organizzatori

è andata oltre le più rosee aspettative, considerando che dei circa 260 team partecipanti tra auto, moto e sidecar, oltre un terzo ha scelto di riempire il serbatoio sposando questa possibilità virtuosa. E non certo per convenienza economica, giacché l'innovativo prodotto della P1 Performance era venduto a 7 euro il litro, ma con il 30% del costo coperto dagli organizzatori. Ricordiamo che il carburante messo a disposizione dei partecipanti alla Auerberg Klassik è esattamente lo stesso che ha utilizzato Sebastian Vettel al volante della Aston Martin TT1 "Green Pea" del 1922 lo scorso luglio al Paul Ricard nella parata prima del G.P. di Francia di F1.

Commenta così l'organizzatore dell'evento, Hermann Köpf: "Ciò che vogliamo è inviare il segnale chiaro e forte che i carburanti alternativi offrono una soluzione reale per portare le competizioni storiche nel futuro ecosostenibile". Risultato? Nessun problema tecnico per i motori, stesse prestazioni paragonabili a una tradizionale benzina verde 98 ottani, ecco, solo con un "profumo" diverso dal solito emesso dai roboanti tubi di scarico: "Come di gelato all'amaretto guarnito con un po' di Cynar", per dirla sempre con le parole del simpatico Köpf.

Insomma, il messaggio è lanciato, il risultato è altamente significativo per il mondo del motorismo storico. In realtà non solo per quello, dato che anche alla fatidica data del 2035 resteranno ancora da alimentare qualcosa come 600 milioni di motori endotermici che saranno ancora circolanti nel mondo. Sarebbe opportuno non utilizzando carburanti derivati dal petrolio, giusto? In ogni modo, tornando a noi, ora l'invito è rivolto ai numerosi organizzatori di manifestazioni per auto classiche in Italia: chi avrà il coraggio di lanciare per primo un'iniziativa sperimentale, ma fondamentale per il nostro futuro, in stile Herr Köpf? Aspettiamo candidature.

“Ora l'invito è rivolto ai numerosi organizzatori, di eventi per auto storiche in Italia: **chi sarà il primo a spingere gli e-fuel?**”

 ruoteclassiche.it

 RuoteclassicheIT

 @ruoteclassiche

 RuoteclassicheVideo

SOMMARIO

MONDO RCL

- 5 Editoriale**
l'm on e-fuel
- 10 Best in Classic**
Ecco la short list
- Iniziativa**
- 13** In edicola Autotaliana e Youngtimer
- 15** Federperiti e Riar
- 28 Parere legale**
Gli obblighi dei venditori

PENSIERI LIBERI

- 17 La memoria**
di Pino Allievi
- 19 Prove speciali**
di Miki Biasion
- 21 Il retrovisore**
di Tiberio Timperi

LINEA DIRETTA

- 22 Posta**
La voce dei lettori

PASSIONI

- 26 Libri**
Le novità di carta
- 30 Tempo**
Scafofraf di Eberhard & Co.



AUTOMOBILI

- 32 Regine del passato**
Ferrari 456 GT 1996
- 40 Test a test**
Lancia Aurelia B20 Zagato 1953
Maserati A6 1500 1949
- 48 C'è pista per te**
Bmw 2002 Turbo 1974
- 54 Nate per correre**
Lancia Delta HF Integrale
16 V 1992
- 60 Future classic**
Porsche Cayenne Turbo S
2006
Porsche Cayenne Turbo GT
2022

“In una macchina guardo molto la meccanica, **non m'interessano i fronzoli** o gli accessori elettronici”

Vanni Mazzali



“Non so esattamente chi l'abbia guidata... ma sulla slitta che protegge il motore c'è scritto 'Auriol terra'”

Miki Biasion

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



MILANO

Italy | 18 novembre 2022

Catalogo online

INFORMAZIONI:

Milano

+39 02 4953 9020

Parigi

+33 1 42 61 10 11

euocars@bonhams.com

[bonhams.com/milano](https://www.bonhams.com/milano)

1969 ISO GRIFO S TARGA

€650,000 - 750,000

* Per il dettaglio degli oneri da pagare in aggiunta al prezzo di aggiudicazione finale, per favore visita [bonhams.com/buyersguide](https://www.bonhams.com/buyersguide)

FATTI&PERSONE

- 66** **Anniversari**
40 anni della Scuderia del Portello
- 72** **Futuro sostenibile**
Auerberg Klassik
- Eventi**
- 76** Ruoteclassiche Driving Academy
- 78** Goodwood Revival
- 82** Raduno Trabant e auto Oltrecortina
- 84** Raduno Porsche Transaxle
- 86** **News**
Concorso d'Eleganza di Meano
- 88** **Ultima Ora**
"The Golden Age of Rally" al Mauto
- Club**
- 90** Cams La Spezia
- 92** Concorso Le Dimore Sabaude

GARECLASSICHE

- 94** Gran Premio Nuvolari
- 98** Raid dell'Etna
- 100** **Gare brevi**
La Marca Classica
- LE NOSTRE AUTO/MOTO**
- 102** Fiat 1300 1962
- 104** Vespa 125 Primavera 1979



Cavallino di classe
La Ferrari 456 GT è una coupé non estrema e anche per questo molto godibile. A una linea elegantissima unisce quattro posti e un V12 sensazionale.



“La mia Trabant 601 ha perso una ruota a 80 all’ora, ma niente paura: l’ho recuperata, rimontata e via come niente fosse”

Giacomo Giombetti



MERCATO

- 106** **Aste**
RM Sotheby's a St Moritz
- 108** **Focus**
La rivalutazione delle Bmw
- 110** **Tendenze**
L'analisi - Il punto dell'esperto - Chi sale e chi scende - News
- Quotazioni**
- 112** Come leggere i nostri prezzi
- 114** Auto e fuoristrada
- Vendo&Compro**
- 132** Un ponte fra domanda e offerta
- 145** La scheda per le inserzioni
- ULTIMA PAGINA**
- 146** **Controsterzo**
L'ultima frontiera delle youngtimer

AUTO E MOTO CLASSICHE & YOUNGTIMER

ASTA SABATO 19 NOVEMBRE 2022
MILANO AUTOCLASSICA - FIERA MILANO RHO

2003 FERRARI 575M

MARANELLO

CAMBIO MANUALE

Soli 246 esemplari

Dotata del raro Fiorano

Handling Pack

Certificazione Classiche

Ferrari Premium Program

Stima € 250.000 - 350.000



Catalogo disponibile a inizio novembre

Informazioni e contatti:

+39 02 72023790

info.milano@wannenesgroup.com

Esperti:

Jacopo Villa

j.villa@wannenesgroup.com

Damiano Fianco

d.fianco@wannenesgroup.com

WANNENES

MILANO | GENOVA | ROMA | MONTE CARLO

wannenesgroup.com

SECONDA EDIZIONE SIGNORE E SIGNORI, LE SHORT LIST!

Con la pubblicazione delle tre candidature finaliste di ogni categoria, **Best in Classic entra nel vivo**. Intanto, potete già iniziare a votare

O rmai è questione di giorni, di pochissime settimane. Dopo mesi di lavoro, di confronti, di analisi e di discussioni, siamo finalmente arrivati al grande momento della presentazione delle short list: tre candidature finaliste per ognuna delle dodici categorie, trentasei eccellenze (come illustriamo nel box nella pagina a fianco) che saranno nuovamente esaminate dalla nostra autorevolissima giuria - composta da Maria Bussolati, Savina Confaloni, Silvia Nicolis, Gianmaria Aghem, Miki Biasion, Giosuè Boetto Cohen, David Giudici, Mario Isola, Duccio Lopresto, Mario Peserico, Angelo Sticchi Damiani e Tomaso Trussardi - per decretare i vincitori della seconda edizione di Best in Classic, il premio istituito da Ruoteclassiche per premiare le eccellenze del nostro settore.

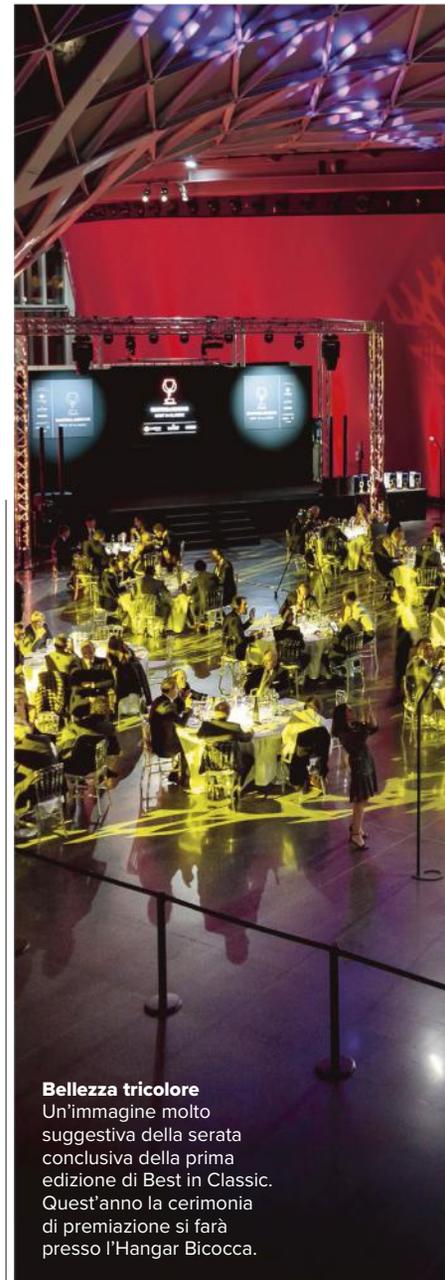
A VOI IL SUPERPOTERE

Le vincitrici delle categorie Auto Classica dell'Anno e Youngtimer dell'Anno, le cui candidate sono le automobili pubblicate dalle nostre riviste dall'agosto 2021 al luglio 2022, saranno decretate mediante un sondaggio online in cui voi lettori siete chiamati a scegliere quella che preferite da una rosa di tre modelli. I modelli in short list sono quelli che vedete in basso in queste pagine: l'ultimo esemplare prodotto della Fiat 500 R, una spettacolare Ferrari 250 GT SWB Competizione e la Lancia Fulvia Rallye 1.6 HF numero 14 che vinse il Rally di Montecarlo nel 1972, esattamente cinquant'anni fa. Per la categoria Youngtimer dell'Anno, invece, troviamo la Lamborghini Countach 25° Anniversario di Horacio Pagani, una Lancia Delta S4 e la Bugatti

EB 110 che venne esposta all'epoca al Salone di Parigi. Automobili, dunque, con un pedigree importante o con trascorsi storici di assoluto rilievo. Per votare la vostra preferita è sufficiente collegarsi all'indirizzo take.quiz-maker.com/QBGWCDMS1 e cliccare sotto la foto della prescelta. Se volete rinfrescarvi la memoria, nelle didascalie qui sotto vi indichiamo anche su quale fascicolo sono state pubblicate.

I VINCITORI A FINE MESE

Per conoscere quali sono le eccellenze del 2022, infine, dovrete attendere il 30 novembre, di sera, quando al Pirelli Hangar Bicocca Federica Masolin e Tiberio Timperi annunceranno dal palco i dodici vincitori assoluti. L'evento è privato, ma voi potrete seguirci sui nostri canali social.



Bellezza tricolore

Un'immagine molto suggestiva della serata conclusiva della prima edizione di Best in Classic. Quest'anno la cerimonia di premiazione si farà presso l'Hangar Bicocca.

AUTO CLASSICA DELL'ANNO



Fiat 500 R

Non ci sono più state Fiat 500 così, dopo. Perché lei è proprio l'ultima della fortunata stirpe, costruita il 31 luglio 1975. È arrivata fino ai nostri giorni nelle mani di chi l'acquistò nuova a Palermo. Su Ruoteclassiche di luglio 2022.



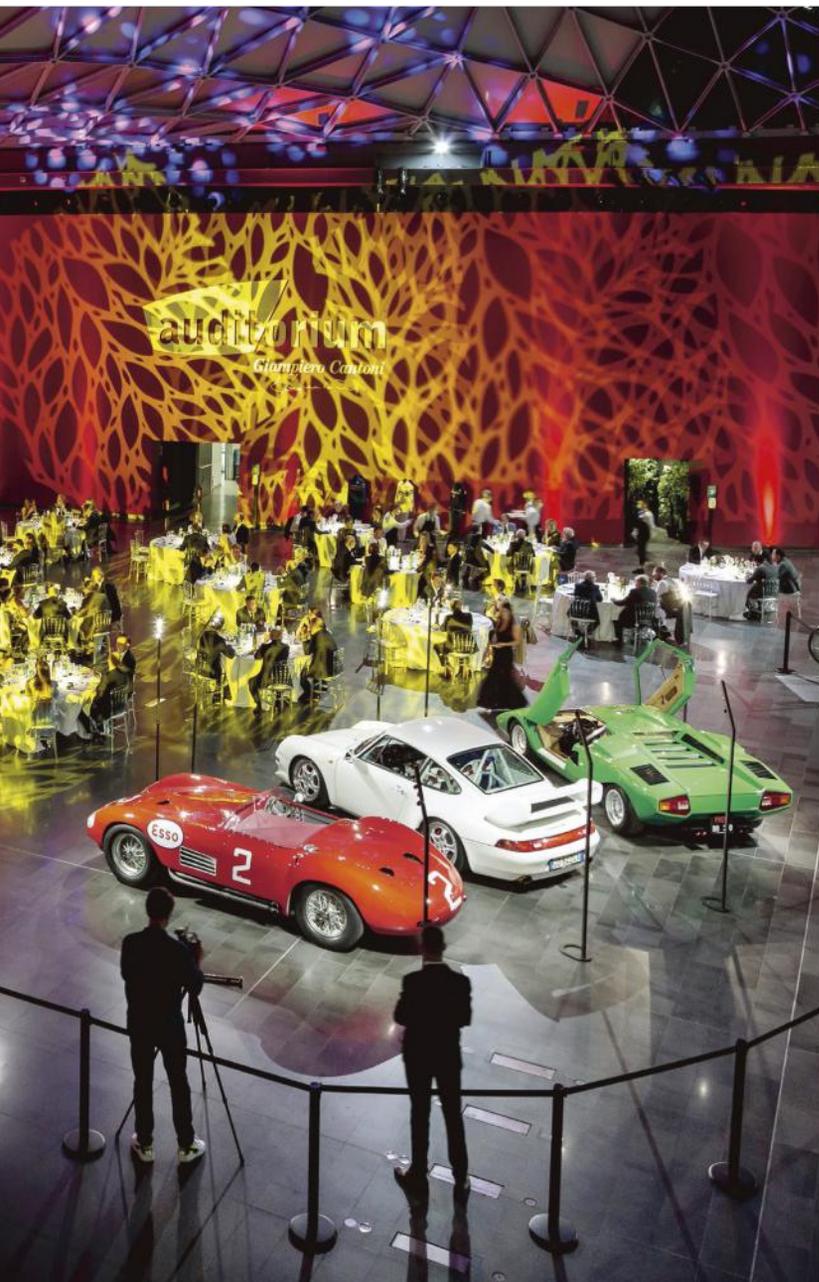
Ferrari 250 GT SWB

L'esemplare Competizione che trionfò a Monza nel 1960, alla Coppa Intereuropa. Il motore ha una trentina di cavalli in più della versione "normale" e la carrozzeria è di alluminio. Su Ruoteclassiche di dicembre 2021.



Lancia Fulvia 1.6 HF

Questo esemplare è "la" Fulvia Rallye 1.6 HF per eccellenza, la mitica "14" della leggendaria coppia Munari-Mannucci. Quella che ha vinto il "Montecarlo" del 1972 ed è rimasta esattamente come allora. Su Ruoteclassiche di febbraio 2022.



LE CANDIDATURE FINALISTE

TRENTASEI ECCELLENZE

Dopo aver esaminato tutte le candidature proposte dalla redazione di Ruoteclassiche, dai membri della giuria e quelle spontanee arrivate dai nostri lettori, i dodici giurati hanno espresso le loro preferenze. E alla fine, abbiamo definito le tre candidature finaliste per ogni categoria.

AUTO CLASSICA

Ferrari 250 GT SWB Competizione
Fiat 500 R (ultimo telaio prodotto)
Lancia Fulvia Rallye 1.6 HF "n. 14"

YOUNGTIMER

Bugatti EB 110 GT "Salone di Parigi"
Lamborghini Countach 25° (H. Pagani)
Lancia Delta S4

RESTAURO

Alfa Romeo 6C 1750 GS Zagato
Bugatti T39 Grand Prix
Ferrari 250 GT Scaglietti "Interim"

EVENTO

Concorso d'Eleganza Città di Trieste
Concorso d'Eleganza Villa d'Este
Poltu Quatu Classic

GARA

Gran Premio Nuvolari
Modena 100 Ore
Targa Florio Classica

CLUB

Alfa Blue Team (50 anni)
Registro Italiano Alfa Romeo (60 anni)
Scuderia del Portello (40 anni)



PERSONAGGIO

Gianni Cancellieri
Mariella Mengozzi
Mario Righini

GIOVANE TALENTO

Davide Cironi
Andrea Nannetti
Luliia Krivorotova

SPECIALISTA

Canossa Events
Giorgio Nada Editore
Ruote Borrani (100 anni)

MUSEO / COLLEZIONE

Fondazione Macaluso
Museo Nazionale dell'Automobile
Museo fratelli Cozzi

PUBBLICAZIONE

L'altra faccia delle corse
Le Formula 1 del Führer
Made in Italy

SOSTENITORE

Fondazione Macaluso
Giovanni Tombolato
Lopresto Collection

YOUNGTIMER DELL'ANNO



Lamborghini Countach

Si tratta dell'esemplare personale di Horacio Pagani, che prima di diventare costruttore si era occupato proprio del restyling della Countach, quando era in forza alla Lamborghini. Su Youngtimer di settembre-ottobre 2021.



Lancia Delta S4

La versione stradale di una belva da rally nata ai tempi del tanto discusso Gruppo B. Stradale si fa per dire, che non si tratta certo di una Delta con cui andare al centro commerciale. Su Youngtimer di maggio-giugno 2022.



Bugatti EB 110

Una supercar che si può definire in molti modi, fra i quali non rientra il termine "comune". E questa EB 110 lo è ancora meno delle altre, perché si tratta della prima prodotta, un esemplare di preserie. Su Ruoteclassiche di settembre 2021.



HERE WE HUB

HUB, LA CASA DI HERITAGE.

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

www.fcaheritage.com

Heritage



Heritage



AUTOITALIANA

MITI & LEGGENDE DAL BELPAESE

Monza e Nuvolari, Alboreto e Giugiaro. E Ferrari, Maserati, Pagani con le loro creature. **Le eccellenze nostrane** nel trimestrale dello stile e del lusso



È l'autodromo più antico del mondo ancora in funzione (dopo Indianapolis). È Monza. Ha compiuto cent'anni. Festeggiati, da settembre, con tre giorni di corse, 350 mila persone a ricordarli, il presidente della Repubblica... Le mille sfaccettature della festa, un coloratissimo e chiassoso dietro le quinte. È uno dei "pezzi forti" del tredicesimo numero

di Autotitania (in edicola da inizio di novembre), il trimestrale che tratta il meglio del mondo dell'auto, del lusso e del viver bene. C'è Monza, ma c'è anche Tazio Nuvolari a 130 anni dalla nascita. E c'è un ritratto di Michele Alboreto che il 24 settembre 1982 vinceva il suo primo G.P. di F1 a Las Vegas. Vittoria suggellata

da un bacio sul podio con Diana Ross. E c'è Giorgetto Giugiaro con le sue abilità di... pittore. Uomini e auto, certo, come la Maserati Granturismo, la Ferrari Purosangue, la Pagani Utopia, l'Alfa Romeo Giulia GT Junior...

BEST OF 400

I NOSTRI PRIMI 35 ANNI

Questa volta parliamo di noi. Siamo arrivati al numero 407 di Ruoteclassiche e vogliamo festeggiare i nostri primi 35 anni di pubblicazioni. Era il novembre 1987 quando uscì il primo numero, che aveva in copertina l'Alfa Romeo 8C 2900 B, in questo speciale reinterpretata da Lulija Krivorotova. Così torna in edicola il fascicolo Best of 400 (10 euro) che celebra alcuni dei più memorabili servizi pubblicati da Ruoteclassiche. In circa duecento pagine abbiamo riassunto oltre tre decenni di evoluzione culturale e storica del motorismo classico, dai primi segnali di crescita del movimento degli appassionati ai grandi interrogativi sul collezionismo del futuro.

UN "LIBRO" MEMORABILE

Un volume da collezione con i "ritratti" dei cinque direttori che si sono avvicendati alla guida del giornale e con una selezione degli articoli più rappresentativi di ogni periodo. Come quelli sulle Bugatti Royale, Ferrari 250 GTO e Lamborghini Miura, ma anche su classiche come Fiat 500 e Lancia Fulvia Coupé. Tornano personaggi eccellenti - Ferruccio Lamborghini, Nuccio Bertone, Enzo Ferrari - e momenti epici in pista e su strada.

Il nostro meglio

In alto, le pagine eleganti e sofisticate che raccontano il meglio dello stile del Belpaese tratte dal numero 13, il fascicolo autunnale, di Autotitania (in edicola dai primi di novembre, 10 euro).

YOUNGTIMER

PER TUTTI I GUSTI

In arrivo a metà novembre il nuovo numero di Youngtimer, al prezzo di 4,5 euro. Ricco come sempre il menu che vi offriamo: si spazia da una sensazionale Supercar come la Jaguar XJ 220, nella foto, a un Budget dedicato a una vetturetta tanto minimal quanto simpatica, la Fiat 126. Non una 126 qualsiasi, però: abbiate pazienza e vedrete. Il secondo Budget cambia radicalmente rotta e riguarda una compatta dal carattere deciso come l'Audi S3. E che ne dite di una



Rolls-Royce Silver Spirit come Car Configurator? Il Match invece vedrà a confronto le prime quattro super Suv. Oltre alle consuete rubriche e alle quotazioni, naturalmente.



ARTCURIAL

// Motorcars



1936 Bugatti 57 Atalante
Una delle quattro Atalante consegnate nuove con tetto apribile
1938 Rallye des Alpes / 1938 Rallye de Monte Carlo / 1938 Liège - Rome - Liège

Contattateci per inserire la vostra auto **RÉTROMOBILE 2023** *The official sale*

Asta

3 febbraio 2023

Rétromobile, Paris - France

Contatti

Ufficio di Parigi

+33 (0)1 42 99 20 73
motorcars@artcurial.com
artcurial.com/motorcars

Ufficio di Milano

+39 (0)2 49 76 36 49
italy@artcurial.com

FEDERPERITI E RUOTECLASSICHE

A PADOVA LE NOVITÀ

Al padiglione 4 a Padova, presso lo stand di Ruoteclassiche, c'è anche Federperiti pronta a illustrare tante novità. Tra queste recente accordo sottoscritto con Helvetia Assicurazioni, che prevede idonea ed adeguata copertura assicurativa a fronte della presentazione di una perizia preventiva sottoscritta da uno specialista EVE. Analogo servizio viene inoltre offerto da Catawiki, dove gli inserzionisti hanno la possibilità di avvalersi di esperti per partecipare all'asta del veicolo offerto. Oltre a coordinare i corsi Eve, Federperiti organizza anche percorsi verticali dedicati a marche o modelli specifici per un'ulteriore specializzazione. Il corso introduce soprattutto alla metodologia di compilazione di una perizia sia ai fini assicurativi, sia storica sullo stato e sul valore del mezzo, sia sui danni dallo stesso subiti in qualsivoglia situazione. Le perizie si acquistano sul sito veicolidepoca.com



REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO

UNITI COL BISCIONE

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

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



EDITORIALE DOMUS S.p.A.

PRESIDENTE

Giovanna Mazzocchi Bordone

AMMINISTRATORE DELEGATO

Sofia Bordone

BUSINESS UNIT MEDIA DIRECTOR

Nicola Licci

BRAND MANAGER

Paolo Muratore

PRODUCT MANAGER

Alessandro Famiani

LICENSING & SYNDICATION

licensing@edidomus.it

UFFICIO STAMPA

Elisabetta Prosdociami
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:
Autotaliana, 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: bastianelloadvg@gmail.com
Emilia Romagna, Toscana, Marche, Umbria e Abruzzo:
G.V.M. Marketing Service S.r.l.s, piazza Mazzini 21,
60033 Chiaravalle (AN), tel. +39 339 7890135,
email: vittorio.grappone@edidomus.it
Lazio e restanti regioni: Interspazi 2C s.r.l.s
via Arturo Villigardi 13 00125 Roma. Tel. 366 9767022,
account@interspazi.it - info@interspazi.it

ABBONAMENTI ITALIA

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

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

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

PERIODICO MENSILE
NOVEMBRE 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

SEGRETARIA DI REDAZIONE

Paola Pisati (*coordinamento*)
Roberta Ermolli, Elena Ravizzini

HANNO COLLABORATO

Pino Allievi, Andrea Bellomo,
Aldo Benardelli, Miki Biasion,
Daniele Bonetti, Nanni Cifarelli,
Paolo De Vecchi, Marco Di Pietro,
Alessandro Giudice, Giancarlo Gnepo
Kla, Gilberto Milano, Nicolò Minerbi,
Francesco Mosconi, Carlo Nocerino,
Paolo Sormani, Silvio Jr. Suppa,
Tiberio Timperi, Tomaso Trussardi,
Marco Visani

FOTOGRAFIE

Archivio Quattroruote e Ruoteclassiche,
Paolo Carlini, Nanni Cifarelli,
Eleonora Conti, Davide Fabbri,
Alessio Migliorini, Nicolò Minerbi,
Mirco Papini, Leonardo Perugini,
Arianna Romagnoli, Daniele Russo,
Samuele Sammarini, Massimiliano
Serra, Andrea Valetti, Wolfgang
Copertina: Wolfgang

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

FOREIGN SALES DEPT.

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

Back issues: € 9,90 (postal changes not included).
Payment methods: 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.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.,
via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo MI
tel. 02 660301, telefax 02 66030320.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

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

RUPES®

RUPES

RUPES

La storia

RUPES è una realtà imprenditoriale italiana fondata nel 1947 a Milano, leader nella produzione di utensili innovativi, elettrici e pneumatici, ma anche di prodotti consumabili e sistemi di aspirazione.

L'impegno costante di RUPES nella ricerca e nello sviluppo dei propri prodotti, oltre a rappresentare il fattore trainante per il successo dell'azienda, ha contribuito significativamente a registrare un ampio numero di brevetti che hanno incrementato le performance dei prodotti e semplificato le attività degli utilizzatori, migliorandone la qualità del lavoro.

Con quattro stabilimenti produttivi, due filiali dirette (una a Milano e l'altra in Colorado, USA), una rete di vendita consolidata sul territorio italiano e internazionale e distributori autorizzati nei cinque continenti, RUPES è sempre vicina ai propri clienti, fornendo prodotti che anticipano e rispondono rapidamente alle esigenze del mercato. La gamma dei prodotti RUPES è molto ampia e va dagli utensili professionali, come lucidatrici, levigatrici e smerigliatrici, ai sistemi d'aspirazione, oltre a tutti i relativi accessori e prodotti consumabili.



BIGFOOT

Il sistema di lucidatura

Ciò che ha permesso all'azienda di distinguersi maggiormente, diventando uno dei leader del settore a livello globale, è la lucidatura delle superfici verniciate negli ambiti della carrozzeria e del Car Detailing.

Nel 2010, RUPES crea il marchio BigFoot, un nuovo sistema di lucidatura che offriva per la prima volta lucidatrici rotorbitali con orbite di 15 e 21 mm, cambiando per sempre il modo in cui i tecnici si sarebbero approcciati al processo di lucidatura e finitura.

Le caratteristiche progettuali del sistema di lucidatura BigFoot lo rendono unico nel mondo delle lucidatrici per il suo equilibrio eccezionale e per l'assenza di vibrazioni, vantaggi che offrono all'operatore la possibilità di controllo completo e massimizzano la maneggevolezza dell'utensile durante l'operazione di lucidatura, permettendo al contempo il raggiungimento di zone difficili come bordi, contorni e angoli con un movimento coerente ed armonioso.

Con BigFoot la lucidatura diventa facile, confortevole e produce risultati eccellenti; ottenere una superficie perfettamente lucida, nella minor quantità di tempo possibile, era una delle sfide principali del progetto.

Fanno parte del Sistema di Lucidatura RUPES BigFoot tre componenti fondamentali: lucidatrice, tampone di lucidatura e pasta abrasiva.

Questi tre elementi sono progettati per lavorare in combinazione tra loro al fine di semplificare il processo di lucidatura, garantire basse vibrazioni e raggiungere il miglior risultato possibile con un elevato risparmio di tempo e costi.



RUPES S.p.A. a socio unico

Via Marconi 3/A, loc. Vermezzo - 20071 Vermezzo con Zelo (MI) - Italy

Sito web: www.rupes.com

Facebook: RUPES S.p.A. | **Instagram:** @rupes_spa

PINO ALLIEVI

NOTE JAZZ A MARANELLO



Testimone di imprese
Giornalista, firma della Formula 1 a livello internazionale, autore di libri.

È un sottile filo di seta che lega le auto agli scrittori, agli artisti, ai musicisti. È arcinoto ciò che disse il maestro Herbert Von Karajan a Enzo Ferrari sul suono dei motori a 12 cilindri che gli ricordava le note di una sinfonia. Beh, un pochino banale. Meno conosciuti sono i legami sotterranei che hanno unito una delle più grandi stelle del jazz con Maranello.

Parlo di Miles Davis, trombettista, strumentista e compositore tra i più conosciuti di sempre, passato alla storia quale grande innovatore con contaminazioni pop nell'ultima parte della carriera. Un uomo dal carattere difficile, timido e gentile, salvo diventare scontroso in un battito di ciglia. La sua non è la classica storia del jazzista di colore che arriva dal nulla dopo aver suonato per strada. No, Miles Davis nasce in una famiglia benestante, a due passi da St. Louis dove il jazz è religione. Miles ha un grande hobby: le automobili, meglio, le Ferrari.

Ne possiede quattro, una 250 Spider California, una 275 GTB/4, una 250 GT Lusso, una Testarossa. Le usa indifferentemente, le cura, le adora. E fa un azzeccato paragone tra un brano musicale e le auto: "Un buon pezzo si valuta come una macchina: bisogna ascoltarlo quando si avvia". A chi gli chiedeva come mai amasse così tanto le vetture di Maranello rispose secco: "Io guido una Ferrari non perché è bella, ma perché mi ha conquistato". Su Miles Davis (protagonista di un memorabile concerto nel paddock di Imola nel 1987: "Ho detto sì perché mi esibivo nella casa delle Ferrari") c'è uno straordinario racconto di Gianni Gini nel libro "I

sette savi e altro" (Edizioni del Museo, 10 euro), in cui narra come Miles fosse arrivato in ritardo a un'esibizione in cui la star era lui. E subito attaccò a suonare zittendo il pubblico. Poi, fino all'una meno un quarto, andò di fretta per tutti gli altri brani in quanto aveva "un importante impegno". "Uscì dal locale ed ecco la spettacolare vettura - la Ferrari 275 GTB/4 - lì, in seconda fila, con il motore acceso. Il meccanico scese e gli tenne lo sportello aperto. Lui salì e diede un paio di colpi di acceleratore prima di inserire la prima. Il suono dei dodici cilindri in movimento aumentò rompendogli la testa. Seconda, terza. Voleva guidare tutta la notte, voleva andare a Boston, forse sarebbe arrivato in tempo per trovare qualche amico ancora al lavoro..." Fu in questo modo principeesco e inusuale che Miles Davis entrò in possesso della GTB/4. Un racconto bellissimo sul solista di tromba che ha segnato la storia del jazz, prima di andarsene nel 1991, a 65 anni. L'auto come via di fuga, come senso di estrema libertà.

Anche la vita di Gianni Gini è un romanzo. Imprenditore, poi bon vivant, appassionato di strumenti nautici, armatore di Victory 83, il dodici metri britannico che acquistò dopo la Coppa America del 1987 portandolo a regata per anni sul Lago di Como. Un personaggio poliedrico, con tante passioni. Tra le quali le auto: ed ecco, appunto, il collegamento con Miles Davis. Perché anche Gini, raffinato scrittore, ha avuto (ha) macchine prestigiose come la Mercedes 300 SL con la quale fece il raid Milano-Mosca, poi la Ferrari 330 GTC, vari modelli di Jaguar e via dicendo. Riservato nella passione per le Ferrari l'eccentrico Davis, discreto oltre misura Gini che lo ha fotografato in un attimo importante della sua vita, dando anche alla Ferrari 275 GTB/4 una connotazione poetica che la eleva dalle bassezze del tempo. **R**

“Diceva Miles Davis:
‘Un buon pezzo si valuta
come una macchina:
bisogna ascoltarlo
quando si avvia’”



Conquistato da una Rossa

"Io guido una Ferrari non perché è bella, ma perché mi ha conquistato", così, lapidario, Miles Davis commentava la sua passione per le auto di Maranello. Ebbe, tra le altre, una 275 GTB/4, come quella nella foto.



Sotheby's

SI INVITA A CONSEGNARE IL
PROPRIO VEICOLO ADESSO



2020 McLaren Senna LM
Stima: €1,400,000 - €1,600,000 EUR

1 FEBBRAIO 2023

PARIS

LA NOSTRA DECIMA ASTA ANNUALE DI PARIGI

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



rmsothebys.com

MIKI BIASION IL RESTAURO VINCENTE



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.

Soprattutto nel rally del passato, le vetture da competizione venivano modificate, sempre attenendosi ai regolamenti, non solo durante l'arco della stagione agonistica, ma anche nel corso di una gara stessa. Vi faccio un esempio: nel 1987 la Lancia esordì con la Delta 4WD Gruppo A avendo avuto pochissimi mesi per svilupparla.

Proprio durante il Rally di Montecarlo del 1987, da me poi vinto, vennero modificati alcuni particolari, per migliorarne la prestazione e l'affidabilità. A metà stagione, con la mia vittoria in Argentina, la Lancia si laureò campione del mondo

Costruttori e pochi mesi più avanti con quella stessa vettura Juha Kankkunen, vincendo il Rally d'Inghilterra, si aggiudicò il titolo di campione del mondo Piloti. Vi posso assicurare che la vettura di

fine stagione era molto diversa e più evoluta, restando sempre conforme ai regolamenti, della Delta con cui iniziammo quello stesso anno di gare.

E vengo al punto: due anni orsono ho completato, con l'aiuto dei tecnici di allora, il restauro proprio di quella Lancia Delta 4WD. Ma quale secondo voi dovrebbe essere la configurazione del caso? Personalmente ho scelto l'ultima versione, quella di Kankkunen in Inghilterra, perché rappresenta il massimo dello sviluppo di quel modello. Non è stato facile ritrovare tutti i pezzi originali

dell'epoca, non vi dico in quante "cantine" sono andato a rovistare. Molte vetture, finita la carriera da "ufficiali", venivano vendute a team e piloti privati, che poi nel corso degli anni le modificavano e le aggiornavano in base alle nuove omologazioni. Quindi, a parte le vetture ufficiali che finita la competizione venivano acquistate da collezionisti e "messe in naftalina" tali e quali, quelle proposte sul mercato sono auto che non sempre corrispondono all'originale da competizione.

Ritengo perciò, in caso di acquisto di una vettura da gara, di essere certi al cento per cento dell'originalità del telaio (scocca), dei documenti e del palmarès. Purtroppo oggi ci sono molti "sapienti", che magari non erano nemmeno nati quando la vettura gareggiava, che criticano determinati restauri. Prima dell'acquisto, se volete un mio consiglio, chiedete aiuto a veri esperti del periodo (tecnici e meccanici), approcciatevi a officine specializzate sul particolare brand che vi interessa e riportate le vetture nella configurazione in cui si sono aggiudicate i risultati più importanti. **R**

“Prima dell'acquisto di una storica da competizione chiedete aiuto a veri esperti del periodo”

Sostiene Biasion

Secondo Miki, che oggi si dedica anche al restauro (qui sotto e a destra, la sua officina di Codroipo), una storica da competizione deve tornare agli splendori dei tempi in cui primeggiava. A destra in basso, la Lancia Delta HF 4WD che Biasion, con il suo navigatore Tiziano Siviero, portò alla vittoria al Rally di Montecarlo 1987.



40[®] 1983-2023 EDIZIONE AUTOMOTORETRO[®]

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



IN CONTEMPORANEA CON



TORINO // LINGOTTO FIERE
9 - 12 FEBBRAIO 2023

SPAZIO ALLE EMOZIONI

✉ info@automotoretro.it

☎ +39 011 350 936

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

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

WWW.AUTOMOTORETRO.IT



TIBERIO TIMPERI

TRUNK, GNAAC, ZZZ... I RUMORI SCOMPARSI



Sotto i riflettori

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

Crash. Ouch. Wham. Sbam. Pow. Bang. Sigh. Splash. Sguess. Sob. Poff. Snap. Sok. Sciaf. Sniff. Flash. Toc. Boom. Pam. Ziping. Screk. Plunk. Ciuf. Toot. Tic. Tac. Drin. Pciù. Smack.

Le riconoscete? Sono le onomatopее della sigla di "Gulp, fumetti in tv". Trascritte in rigoroso ordine cronologico. Un appuntamento, quello con "Gulp", che dal 1972 marchio a fuoco le serate televisive dei babyboomer. E che dà un impulso formidabile all'adozione del secondo televisore, visto che i fumetti in tv sono in concomitanza con il quiz di Mike Bongiorno. Direte voi, ma cosa c'entra tutto questo con l'auto. Semplice. Le auto di una volta erano un susseguirsi di rumori, meglio, onomatopее.

Ad accendere la miccia dei ricordi, un filmato offerto da quella miniera inesauribile di immagini rappresentata da Instagram. Una mano anonima smanazza tutto quello che si può dell'abitacolo di una Renault 4. Spartana. Meccanica. L'antitesi dell'elettronica. A partire dal rumore della chiave

inserita nella serratura "drrap". "Trunck" risponde il bottone della maniglia. "Gnaac" la bocchetta aerazione del cruscotto. "Zzzz" il tergi seguito dal "clunk" di fine corsa. "Clic cloc" per le frecce. Non c'è partita. Le auto di ieri offrono un'esperienza olfattiva, sensoriale e acustica unica. Talmente diverse le une dalle altre da poterle riconoscere a occhi chiusi. Le francesi dalle italiane.

Le italiane dalle tedesche. Le tedesche dalle inglesi e viceversa. Una sinfonia esclusivamente meccanica. Non come oggi che le auto sono più figlie dei tablet e degli smartphone che dei pistoni. Già dall'apertura porta siamo avvolti (sopraffatti?) da melodie di benvenuto a cui seguono i petulanti cicalini delle cinture di sicurezza. Un attimo di pausa ed è la volta della sincopata ritmica dei sensori di parcheggio. Un antipasto di benvenuto viste le opzioni per il feedback acustico legato ai vari menu, sotto menu e comandi. La lista dei rumori scomparsi... Che dire dello sgranare del freno a mano ora diventato elettronico, rimpiazzato da un bottone che ti priva del piacere della sgommata nel piazzale innevato... al pari di un altro sgranare, quello degli ingranaggi del sedile ribaltabile (non pensate male) oggi sostituito in molti casi dall'anonimo "bzzz" figlio di un servocomando.

Ve la ricordate la ventola dell'aria? Due velocità con cui scegliere l'intensità, bufera o tornado e annesso "clac" dell'interruttore. Oggi anche le utilitarie (ammesso ne esistano ancora) hanno il climatizzatore con i tasti a sfioramento. O i cassette portaoggetti che sfidano la forza di gravità per scendere con irritante calma? E il pomello della sicura? Trasformato in una piccola scatola da dimenticare in tasca. Il telecomando. Sbarcò con l'avvento del televisore a colori per poi colonizzare l'auto con la chiusura centralizzata a distanza. Sembrava il futuro.

Ciao pomello nero artefice di solidi amori. La prima uscita con la ragazza che ti piaceva. Al cinema. Finito il film, in segno di galanteria aprivi prima la sua porta. E mentre circumnavigavi il periplo dell'auto, con la coda dell'occhio sbirciavi i suoi movimenti sperando si sporgesse per sbloccare la tua sicura. Un segno di attenzione che confermava la bontà della tua scelta. Una sequenza che ho ritrovato in "Bronx", un magnifico film con Chazz Palminteri e Robert De Niro. Affascinante l'elettronica. E pervasiva, visto che in punta di piedi ha occupato le nostre case.

Le nostre auto. La nostra vita. Assistenti vocali, robot per cucinare o pulire. Password. App. Strumenti che semplificano, certo, ma rendono tutto più prevedibile. Forse comodo. Certo asettico. Siamo davvero pronti per questo futuro? 

“Le auto di ieri offrono un'esperienza olfattiva, sensoriale e acustica unica. Così diverse le une dalle altre da riconoscerle a occhi chiusi...”



Il test della porta

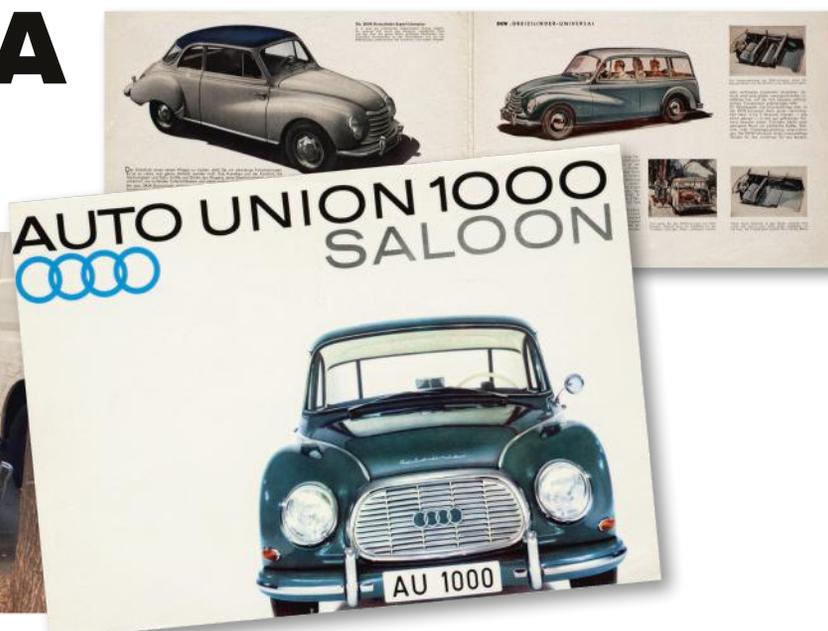
La sequenza dal film "Bronx" con Taral Hicks, nei panni di Jane, che si allunga per sbloccare la sicura al guidatore. Un gesto dimenticato...

UNA TEDESCCA A MILANO



Incontri fortuiti

Ecco la Dkw F91 immortalata dalla nostra lettrice. L'esemplare sembra davvero in splendida forma e completo. In alto, il depliant della F91 con in evidenza la Export Limousine e la Universal (station wagon). Sotto, il catalogo dell'Auto Union 1000.



Passeggiando per Milano mi sono imbattuta in questa storica con targa tedesca. Sul frontale spiccano i marchi Dkw e Auto Union; sapreste fornirmi qualche indicazione sul modello?

Giovanna Conte

Incappare in una Dkw F91 è un evento del tutto inusuale sulle strade italiane. Come è noto, terminata la seconda guerra mondiale del colosso tedesco Auto Union (nato a Chemnitz, in Sassonia, nel 1932 dall'unione dei marchi Audi, Dkw, Horch e Wanderer), non rimaneva più nulla. O meglio, quel poco che era scampato ai bombardamenti era stato requisito dai russi che occupavano la Sassonia (poi inglobata nella Repubblica Democratica Tedesca). Tuttavia nel settembre del 1949 l'Auto Union tornò a nuova vita

a Ingolstadt grazie all'iniziativa di ex dirigenti del gruppo automobilistico. La produzione, con marchio Dkw, riguardò inizialmente motorette, ricambi, veicoli commerciali e automobili. La prima vettura venne presentata nel 1950: denominata F89 Meisterklasse, riprendeva il prototipo F9 d'anteguerra ed era motorizzata da un bicilindrico a due tempi di 684 cc da 23 CV. La presenza di questo tipo di propulsore non era certo una sorpresa, dato che la Dampf Kraft Wagen (Dkw) aveva maturato una solida esperienza proprio nei motori a due tempi. Lo schema meccanico era "tutto avanti" (la "F" della sigla indicava Frontantrieb, ossia trazione anteriore), una soluzione all'epoca decisamente all'avanguardia. Il successo della vettura fu notevole: dal 1950 al 1954 la F89 totalizzò nelle varie

versioni oltre 59.000 esemplari. Già nel 1953 aveva però debuttato la nuova Typ F91, la protagonista dell'incontro fortuito con la nostra lettrice. Dal punto di vista stilistico e meccanico derivava strettamente dalla F89, ma con una novità importante: sotto il cofano era alloggiato un tre cilindri di 896 cc da 34 CV, ovviamente sempre a due tempi. Proprio a sottolineare tale innovazione venne coniato la denominazione commerciale del modello: 3=6 Sonderklasse. L'uguaglianza matematica indicava che il numero di fasi attive (una per ogni giro dell'albero motore) del tre cilindri era identico a quello di un sei cilindri a quattro tempi (una ogni due giri dell'albero a gomiti). Al propulsore era accoppiato un cambio manuale a tre marce, con leva di comando al volante; alla fine del 1953 venne introdotta anche la trasmissione a quattro rapporti. Le sospensioni anteriori erano a ruote indipendenti (quadrilateri inferiori e balestra trasversale superiore), mentre al retrotreno figurava un assale rigido con puntoni longitudinali e balestra trasversale superiore. La F91, allestita su un telaio con passo di 2350 mm, era lunga 4225 mm, larga 1600 mm e alta 1450 mm

(per la station wagon le misure erano rispettivamente 4250 mm, 1520 e 1555). Ampia la gamma di carrozzerie proposte: berlina (a due porte), coupé, cabriolet e station wagon (denominata Universal). Dal 1953 al 1955 vennero costruite 57.407 berline e coupé e 1550 cabriolet; la produzione della station wagon proseguì fino al 1957, totalizzando 15.193 unità. Il testimone della F91 fu preso dalla F93, meglio nota come GröBer 3=6. Il corpo vettura esibiva un design strettamente derivato da quello della progenitrice, ma risultava più largo di ben 9 cm (da cui il nome GröBer...). La novità più evidente era l'introduzione nella gamma della berlina a quattro porte (con apertura ad armadio), che impiegava il telaio con passo allungato a 2450 mm. La GröBer ebbe ammiratori anche in Italia, dove veniva importata dalla Motauto di Bologna. Nel 1957 un restyling diede vita alla 1000, marchiata non più Dkw, bensì Auto Union. La novità più rilevante fu l'aumento della cilindrata a 981 cc, che consentì di elevare la potenza a 44 CV. Pochi mesi dopo, nella primavera del 1958, la Casa dei Quattro anelli venne acquisita dalla Daimler-Benz AG.

PORSCHE CAYMAN

DIAMO I NUMERI

È possibile conoscere quante unità sono state vendute in Italia di Cayman (987) prima serie? Indicativamente dal 2005 al 2008. Poco dopo è uscita la "987.2".

Andrea Demaldè

Sebbene strettamente derivata dalla Boxster (987), la Cayman esibisce una spiccata personalità. Illuminante a questo proposito è il giudizio di Quattroruote nella prova pubblicata a gennaio 2006: "La Cayman è una di quelle macchine che non smetteresti mai di contemplare". La versione del debutto, avvenuto al Salone

di Francoforte nel 2005, è la Cayman S, equipaggiata da un boxer a sei cilindri di 3,4 litri da 295 CV; le teste adottano la distribuzione VarioCam Plus, soluzione derivata dalla contemporanea 911. Nella primavera del 2006 la gamma si amplia con la Cayman "base", mossa sempre da un boxer a sei cilindri, ma con cubatura di 2,7 litri e 245 CV. La prima serie della "987", ufficialmente denominata "Mk 1", termina il suo ciclo vitale nel 2008, quando lascia il testimone alla "Mk 2", aggiornata nella meccanica e in alcuni dettagli di carrozzeria. Dal 2005 al 2008 vengono prodotte 28.645 Cayman S, mentre dal



2006 al 2008 sono 16.015 le Cayman "base" assemblate. Dai dati forniti risulta che in Italia dal 2005 al 2008 siano state vendute 3409 Porsche Cayman (987), escluse le "987.2", in vendita da fine 2008.

Berlinetta indovinata

La Cayman S è la versione del debutto (2005). Monta un inedito boxer a 6 cilindri di 3,4 litri da 295 CV, che poi verrà montato anche sulla Boxster S. Su strada si rivela un osso duro anche per la sorella maggiore 911.

no stress

CAR DETAILING



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

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

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

📞 393 6013518 Manuel Barbagallo

🌐 www.nostresscardetailing.com  



Inviaci le foto delle tue plastiche per un preventivo immediato >

 info@nostressct.com

VITE PARALLELE

Sarebbe bello conoscere la storia della carrozzeria Boano di Roma e la produzione della Bmw 700 in Italia

@kokeg90

Per gli appassionati il cognome Boano è indissolubilmente legato a Mario Felice, talentuoso carrozziere formatosi presso gli Stabilimenti Farina, poi passato alla Pinin Farina, per assumere nell'immediato dopoguerra la guida della Ghia, che lascerà per fondare nel 1954 sempre a Torino l'atelier Boano Lavorazioni Speciali. Quattro anni più tardi l'azienda verrà rilevata da Ezio Ellena e Mario Felice Boano entrerà in Fiat per dirigerne il centro stile. Insomma, una delle firme più prestigiose del design italiano. Ma è esistita un'altra storia, questa volta ambientata a Roma. Protagonisti sono due fratelli torinesi, Secondo e Giovanni Boano, che nel 1919 fondano nella capitale la carrozzeria F.Ili Boano, specializzata nella lavorazione e nella riparazione dei lamierati. Nel 1954 l'attività si trasferisce in un grande stabilimento in via Salaria, dove lavorano ben 200 dipendenti. L'esperienza e l'impiego di moderni macchinari desta l'attenzione della Bmw, che affiderà alla carrozzeria romana l'assemblaggio della 700. Questa vettura rappresenta una pietra miliare nella storia della Casa

bavarese: prodotta dal 1959 al 1965 in oltre 188 mila esemplari, consente al marchio di uscire da una situazione economica decisamente precaria. Non solo, ma è anche la prima Bmw a scocca portante. Dal punto di vista meccanico invece non si registrano novità di rilievo rispetto alla 600: schema "tutto dietro", motore a due cilindri contrapposti con cubatura portata a 697 cc, potenza di 30 CV, cambio manuale a quattro marce sincronizzate, sospensioni a quattro ruote indipendenti. Del tutto inedito è al contrario lo stile, definito con grande maestria da Michelotti. Fin dall'inizio la 700 è prevista in versione Coupé e berlina; ed è la Coupé a venir presentata in anteprima alla stampa, il 9 giugno del 1959. Pochi mesi dopo, al Salone di Francoforte, nello stand della Bmw sono esposti entrambi i modelli. Nella prova della 700 Limousine pubblicata da Quattroruote ad aprile del 1961 si legge: "Secondo dichiarazioni ufficiose questa vettura dovrebbe venir montata in Italia...". E infatti nel 1961 viene avviata la catena di montaggio presso la carrozzeria F.Ili Boano, allo scopo di ridurre i prezzi di listino, troppo elevati per il mercato italiano. Terminata la commessa della Bmw l'attività della Boano rallenta e presto viene ceduta, scivolando nel dimenticatoio.



PHOTOBOX

CON NOI TUTTI I MESI

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



Passioni giovanili

1. Federico Maggioni al volante dell'Alfa Romeo Giulietta del 1959 all'autodromo di Monza. Al suo fianco, il figlio Davide.
2. Giorgio Brambilla fin da piccolissimo ha amato l'automobile: eccolo nel settembre del 1957 sul cofano della Fiat 600 del papà Luigi, tenuto per mano dalla mamma Luigia.
3. Francesco Longo ricorda bene la Opel Rekord 1500 A del 1964, rimasta in famiglia per 25 anni. La foto è stata scattata in viale Verdi a Montecatini Terme, appena ritirata la vettura dalla concessionaria; al volante il padre Giovanni e accanto Francesco, tenuto in braccio dalla mamma Grete. Francesco tiene a farci sapere che l'amata Opel Rekord gode di ottima salute, nelle mani di un collezionista della zona.



Il Biscione nel cuore

4. Andrea Bastianetto rende omaggio alla sua Alfa Romeo Alfetta del 1972, ereditata dal nonno e conservata in ogni sua parte, vernice compresa.
5. Domenico Fanelli, nostro lettore dal novembre 1987, invia questa foto che ritrae la figlia Carolina accanto alla sua "Duetto" quarta serie, regalo per la laurea in Architettura.

AMARCORD

RICORDI DI GIOVENTÙ

Leggendo l'articolo sulla Citroën Ami 6, mi sono ricordato che mio padre negli anni 60 aveva pensato di acquistarne una di seconda mano incuriosito dalla forma e interessato allo spazio interno ma, frenato dalla possibile difficoltà di reperire i ricambi e dal parere negativo di mio zio che era elettrauto, ripiegò su una più comune Fiat 600 D, sempre usata. Le divertenti pagine di Tiberio Timperi nelle quali spesso ritrovo elementi della mia gioventù, anche se credo di avere almeno dieci anni di più, mi hanno fatto tornare alla mente le volte che da Genova, dove abito, mi recavo da dei parenti nel basso Piemonte, titolari di una ditta di demolizione auto e vendita ricambi. Passavo giornate sotto il sole cocente, girando tra auto, furgoni e camion, spesso sedendomi al posto guida e sognando di partire! L'occasione di vedere vetture inusuali, soprattutto lussuose, si presentava puntualmente durante i giorni del Salone Nautico a Genova, nelle vie adiacenti alla Fiera del Mare. Mi complimento sempre per i contenuti e lo stile della rivista.

Attilio Schelotti



BACHECA SOCIAL

@_andreabianchera

Un articolo sulla De Tomaso, che un giorno comprerò?

R Sulla storia della De Tomaso effettivamente non abbiamo pubblicato nulla di specifico. Nel numero di marzo del 1993 è apparsa un'interessante biografia di Alejandro De Tomaso firmata da Piero Casucci. Nel ripercorrere la vita dell'imprenditore argentino ovviamente sono stati puntati i riflettori anche sulla De Tomaso Automobili, fondata a Modena nel 1959. Ruoteclassiche ha dedicato numerosi servizi alle sportive del marchio: dalla Deauville (10/2001) alla Pantera (08/2010) alla Vallelunga (04/2010), solo per citarne alcune.

@_underkill

Vorrei vedere auto e marchi come la Hispano Suiza

R Belle, raffinate e seducenti, le Hispano Suiza sono uno dei simboli più mirabili dell'eccellenza in campo meccanico e stilistico. Nata a Barcellona nel 1904, la Hispano Suiza fu la scelta "obbligata" della clientela più facoltosa. Nell'immediato dopoguerra (1946) fu ceduta alla Empresa Nacional de Camiones, S.A. Oggi le vetture del blasonato marchio "compaiono" solo nelle più importanti aste o nei concorsi d'eleganza. Nel 2019 la Casa è rinata su iniziativa di Miguel Suqué Mateu, nipote di Damán Mateu, uno dei fondatori.



Automobilia-Ladenburg Marcel Seidel Auktionen

Prossima asta dal
09 al 10 dicembre 2022



Siamo ancora alla ricerca di consegne!
Pezzi singoli, collezioni, proprietà... Saremo lieti di consigliarvi personalmente!

www.automobilia-ladenburg.de, info@automobilia-ladenburg.de, Ilvesheimerstrasse 26,
68526 Ladenburg, Tel.: +49 (0)62039577870

UN PEZZO DELLA NOSTRA STORIA

Come e in quale particolare periodo dell'Italia nacquero le **Alfa Romeo GTV e Spider**. E il loro successo che oggi ingolosisce i collezionisti

Metà anni 90, Arese. L'Alfa Romeo non sta vivendo un periodo brillante. "La scelta aziendale di utilizzare il telaio Tipo II anche per le nuove sportive di Arese è riconducibile alla carenza di risorse da poter investire nello studio di una nuova scocca e, nel contempo, nella necessaria urgenza di rimpiazzare il 'Duetto' ormai giunto a fine carriera. Tra l'altro, occorre ridare alla gamma anche una vettura coupé che manca dal 1986, anno in cui viene pensionata la GTV erede dell'Alfa GT". Così scrive Ivan Scelsa nell'introduzione al volume che celebra i modelli GTV e Spider. Il mondo automobilistico nazionale va inserito in questo contesto di cambiamenti e riposizionamenti

industriali. Il libro ripercorre la genesi, lo sviluppo stilistico, i due restyling messi a punto nel primo decennio, il successo dei modelli, ora ambitissimi dai collezionisti. Negli anni 90 manca nella gamma Alfa Romeo una sportiva. "Lo stesso concetto di vettura sportiva è reinterpretato e individualizzato. È una visione che sottrae spazio alla sportività aggressiva a favore di quella personalissima percezione per cui l'auto deve rispondere a uno stile di vita che si identifichi con l'individuo stesso". Il nuovo design sarà affidato a Pininfarina e Bertone, il centro stile Alfa Romeo si focalizzerà sull'interno e sul retro. È l'inizio. Molte foto, disegni, interviste, risultati in gara e schede tecniche.

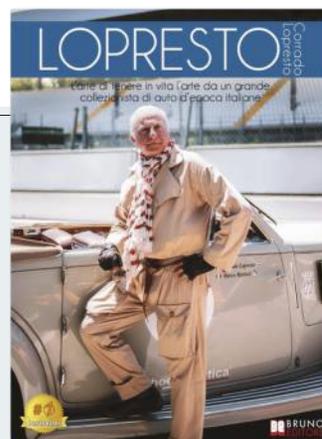
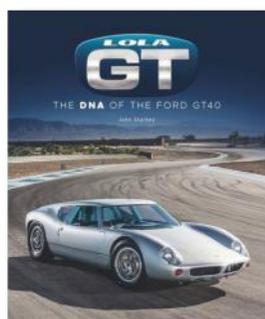
LOLA MK VI GT

PIACEVA ALLA FORD

Ne furono costruiti tre esemplari. Sopravvivono tutti. E uno è nella mani di Allen Grant, americano, classe 1940, un passato celebre da pilota negli anni 60. Dal 1965 possiede una Lola Mk VI GT del '63. E questo libro, scritto dall'inglese John Starkey, appassionato collezionista e driver di vetture storiche, racconta la vera storia della Lola GT. Si parte da un presupposto: la Lola Mk VI GT fu l'auto che ispirò la Ford GT 40 e la Lola T70, due auto che oggi sono ambitissime classiche. Fu proprio quest'auto a indurre la Ford, americana, a entrare in contatto con la Lola Cars Ltd, britannica, per produrre la GT 40, una vettura indubbiamente molto simile. Si parte da un quadro delle auto sportive negli anni 50 per arrivare all'ideazione e realizzazione della Lola Mk VI GT e alle gare. Molte le illustrazioni e il materiale inedito. In inglese.

LOLA GT THE DNA OF THE FORD GT40

John Starkey
Veloce Publishing
144 pagine - 39 euro



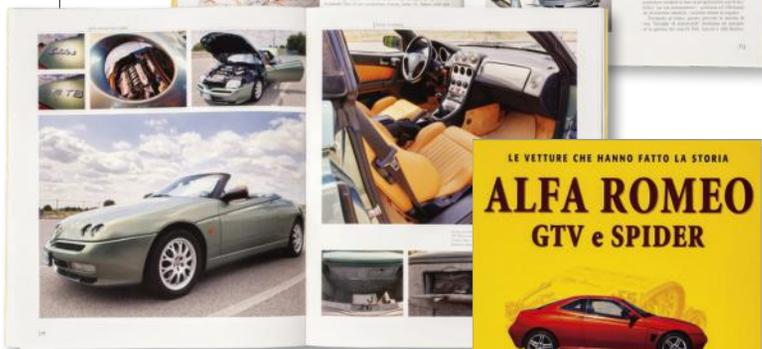
CORRADO LOPRESTO

QUANDO L'AUTO È ARTE

Uno dei nostri collaboratori-scrittori, l'affermato collezionista Corrado Lopresto, ha appena pubblicato il suo primo libro. Un'autobiografia romanizzata dal sapore nostalgico, che offre una rilettura della vita dell'autore attraverso la sua passione per le auto d'epoca italiane. Episodi familiari e aneddoti sulla sua storia di collezionista si alternano in un libro dal ritmo serrato, appassionante proprio perché autentico in ogni riga. Nell'ultimo capitolo l'autore ci guida in una visita immaginaria al suo garage, alla scoperta delle vetture più iconiche della collezione. Un viaggio attraverso le epoche, che ci permette di apprezzare non solo autentici capolavori, ma le trasformazioni avvenute negli anni nel mondo del design automobilistico. Di ogni vettura Corrado ci regala descrizioni dettagliate sulla storia e le scelte stilistiche effettuate. Infine questo libro ci rivela preziose informazioni sugli espedienti utilizzati per il restauro delle auto, molti dei quali inediti in quanto ideati dallo stesso Lopresto e perfezionati nel corso degli anni.

LOPRESTO: L'ARTE DI TENERE IN VITA L'ARTE DA UN GRANDE COLLEZIONISTA DI AUTO D'EPOCA ITALIANE

Corrado Lopresto
Bruno Editore
140 pagine - 17,96 euro



ALFA ROMEO GTV E SPIDER

Ivan Scelsa
Giorgio Nada Editore
96 pagine - 28 euro



PATEK PHILIPPE

GENEVE

OGNI TRADIZIONE HA UN SUO INIZIO



UN PATEK PHILIPPE NON SI POSSIEDE MAI COMPLETAMENTE.

SEMPLICEMENTE, SI CUSTODISCE. E SI TRAMANDA.

CALATRAVA PILOT TRAVEL TIME REF. 5524R



E. Veronesi & Figli
gioielleria - argenteria - orologeria
DAL 1893

Piazza Maggiore, 4a • 40124 Bologna
tel. 051 22 48 35

**Dura lex sed lex**

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

Oltre a essere la realizzazione di un sogno a lungo accarezzato, comprare un'auto storica è sicuramente un investimento. Ma quali sono le tutele previste a fronte di un acquisto incauto? La domanda interessa tutti gli appassionati indistintamente, ma diventa ancora più pressante nel caso di veicoli di particolare pregio, per i quali le somme di denaro in gioco sono rilevanti. Innanzitutto occorre operare una distinzione tra auto storiche ed auto d'epoca. Il Codice della Strada all'art. 60 stabilisce che è storico il veicolo, con più di 20 anni, iscritto presso uno dei registri Asi, storico Lancia, Fiat, Alfa Romeo o l'Fmi, mentre le auto d'epoca sono automobili che non hanno più le caratteristiche per poter circolare su strada e il loro possesso è orientato alla conservazione ed esposizione. Le auto d'epoca vengono cancellate dal Pra e registrate in un apposito elenco conservato presso il Centro Storico della Direzione Generale della Motorizzazione Civile. La cessione di questi mezzi deve essere obbligatoriamente comunicata al Dipartimento, che procede all'aggiornamento dell'elenco. Le auto con più di vent'anni vengono comunque considerate alla stregua di veicoli usati e come tali il venditore non è tenuto a fornire la garanzia di buon funzionamento, ma solo l'attestazione di conformità del

veicolo alla descrizione e quindi alle aspettative del consumatore.

CONCETTO BASE

L'art. 129 del codice del consumo spiega cosa debba intendersi per "conformità": il bene deve essere idoneo all'uso e deve avere le caratteristiche descritte dal venditore, ovvero le qualità e le prestazioni abituali di un bene dello stesso tipo che il consumatore possa ragionevolmente aspettarsi. Pertanto se si compra un'auto usata si ha diritto alla garanzia di due anni (può anche essere concordata una garanzia inferiore di un anno) dal momento dell'acquisto. La clausola contrattuale "visto e piaciuto", che esonera il venditore dalla garanzia per i vizi (ma esclusivamente per i vizi che sono riconoscibili con la normale diligenza e non taciuti in malafede) è considerata vessatoria nelle vendite tra professionista e privato e quindi non si applica. Con una recente sentenza (n. 9588 del 24/03/2022) la Corte di Cassazione ha stabilito che il venditore è tenuto a garantire che la cosa venduta sia immune da vizi che la rendano non idonea all'uso di destinazione o ne diminuiscano apprezzabilmente il valore e, in caso egli venga meno a tale obbligo, è tenuto a risarcire il danno. La circostanza che la vendita abbia riguardato una vettura usata non

CARLO NOCERINO

GLI OBBLIGHI DEI VENDITORI

Anche per le auto d'epoca ci sono delle garanzie che i commercianti devono fornire. Tutele che **mettono al riparo dai bidoni**, almeno in parte



“La parola chiave è **conformità**, ossia la corrispondenza del veicolo a quanto descritto dal venditore”

costituisce ragione per esonerare il venditore dalla responsabilità (art. 128 del codice del consumo).

VENDITA TRA PRIVATI

A differenza dell'auto comprata da un concessionario, l'auto acquistata da un venditore privato non prevede alcun tipo di garanzia, in quanto il codice del consumo si applica solo alle transazioni di tipo commerciale; in tal caso si avrà diritto alla tutela legale solo se sono riscontrati vizi occulti, ovvero vizi che il venditore conosceva al momento della vendita e ha taciuto di proposito. Per vizio occulto deve intendersi un vizio che non poteva essere individuato provando il mezzo o solo con un attento esame visivo. Un cambio non funzionante che emerge dalla guida dell'auto non può rappresentare un vizio nascosto. La vendita tra privati è regolamentata dall'art. 1490 del codice civile che prevede

che il venditore è tenuto a garantire che la cosa venduta sia immune da vizi che la rendano inadatta all'uso a cui è destinata o ne diminuiscano in modo apprezzabile il valore. Il patto con cui si esclude o si limita la garanzia non ha effetto se il venditore ha in malafede taciuto al compratore i vizi della cosa. Questa minore tutela è data dal fatto che il bene usato presenta delle qualità ridotte in ragione dell'usura e, pertanto, la promessa del venditore è determinata dallo stato del bene conseguente al suo uso. Si tenga poi presente che i vizi occulti vanno denunciati entro 8 giorni dalla scoperta, in modo da poter agire in giudizio per ottenere la risoluzione del contratto, con rimborso del prezzo, oppure una riduzione della somma pagata in ragione dei vizi riscontrati. È chiaro poi che nel caso di auto d'epoca o storiche che dovessero risultare contraffatte subentreranno le tutele previste dal codice penale.



CELEBRATE YOUR TIME

CHRONO
4
21-42

Eberhard & Co. protagonista del tempo con Chrono 4 "21-42", il cronografo automatico che celebra la collezione che nel Terzo Millennio ha rivoluzionato la lettura del tempo.

SHIELD
EBERHARD & CO. WARRANTY
ACTIVATION

RILASCIATA UNICAMENTE DAI RIVENDITORI UFFICIALI
EBERHARD1887.COM



EBERHARD & CO.

Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1887

135th ANNIVERSARY



Eclettico intenditore

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

L'anno si sta concludendo con una bella novità per Eberhard & Co, visto che è stato firmato un accordo biennale con il Salone Nautico di Genova, tenutosi con gran successo a fine settembre, con il ruolo di "official timekeeper" della manifestazione. Un'operazione interessante, perché come ben sanno gli appassionati che con differenti interessi visitano gli eventi espositivi e di vendita dedicati ai più disparati settori merceologici - sono molti anche nel mondo dell'automobilismo

PAOLO DE VECCHI IMMERSIONI SICURE

d'epoca - l'affluenza di visitatori è notevole e tanti si mostrano interessati agli orologi presentati nelle vetrine dello sponsor. E così è stato per Eberhard & Co., al suo esordio in questa veste nel capoluogo ligure, che ha anche colto l'occasione per ricordare quella parte della propria storia che ha avuto a che fare con il mare e presentare due nuovi modelli subacquei. Appartengono alla serie Scafograf, produzione lanciata dalla Maison durante gli anni 60 con tenuta stagna,



SCAFOGRAF

L'ORA NEGLI ABISSI

Sono due le versioni del nuovo orologio da immersione Scafograf di Eberhard & Co. (foto in alto), una con tenuta stagna fino a 300 metri e l'altra fino a 200. Nel primo caso l'orologio è sui toni del nero, nel secondo del verde, entrambi sono in acciaio, con trattamento DLC per scurirlo oppure lucidato per valorizzarne le naturali tonalità. Una grande differenza la troviamo invece nella produzione, in serie corrente per

il modello verde e in serie limitata a 135 esemplari (come gli anni che ad oggi sono trascorsi dalla fondazione della Maison a La Chaux-de-Fonds, in Svizzera) per quello nero. Altre caratteristiche comuni riguardano i movimenti automatici, il diametro di 43 millimetri e la valvola per la fuoriuscita dell'elio che si accumula dentro l'orologio durante le immersioni. Nella foto, il ceo di Eberhard Italia Mario Peserico con il campione di nuoto e testimonial della Maison Nicolò Martinenghi (sulla destra).



quadrante di chiara e immediata leggibilità - come deve essere per un segnatempo che può essere utilizzato in acqua - e ghiera girevole unidirezionale per il calcolo dei tempi di immersione.

MODELLI MARINARI

Per quanto riguarda invece i legami di Eberhard & Co. con il mare, è il caso di ricordare i cronografi realizzati per la Regia Marina Italiana nei primi decenni del 1900 e la sponsorizzazione di Off-Shore 558, il motoscafo del campione del mondo Renato Della Valle durante gli anni 80. Ma anche la collaborazione con Azzurra, la vela italiana sfidante

nella Coppa America del 1983, cui la Maison dedicò un orologio speciale, dotato di un brevetto che permetteva la visualizzazione del conto alla rovescia degli ultimi 10 minuti che storicamente precedono la partenza di una regata.

E sempre a questo proposito, un altro bell'episodio è stata la produzione negli anni 90 di un modello con indicazione delle maree e in epoca più recente la sponsorizzazione - insieme ad Audi - di un'imbarcazione partecipante al campionato della classe velica Melges. Il fondo dei nuovi Scafograf è decorato con l'incisione di una stella marina, simbolo della collezione.

“La riedizione di due orologi subacquei **riprende una produzione di successo** degli anni 60”



Aste on-line d'auto d'epoca e da collezione



90% di tasso di vendita dal 2016
Nuove vetture all'asta ogni giorno
Servizio trasparente

Per più auto live all'asta, visita il nostro sito
themarket.bonhams.com

Ci hai visti a Padova a
Auto & Moto d'Epoca?



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

REGINE DEL PASSATO FERRARI 456 GT (1996)

**Primati emiliani**

Il motore V12 di 65°, la trasmissione manuale a 6 marce, gli spoiler a incidenza variabile: al momento del lancio si trattava di inediti per una Ferrari stradale.

Il telaio separato, invece, fu impiegato per la penultima volta. E con undici anni di produzione, anche la permanenza in listino si rivelò quasi un record.

E adesso COMPRA MI

Non tutte le dodici cilindri di Maranello nascono "rampanti".

Qui si puntava su **indole da granturismo e stile**: così oggi, trent'anni dopo, ecco un classico già senza tempo. Che diventando storico a tutti gli effetti, seduce ancor di più





UN'AUTENTICA GRANTURISMO, CHE DELLA SIGLA GT SI FREGIAVA CON UN DIRITTO SCONOSCIUTO AD ALTRE

A volte intorno a un'automobile nascono alchimie imprevedibili. Nel settembre 1992 gli appassionati di tutto il mondo aspettavano fervidamente l'introduzione di una Ferrari a motore anteriore, munita del potenziale per eclissare una lacuna di gamma perdurata quasi tre anni e, soprattutto, per scrostare dalla memoria l'immagine un po' controversa della 412 e dei suoi spigoli di derivazione anni 70. Il "Drake" mancava dal 1988, all'incirca come una dodici cilindri in grado di esaltare più di due passeggeri, dunque era davvero tempo di un debutto effervescente. Non solo: Luca di Montezemolo rivestiva da circa un anno la carica di amministratore delegato e, benché pochi ne avessero intuito la visione imprenditoriale, scalpitava per rinverdire i fasti di una gestione un po' appannata. Infine, diverse fonti anticipavano da mesi le forme della futura creazione (Quattroruote da gennaio '92), peraltro frutto di discussioni progettuali in atto dal 1985 e, si sussurra, soggette a una brusca virata quando ci si accorse della direzione intrapresa da Bmw con la Serie 8 coupé (E31)

del 1989. L'attesa sobbolliva incalzante sotto gli occhi silenziosi di tutto l'universo dei motori. Il 24 settembre un gigantesco telo giallo volò via in una sala al Parc du Cinquantenaire di Bruxelles e lo sguardo della stampa fu finalmente appagato (in attesa di soddisfare il pubblico al Salone di Parigi del mese successivo).

SENZA INCONGRUENZE

Ufficialmente si festeggiavano i quarant'anni di collaborazione fra Maranello e il Garage Francorchamps del pilota Jacques Swaters, cui era perfino dedicato il punto di blu della carrozzeria appena svelata (lo stesso dell'esemplare in queste pagine), ma si capiva immediatamente come l'ultima nata fosse percorsa da un tono tecnico e stilistico da gentleman driver, piuttosto distante dalla pista e assai più prossimo alla guidabilità di una raffinata, possente e piacevolissima compagna quotidiana per pochi eletti. Un'autentica granturismo all'italiana, che dell'abusata sigla GT si fregiava con un diritto sconosciuto a molte altre. Basti sapere che in seguito Montezemolo, al riguardo, ➤

Fra due cuscini

Il doppio airbag (introdotto nel 1995) rendeva il volante un po' meno accattivante rispetto al precedente a tre razze, ma oggi non ruba un grammo al fascino dell'interno. In cui troneggia, fasciato da metri di pelle Connolly dall'odore caratteristico, lo straordinario "cancelletto" del cambio. Una poesia per occhi e dita.





Tutt'altro che statica
Nonostante la classe, le prestazioni restavano da capogiro: oltre 300 km/h di velocità massima (più di qualunque altra coupé stradale 2+2) e uno 0-100 km/h in 5,2 secondi.

SERGIO PININFARINA NE RICONOBBE IL FASCINO ELEGGENDOLA A SUA ULTIMA FERRARI POSSEDUTA

Come nessuna

Se le 1534 unità prodotte paiono poche, questa esibisce un'ulteriore peculiarità: la firma di Pietro Camardella, amico personale del proprietario, su uno dei passaruota anteriori. Anche il telo copriauto è personalizzato.



pare si sia espresso così: “Sulla 456 colpisce la capacità del motore di riprendere in sesta da 2000 giri senza strappi o mancamenti, insieme a una spinta che sembra non finire mai”. Morbidezza e cattiveria, un'alchimia straordinaria. Ma il catalizzatore che regalava davvero spessore alla chimica dell'attrazione si concentrava nella linea. Equilibratissima e filante, del tutto priva delle incongruenze in cui talvolta incappavano le Ferrari ostinate a ospitare più di due persone, si concedeva un elemento in via d'estinzione come i fari anteriori a scomparsa, puntando però su una miscela di superfici levigate quanto espressive e di tocchi decisi (gli sfoghi d'aria sul cofano e soprattutto sulle bellissime fiancate) con momenti di sobrietà (la griglia anteriore). Lorenzo Ramaciotti, all'epoca capo del design di Pininfarina, rimarcò anche un altro genere di bilanciamento, fra l'estensione evocativa del cofano e la pur generosa volumetria dell'abitacolo.

Di certo il fascino gravitava intorno ai giochi di matita di Pietro Camardella, che fra le altre sue opere può annoverare mostri sacri come la F50 o il prototipo Mythos e oggi si vede pienamente riconosciuta la paternità dello splendore. Perfino Sergio Pininfarina, di cui quest'anno si celebrano i dieci anni dalla morte, tributò alla vettura il più sentito degli omaggi, eleggendola a propria ultima Ferrari posseduta. In blu, naturalmente. E oggi? Dopo trent'anni esatti, le quotazioni appaiono in piena crescita. I valori premiano le manuali (a me-

moria di un'epoca in cui i cambi automatici apparivano una mortificazione) e le 456 M, ovvero Modificata, nate nel 1998 con qualche miglioria di dettaglio e il controllo di trazione, in aggiunta al solo abs delle precedenti.

PIÙ AFFINATA CHE MAI

Quale preferire è questione di gusti e portafoglio, sebbene per Alessandro Casolino, proprietario dell'auto nelle immagini, la questione si è sviluppata diversamente: “Avevo acquistato una magnifica M del 1999, che però ho distrutto per distrazione in un incidente. Così nel 2014 ho reperito in Svizzera questo esemplare pre restyling del 1996, con appena 27.000 km, e me ne sono innamorato”. L'espressione pare inflazionata eppure calza assai meglio che altrove. Infatti non solo il simpaticissimo Alessandro organizza raduni gonfi di affetto (vedi pag. 38), ma si è da subito dedicato alla sua beniamina con dedizione quasi... sentimentale, revisionando la pompa del servosterzo, gli ammortizzatori e la carrozzeria e apportando affinamenti tipo gli inediti supporti in teflon per la pompa carburante, i profili dei finestrini rivisti per migliorarne la chiusura (difetto tipico del modello) e, soprattutto, un meraviglioso impianto di scarico Fiammenghi con collettori 6-1 di storica memoria e valvole che mutano la “timbrica” del propulsore. Perché una gran signora non alza mai la voce, ma talvolta perfino i Cavallini più eleganti sollevano le zampe anteriori. **R**





CARATTERISTICHE

Motore

Anteriore, longitudinale - 12 cilindri a V di 65°
 Alesaggio 88 mm - Corsa 75 mm
 Cilindrata 5474 cc
 Rapporto di compressione 10,6:1
 Potenza 442 CV a 6250 giri/minuto
 Coppia 540 Nm a 4500 giri/minuto
 Distribuzione a valvole in testa a V
 Due alberi a camme in testa per bancata, cinghia dentata
 Alimentazione a iniezione elettronica Bosch Motronic M2.7
 Lubrificazione forzata, carter secco e radiatore olio, 11,5 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

Trasmissione

Trazione posteriore, differenziale autobloccante
 Cambio a 6 marce
 Pneumatici ant. 255/45 ZR17, post. 285/40 ZR17.

Corpo vettura

Coupé 2 porte, 2+2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Carrozzeria in alluminio
 Sospensioni ant. a ruote indep., bracci triang. trasv., molle elic.
 Sospensioni post. a ruote indep., bracci triang. trasv., molle elic.
 Barre antirollio ant. e post., ammortizz. a regolazione elettronica
 Freni a disco autoventilanti ant. e post., abs
 Sterzo a cremagliera con servocomando
 Capacità serbatoio carburante 110 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2600 mm
 Carreggiate: anteriore 1585 mm - posteriore 1605 mm
 Lunghezza 4730 mm - Larghezza 1920 mm
 Altezza 1300 mm
 Peso in ordine di marcia 1790 kg.

Prestazioni

Velocità 302 km/h
 Consumo medio 18 litri/100 km.

ANALISI DI MERCATO

Quotazione di riferimento

La 456 GT, compresa la successiva versione M, è in continua crescita. Non ha ancora raggiunto valori da capogiro, ma è meglio affrettarsi. Molto meno richieste le automatiche.

Le label	A+	AB	B+
In euro	75.000	55.500	33.500

Valore di mercato **In crescita**

È il momento di

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

Austerità e colori

Perfino il 5500 V12 da 442 cavalli, peraltro vincitore del premio Engine of the Year 2000 nella categoria oltre i quattro litri, sembra ammantato di austera raffinatezza. Per il bagagliaio era previsto un set di valigie Schedoni oggi introvabile e costosissimo. Alla vernice Blu Swaters FER513C, su questa vettura si abbinano pelle Crema 3997 e moquette Blu 168.



GLI AMICI CON LA GT

A Bologna, non lontano dalla terra delle Rosse, un incontro fra appassionati **ha incoronato "storica"** la protagonista della nostra copertina. In un'atmosfera festosa e ricca di consigli per chi... ne cerca una



Sfumature inusuali

Chi avrebbe mai immaginato di scoprire il Rosso Corsa (FER300, in primo piano nella pagina accanto) o il Giallo Modena (FER102) fra le vetture presenti? Più ortodossi e consensuali il bordeaux Rosso Monza (FER311C), il Blu Swaters (FER513C) o il Verde Inglese (FER606) qui sopra. In alto, Alessandro Casolino.

Quando si varca l'ingresso dell'officina Sauro, in un grigio pomeriggio autunnale nel quale l'asfalto sembra luccicare di un velo d'umido, si rimane quasi sopraffatti dal profumo della storia profuso in ogni angolo nonostante la struttura immacolata, nuova, con pareti bianche che raccontano di modernità ed efficienza.

Si tratta della sede più recente di uno storico meccanico Ferrari, il genere di spazio in cui una 275 GTB può riposare quieta accanto a una Maserati da corsa degli anni 50 in restauro o a una 365 GT 2+2 sui cavalletti. In un angolo, il fondatore Luciano Rizzoli (che oggi ha ceduto il timone al figlio Francesco), tradendo un vigore immune agli insulti dell'età, mostra le fotografie con Enzo ai tempi in cui seguiva il reparto corse, spiega come ora l'attività conosca grande successo nel ripristino delle classiche, mormora di facoltosi clienti intenti ad importare italiane d'altri tempi dall'Argentina.

Quasi ci si dimentica che fuori, allineate lungo un muro laterale, diverse 456 attendano nella loro relativa contemporaneità di impadro-

nirsi della festa. Ben sedici auto, compresa quella dell'organizzatore Alessandro Casolino, agguantano l'attenzione. La più temeraria arriva da Basilea, a cinquecento chilometri da qui; tutte rappresentano a proprio modo un granello di eccellenza difficile da incrociare sulle strade del quotidiano.

GOLIARDIA E CONOSCENZA

Ogni anno vengono allestiti due raduni, animati dal forum *rosso-italia.it* di cui Casolino è curatore, ma stavolta l'incontro riveste un'importanza d'eccezione, perché l'amatissima creatura compie trent'anni. All'interno si ride, ci si accosta al buffet discorrendo col vicino di flûte, qualcuno tiene a bada cani e bambini.

Soprattutto, ci si prende in giro vicendevolmente: Alessandro, genuino e maniacale nella messa a punto di ogni finezza, viene messo in allarme di continuo da chi lo avvisa di graffi inesistenti o dell'imminente cancellazione dell'autografo che Pietro Camardella ha tracciato sotto il cofano, e risponde difendendo la sua bella con coloritura tutta emiliana. Dopo i lazzi non mancano



I volti della passione

A conferma delle ottime doti di stradista, la 456 GT di Silvio Montanari (in basso a sinistra), che lavora a Roma presso l'Agenzia delle Entrate, ha sorbito quasi 400 km di autostrada senza intoppi. Più vicini Carlo Rondelli (al centro), dirigente della Bonfiglioli Riduttori di Bologna, ed Enrico Musumeci (a destra con la consorte), medico chirurgo di Rovigo.

però i discorsi da connaisseur, intrisi di una competenza che la goliardia non riesce a celare. Del resto oltre allo stesso Camardella, generoso di aneddoti stilistici, fra gli invitati c'è perfino Ermanno Bonfiglioli, in passato responsabile dei motori stradali di Maranello, che racconta la genesi del V12 "F116"! Qualcuno s'addentra invece in considerazioni sull'impiego quotidiano e sui consumi, apparentemente nell'ordine dei 5 km/l.

PREZIOSI CONSIGLI

Proprio Alessandro, forte di un'esperienza che lo ha condotto fra l'altro a scrivere un libro, raccomanda poi di focalizzarsi sull'assetto del retrotreno quando si incontra un esemplare per la prima volta, pena ritrovarsi con ammortizzatori difettosi. I fari anteriori meritano un'osservazione attenta, poiché se disallineati si rovinano sugli angoli. E il propulsore, dal canto suo, esige ancor più puntigliosità con i suoi sensori divisi per bancata, che raddoppiano le possibilità di noie elettroniche! Parola di proprietario, naturalmente. Ma che desiderio di sperimentare i medesimi problemi... R



TEST A TEST LANCIA AURELIA B20 ZAGATO (1953) - MASERATI A6 1500 (1949)



UNA SFIDA

Le meraviglie di Firenze

La Maserati A6 1500 e la Lancia Aurelia B20 Zagato si sfidano a Firenze sulla strada dietro piazzale Michelangelo, il più famoso punto di osservazione del panorama cittadino.

Si ringraziano Stefano Cecconi, presidente del club Ruote Classiche di Prato, e Francesco Gandolfi per la cortese collaborazione



DI CLASSE

Un confronto tra due delle granturismo più desiderate del dopoguerra **sia per le scelte tecniche**, con la prestigiosa meccanica a sei cilindri, sia per lo stile, grazie a sarti di grido **che hanno fatto scuola nel design**

SONO TRE LE BERLINETTE SU BASE AURELIA B20 VESTITE DALLA ZAGATO, MA SOLO UNA È SOPRAVVISSUTA, LA #2518



Due scuole differenti

La vista aerea delle due berlinette fa risaltare le peculiarità delle linee, che si devono a Zagato per la B20 e a Pinin Farina per l'A6. Il prezzo di listino della Lancia (modificata a Terrazzano di Rho) era di 2 milioni 900 mila lire, mentre al momento del debutto (1947) la Maserati costava 4 milioni e mezzo di lire. Nella pagina accanto, la B20 terza serie #2518 ha la leva del cambio al pavimento.

Alle origini del granturismo. Alla fine della seconda guerra mondiale le Case automobilistiche e i carrozzieri ripartono con un duplice intento. Da una parte tornare alla vita normale nelle fabbriche, dall'altra ricominciare a far sognare gli appassionati delle quattro ruote con realizzazioni sportive. L'idea della coupé ad alte prestazioni si afferma proprio in questo contesto storico. Tra i precursori anche Lancia e Maserati, che hanno in comune la voglia di stupire e di far innamorare con le loro novità. Punto di partenza per entrambe, il motore a sei cilindri, che per la realtà torinese prevede un'architettura a V secondo le brillanti intuizioni di De Virgilio, mentre a Modena verrà preferito un più tradizionale schema in linea.

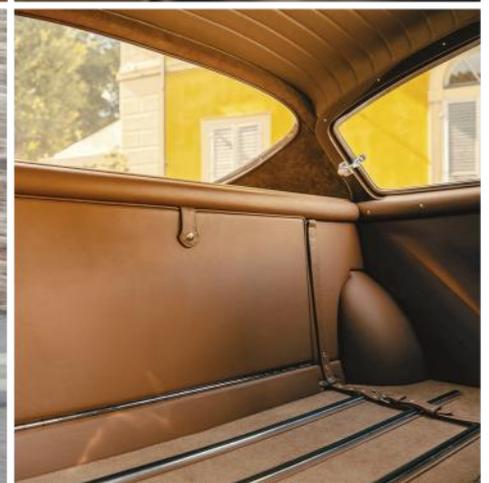
L'ETERNA VOGLIA DI STUPIRE

Quando, nel 1948, Gianni Lancia decide di mettere in cantiere un modello completamente nuovo, l'ingegnere Francesco De Virgilio sta già lavorando a un motore a sei cilindri. L'abile

tecnico di origini calabresi fa parte dello staff coordinato dal direttore tecnico, Giuseppe Vaccarino, con Vittorio Jano a capo del reparto esperienze. Fra i tanti studi fatti negli anni dalla Casa torinese c'era stato anche un V6 di 16°, sullo schema Lambda, ben presto abbandonato. Proprio l'angolo fra le due bancate richiederà a De Virgilio molto tempo: dapprima Vaccarino gli chiede di provare l'affidabilità di una soluzione a 39°, poi ben presto si passa a una di 45°, poi a 50°. Alla fine, quando il vano motore della futura Aurelia viene allargato e consente la massima libertà, si opta per un angolo di 60°.

Alla berlina ben presto viene affiancata la versione coupé, talmente bella grazie alla mano di Pinin Farina che pochi suoi colleghi osano realizzarne una versione differente. Tra questi Zagato, che nel 1953 allestisce tre berlinette su base B20 terza serie. La linea è molto simile a quelle delle coeve Fiat 8V messe a punto nell'atelier di Terrazzano di Rho, anch'esse pensate soprattutto per un impiego agonistico, anche se non risulta un coinvolgimento diretto della Casa madre in 





SULL'A6 IL COFANO MOTORE SI PUÒ SOLLEVARE CON INCLINAZIONE A DESTRA O SINISTRA. **SE OCCORRE, È POSSIBILE ASPORTARLO**

Maniglie annegate

Pinin Farina riprende il disegno della calandra della berlina A6 da quello delle veloci monoposto da gran premio. Da notare le maniglie esterne di apertura delle portiere, che annegano all'interno del lamierato delle medesime. Dal 1947 al 1950 sono stati allestiti in tutto 61 esemplari.

➔ questi due progetti. La prima B20 Zagato viene ultimata il 27 maggio 1953, telaio 2328, immatricolata a nome della Ditta Bocca di Biella con il numero di targa Vercelli 30694 e viene poi impiegata in corsa da Plinio Bona. La seconda (telaio 2505) viene consegnata il 4 luglio e immatricolata Torino 148904 a nome del cognato di Gianni Lancia, Ferdinando Gatta, che la utilizzerà in gara. La terza fuoriserie viene ultimata il 13 luglio, (telaio 2815, targa Firenze 65868) ordinata da Arturo Luconi di Prato.

NUOVI TIMONIERI AL TRIDENTE

La regia della creazione della A6 1500 è della famiglia Orsi, che all'inizio del 1937 ha rilevato il pacchetto azionario della Casa del Tridente. Industriali modenesi proprietari, tra l'altro, di fonderie, fabbriche di macchine agricole e imprese di trasporto, gli Orsi stipulano un accordo che vincola i fratelli Maserati a rimanere per dieci anni alla direzione tecnica con l'obiettivo di produrre bolidi da competizione sempre più performanti, mentre il commendator Adolfo Orsi

si occuperà della gestione. Due anni dopo, con la guerra alle porte, arriva la decisione di trasferirsi da Bologna a Modena, in via Ciro Menotti (dove si trova tuttora) con un'equipe in parte cambiata. Adolfo Orsi è il presidente, mentre i fratelli con origine piacentina diventano condirettori. Ed è proprio di questi anni sotto il piombo la decisione che la ripartenza sarà con una granturismo destinata alle strade di tutti i giorni. Che arriva nel 1949 e sotto il cui cofano batte un cuore figlio delle esperienze nelle competizioni. All'inizio il 6 cilindri viene sviluppato con testata fissa e doppio albero a camme, parente stretto di quello montato sulla velocissima monoposto 6CM. Tempo dopo viene presa la decisione di rendere smontabile la testa, con distribuzione monoalbero. La sigla deliberata è, appunto, A6 (Alfieri, 6 cilindri), con unico albero a camme e valvole comandate tramite un sofisticato sistema a bilancieri, che successivamente verrà ripreso dai Maserati per le barchette Osca. La punta di velocità è ottima: a seconda del tipo di alimentazione, si passa dai 150 ai 170 km all'ora, proprio niente male. ➔







Monza, che passione

In alto, la B20 Zagato #2518 in corsa alla settima edizione della Coppa Intereuropa (11 settembre 1955); guidata dal secondo proprietario, Ernesto Baroni di Firenze, alla fine si classificherà al terzo posto. Qui sopra, Salvatore Casella con la Maserati A6 1500 in azione sempre a Monza (Coppa Intereuropa 1951), dove riuscirà a cogliere la quarta posizione in classifica finale.

IL V6 LANCIA È IL PRIMO AL MONDO PRODOTTO IN SERIE, MENTRE QUELLO DEL TRIDENTE, IN LINEA, È FIGLIO DELLE CORSE

➔ Arturo Luconi utilizza la sua B20 Zagato per un paio d'anni, poi nel 1955 la cede a Ernesto Baroni di Firenze, che la schiera nella settima edizione della Coppa Intereuropa a Monza poco prima di rivenderla alla Italcara di Torino (con nuova targa TO 190414). In seguito l'auto emigra verso il Centro Italia a Roma, per poi essere scovata, tantissimi anni fa, da Mauro Lotti, fiorentino doc, classe 1940, appassionato di granturismo sin dagli anni 60, che capisce la rarità del modello e la fa restaurare completamente a Dino Cognolato. "Mi è capitata per caso", racconta il collezionista toscano, "era di un amico, era malconcia e il restauro era impegnativo. Ma Cognolato, il migliore nel suo campo, si esalta in questi casi, e ha fatto l'ennesimo miracolo".

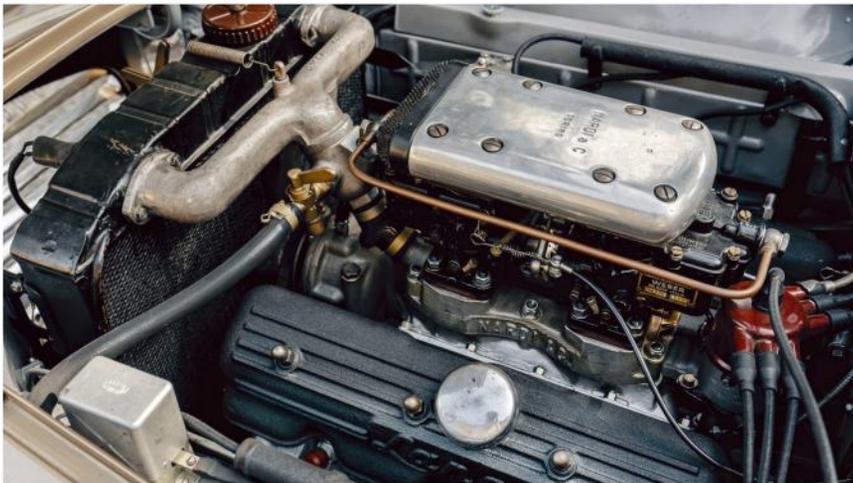
La Maserati A6 del nostro servizio, telaio e motore numero 65, è uno dei primi esemplari costruiti in via Ciro Menotti (in tutto ne verranno venduti 61). Acquistata nel 1949 da Giulio Sordato di Milano, qualche anno dopo espatria negli Stati Uniti, grazie alla passione di un militare yankee. Alla fine degli anni 90 il rientro in Italia;

restaurata in Toscana è oggi di proprietà di Luigi Balli di Prato, 67 anni, imprenditore tessile e cultore del Tridente, che di recente ha ottenuto anche la certificazione ufficiale della Casa: "La trovai una decina di anni fa grazie a una segnalazione, il proprietario ne aveva due ed è stato dunque semplice convincerlo. Era già nelle condizioni attuali, dopo un restauro molto scrupoloso".

LOTTA AD ARMI PARI

Una volta su strada, le differenze tra le due granturismo sono minime. Da una parte c'è la perfezione formale dell'Aurelia, che in questo caso sa dare soddisfazioni anche grazie al kit Nardi coi due carburatori Weber. Dall'altra c'è la notevole briosità del 6 cilindri Maserati, che non teme confronti sia in ripresa sia in velocità di punta. E, tra l'altro, non crea patemi d'animo grazie alla guida a sinistra. In entrambe i freni non sono il punto di forza, ma se si usano a Monza, terreno ideale di sfida, grazie al cielo ci sono numerose vie di fuga per mettersi in salvo. Pari e patta, vince lo stile. Di entrambe, s'intende. **R**





CARATTERISTICHE LANCIA AURELIA B20

Motore

Anteriore, longitudinale - 6 cilindri a V di 60°
 Alesaggio 78 mm - Corsa 85,5 mm
 Cilindrata 2541 cc
 Rapporto di compressione 8,1:1
 Potenza 118 CV a 5300 giri/minuto
 Distribuzione a valvole in testa a V
 Un albero a camme centrale
 Due carburatori doppio corpo Weber 40 DCZ5 (kit Nardi)
 Lubrificazione forzata
 Raffreddamento ad acqua
 Impianto elettrico 12 V, batteria 52 Ah.

Trasmissione

Trazione posteriore
 Cambio a 4 marce - Frizione monodisco a secco
 Leva di comando centrale - Pneumatici 165-400.

Corpo vettura

Coupé 2 porte, 2 posti
 Scocca portante in acciaio
 Carrozzeria in acciaio e alluminio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, molle elicoidali
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci obliqui
 Ammortizzatori ant. idraulici a leva, post. idraulici telescopici
 Freni idraulici a tamburo - Sterzo a vite e settore
 Capacità serbatoio carburante 60 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2660 mm
 Carreggiate: anteriore 1280 mm - posteriore 1300 mm
 Lunghezza 4370 mm - Larghezza 1550 mm
 Altezza 1360 mm - Peso 1080 kg.

Prestazioni

Velocità 185 km/h
 Consumo medio 13 litri/100 km.



CARATTERISTICHE MASERATI A6

Motore

Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea
 Alesaggio 66 mm - Corsa 72,5 mm
 Cilindrata 1488 cc
 Rapporto di compressione 7,2:1
 Potenza 65 CV a 4700 giri/minuto
 Distribuzione a valvole in testa a V di 71°
 Un albero a camme in testa
 Tre carburatori doppio corpo Weber 36 DCR
 Lubrificazione forzata
 Raffreddamento ad acqua
 Impianto elettrico 12 V, batteria 52 Ah.

Trasmissione

Trazione posteriore
 Cambio a 4 marce - Frizione monodisco a secco
 Leva di comando centrale - Pneumatici 5,50-16.

Corpo vettura

Coupé 2 porte, 2+2 posti
 Telaio tubolare con longheroni e traverse
 Carrozzeria in alluminio
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali
 Sospensioni post. a ponte rigido, molle elicoidali
 Amm. idraulici Houdaille ant. e post.
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite e ruota elicoidale
 Capacità serbatoio carburante 55 litri

Dimensioni e peso

Passo 2550 mm
 Carreggiate: ant. 1274 mm - post. 1251 mm
 Lunghezza 4100 mm - Larghezza 1560 mm
 Altezza 1350 mm - Peso 950 kg.

Prestazioni

Velocità 155 km/h
 Consumo medio 10 litri/100 km.



Un flirt MAI SOPITO

Quando Vanni Mazzali racconta la sua passione per la "Turbissima", in pista si sprigiona **un profumo intenso di anni 70 e di estati in Romagna.** Perché si sa che "certi amori non finiscono, fanno dei giri immensi e poi ritornano"



Superlativa assoluta

Presentata al Salone di Francoforte 1973, la Bmw 2002 Turbo si proponeva al vertice della gamma delle "02" come evoluzione della 2002 TII, di cui ereditava l'iniezione Kugelfischer (con l'aggiunta di una turbina KKK che portava a un aumento di potenza di 40 CV). Fu prodotta in 1672 esemplari fino al novembre 1974.

Non è più benzina o gomma sfinita dall'asfalto: improvvisamente l'odore che si sente in pista è quello della piadina e, se chiudi gli occhi e ascolti bene, in fondo al borbottio del motore si sente lo scoppiettio della legna di un falò e la voce dell'amico armato di chitarra che tra un Baglioni e un Battisti tenta l'approccio con le ragazze del "gruppo".

La voce di Vanni Mazzali, nel raccontare le sue estati anni 70 in Romagna, è una macchina del tempo: fa viaggiare, sognare, immaginare. Ed è proprio lì, tra la sabbia dell'Adriatico e i calzini

bianchi dei turisti tedeschi dentro i sandali, che nasce la sua fascinazione per la 2002 Turbo. "Da ragazzino", racconta, "con i miei genitori andavo a Riccione, mi fermavo a guardarle nei loro colori sgargianti: qui da noi erano poco usuali, c'erano più Mercedes e noi si andava al mare con le Fiat 124. Ed è stato lì che me ne sono innamorato, le vedevo come qualcosa di straniero, di esotico... a me incuriosiva anche la Touring, figurati". Sono passati un po' di anni e la curiosità mai doma di Vanni verso quell'oggetto bavarese del desiderio è pronta a essere soddisfatta. ➔



LA SUA TOP 5



Bmw 2002 Turbo



Opel Kadett GT/E



Opel Ascona 400



Alfa Romeo 2000



Fiat 131 Racing

➔ Quando arriva in pista a Vairano, guidata da Stefano Nebuloni, proprietario dell'auto e titolare della storica concessionaria Bmw Pizzala di Magenta, alle porte di Milano, la 2002 Turbo attrae gli sguardi di tutti, compresi i ragazzi del Centro Prove Quattroruote, che di auto da sogno ne vedono a bizzeffe.

ARGENTO VIVO

Vanni sorride come un bambino al luna park, il suo entusiasmo è incontenibile malgrado il timore quasi reverenziale nei confronti della vettura. Timore ben fondato in un certo senso, data la fama che negli anni si era costruita la 2002 Turbo, ovvero quella di un'automobile destinata a piloti esperti, scorbatica, a tratti pericolosa. L'esperimento che tanto scalpore suscitò a Francoforte '73 riuscì bene ai tecnici della Casa dell'Elica: al motore M15 di 2000 cc, che già equipaggiava le 2002 TII e che montava l'iniezione meccanica Kugelfischer al posto del carburatore, venne implementata una turbina Kkk che fece salire la potenza da 130 a 170 CV a 5800 giri/min per una coppia di 241 Nm. A fare la differenza c'è il

“In una macchina guardo molto la meccanica, **non m'interessano i fronzoli** o gli accessori elettronici”

peso, contenutissimo, 1035 kg dichiarati, che la trasforma in una vera e propria saponetta. Ai primi giri di pista, il nostro eroe modenese Vanni fa da passeggero, anche per capire un po' come va questa Turbo.

Prima di salire a bordo lato guidatore confessa: “Mi piace la trazione posteriore, che ultimamente faccio fatica a trovare senza salire di prezzo, per quella sensazione di guida che la trazione anteriore non ti dà. In una macchina guardo molto la meccanica, non m'interessano i fronzoli o gli accessori elettronici: la macchina deve avere una buona trazione, motore... sei a bordo per guidare, non per farti guidare dagli altri ginguilli”. Dopo i primi giri da guidatore, conclusi con la prudenza e la diligenza del buon padre di famiglia, Vanni approfitta dell'occasione più unica che rara e spinge sul gas come la berlina bavarese merita.

CHE CARATTERE!

Decido a questo punto di salire anche io a bordo con Vanni per sentire le sue impressioni a caldo. Più il 4 cilindri raffreddato ad acqua sa-





ANCHE VOI COME VANNI

Volete essere selezionati per trascorrere una giornata in pista con noi e provare la storica dei vostri sogni?

Digitate questo link: ftm.edidomus.it/ce-pista-per-te e registratevi seguendo le indicazioni che troverete. Oltre a fornire i vostri dati biografici, potrete elencare i cinque modelli dei vostri sogni.

le, più Vanni si esalta nella guida tra i cordoli della pista, affrontando le chicane con una verve notevole. “È un bel giocattolo, me l’aspettavo forse più difficile, sarà una leggenda metropolitana...”, commenta divertito, mentre entriamo nel Cappio Nord del circuito di Vairano, una pista che tra l’altro lo appassiona molto. La “Turbissima”, malgrado i 47 anni di vita (molto ben portati, va detto), si muove ancora con un’agilità e una sincerità di guida disarmanti, è facile da mettere di traverso, ma tranquilli: si recupera.

Quando il turbocompressore Kkk entra in azione, però, la natura ferina della tedesca si manifesta in tutto il suo turbolento splendore. Non c’è spazio infatti per la progressività, quando si schiaccia a fondo l’acceleratore e ci si sente inchiodati al sedile. La preoccupazione di Vanni per la “botta” del turbo, comunque, si dissipa in fretta sostituita dal piacere di guidare questa trazione posteriore.

Man mano che la prova prosegue la guida di Vanni è sempre più allegra. E anche a guardarla passare la 2002 Turbo comunica un senso di velocità che sarà il fil rouge di tutte le Bmw ➔

CARATTERISTICHE

Motore

Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 89 mm - Corsa 80 mm
Cilindrata 1990 cc
Rapporto di compressione 6,9:1
Potenza 170 CV DIN a 5800 giri/minuto
Coppia 24,5 kgm DIN a 4000 giri/minuto
Distribuzione a valvole in testa
Albero a camme in testa, catena
Iniezione indiretta, turbocompressore KKK BLD
Lubrificazione forzata, 4,25 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 44 Ah.

Trasmissione

Trazione posteriore
Cambio a 4 marce, 5 marce a richiesta
Pneumatici 185/70 VR13.

Corpo vettura

Berlina 2 porte, 5 posti
Scocca portante
Sospensioni ant. a ruote indep., montanti elastici, bracci triangolari, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
Sospensioni post. a ruote indep., bracci long. e obliqui, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni a disco autoventilanti
Sterzo a vite e ruota elicoidale
Capacità serbatoio carburante 50 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2500 mm
Carreggiate: anteriore 1375 mm - posteriore 1375 mm
Lunghezza 4220 mm - Larghezza 1620 mm - Peso 1035 kg.

Prestazioni

Velocità 211 km/h
Consumo medio 9,7 litri/100 km.

Quotazione AB

85.000 euro.



Razionalismo tedesco

Semplice, razionale e con una struttura ineccepibile. L'interno della 2002 Turbo può sembrare un po' austero dal punto di vista estetico, se paragonato a quelli di produzione odierna, ma la sa ancora lunghissima dal punto di vista della comodità e dell'ergonomia. Anche alle alte velocità.



Punto di riferimento

Paolo Pizzala, il fondatore, dal 1966 ha curato le Bmw nel suo centro di Magenta (MI). La 2002 Turbo del nostro servizio, immatricolata ad aprile 1975 è stata sua dal 1985, avuta in pagamento per una prestazione d'officina. Il service Bmw Pizzala è ancora attivo nelle mani della figlia Monica e da 50 anni è un punto di riferimento per i "Bimmers" di zona.

➔ "M" che da lei discenderanno. Immatricolato nell'aprile 1975, quindi a produzione già terminata da sei mesi, l'esemplare giunto a Vairano è in livrea Polaris, quindi argento metallizzato con interno di pelle, la quinta marcia, optional per la Turbo, e quelle strisce coi colori rosso, blu e azzurro che ancora oggi fanno sognare migliaia di appassionati. Questa tedesca appartiene dal 1985 alla famiglia Pizzala, che la ritirò in concessionaria e da allora non se ne separò più.

IL PROBLEMA È SMETTERE

Far scendere il nostro lettore Vanni Mazzi dalla 2002 Turbo non è stata impresa da poco: è facile innamorarsi di un'auto così, il difficile è separarsene, anche se nel parcheggio c'è un'altra Bmw ad aspettarlo, una rarissima Serie 3 Compact del 2004 che, dopo quasi 300.000 km, lo accompagna ancora senza colpo ferire. Nessun problema di carrozzeria, figuriamoci di meccanica. "E ha una coppia che ha ancora tanto da insegnare alle auto di oggi", fa notare l'orgoglioso proprietario, più che mai soddisfatto dopo 18 anni di vita insieme. Il più, ora come

“La ‘Turbissima’, nonostante i 47 anni (ben portati), si muove ancora con **un’agilità e una sincerità di guida** disarmanti”

ora, sarebbe sostituirla, perché di trazioni posteriori, affrontabili come prezzo ma godibili, ce ne sono poche in circolazione.

“Forse punterei sulla Serie 2, rimango sempre fermamente legato alla Bmw”, suppone Vanni immaginando il suo futuro automobilistico. E in effetti ha ragione, ne parliamo anche qualche mese fa in un servizio della serie “Future Classic”, quando facemmo incontrare la 2002 TII con la M240i xDrive in un ipotetico salto temporale. Potendo contare su un budget adeguato, probabilmente Vanni si comprerebbe una 2002 Turbo. E mette le mani avanti: “La prenderei solo per fare dei giri la domenica, durante la settimana vado al lavoro e non mi sembra proprio la macchina adatta...”.

Al termine della giornata il nostro lettore si gira più volte a riguardare la 2002 Turbo, prima di salire sulla sua Bmw. Negli occhi ha quella nostalgia che accompagna la fine dell'estate, della bella stagione, ma anche la consapevolezza che, attraverso il tempo, quello per la “Turbissima” non è stato solo un amore estivo, ma una storia lunga quasi cinquant'anni. **R**



Una botta di potenza

Quando il turbo entra in azione, la natura ferina della tedesca si manifesta all'improvviso. Non c'è spazio per la progressività, quando si schiaccia fino in fondo l'acceleratore. E la sensazione è di essere inchiodati al sedile.



“È un bel giocattolo, me l'aspettavo forse più difficile, **sarà una leggenda metropolitana...**”

UN POKER PER IL MOTORSHOW

Di "Deltone" uguali a questa ce n'erano quattro, ma fino a gennaio di quest'anno sembrava non ne fosse rimasta neanche una. Ecco la storia del ritrovamento di **una vettura nata per fare le ricognizioni nei rally** e finita a correre a Bologna col campione svedese Waldegård



Campione del mondo

L'adesivo sbiadito dagli anni, è uno dei tanti dettagli che rendono ancora più completa l'esperienza di un'auto conservata così. Che, allestita come vettura d'appoggio, è stata poi tenuta in garage per 30 anni.

Eppur si muove

Ferma dal 1993, questa Lancia è tornata su strada quest'anno. Per rimetterla in carreggiata è bastato un tagliando "rinforzato" (inclusa la pompa dell'olio).

Rispetto alla versione di serie da cui deriva, ci sono ammortizzatori da competizione, centralina rivisitata e rinforzi al telaio (compreso un rollbar).

Bettina, l'amazzone di casa Biasion, ovvero la figlia cavallerizza del pluricampione del mondo di rally, ha appena finito un concorso di equitazione, quando le si avvicina uno, che le fa: "Ma tu non sei mica la figlia di Miki?". E da cosa nasce subito cosa, perché appena arriva la risposta affermativa, il bellimbusto scopre le carte: "Mio padre ha una Delta che vorrebbe mostrare al tuo". È gennaio 2022 e i Biasion sono abituati a essere abordati con proposte più o meno indecenti (perché, come ribadisce Miki, "mi sottopongono davvero di tutto..."). "La verità è che quando correvo, le macchine le trattavo malissimo", fa notare il pluricampione di rally, "ma da quando ho smesso, passo un sacco di tempo a scovarle per riportarle agli antichi splendori". Strana legge del contrappasso, quella di Biasion, per cui ormai è una cosa così normale che sono addirittura le Delta a trovare lui. Anche per interposta persona, come questa volta.

La storia di quest'ultimo ritrovamento continua con Bettina che, tornata a casa, ne parla subito al papà. Che prende e va a vedere l'ennesima Delta, senza sapere cosa aspettarsi. Sotto il telone di quel garage nel Padovano c'è un'Integrale bianca, quasi anonima, se non fosse per la targa Torino. Per la precisione TO 21850T. "Perché", come gli ha insegnato l'esperienza, "le Delta con la targa torinese hanno quasi sempre una storia interessantissima". Anche per il mondo degli appassionati, ecco perché alcuni falsificano

addirittura le targhe mettendo un TO al posto della provincia originale. "Tanto chi è che sa le targhe a memoria?". Nessuno, Biasion a parte. Che però si aiuta con un manualetto pieno di numeri fortunati: quelli delle combinazioni vincenti di motore-targa-telaio. Perché il collezionismo, come la matematica, è una scienza esatta.

LIVREA MINIMAL

Questa Delta Integrale, costruita a giugno 1992 direttamente in Abarth, faceva parte di una micro serie di quattro esemplari, realizzati per le ricognizioni dei piloti del Jolly Club (il team che ha raccolto il testimone Lancia dopo il ritiro dell'ufficiale Martini Racing). I fantastici quattro erano: Kankkunen, Auriol, Aghini e Bugalski. "Non so esattamente chi l'abbia guidata, perché non ho ancora trovato alcun documento...", sembra dire in tono di scusa Biasion, ma poi cala l'asso, "ma sulla slitta di protezione del motore c'è scritto Auriol Terra". Le peculiarità di questa macchina non si limitano a questo.

Il bello arriva quando Biasion scopre che il debutto in società di questa Lancia è stato una roba in grande stile. Come soltanto i Motor Show degli anni 90 potevano esserlo. Tutto comincia quando, a Torino, decidono di portare questa squadra di Delta a Bologna. E studiano una livrea speciale per l'evento cult di quegli inverni padani. Si opta per un look minimal, col nome del pilota che c'è al volante scritto a caratteri cubitali su fiancate e cofano, con una sottolineatura in 



39.527 CHILOMETRI TOTALI, PARAMOTORE **CON SCRITTO** “**AURIOL TERRA**”, TARGA E LIBRETTO ORIGINALI



È lui o non è lui?

Certo che è lui! Dove c'è una Delta non può mancare il campione che ha vinto di più sulla compatta di Giugiaro: il bassanese Miki Biasion. Classe 1958, ammette che in gara le macchine le ha sempre maltrattate. “Ecco perché da quando non corro più passo il mio tempo a ritrovarle per portarle agli antichi splendori”, dice col sorriso sulle labbra.

➔ arancione: che nella Bassa c'è sempre il rischio della nebbia. Il piano era semplice, quanto geniale. Metterle l'una contro l'altra armate (di fior di piloti). Questa, come si capisce al primo sguardo, è quella che toccò allo svedese Björn Waldegård (il primo campione del mondo della storia dei rally nel 1979), che in questa occasione sfidava il beniamino del pubblico, Sandro Munari. Per la cronaca, sulle altre due c'erano Aghini e Cerrato. Il caso vuole che, delle quattro, questa sia l'unica sopravvissuta all'oblio. O all'upgrade, visto che una ha fatto un salto di qualità, diventando una Gruppo A. La fortuna di questo esemplare è stata quella di venir comprato, subito dopo la kermesse emiliana, da un appassionato di Padova che, una volta arrivato a casa, l'ha piazzata in garage. E lì l'ha lasciata fino al giorno in cui c'è stato il “Carramba che sorpresa...”

VICINA A QUELLA DI SERIE

“In Abarth non si erano mai modificate le vetture di serie trasformandole in Gruppo N”, fa notare Biasion, “perché loro facevano solo le

Gruppo A, le macchine più specialistiche insomma”. A un certo punto però, per colpa di un cambio del regolamento, si sono detti “vabbè, allestiamone quattro per cominciare, e vediamo come va”. La ricetta era semplice, prendere le scocche di serie di altrettante Delta HF Integrale e rinforzarle con tutti i fazzoletti che si usavano sulle Gruppo A. Sostituire gli ammortizzatori di serie con quelli da competizione e rivedere leggermente la mappatura della centralina.

Questa Delta, rimasta come Waldegård la lasciò dopo il Motor Show, è un conservato di tutto rispetto (ovviamente la targa è quella originale e il libretto Fiat Auto SpA Abarth pure). Coi suoi 39.000 chilometri e spicci, le plastiche interne sono sostanzialmente nuove, come lo sono anche i rivestimenti di sedili e portiere. A proposito, ci sono ancora le pellicole protettive dei pannelli. Tra le modifiche più evidenti non si può non notare il rollbar, ma siccome l'auto serviva per le ricognizioni, il sedile posteriore è stato lasciato (al contrario di quello che succedeva per le auto da corsa, dove le due cose non poteva-



Caccia alle differenze

Strettamente derivata dalla serie, questa Delta si distingue per la livrea studiata per il Motor Show. I dettagli corsaioli, come il terminale di scarico Soram e il rollbar, convivono con i classici sedili in Alcantara, il nylon protettivo sui pannelli delle portiere e, soprattutto, il sedile posteriore “ingabbiato”.



Mix insolito

Plancia e cruscotto originali fanno da sfondo al volante a due razze traforate della Sparco. Con la bella corona in pelle scamosciata e il riferimento giallo a ore 12. In primo piano si intravede il tubo del rollbar. Il pomello del cambio è quello di serie, i chilometri sono 39.527 e la targa originale è TO 21850T.



SOTTO IL COFANO IL SOLITO 4 CILINDRI TURBO A 16 VALVOLE E UNA CENTRALINA LEggerMENTE RIMAPPATA

Numeri che contano

La targhetta che ha fatto "innamorare" Biasion: tutti i numeri corrispondono. C'è ancora persino l'adesivo originale dell'olio Selenia. E poi, a ben guardare, si nota il duomo della sospensione adeguatamente rinforzata.



➔ no coabitare). Interessante notare come, per fare in modo che le portiere posteriori si potessero chiudere nonostante l'aggiunta della gabbia di tubi, le maniglie delle medesime, invece che rimosse, fossero state segate a metà. I più esperti, quelli che sanno dove andare a cercare, noteranno anche i rinforzi su spigoli e giunture, soprattutto nella zona dei montanti del parabrezza e dell'attacco delle sospensioni.

MEGLIO TENERLE IN ITALIA

Questa peraltro non è che l'ultima di una lunga serie di Lancia Delta "firmate" Biasion. Auto di grande valore collezionistico e storico che di solito finiscono in ogni parte del mondo. A cominciare dall'Olanda, per non parlare dell'immane Inghilterra, dove sono appassionati. O addirittura del Giappone, dove c'è un commerciante di auto storiche italiane, in attività dalla fine degli anni 90, che si chiama Garage Italya. "Sì, scritto proprio con la Y. A loro ho già dato un paio di macchine. Ma alla fine mi spiace mandarle all'estero: perché per l'esportazione devo rottamare le targhe.

Insomma, sono costretto a buttar via un pezzo di storia. E vedere su una Delta che ha vinto a Montecarlo con la targa Torino una targa giapponese è un po' un pugno in un occhio, no?". Morale, Miki cerca di tenerne in Italia il più possibile. Ogni riferimento a questa "Waldegård" è puramente casuale. O forse no? **R**



CARATTERISTICHE (MODELLO DI SERIE)

Motore

Anteriore, trasversale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 84 mm - Corsa 90 mm
Cilindrata 1995 cc
Rapporto di compressione 8:1
Potenza 205 CV a 5750 giri/minuto
Distribuzione a valvole in testa a V
Due alberi a camme in testa, cinghia dentata
Iniezione elettronica multipoint Weber-Marelli IAW 047
Turbocompressore Garrett T3, intercooler, overboost
Lubrificazione forzata, 5,9 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.

Trasmissione

Trazione integrale permanente
Cambio a 5 marce
Pneumatici 205/50 ZR15.

Corpo vettura

Berlina 5 porte, 5 posti
Scocca portante con telaietto ausiliario post.
Sospensioni ant. a ruote indep., schema MacPherson, molle elic., barra stabilizzatrice
Sospensioni post. a ruote indep., schema MacPherson, molle elic., barra stabilizzatrice
Ammortizzatori oleopneumatici
Freni a disco, ant. autoventilanti, abs optional
Sterzo a cremagliera con servocomando
Capacità serbatoio carburante 57 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2480 mm
Carreggiate: anteriore 1517 mm - posteriore 1506 mm
Lunghezza 3900 mm - Larghezza 1770 mm - Altezza 1440 mm
Peso in ordine di marcia 1300 kg.

Prestazioni

Velocità 220 km/h
Consumo medio 10 litri/100 km.

Quotazione AB

55.000 euro.



Il fascino del lato B

Ecco come gli avversari ricordano meglio la Delta. Auto vincente fin da subito, con la versione Integrale 16V, la "Deltona" è diventata ancora più sexy. La ruota di scorta non può mai mancare, nel baule del perfetto rallyista.



FREDERIQUE CONSTANT GENEVE



LIVE YOUR PASSION
HIGHLIFE WORLDTIMER
MANUFACTURE

frederiqueconstant.com



Fuori I MUSCOLI

La Turbo S era una sorta di astronave per i suoi tempi, capace di 270 orari, che **per una Suv erano fantascienza**. La Turbo GT odierna ne è la più che degna erede. E sarà anche l'ultima



I numeri contano

Le due Cayenne più estreme del proprio tempo si scrutano. Gli anni trascorsi di quanto avranno migliorato le prestazioni della Turbo GT attuale rispetto alla Turbo S prima serie, che ha 120 CV in meno e 150 kg in più addosso?



Scrivere questo articolo è per me una sorta di déjà-vu, per vari motivi. Forse il principale è il ricordo del primo modello uscito ormai quasi vent'anni fa, nel 2003, quando avevo 19 anni. Della Cayenne m'innamorai immediatamente. Ero un pischello, ma ricordo vividamente l'energia dirompente con cui questa Suv scosse il mercato, la prima luxury sport utility della storia. A dire il vero, la Bmw X5 venne lanciata poco prima, ma il "turning point" che sdoganò definitivamente le fuoristrada trasformandole anche in veloci sport utility (e di fatto creando nella testa delle persone una nuova categoria) avvenne quando Wendelin Wiedeking, l'allora ceo di Porsche AG, annunciò l'uscita di quest'auto.

Un'automobile criticatissima, ma vendutissima. Salvò la Porsche e di ciò tutti gliene devono dare atto; anche solo per questo fatto andrebbe considerata un'ottima auto. Il secondo motivo è perché ho già scritto un articolo sulla Cayenne prima serie, sul mio esemplare personale per essere precisi (pubblicato sul n. 20 di Youngtimer),

provato in pista a Vairano... Eh sì, perché la Turbo S con i suoi 521 CV dice ancora la sua sui tracciati (piccoli e non troppo veloci), ma soprattutto nel fuoristrada, dove proprio la prima serie sta ritrovando una seconda giovinezza. Complici i prezzi ancora abbordabili (anche se nell'ultimo anno sono pressoché raddoppiati) e doti "fuoristradistiche" più che valide.

FEBBRE AMERICANA

Il gioco preferito dagli americani, ormai in piena febbre restomod, è di trasformarle in "Safari" ovvero rialzarle, cambiare sospensioni, freni e pneumatici. Anche questo fenomeno dilagante ha fatto impennare le quotazioni. Da noi è più difficile, per i soliti temi omologativi, ma... forse ci sarà una sorpresa. Ci stiamo lavorando.

Dunque, dicevamo, un oggetto con grado d'ingegneria sconosciuto alle auto moderne. Di Mercedes negli anni 90 si diceva "over engineered" ovvero sovra ingegnerizzata. Debbo dire che ho riscontato la stessa filosofia nella mia Turbo S. Dopo un anno di utilizzo e 15.000 km percorsi non

Cattivissime

La Cayenne Turbo S era la versione più sportiva della prima generazione della Suv tedesca. Arrivata sul mercato nel 2006, era considerata una Turbo arricchita da un kit specifico acquistabile presso la Casa e non una versione a sé stante. L'odierna Cayenne Turbo GT ne è la legittima discendente. Sotto, equipaggiamento di prim'ordine, con interno in pelle e cambio automatico a 6 rapporti.





IN UN ANNO E 15.000 KM SULLA TURBO S **NON SI È ROTTO NULLA,** NEMMENO UNA LAMPADINA. E VA ANCORA FORTISSIMO

potrei essere più contento. Non si è rotto nulla, nemmeno un led né una lampadina e posso dire di averla strapazzata parecchio. E poi va fortissimo, tocca ancora i 275 km/h, che per una Suv di quell'epoca sono come i 400 km/h della Bugatti.

Negli anni le ho possedute un po' tutte, anche la diesel con cui, in famiglia, abbiamo percorso circa 200.000 km. Insomma, un amore profondo, fedele e duraturo nel tempo. Ciò che ahimè ho notato con il passare del tempo è la diminuzione della qualità costruttiva, o per meglio dire dei materiali, che nella prima serie sono praticamente indistruttibili (e il tempo lo testimonia): è come se anche Porsche si fosse allineata alla necessità di sacrificare la qualità della componentistica non visibile (ma percepibile) per seguire la logica della massimizzazione estrema, e a volte non necessaria, del profitto. Nemmeno la nuova Cayenne è esente da tale paradigma.

Paragonata alla prima serie ha molta più elettronica, che ormai sappiamo essere una scoria alla meccanica, che cambia il carattere di una vettura rispetto a un'altra, ma non ovvia del

tutto a scelte tecniche che, anche oggi, premiano la Cayenne progenitrice. La naturale evoluzione della mia Turbo S è la Turbo GT, praticamente una Urus o una Q8 RS con badge Porsche. Ho avuto anche le altre e, secondo me, la Cayenne è superiore in tutto. Come per ogni Porsche agli steroidi, la sostanza in più è molta rispetto alle sorelle Turbo e Turbo S Hybrid, anche se l'estetica accenna appena a ciò che è accaduto alla meccanica. Possiamo tranquillamente dire che la Cayenne GT sia come la GT2 RS per le 911; però questa è comoda.

UN SALTO IN AVANTI

Ci sono salito dopo aver passato le prime ore del giorno guidando on e off road la mia... e, stranamente, tutto risulta più piccolo. Volante, strumentazione, sedile, pedali... la mia invecchia in un lampo. Dopo le prime curve mi sembra di aver timonato una nave per tutta la mattinata. La GT è un oggetto incredibile, non me lo aspettavo. Non è solo velocità e compostezza, ma, come tutte le Porsche, è setup. Una messa a punto incredibile, superiore a ogni altra auto di categoria. I ➡

Le buone abitudini

La forma del quadro strumenti, sotto, è sempre la stessa, tipicamente Porsche. Anche sulla Turbo GT, realizzata sulla carrozzeria della Cayenne Coupé, l'interno è in pelle e i sedili hanno le regolazioni elettriche. Il cambio automatico qui ha 8 rapporti.





LA TURBO GT SARÀ **L'ULTIMA SUPER SUV PORSCHE** A MOTORE SOLTANTO TERMICO. UN MOTIVO IN PIÙ PER ACQUISTARLA

PORSCHE CAYENNE TURBO S

Motore

Anteriore, longitudinale - 8 cilindri a V
 Alesaggio 93 mm - Corsa 83 mm
 Cilindrata 4511 cc
 Rapporto di compressione 9,5:1
 Potenza 383 kW (521 CV) a 5500 giri/minuto
 Coppia 729 Nm a 2750 giri/minuto
 Distribuzione a valvole in testa, 4 valvole per cilindro
 Due alberi a camme in testa per bancata, catena
 Alimentazione a iniezione elettronica multipoint
 Sovralimentazione con 2 turbocompressori e 2 intercooler
 Impianto elettrico 12 V.

Trasmissione

Trazione integrale permanente
 Cambio automatico a controllo elettronico a 6 rapporti
 Pneumatici 255/55 R18 - 275/45 R19 - 275/40 R20.

Corpo vettura

Station wagon 5 porte, 5 posti
 Scocca portante in lamiera d'acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, elemento elastico pneumatico, bracci trasv., barra stabilizzatrice
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, elemento elastico pneumatico, bracci multipli, barra stabilizzatrice
 Freni a disco autoventilanti, abs
 Sterzo a cremagliera con servocomando
 Capacità serbatoio carburante 100 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2855 mm
 Carreggiata anteriore 1647 mm, posteriore 1562 mm
 Lunghezza 4786 mm - Larghezza 1928 mm
 Massa in ordine di marcia 2355 kg.

Prestazioni

Velocità 270 km/h
 Accelerazione 0-100 km/h in 5,2 s.
 Consumo medio 15,7 litri/100 km.

ANALISI DI MERCATO

Quotazione di riferimento

La Turbo S, in quanto non era considerata una versione a listino, non appare nelle nostre quotazioni. Ragionevole ipotizzare un 30-35% in più rispetto alla normale Turbo.

I label	A+	AB	B+
In euro	30.000	16.000	9.500

Valore di mercato **In crescita**

È il momento di

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

Tre generazioni

Qui sotto, i principali step dell'evoluzione del modello. Le prime due generazioni, con versioni aspirate e turbo e motori a benzina e diesel, hanno sempre avuto la tradizionale forma delle Suv, mentre la terza è disponibile anche in versione Coupé e non monta motori a gasolio.

➡ 640 CV vengono erogati e scaricati con una compostezza quasi virtuale: non ti accorgi della fatica che il telaio compie per gestire cavalli, coppia e peso neutralizzando il sottosterzo e mantenendo l'auto piatta in appoggio, in frenata e in accelerazione. Sul dritto è presente un rollio abbastanza marcato e voluto, che credo serva per avvisarti degli spostamenti di questo pachiderma che, altrimenti, risulterebbe troppo artificiale e poco intuitivo per i meno esperti, che non capirebbero in quali condizioni dinamiche si trovino di volta in volta le oltre 2 tonnellate di questa Cayenne. Nella modalità "Sport Plus" il retrotreno diventa protagonista di tutta l'esperienza di guida. Da metà



2003 Debutta la prima serie.



2007 L'ambita Transsyberia.



2010 Nasce la seconda serie.



2014 In autunno c'è il restyling.



2017 La terza serie, l'attuale.



PORSCHE CAYENNE TURBO GT

Motore

Anteriore, longitudinale - 8 cilindri a V biturbo
 Alesaggio 86 mm - Corsa 86 mm
 Cilindrata 3996 cc
 Potenza 471 kW (640 CV) a 6000 giri/minuto
 Coppia 850 Nm a 2300 giri/minuto
 Distribuzione con sistema VarioCam Plus, 4 valvole per cilindro
 Alimentazione a iniezione elettronica diretta.

Trasmissione

Trazione integrale permanente a gestione elettronica
 Cambio automatico a 8 rapporti
 Pneumatici ant. 285/35 R22, post. 315/30 R22.

Corpo vettura

Coupé 5 porte, 5 posti
 Scocca portante
 Sospensioni anteriori a schema multilink
 Sospensioni posteriori a schema multilink
 Barra antirollio anteriore e posteriore
 Elementi elastici pneumatici
 Freni a disco autoventilanti, abs
 Servosterzo elettromeccanico ad azione differenziata
 Capacità serbatoio carburante 90 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2895 mm
 Lunghezza 4942 mm
 Larghezza 1995 mm
 Altezza 1636 mm
 Carreggiata anteriore 1687 mm, posteriore 1688 mm
 Massa a vuoto 2195 kg.

Prestazioni

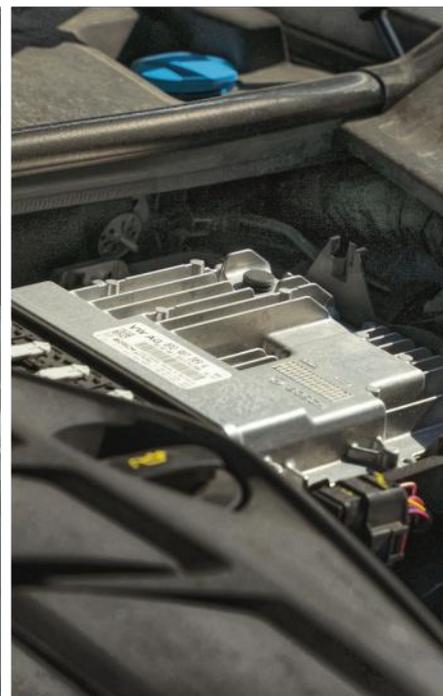
Velocità 300 km/h
 Accelerazione 0-100 km/h in 3,3 s
 Consumo medio 14,1 litri/100 km
 Autonomia media 638 km.

curva ci si può divertire con spazzolate, facendola scivolare con l'acceleratore, che sono tipiche delle trazioni posteriori. A tratti mi ricorda la trazione integrale delle Bmw M, per me la migliore. Che dire, a volte l'evoluzione si traduce in involuzione o perdita del proprio Dna. Per questo siamo fan del passato, di un tempo a tratti perduto e non più ritrovato. Fan di un'epoca che cerca di riportare una luce nello smarrimento della contemporaneità; nella miopia elettrica. A volte. Ma non sempre. E non in questo caso: la GT è una Porsche fedele al passato che se ne frega del futuro. Sarà sicuramente l'ultima, sì, e per questo ho deciso di acquistarla. Per affiancarla alla prima. **R**



2019 La Cayenne è ora Coupé.

Non essere curioso
 Se nel cofano della Cayenne prima maniera si riesce ancora a scorgere qualche elemento meccanico, in quello della Turbo GT attuale tutto è celato alla vista.





Quarant'anni



di corsa

L'emanazione ufficiale del Biscione **sui circuiti di tutto il mondo** festeggia l'importante compleanno con tante iniziative rivolte anche ai giovani. Con una certezza: il futuro è sempre in velocità, come la Casa madre insegna

Con la Giulia del raid

Da sinistra, Andrea e Marco Cajani sorridono accanto alla Giulia 1600 protagonista alla Pechino-Parigi nel 2016. La Scuderia del Portello ha partecipato alla gara con due equipaggi, Chioldi-Degli Esposti e Cajani-Morteo, classificatisi secondi e terzi di classe.

UN BEL TRAGUARDO CON UN PALMARÈS ECCEZIONALE CHE VANTA, TRA L'ALTRO, OLTRE 300 VITTORIE DI CLASSE



Hic sunt leones

Il caratteristico frontale della Giulia TI Super accoglie Ruoteclassiche nella sala al primo piano della Scuderia del Portello. In basso a sinistra, spettacolare la parata delle 1900 sia in versione berlina sia in versione coupé. In primo piano una delle sole sette Sprint Corto Gara allestite nel 1952 per le competizioni.

n quel di Seregno, tranquilla cittadina brianzola, da tanti anni a questa parte si vive una piacevole consuetudine. Il normale tran tran di tutti i giorni viene spesso interrotto dal rombo prepotente delle Alfa Romeo da corsa, che sono poi quelle che dal 1982 nei circuiti di tutto il mondo hanno reso famosa la Scuderia

del Portello. Proprio per festeggiare il compleanno con 40 candeline sulla torta, Ruoteclassiche ha voluto incontrare il deus ex machina dell'emanazione ufficiale della Casa del Biscione, Marco Cajani, insieme al figlio Andrea.

LA GRINTA DELL'ARCHITETTO

“La Scuderia del Portello è stata fondata ad Arese il 3 febbraio 1982”, ricorda Marco, architetto dal piede pesante, 76 anni e una grinta pari alla potenza scatenata in pista da una GTA ufficiale, “ovviamente col patrocinio della Casa madre. Nel frattempo ero riuscito già a metter insieme una squadra di appassionati proprietari e gentleman driver di Alfa Romeo, pronti a difen-

dere in pista il glorioso passato agonistico del Biscione. E quando si è trattato di scegliere il nome, l'Alfa Romeo ha pensato al quartiere della periferia meneghina in cui erano sorti i primi stabilimenti dell'azienda, posta lungo la strada del Portello, così battezzata perché conduceva a una porta minore del Castello Sforzesco di Milano. Il team è stato messo a punto come una struttura di supporto e di assistenza tecnica per i piloti che gareggiavano con i bolidi dell'Alfa di cessata produzione, ma nell'atto costitutivo è stato indicato come scopo anche la promozione del marchio, nonché la tutela del suo patrimonio storico e tecnologico, come fondamentale contributo alla storia dell'automobilismo. E da subito è diventata la squadra ufficiale dell'Alfa Romeo per le competizioni nel mondo delle auto storiche”.

Nel 1990 la Scuderia del Portello modifica il proprio statuto per estendere la sua attività anche al campo dell'automobilismo contemporaneo. In quest'occasione viene cambiato anche il logo, che assume l'aspetto attuale rievocante la forma del radiatore della 1900. “Già, la mia ➤





Squadra vincente

Da sinistra, Alberto Spotti (lo storico meccanico della scuderia), Marco Cajani coi figli Mario e Andrea. In basso, la 33 TT/3 del 1971, la Giulietta Spider Sebring del 1956 e la De Tomaso-Alfa Romeo F.1 del 1961.



“I PROSSIMI 40 ANNI? **SEMPRE DI CORSA**, CON OCCHIO RIVOLTO ALLE **NUOVE GENERAZIONI**”, PAROLA DI ANDREA CAJANI



Livrea appariscente

Qui sopra, sono numerosi e soprattutto originali i ricambi a disposizione del team per l'assistenza delle vetture in gara e per la normale manutenzione dopo le corse. In basso, trofei a gogo e la sagoma inconfondibile della 183 T Formula 1 con la livrea Benetton.

➔ preferita”, continua il presidente e team principal della scuderia, “la berlina di famiglia che vince le corse. Ne abbiamo diverse, compresa una rara Sprint Corto Gara con carrozzeria Touring, una delle sole sette costruite, ex ufficiale del Reparto Esperienze della Casa e utilizzata per i collaudi alla Mille Miglia del 1952 con motore AR1308 sperimentale. La guidarono anche Fangio, Cortese, Sanesi, Tadini e Dätwyler. Ne sono rimasti solo due esemplari al mondo e rappresenta un'icona della storia dell'Alfa Romeo nelle corse per velocità, prestazioni ed eleganza. Negli anni l'abbiamo utilizzata anche per gareggiare nei campionati europei di auto storiche”.

LE SALE DELLA MERAVIGLIA

La sede della Scuderia del Portello si staglia su due piani. Appena entrati, bisogna fare lo slalom tra le bisarche e il motorhome ufficiale per arrivare all'officina superattrezzata dove salutiamo il fedele meccanico Alberto Spotti, che dal 1957 annusa solo i motori del Biscione, alle prese con la finitura di una rarissima Giulietta Sprint

preserie. Subito accanto, la sala dedicata ai ricambi, con monoblocchi di ogni genere, parti elettriche, lamierati, cristalli, cerchi, tutto materiale new old stock oppure originale in perfette condizioni. Poi si sale al primo piano, un piccolo corridoio tra modellini e una parte dei trofei e si arriva alla sala principale.

Uno sbalzo: in bella mostra e in rigoroso ordine, il meglio dei bolidi dell'Alfa, dalla 1900 fino ad arrivare alle Formula 1. L'emozione prende il sopravvento, Cajani sorride: “Se devi svenire, ti consiglio di farlo in mezzo alle due 33 della nostra scuderia”. La prima è la famosissima “Fléron” del 1967 (vedi box nella pagina accanto), l'altra è la TT 3 litri utilizzata nel 1971 per le prove e i collaudi alla Targa Florio con Nino Vaccarella e Rolf Stommelen. Sempre nello stessa stagione ha corso la 1000 Km del Nürburgring guidata da Teodoro Zeccoli e a Montlhéry nelle mani di Henri Pescarolo. “Le abbiamo trovate in Alfa Corse in stato di quasi totale abbandono, siamo riusciti a portarle a casa e devo dire che, se Carlo Chiti potesse parlare, ci farebbe solo complimenti”. Poco più in là un



altro colpo al cuore: la 183 T Formula 1 con la livrea Benetton, e poi la Giulietta Spider Sebring, una delle sole 17 allestite nel biennio 1956-57 per correre nel campionato americano. Quanta bellezza, tutta rigorosamente funzionante e vincente, con un palmarès impressionante: in quarant'anni, tra l'altro, un bottino di oltre 300 vittorie di classe, dodici titoli europei, cinque italiani assoluti.

UN FUTURO BEN ORGANIZZATO

“Oggi partecipiamo a grandi trasferte in ambito internazionale, ma non solo”, spiega il figlio Andrea, attuale team manager e responsabile eventi, “mettiamo a disposizione un parco auto prestigioso con solida struttura organizzativa per eventi ed esperienze, grazie alla Scuderia del Portello Drive Experience. Intendiamo dare continuità alla storia culturale e artigianale del marchio, anche grazie alla formazione di giovani studenti delle scuole professionali e, ovviamente, dare ai clienti un punto di riferimento sicuro per acquisti, restauri, preparazioni”. Un bel programma, doveroso un brindisi ai prossimi 40 anni. **R**

33/2 “PERISCOPICA”

LA REGINA DI FLÉRON

Segni particolari: telaio numero 1 (di soli tre restanti). Il gioiello più rappresentativo della Scuderia del Portello è la spettacolare 33 2 litri Sport (1967), ribattezzata “Periscopica” per la caratteristica forma della presa d'aria sul cofano motore, dietro l'abitacolo. Sofisticato il telaio, in magnesio, molto potente il motore 8 cilindri che inizialmente è alimentato a carburatori e poi adotta l'iniezione Spica. Alla sua prima uscita ufficiale coglie subito la vittoria, un leitmotiv frequente per i bolidi del Biscione. Infatti il 12 marzo 1967 il collaudatore ufficiale Teodoro Zeccoli è primo nell'impegnativa corsa in salita a Fléron, in Belgio.

Grinta tout court
Alcuni particolari della spettacolare 33 “Periscopica”. Ha vinto la gara in Belgio a Fléron nel 1967 con Teodoro Zeccoli che, in occasione dei festeggiamenti per il 50° di Autodelta, ha autografato il “suo” bolide visibilmente commosso.



Piloti illustri

Da Clay Regazzoni a Nino Vaccarella, da Rolf Stommelen ad Arturo Merzario (attuale presidente onorario), da Gianluigi Picchi a Edi Orioli, da Carlo Facetti a Sandro Munari, da Nanni Galli a Phil Hill sono tantissimi i piloti che si sono distinti coi bolidi della Scuderia del Portello in quarant'anni di gloriosa storia sportiva.





PROVE DI E-FUEL

In Germania una gara minore con 45 auto e 215 fra moto e sidecar d'epoca si è rivelata importante, al di là del risultato sportivo, perché un terzo dei **concorrenti ha fatto rifornimento con carburante sintetico**



Una voce... dal basso

Una piccola manifestazione tedesca, la corsa in salita Auerberg Klassik, alla sua terza edizione ha proposto i rifornimenti con carburanti alternativi. Un modo per far parlare di sé e anticipare i tempi. Con l'adesivo "I'm on E-Fuel" a testimoniare l'iniziativa green.

entre in Italia si discute della frattura fra termico ed elettrico, in Germania si fanno prove di e-fuel. Anche nel mondo dell'auto e della moto d'epoca: alla sua terza edizione, la gara in salita Auerberg Klassik ha offerto ai partecipanti la possibilità di correre con il carburante sintetico, che riduce quasi del tutto le emissioni di particolato fine. Più di un terzo dei piloti ha accettato, sensibilizzato dal tema e precorrendo quello che potrebbe essere uno scenario che, nei prossimi anni, potrebbe porre gli appassionati nella posizione di dover fare delle scelte.

In Germania come in Italia, le manifestazioni d'epoca si tengono in località d'interesse storico-turistico e scenari di grande bellezza naturale. I cui amministratori pubblici potranno calare la mannaia dei limiti ai combustibili fossili per ragioni di politica ambientale. Così, nel guardare al passato, gli organizzatori dell'Auerberg Klassik hanno giocato d'anticipo facendo parlare di sé il mondo tedesco delle corse d'epoca. Anche perché, una volta tanto, l'introduzione del carburante alternativo non è stata calata dall'alto di un gruppo industriale, ma è spuntata da una piccola manifestazione, appena alla sua terza edizione.

SI PARTE DALLA BAVIERA

Si guarda avanti, dunque. Soprattutto in Germania dove la discussione sul clima globale è all'ordine del giorno. E non soltanto in chiave elettrica. Per questa ragione l'ideatore dell'Auerberg Klassik, il fotografo di automotive Hermann Köpf, ha colto al volo l'offerta di fornitura da [➔](#)

Non solo elettrico

La benzina ecosostenibile proposta alla gara tedesca di Bernbeuren era fornita dalla berlinese P1 Performance Fuels, una delle due aziende che commercializza la benzina sintetica in Germania. L'idea è subito piaciuta all'organizzatore Hermann Köpf.





Una moto in montagna
La classifica generale della terza edizione della Auerberg Klassik è stata vinta da Josef Traubinger su moto Standard-Gutbrod del 1932. Ma il titolo di "Re della montagna" ha avuto un'eco minore rispetto all'impatto che ha riscontrato la scelta dei team di usare benzina alternativa.

→ parte della berlinese P1 Performance Fuels, una delle due aziende che commercializza la benzina sintetica in Germania. L'altra è la Siemens Energy, che collabora con Porsche a un impianto su larga scala per la produzione di e-fuel in Cile. È un biglietto da visita interessante: il P1 Performance è lo stesso carburante ecosostenibile che ha alimentato l'Aston Martin TT1 "Green Pea" del 1922, guidata lo scorso luglio da Sebastian Vettel al Paul Ricard prima del G.P. di Francia di Formula 1.

UN ESPERIMENTO RIUSCITO

Ed ecco come, il 10 e 11 settembre, Berneuren, ameno villaggio bavarese di 2400 anime a un centinaio di chilometri a Sud-Ovest di Monaco, è diventato il sito di un esperimento al quale potremmo assistere con maggior frequenza nel prossimo futuro - magari anche in Italia. "La maggior compatibilità possibile con la natura e, in particolare, con l'ambiente che accoglie questa corsa è un argomento che tocca molto da vicino la sensibilità di noi organizzatori", spiega Hermann Köpf. "Ciò che vogliamo è inviare il

segnale chiaro e forte che i carburanti alternativi offrono una soluzione reale per portare le competizioni storiche nel futuro ecosostenibile". Un segnale che è stato recepito dagli oltre 230 team presenti, visto che oltre un terzo ha accolto la novità. E non certo per mere ragioni di convenienza economica, non si è trattato di un test a buon mercato: il prezzo dell'e-fuel era stato fissato a sette euro al litro, di cui il 30 per cento coperto dagli organizzatori.

I MOTORI HANNO TENUTO

Naturalmente nel paddock le discussioni non sono mancate, soprattutto fra i piloti di vecchia scuola, più preoccupati della tenuta dei loro motori. Una volta sensibilizzati e rassicurati, diversi hanno cambiato idea acquistando un "pieno" per le prove e la corsa.

Nessuno ha accusato perdite di potenza o malfunzionamenti: "Ho corso sulla mia Ducati 900 SS senza problemi, solo l'odore era leggermente diverso. Come di gelato all'amaretto guarnito con un po' di Cynar", ha commentato Köpf con humour bavarese. Detto questo, i mo-



tori hanno tuonato con la stessa voce dei 98 ottani. Si è corso eccome, sui 3,2 chilometri di salita al monte Auerberg.

Lo scenario bucolico è stato violato da un museo mobile di 45 auto e 215 fra moto e sidecar d'epoca, suddivise in sei classi. Tra le vetture presenti, una Brabham BT3 di Formula 1 del 1962 e la Formula 3 Reynard-Opel-Spiess con la quale sua maestà Michael Schumacher in persona disputò e vinse il campionato tedesco nel 1990.

RIEVOCAZIONE IN CRESCITA

Il paddock era piuttosto variegato: le venerabili Alpine A110 e Fiat 131 Rally Abarth, un paio di Nsu Prinz sempre kittate da rally, una Chevrolet Corvette Sting Ray. Persino un'Abarth SE 010 2000 Sport di pura fantasia, in versione "breadvan" e spinta da un V8 Audi 4200. "La nostra intenzione è di aumentare progressivamente il numero di vetture, la cui presenza quest'anno era solo dimostrativa, per portarle in corsa. Così

“SIAMO DAVVERO CONVINTI CHE I CARBURANTI ALTERNATIVI OFFRANO **UNA SOLUZIONE REALE** PER LE GARE STORICHE”

come avveniva nelle 21 edizioni originali fra il 1967 e l'87, secondo la formula della regolarità”, annuncia Köpf. Anche lo stile è stato una componente fondamentale dell'Auerberg Klassik, che ha riservato il premio “Best Dressed” al pilota abbigliato nello stile più appropriato al suo mezzo. E anche in questo caso la concorrenza è stata accerrima, quasi da Goodwood Revival.

A tutti gli effetti, a rendere la terza edizione dell'Auerberg Klassik superlativa sono stati i partecipanti stessi. Il più anziano aveva 88 primavere, il più giovane 23. Nonostante i rovesci di pioggia tipici del settembre bavarese, l'evento ha richiamato a bordo salita circa 4500 spettatori, ai quali è già stato rinnovato l'appuntamento per la prossima edizione. **R**



Un pieno eco, ma caro

Un terzo dei 230 team presenti ha accettato la sfida di rifornire i propri mezzi con la benzina alternativa.

Una scelta non dettata dalla convenienza, visto che il prezzo era di sette euro al litro (per un terzo coperto dagli organizzatori).

FACCIAMO LO PIU' SPESSO

Venti equipaggi, tutti desiderosi di imparare a guidare in sicurezza vetture storiche e youngtimer, hanno trascorso un sabato a Vairano con i nostri driver. **Nozioni teoriche, lezioni in pista e anche giri liberi.** Ma soprattutto tanto divertimento



Tutti a scuola

La Ruoteclassiche Driving Academy nasce con l'intento di fornire le basi ai proprietari di vetture classiche e youngtimer per potersi divertire in tutta sicurezza in gara e per gestire eventuali situazioni di emergenza.

“**R**ifacciamolo più spesso, non facciamo passare altri dieci anni, eh!”, è una delle frasi più dette dopo le cene-memorial dell'Esame di Stato o i ritrovi tra amici che si sarebbero evitati volentieri. Noi invece, il 28 maggio alla fine della prima edizione della Driving Academy di Ruoteclassiche, ce lo siamo detti di cuore, perché ci siamo proprio divertiti. E siccome siamo gente di parola lo abbiamo rifatto davvero e ancora più in grande. L'appuntamento per i 20 equipaggi partecipanti alla nostra scuola di guida sicura per classiche e youngtimer è stato fissato per sabato 8 ottobre alla pista Asc di Vairano (PV). Voglia di stare insieme, passione condivisa per i motori, curiosità e soprattutto volontà di imparare a gestire al meglio la propria auto anche in situazioni di emergenza sono stati i denominatori di questa giornata. Le auto giunte in pista erano di tutti i tipi e per tutti i gusti, dalle Porsche classiche dall'ineffabile bellezza alle più quotidiane Alfa Romeo 75, alle tecnicissime Lotus Elise, passando per qualche chicca straordinaria come una bellissima Porsche 928 S4

(di cui tutti ci siamo innamorati) e una Bmw Z1, amore mai sopito di chi scrive, nella rarissima tinta Magic Violet: una delle sei importate in Italia.

INDIETRO TUTTE

Dopo una prima parte della mattinata in aula, perché anche la teoria è importante, con i nostri driver e il mitologico Gianmaria Aghem, tutti al tracciato di guida sicura, dove i partecipanti hanno fatto “scodinolare” le loro beniamine (tutte a trazione posteriore, tranne due integrali) sul bagnato per imparare sia la gestione del sottosterzo e sovra-sterzo sia la frenata di emergenza. Una prova di slalom e un mini circuito di regolarità hanno riempito le pause. Dopo pranzo, tutti in pista a studiare le traiettorie e la gestione della velocità per poi affrontare qualche giro libero. “Mi sono divertito un casino”, chiosa Giovanni. “Ho fatto cose che non pensavo neanche che la mia auto potesse affrontare”, si sorprende mentre guarda soddisfatto la sua Audi TT Roadster con le gomme lisciate dal divertimento e il sole che tramonta oltre la pista. E siccome non c'è due senza tre, bisognerà proprio rifarlo. **R**





Ospiti illustri

Tra i partecipanti a questa edizione della nostra Driving Academy anche l'attore Ernesto D'Argenio, grande appassionato di auto d'epoca: oltre alla sua Fiat 124 del 1966 possiede una Lancia Beta Coupé 2000, foto a sinistra, con cui è venuto a trovarci in pista. Prossimo acquisto? Si vocifera una "Duetto"...



LE AUTO GIUNTE IN PISTA ERANO DI TUTTI I TIPI E **PER TUTTI I GUSTI**, DALLE PORSCHE CLASSICHE ALLE TECNICISSIME LOTUS ELISE

TESORI OLD ENGLAND

A pochi chilometri da Londra, ogni anno si tiene un appuntamento che **celebra i fasti del passato come nessuno**. E, soprattutto, nasconde un'incredibile quantità di prestigiosissime auto da corsa



Nell'invito appariva indicato chiaramente: "dress code suggerito in stile anni 40-50-60. In assenza, giacca e cravatta sono richieste per l'accesso ad alcune aree". Limpido, cristallino. Se le occasioni di ritrovo intorno a meraviglie d'acciaio con qualche decade sulle spalle si moltiplicano in Italia e in Europa, questo angolo del Sussex regala subito un'atmosfera carica di sfumature proprie. E non solo perché agli uomini vengano proposte tredici ispirazioni di look d'altri tempi (fra cui "Teddy Boy", "Pilota della Raf", "Frank Sinatra" o "Café Racer"), perfino più dei dieci suggerimenti per le signore. Neppure la perfezione delle officine approntate nelle zone coperte, con attrez-

zature e mobili d'antan, o le tribune dagli steccati bianchi che costellano il circuito del 1948, bastano a razionalizzare la magia. Il segreto si cela altrove. In quella chiave lontana dai concorsi d'eleganza come Villa d'Este, dall'auto quale affascinante opera d'arte che soggioga: qui ci si fonde con l'odore di grasso, gomma, scarichi roventi, anche quando appartengono a una Ferrari o una Bugatti da milioni di euro. Il sentore di brillantina? Solo un'aggiunta.

Date da segnare

Con quindici gare e centomila visitatori nel weekend 16-18 settembre, l'edizione 2022 ha confermato l'eccezionale levatura del festival. Impressionanti le discipline da cui provenivano i piloti: dalla Formula 1 alla 24 Ore di Le Mans, dalla Formula E al Tourist Trophy, dall'IndyCar alla Nascar. Il prossimo incontro? 8-11 settembre 2023.

LACONICO APLOMB

La formula funziona dal 1998, ben prima che fiorissero le odierne euforie per il vintage, nutrendosi delle radici stesse della sontuosa cultura motoristica britannica. Non a caso, mentre i gior- ➔



Asfalto e pellicce

Le tribune tradizionali e vicinissime alla pista (che misura 3,8 chilometri e prevede porzioni veloci, chicane e saliscendi) permettevano di godere appieno dello spettacolo. Ma molto è accaduto anche fra gli stand: anziane signore spingevano Brm P57, altri attendevano al volante di una Ferrari 250 Testa Rossa gialla, tutti si divertivano. Al centro a destra, il bus Bedford.





Non solo Ferrari

Una nutrita rappresentanza di moto anni 50, le brutali AC Cobra, una monoposto Alvis del 1948 (in alto a destra) e le piccole Austin J40 a pedali per la Settrington Cup dei bambini: decisamente gli occhi non si concentravano solo sulle creature di Maranello, pure rappresentate da meraviglie quali la TR 58 (qui sotto), la D50 (nata Lancia) e varie 250 GTO.

nalisti giungevano all'evento su uno splendido bus Bedford di fine anni 40, attraverso le cornici in legno dei finestrini sfilavano Jaguar, Rover, varie MG e addirittura una monoposto anni 20 di marca non identificata, tutte in coda con laconico aplomb fra il muso di una Fiesta e la coda di una Civic. Poi, naturalmente, all'interno sarebbe esploso un trionfo di sportive di ogni latitudine, omaggiate però secondo un rituale tipicamente inglese: in pista.

TESTA E BENZINA

Oltre alle 75 candeline di Maranello e alle cento dell'Austin Seven (con un esemplare per anno in entrambi i casi), a Goodwood si è festeggiata la sessantesima ricorrenza dell'ingresso in Formula

1 di Graham Hill, dunque si potevano ammirare ben trenta dei suoi agonistici strumenti di piacere, uno dei quali guidato dal figlio Damon. Che non risultava l'unico nome famoso in scena: accanto alle celebrità "pure" (fra cui Rowan Atkinson, cioè Mr. Bean, Stanley Tucci o Twiggy) sono comparse leggende delle quattro ruote come sir Jackie Stewart, Jenson Button, Gerhard Berger e Jean-Eric Vergne, in rappresentanza di trenta campionati. Tutti hanno gareggiato su bestie e "bestiole" (dalle Ford Falcon sette litri alle Mini) pre 1966, assaporate e vissute come si può solo qui. Un'esperienza straordinaria, valevole l'intero viaggio a Londra. Specie per chi si definisce "petrolhead". Con un'espressione, giustappunto, anglosassone. **R**



CHE DIO SALVI LA MINI

Nonostante i mille capolavori dell'automobilismo inglese d'epoca, ne resta **l'icona indiscussa e accessibile**. Con lo sguardo al domani



Ritorno al futuro

A destra, il celebre stilista di moda Paul Smith accanto alla Mini Strip, concept a batteria "spogliata" di ogni frivolezza (perfino dei pannelli portiera) e bardata, fra l'altro, di una plancia in sughero. Già presentata la scorsa primavera a Milano, si mostrava insieme a una Recharged del 1998 (in basso, in blu), esemplare personale di Smith convertito.

Nel centro storico di Oxford, poco lontano dalla fabbrica che l'ha partorita per decenni insieme all'impianto di Longbridge, s'infiltra fra vicoli e monumenti con un'agilità da eterna ragazzina, completando manovre e inversioni in qualche giro di volante. La proposta originale, con la famosa teoria del pianale tracciato intorno a quattro robusti operai, rimanda com'è noto al 1959; le variopinte accompagnatrici del tour intorno alla più antica università d'Inghilterra annoverano sul libretto circa venticinque anni ciascuna, configurandosi piuttosto quali youngtimer. L'una e le altre sanno però rivelarsi meravigliosamente senza tempo, quasi quanto le mura dei college che le incorniciano. Potevano mancare nell'esplorazione del passato motoristico anglosassone?

UNA SCOSSA DI GIOVINEZZA

Non stupisce che, nonostante l'ormai un po' abusata mitologia della prima citycar a trazione anteriore, delle Cooper e dei rally di Montecarlo, dopo oltre sei decenni la Mini costituisca un classico dalle quotazioni costantemente sostenute (e

non solo per le più anziane: secondo gli analisti un buon esemplare anni 90 rappresenta ancora un investimento da accalappiare al volo). Incredibile come chiunque sorrida al suo passaggio, perfino nel cuore di una manifestazione consacrata al rétro. Forse perché in un angolo del festival, nell'Earls Court, la piccolina si spianava le rughe con due prototipi elettrici firmati Paul Smith. Di sicuro, in tempi in cui anche le più solide icone britanniche tramontano, lei rimane l'ultima regina. **S.J.S. R**



Autunno? Dove? Quando?

La passione dei britannici per le capote in tela e ciò che vi si abbina è nota: la messe di tetti sventolanti nella vecchia Oxford conferma. Peccato che fuori il termometro non segnasse più di dodici gradi! Ma finché non piove...

ALLA FIERA DELL'EST

Per il secondo anno consecutivo il Veneto ha ospitato una coloratissima carovana di "Trabi" e di altri modelli costruiti nell'Europa Orientale **prima che cadesse il Muro di Berlino**. Alcuni veramente rarissimi e curiosi



Un po' di tuning

Nel mondo Trabant alcuni collezionisti non disdegnano il soft tuning. La pinna di questa 601 berlina riporta ad esempio uno sticker con la scritta IFA (per Industrieverband Fahrzeugbau, l'associazione dei costruttori di automobili della DDR). Nella foto grande, una parte del gruppo davanti a Villa di Maser (Treviso).

Di tutti i colori

1. Una Dacia 1310 con le bandiere della Romania. **2.** La Olcit protagonista del Test a Test su Ruoteclassiche di gennaio 2019. **3.** Una delle tante Trabant 601. **4.** La Zaz 968 M premio speciale della giuria per l'Ucraina. **5.** La 601 che aveva perso (e ritrovato) una ruota. **6.** "Ho fatto il test per l'Ovest". **7.** La Škoda 110 R "Best in Show".

Roba da farsi venire un coccolone. Un gruppo di turisti di Dresda arriva in visita a Villa di Maser, nel Trevigiano, quando il parcheggio è ancora vuoto, ignari di quello che li attende all'uscita: il parco brulicante di Trabant. Una scena da "Goodbye Lenin". Alla rovescia, però. Anche questo è successo al secondo raduno italiano delle Trabant e delle altre auto dell'Est, organizzato tra Padova e Treviso il 17 e 18 ottobre. L'idea di chiamare a raccolta le auto d'Oltrecortina, nata un paio d'anni fa su un gruppo Facebook, ha portato sulle strade del Veneto una cinquantina di equipaggi, per metà "Trabi" e per l'altra metà di marchi cecoslovacchi, polacchi, jugoslavi, romeni e sovietici.

CHI LE HA VISTE?

Con il suo due tempi che ronza come un motorino e fuma come una ciminiera, la sua carrozzeria in Duroplast e il passaggio dai varchi del muro di Berlino appena crollato che l'ha resa un'icona del XX secolo, la "Trabi" si è garantita un patrimonio di simpatia unico al mondo. Ma il raduno 2022 del gruppo, più dello scorso anno, ha visto modelli che molti avevamo dimenticato. O che in Italia mai erano arrivati. È il caso della Polski-Fiat 125 P Familiare, che un artigiano modenese utilizza come vettura di tutti i giorni, o della Zastava Yugo, che dalle nostre parti era semmai venduta (poco) come Innocenti Koral, e che sfoggiava sul tetto le insegne di un'autoscuola dei tempi di Tito. Ma c'era anche una tripletta di coloratissime Dacia 1300-1310, derivate dalla Renault 12, quando ancora le vendevano solo in Romania; una arrivava dal Danubio. Davvero insolito lo Uaz 452 "Buchanka", furgone 4x4 nato nel 1966 e tutt'oggi in produzione in Russia. E più ancora il suo equipaggio, composto da una bionda signora al volante e dalla sua giovanissima figlia. Sono auto pop, quelle dell'Est, ma ai raduni le premiano con le categorie da concorso d'eleganza.



za. "Best in Show", allora, a una Skoda 110 R verde arrivata da Roma. Un premio speciale è stato assegnato a una Zaz 968 M, costruita a Zaporizhia, città che abbiamo imparato a conoscere in questi mesi per tristissime vicende. Questo esemplare è stato l'ultimo immatricolato in Italia.

Come in ogni raduno, anche quello di "Trabi & Co." ha avuto le sue disavventure meccaniche. A Giacomo Giombetti, ideatore dell'evento, è volata via la ruota anteriore destra della sua 601 berlina, mentre di notte affrontava una semicurva a 80 all'ora. È riuscito a mantenerla in strada, poi ha recuperato cerchio e gomma e li ha rimontati. Alla faccia di quelli che pensano che Oltrecortina non fossero capaci di costruire automobili. **R**



LA RIVINCITA DELLE 924

Erano prevalenti all'incontro modenese delle coupé **a motore anteriore e trasmissione posteriore**, tra arrivi dall'estero e pezzi pregiati

Nel gergo degli appassionati sono le "TX", che sta per transaxle: le Porsche sportive a motore anteriore e cambio dietro, che hanno sempre vissuto all'ombra di Sua Maestà la 911 (e ovviamente della 356). L'idea di dedicare un raduno alla 924, la prima di tutta la serie, era nata lo scorso anno. Poi le limitazioni da Covid lo avevano ridotto a una rimpatriata tra amici. Quest'anno invece hanno fatto sul serio, quelli del Registro Porsche 924-944-928-968. Hanno organizzato a Modena, facendolo coincidere con Motor Gallery (ne parliamo nella pagina a fianco), un incontro a cui erano chiamate tutte le "TX", ma con un invito caloroso ai possessori di 924. Non a caso il raduno si chiamava Nove2quattro, e i novecentoventiquattristi hanno risposto all'appello con calore. Delle 49 vetture iscritte, la metà più una (cifra suggestiva, nella domenica elettorale...) erano 924, con gli altri modelli a fare da cadetti in un parterre di 95 persone che dalla Fiera



di Modena si sono poi trasferite al Balsamico Village di Carpi, visto che l'aceto sta alla provincia di Modena non meno dei Cavallini rampanti (gli altri, certo).

UN REGISTRO GIOVANE

Tanto per giocare coi numeri aveva ventiquattro anni il conducente più giovane - è stata ovviamente una fortunata casualità - mentre la palma della più anziana se l'è aggiudicata una 924 del 1979, che ha trasportato tutta la famiglia: padre, madre e due bambini, a dimostrazione che queste Porsche sono auto anche pratiche e di uso abituale, se non proprio da tutti i giorni. Un equipaggio, quello guidato

da Florian Schneider, è arrivato da Monaco di Baviera con una 944 prima serie (che rispetto alla 924 con motore di origine Audi montava un quattro cilindri che era la metà del V8 della 928). C'era anche un pezzo da novanta: la 924 Carrera GTS Gruppo 4 con cui Simone Lanfranchini corre nel Campionato Italiano Rally Auto Storiche. Una bella soddisfazione per questo registro, fondato nel 2014 per volontà di Nanni Corongi, che lo presiede, affiancato da Daniele Coli in veste di suo vice. È una delle quattro gambe su cui poggia il Porsche Club Italia, che è nato quando la 911 manco esisteva ancora, nel 1959, e che oggi comprende anche i registri 356, 911 e 914 - Boxster: una potenza di fuoco di oltre 700 soci che hanno in garage qualcosa come 5000 macchine, visto che sono pochissimi i collezionisti che di auto ne hanno una soltanto. Numeri di grande rilievo che non sorprendono, se si considera che più del 70% delle Porsche costruite dal 1948 a oggi è tuttora circolante. E, questo sì, è un dato sorprendente. Che fa però capire l'interesse e l'attenzione che anche la Casa madre riserva a chi l'aiuta a custodire la sua storia.

5° AIRCOOLED MEETUP

LE 911 E 356 D'AUTUNNO

E con questa sono cinque le edizioni dell'Aircooled & Special Porsche Meetup: l'ultima è andata in scena lo scorso 25 settembre e sempre grazie alla passione dell'ideatore, Daniele Bianchini, e de Il Tartarughino Club. I 40 equipaggi si sono radunati in terra bresciana, dalle parti del Lago d'Iseo, per poi lambire le sponde del Lago di Garda, passando per il territorio del famoso marmo di Botticino, con tanto di vista sulle cave, prima di raggiungere il ristorante a Serle (BS), l'agognata meta finale immersa nello spettacolo dell'Altopiano di Cariatoghe, dov'è stato servito il tipico spiedo bresciano.



INCONTRI RAVVICINATI

Molte proposte insolite e interessanti alla mostra-mercato emiliana che ha attirato un pubblico numeroso. **Tanti scambi, ma prezzi non bassi**

Più o meno rare

Sotto a sinistra, una Hillman Imp De Luxe (poco comune in Italia) e, a destra, una Lamborghini Countach. Più sotto, una più diffusa Fiat 600 Multipla. In basso, a sinistra una Cisitalia D46 da restaurare e a destra una Lancia Aurelia B20.



Non è che di Hillman Imp se ne incroci una a ogni angolo di strada. Di questa interessante "tuttodietro" inglese, con lunotto apribile e motore ad albero a camme in testa, in Italia ne hanno vendute pochissime. A Modena Motor Gallery ce n'era una, De Luxe, con targa originale di marzo 1964, proposta a un prezzo molto elevato (15 mila euro), ma all'apparenza bellissima. È un'auto, una sola, ma rende l'idea dei contenuti di questa fiera, che alla sua decima edizione, nonostante la pioggia e le elezioni, ha avuto un ampio riscontro di pubblico. Non era affatto difficile fare "incontri" insoliti e interessanti, in questo Salone: una Cadillac Allanté, una Ford Sierra Cosworth prima serie o una Rayton Fissore Magnum, per chi ama le youngtimer; o una Fiat 1100/103 Familiare con strapuntini, provata dal tempo ma completa, ideale per un impegnativo restauro anni 50. C'era anche una nutrita selezione di "specialità" del territorio, da una delle prime Biturbo a un'altra Maserati poco



diffusa, la Merak GT 2000. Oltre a un corollario di Ferrari e Lamborghini non numeroso ma rappresentativo. Piccola eppure completa, globale nella visione e nei contenuti ma sempre attenta alle eccellenze del territorio (battilastra, carrozzieri, specialisti di meccanica), Modena Motor Gallery ha raccontato, nella hall centrale, le spider della Motor Valley di oggi: inevitabile omaggio ai bisogni del marketing moderno per cui il classico è spesso un propellente.



OMAGGI ALLA STORIA

E tante mostre tematiche, sia pure in sedicesimo, perché i padiglioni sono solo tre, con in più un piazzale esterno: dai piani alti del motorismo (Nuvolari, Villeneuve) a cose che più basic non si può, come i "cinquantini" passando per i sessant'anni della Giulia e i cinquanta della Lancia Beta (presente con tutte le carrozzerie, Trevi esclusa). I ricambi, come sempre, sono pochini (già un po' meglio la documentazione, di grande qualità); i prezzi, in generale, non



bassi (ma in quale fiera lo sono?). Qualche esempio: un'Alfa Romeo Giulia GT "scalino" a 43.000, la "solita" 600 Multipla a 39.000, una Fiat 2300 S Coupé a 50.000. Con l'aggravante che quasi tutti i cartellini, tranne poche eccezioni, non sono esposti ma bisogna chiedere. E spesso, specie se il venditore non è un commerciante ma un privato, non è nemmeno a portata di mano e bisogna sperare che ci sia almeno il suo numero sul parabrezza (cosa non così scontata). **M.V.**

CONCORSO D'ELEGANZA DI MEANO

LE SIGNORE DELLA VILLA

Sessantacinque vetture si sono sfidate in varie classi nella dimora Feltrinelli nel Bresciano. "Best of Show" una **Ferrari 857 S del 1955**

Un gran lavoro
La giuria esamina scrupolosamente e giudica le auto d'antan che hanno animato prima il Castello di Meano e poi Villa Feltrinelli.



Premi per tutti. E l'ambito "Best of Show" a una Ferrari 857 S del 1955. Il cielo bigio di una domenica di fine settembre ha fatto da contraltare alla parata di splendidi bellezze che si sono affrontate al Concorso d'Eleganza di Meano. All'evento, organizzato col supporto del Rotary Club Meano delle Terre Basse e del Rotaract e curato da Enrico Barba, hanno partecipato oltre 65 vetture di tutte le epoche e di grande qualità. Al Castello di Meano c'era di che lustrarsi gli occhi: tra una simpatica Fiat 500 Sport

e una rara Ferrari 857 S, ecco Ferrari 512 BB, Lancia Aurelia B24, Porsche 356 Speedster, Bmw 328 e Z8, OM 665 Superba, Alfa Romeo 6C 1750, diverse Lamborghini, Jaguar, AC, Aston Martin, una Formula 1 (dell'ex pilota F.1 Alex Caffi, presidente del Club Meauto) e una Fiat-Ansaldi Brevetti Tipo 2 del 1908. La giuria, composta da membri dell'associazione Eve associata a Federperiti, ha esaminato le vetture, che nel frattempo si erano mosse alla volta di Orzinuovi, poi Padernello, infine della Villa

Feltrinelli a Gerolanuova, per la parata finale e le premiazioni. La categoria "Veteran" è stata vinta dalla Fiat-Ansaldi Brevetti Tipo 2 del 1908, "Vintage" dalla Itala 65 Sport Coupé (1928), "Post Vintage" dalla Bmw 328 (1938), "Classic fino al 1960" dalla Ferrari 857 S, "Classic dal 1961" da un'immacolata Porsche 356 SC (1964). Tra le più giovani nella classe "Post Classic fino al 1980" si è imposta una Lancia Fulvia 1.3 Zagato (1971), tra le "Post Classic dal 1981" ha primeggiato una Bmw Z1 e, infine, tra le "Youngtimer" una Maserati Ghibli GT. Oltre a vari premi speciali e al riconoscimento per il miglior restauro per la 911 2.0 S Targa del 1968, la giuria ha assegnato l'ambito "Best of Show" alla Ferrari 857 S del 1955 di Emilio Comelli, che ha stregato gli appassionati con le sue linee, la livrea bicolore e il sound feroce del suo 3,4 litri da corsa.

A LONDRA

LOVE ME DO, LAMBORGHINI

Quando i Beatles si esibirono dal vivo per l'ultima volta sul tetto del quartier generale dell'Apple Corps a Savile Row a Londra il 30 gennaio 1969, una Lamborghini 400 GT 2+2 Rosso Alfa era parcheggiata nella strada sottostante. Così, nel giorno del 60° anniversario di "Love Me Do", il primo singolo lanciato dai Beatles il 5 ottobre 1962, una 400 GT 2+2 ha fatto un giro (o pellegrinaggio) dagli studi di Abbey Road a Savile Row (foto) nelle vie vicine. Si racconta, ma non ci sono prove inconfutabili, che in quegli anni Paul McCartney, grande appassionato come gli altri tre Beatles di vetture del Toro, possedesse proprio una 400 GT 2+2.

PORSCHE CLASSIC

RESTAURO DOC

Arrivava dagli Stati Uniti, dove le corse le avevano lasciato segni inequivocabili. Restaurata dagli specialisti del Centro Porsche Milano Est, la 356 Speedster del 1956 ha vinto la settima edizione del Concorso di Restauro Porsche Classic. La proclamazione, all'inizio di ottobre, al Porsche People Excellence Center, all'interno del Pec Franciacorta, da parte della giuria composta da Pietro Innocenti, ad Porsche Italia, dal nostro direttore David Giudici e da Andrea Gruppach, presidente della Federazione Italiana Porsche Club. Seconda classificata una 911 2.4 E del 1972, terza una 911 2.2 T Targa del 1970.



SCOOTER: IL MITO

LAMBRETTISTI E VESPISTI UNITI

Un raduno a Milano ha celebrato i 75 anni dello scooterismo italiano con i **due marchi (un tempo) rivali** finalmente pacificati e festanti



Erano storici rivali, oggi sono insieme. Vespisti e lambrettisti, Piaggio vs Innocenti, Pontedera contro Lambrate... Avevano un modo diverso di considerare lo scooter, preferendo ora quello dalla linea più bella, ora l'altro con un aspetto più solido e una gran tecnica, ora un motore ora l'altro... Oggi gli sfottò hanno lasciato (quasi completamente...) il posto alla passione per il motorismo d'epoca, alla nostalgia romantica di quelle vecchie motociclette.

E proprio oggi cade il settantacinquesimo anniversario dello scooterismo italiano che ha motorizzato il Paese nel secondo dopoguerra.

IL MITO CHE RESISTE

E così il raduno Scooter: il Mito, voluto dal Lambretta Club Milano e dal Vespa Club Milano, ha raccolto trenta mezzi storici, selezionati dagli esperti dei sodalizi, in rappresentanza della produzione Innocenti



e Piaggio dal 1947 al 1971, partendo dal modello A della Innocenti e dal modello 98 "faro basso" della Piaggio (entrambi del 1947), arrivando al modello DL Macchia Nera della Innocenti e al modello 90 SS della Piaggio (entrambi del 1971). Con gli scooter, anche il motocarro Lambro FD/C in allestimento Croce Rossa, mezzo ufficiale dell'infermeria degli stabilimenti Innocenti di Lambrate. Il corteo,



Red carpet

Trenta mezzi, tra Vespa e Lambretta, modello per modello, hanno occupato le strade di Milano il primo ottobre per celebrare i 75 anni dello scooterismo italiano.

accompagnato da un centinaio di mezzi d'epoca dei soci dei due club, ha sfilato per le strade di Milano, fino al red carpet srotolato in via Montenapoleone. Da un lato della strada c'erano i mezzi storici, dall'altro i piloti, che sono scattati verso il proprio scooter, hanno acceso i motori per raggiungere il Museo della Scienza e della Tecnologia e fermarsi sotto... il sottomano S506 Enrico Toti.

65 ANNI ACMA

LA VESPA CON 4 RUOTE



Non è mai stata importata in Italia dalla Francia, dov'era prodotta, ma la Vespa 400, nata a Pontedera, ha seguaci anche da noi. Tanto che, per i suoi 65 anni, il Vespa 400 Club d'Italia ha riunito a Montebello Vicentino 42 vetturine fra Turismo, Lusso e Gran Turismo. Oltre alle fuoriserie Grand Luxe di Chapron (foto in alto, con scooter al traino) ed Esterel di Pichon Parat. Sabato 17 settembre le Acma hanno visitato il Museo Nicolis e domenica mattina si è tenuto il concorso d'eleganza. Una sola Vespa 400 si è fermata, a causa delle puntine. **A.B.**

SOLIDARIETÀ

UN CORTEO A FIRENZE

Una parata di auto e moto d'epoca, dal parco delle Cascine a piazzale Michelangelo, ha animato una domenica fiorentina di settembre. Voluta dal Mini Owners Club, la Firenze Classic Charity 2022 ha raccolto fondi per la campagna "La spesa che vale" della Caritas.



AL MAUTO DI TORINO

L'ETÀ D'ORO DEL RALLY

In mostra 18 auto della Fondazione Macaluso (e una del museo L'Aventure Peugeot) che hanno **dominato le gare tra gli anni 60 e i 90**

C'è la sabbia del Sahara. E la neve del Col de Turini. E c'è l'asfalto. E lì davanti, loro, le auto che hanno trasformato il rally in leggenda. Scenografica e unica, la mostra "The Golden Age Of Rally", che raccoglie le vetture icone del rally anni 60-90, è visitabile al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino al 2 maggio 2023. Le vetture in mostra si sono affermate nelle più importanti gare del campionato, da Montecarlo al Safari, dal Mille Laghi in Finlandia al Rally di Sanremo... Esempari mitici.

ESPERIENZA IMMERSIVA

Attraverso video e piattaforme sceniche realizzate ad hoc che simulano i diversi fondi stradali, è possibile vivere una (meta) esperienza nel mondo del rally. E con le auto ci sono i grandi piloti come Biondi, Mäkinen, Kankkunen, Mouton, Pinto, Sainz... Le loro sfide sono raccontate in una speciale

hall of fame. Sono 19 le auto esposte. Diciotto provengono dalla Fondazione Gino Macaluso, che, si sa, è una delle collezioni più importanti al mondo; una, la Peugeot 205 Turbo 16, arriva dal museo L'Aventure Peugeot. Si potrà così tornare indietro nel tempo facendo lo slalom tra Lancia Stratos, Lancia Rally 037, Lancia Delta S4, Lancia Fulvia 1.6 HF, Lancia Delta HF Integrale 16V, Lancia Delta HF Evoluzione "Safari". E tra Porsche 911 ST, Ford Cortina Lotus e Ford Escort RS, Alpine Renault A110, Fiat Abarth X1/9 Prototipo, Fiat 131 Abarth Gruppo 4, Toyota Celica GT-4 ST165, Audi Quattro... Insomma, un'occasione per ritornare all'epoca d'oro delle corse, quando dominavano la meccanica e la velocità, per carpire i segreti dell'evoluzione tecnologica delle auto, per ritrovare i volti dei piloti e delle squadre corse. E per sognare. Info: museoauto.com



PREMIO BARSANTI E MATTEUCCI

MASERATI È AVANTI

Eugenio Barsanti era sì un monaco ma soprattutto uno studioso, dotato di inventiva e genialità. Al punto di immaginare una forza motrice diversa da quella prodotta dal vapore e molto più gestibile. Un'idea che lo portò, in combinazione con l'ingegnere idraulico Felice Matteucci, a pensare nel 1853 e costruire nel 1858 il primo motore a scoppio della storia. Una scoperta che il Comune di Pietrasanta, dove Barsanti nacque nel 1821, ha voluto ricordare con un premio, non a caso sostenuto anche da Bosch, dedicato alle persone e aziende che fanno dell'innovazione un punto di forza. Come Maserati, vincitrice della 21esima edizione del premio per "la capacità di adeguarsi ai nuovi criteri della mobilità con lo sviluppo di motori a combustione ma anche ibridi ed elettrici mantenendo il suo elevato e tradizionale standard di prestazioni, qualità e confort". **A.G.**



MILANO AUTOCLASSICA

TUTTO PRONTO A MILANO



Le vendite di auto (più o meno) storiche, le Case, gli scambi anche tra privati, i club, i registri, i musei, le aste di Bonhams (di cui parliamo a pag. 107) e Wannenes, i raduni... E soprattutto i tanti appassionati. Milano AutoClassica,

il tradizionale Salone dell'auto classica e sportiva, torna a Fiera Milano Rho dal 18 al 20 novembre. Ci saremo anche noi di Ruoteclassiche con i nostri partner, Federperiti e Majorette, la Casa francese produttrice di

modellini specializzati in belle realizzazioni in scala 1:64. Proprio con Majorette Ruoteclassiche celebrerà la passione per l'auto con una bella iniziativa, "Build your car". Info: milanoautoclassica.com

NOVEGRO

RICORDO DEL MOTOM



La tradizionale mostra-mercato e un omaggio ai 75 anni della Motom. Novogro, dal 4 al 6 novembre, ricorda l'iniziativa dell'ingegner Battista Falchetto, già progettista della Lancia, che nel dopoguerra ebbe l'idea di costruire un ciclomotore robusto, leggero ed economico. Nacque così nel 1947 il Motom (abbreviazione di Moto Atomica), con i comandi sul manubrio, 48 cc, 50 km/h e consumi di 75 km/l. Nella foto, lo stabilimento Motom di via Jacopo Palma a Milano.

ESPERIENZA PORSCHE

In Franciacorta il settimo festival delle auto di Stoccarda ha riempito i quattro tracciati anche con **i modelli storici più iconici**

Se le emozioni sono un fatto personale, i numeri non sbagliano e diventano il modo esatto per decretare o meno un risultato. Che, nel caso del settimo Festival Porsche dello scorso 1-2 ottobre, con 9000 visitatori e oltre 1000 auto schierate in pista nelle due parate che hanno chiuso altrettante giornate di evento, è un successo. Negli spazi del Porsche Experience Center Franciacorta, che per il secondo anno ha ospitato la kermesse, il marchio di Zuffenhausen ha celebrato la passione che lo lega a milioni di persone in tutto il mondo. L'ha fatto con



la pista di go kart elettrici, con il paddock occupato da stand e attività dedicate al surf e allo sci, ai modelli classici, agli ospiti più piccoli, ai 70 anni del Porsche Club, festeggiato con altrettante auto speciali,

ai 50 di un'icona come la 911 2.7 RS, al miglior restauro di una Porsche classica (ne parliamo a pag. 86). Il tutto sui quattro tracciati che animano il Pec Franciacorta, il "parco giochi" Porsche che ha appena



Pubblico record

Nei due giorni di kermesse sono arrivati in Franciacorta 9000 visitatori, un primato per il Festival Porsche, con oltre mille vetture che hanno animato il paddock e sono state schierate in pista in due spettacolari parate.

compiuto un anno di attività. Con risultati straordinari: 22.500 visitatori di 54 nazionalità diverse e 148 eventi organizzati (praticamente uno ogni due giorni) da Porsche Italia e non solo. **Alessandro Giudice**



CIRCOLO AUTO MOTO STORICHE LA SPEZIA

LE NUOVE SFIDE SUL MARE DEL GOLFO

Con la spinta del centauro Roberto Gallina è nato ed è sempre attivo il club ligure che **organizza anche un concorso d'eleganza** e non trascura le yt



Insieme dal 1991

Da sinistra, il presidente del Cams, Lorenzo Di Alesio, l'ex campione Roberto Gallina e altri amici del club.



SCHEDA CLUB

Nome	Circolo Auto Moto Storiche La Spezia
Presidente	Lorenzo Di Alesio
Anno fondazione	1991
Sede	Via Fontevivo 52, La Spezia
Telefono	0187 280123
Sito	camslaspezia.it
Mail	info@camslaspezia.it
House organ	no
Numero iscritti	450
Quota iscrizione	105 euro (auto), 100 (moto), compresa quota Asi
Raduni annuali	Rievocazione Circuito Motociclistico della Spezia, Concorso di eleganza a La Spezia, Antichi Motori a Sarzana

Roberto Gallina, famoso centauro degli anni 60 e 70 e poi team manager campione del mondo classe 500 nel 1981 con la Suzuki pilotata da Marco Lucchinelli, è stato uno dei 12 soci fondatori nel 1991 del Circolo Auto Moto Storiche La Spezia. Da allora con entusiasmo e passione Gallina segue il percorso del club condividendone spirito e successi. Raccontando del club spezzino, è doveroso rimarcare il 1993, anno in cui, raggiunto il numero di 40 soci, ottenne la federazione Asi. In poco tempo il circolo aumentò il numero di soci e di eventi organizzati. Inizialmente collaborando con le autorità locali di La Spezia e di Sarzana con mostre di mezzi storici in occasione delle festività per il santo patrono, per il carnevale e la befana e poi organizzando gite alle Cinque Terre, in Val di Vara e in Val di Magra, territori confinanti con le province di Genova e Massa Carrara.

Il club spezzino ha via via organizzato gite in Corsica e all'Isola d'Elba, in Sardegna, a Montecarlo, sul Lago di Garda e in molte altre località. Nel 2006 il Cams iniziò, in occasione delle tre giornate del Palio del Golfo, a collaborare con le Borgate, i tredici paesi che si affacciano sul Golfo dei Poeti e che partecipano al palio. E l'anno successivo organizzò anche la Rievocazione del Circuito Cittadino della Spezia per sidecar d'epoca, manifestazione motoristica abbinata al palio e inserita a calendario Asi. Dal 2009 il circolo collabora anche con la Marina Militare in occasione del Trofeo Mariperman, proponendo ogni anno un tema "automobilistico" diverso. Quest'anno, il Cams dopo la pandemia ha ripreso la normale attività affrontando due nuove sfide: un concorso di eleganza nel centro di La Spezia, che ha ottenuto ampi consensi, e l'organizzazione di eventi youngtimer, per avvicinare



i giovani alla vita di club e promuovere il motorismo storico. Il consiglio direttivo ha rinnovato i propri canali social, in primis il sito Internet e la pagina Facebook, proprio per avvicinare agli eventi i più giovani. Inoltre, approfittando dell'ampio piazzale antistante la sede all'interno del Deposito Rotabili delle Ferrovie, il direttivo ha deciso che i soci possono incontrarsi in sede anche la domenica, intervenendo magari con i propri mezzi storici. Durante la settimana, la segreteria è operativa per i servizi relativi

alle pratiche di iscrizione e certificazione, e i commissari tecnici sono sempre disponibili per indicazioni e pareri sull'acquisto dei mezzi o sulla loro conservazione e restauro. Il sodalizio è molto attivo nella promozione di convenzioni con attività locali (ricambisti, officine, carrozzerie), in modo da fornire ai propri soci riferimenti di fiducia ai quali potersi affidare per restaurare e mantenere efficienti i propri mezzi storici. Tra gli obiettivi futuri del circolo c'è quello di creare un museo dove esporre i cimeli donati dai soci e dai piloti locali.

TROFEO CITTÀ DELLE ACQUE

UMBRIA, TRA DANTE E DON MATTEO

Cinquanta storiche (anche quasi centenarie) hanno animato l'ottava edizione del **tradizionale raduno** tra Spoleto e Nocera Umbra

È stata la bella Spoleto a ospitare quest'anno la partenza dell'ottava edizione del Trofeo Città delle Acque, organizzata dal Club Afas Foligno. Si è iniziato con la visita del centro storico, a cui ha fatto seguito il pranzo a base di prodotti tipici locali e biologici, compreso l'olio d'oliva. Tappa d'obbligo di fronte al Duomo e nella piazza del Municipio, set della celebre fiction tv "Don Matteo". Accesi i motori (la manifestazione era riservata a cinquanta storiche costruite fino al 1974), la giornata è proseguita con un tour attraverso le colline umbre fino a Montefalco, antico borgo romano conosciuto per il suo vino e i suoi tessuti, dove i partecipanti hanno visitato il complesso museale di San Francesco. E successivamente la splendida piazza della Repubblica a Foligno, città dove l'11 aprile 1472 venne stampata la prima edizione della "Divina Commedia", ha ospitato l'aperitivo. La giornata si è conclusa nell'esclusiva



piazzetta di Nocera Umbra, di fronte alla chiesa di San Filippo, tra i sapori della cucina umbra. Il giorno dopo i 50 equipaggi, in rappresentanza di 19 club, a bordo delle loro auto storiche hanno affrontato un altro spettacolare percorso tra le colline umbro-marchigiane fino a Fabriano per la visita al Museo della Carta e della Filigrana. Molto ammirate una Bentley del 1925, una Citroën A C4 del 1929, una MG Magna F-Type del 1932, una Singer Le Mans del 1934 e una Jaguar SS 100 del 1938. A seguire, rientro a Nocera Umbra per il pranzo e le premiazioni nella sede del Rione Santa Croce, ex convento delle monache clarisse, alla presenza del vice presidente Asi Totino Verzera e di alcuni consiglieri.

TRA I CASTELLI GLAMOUR PIACENTINO



Oltre trenta "bellezze storiche a quattro ruote" hanno dato vita l'11 settembre al 2° Circuito dei Castelli, manifestazione del Club Veicoli Storici Piacenza. Con partenza da Gossolengo, le auto storiche si sono dirette a Sarmato per la visita all'antico castello. Riaccesi i motori si è raggiunto Agazzano per la pausa pranzo. Nel pomeriggio tappa a Pianello Val Tidone per la visita al Museo Archeologico della Val Tidone. Ammirate soprattutto una Adler del 1940, un paio di Fiat Balilla, ma anche una Lancia B20, una Bertone X1/9 e una Lancia Thema 8.32.

MEETING

LE OPEL A PARMA

È tornato in Italia, a Parma il 17 settembre, il meeting internazionale per Opel storiche a trazione posteriore (ante 1986). Presenti un centinaio di esemplari, alcuni molto rari, provenienti anche dall'estero. Ritrovo ed esposizione in piazza Duomo. I due "Best of Show" a una Kapitän del 1954 e a una Olympia Rekord del 1951.



TARGA DEL MATESE

LA FIAT 1100 SU TUTTE

Partita da Isernia, si è svolta il 17 e 18 settembre la XIII Targa del Matese promossa dal Classic Car Molise. La carovana ha via via toccato varie località per poi fare rientro a Isernia. Nel confronto col cronometro ha prevalso l'equipaggio Baviera-Bramanti su Fiat 1100/103 del 1953; sul podio l'incessabile Paciaroni in coppia con Leoni su Autobianchi A112 e Buccioni-Guerrini su Ford Anglia 1962.



CONCORSO DI ELEGANZA

NOBILI AGÉE NELLE DIMORE SABAUDE

Auto e moto ante 1940 hanno sfilato tra Torino e dintorni prima della premiazione che ha onorato anche **una Holsman Big Wheeler del 1907**

In piazza San Carlo a Torino sabato 10 settembre, nell'ambito di Autolook Week, si sono date appuntamento, con la regia dell'AC Torino e la collaborazione del Veteran Car Club Torino e del Mauto, 35 auto e moto storiche, tutte ante 1940, per dare vita al concorso dinamico di eleganza Le Dimore Sabaude. Dopo un primo momento espositivo in piazza, il serpente storico, scortato dalla polizia municipale e dalle staffette del Vcc Torino, si è diretto alla Palazzina di Caccia di Stupinigi. Spenti i motori e parcheggiati i mezzi storici, i partecipanti hanno visitato la residenza sabauda per poi intrattenersi a pranzo all'interno del Semicircolare di Levante. Nel pomeriggio auto e moto storiche hanno fatto ritorno a Torino in piazza San Carlo per poi sfilare in via Roma e in piazza Castello. In piazza San Carlo si è poi svolta la cerimonia di premiazione al cospetto di un numeroso e interessato pubblico di appassionati. Sono state premiate tra le Ancêtre una Holsman Big Wheeler del 1907, una Itala "Pechino-Parigi" 35/45 HP del 1907, una Scat 22/32 HP del 1910 e una Fiat 18/24 HP del



1908; per le Vintage una Horch 830 BL del 1937, una Lancia Lambda del 1924 e una Fiat 522 Cabriolet Royal del 1933; tra le moto una Della Ferrera D18 sidecar del 1922, una Moto Guzzi sidecar sport del 1932 e una Bmw R57 del 1928. I premi speciali Vcc Torino-Asi sono stati assegnati a una De Dion-Bouton del 1898 e a una Moto Guzzi S 14 del 1929. A conferma dei buoni rapporti sul territorio, durante la cerimonia di premiazione, scambio di targhe ricordo tra il presidente del Veteran Car Club Torino, federato Asi, Massimo Lazzaro, e il vice presidente dell'AC Torino, Adalberto Lucca.



RUOTE NELLA STORIA/2

ANCHE LE YT A RENDE

Ruote nella Storia ha fatto tappa anche a Rende. Al raduno, organizzato dall'AC Cosenza con la collaborazione dell'Historic Club di Castrovillari, hanno preso parte una cinquantina di vetture. La città calabrese per un giorno si è tuffata nel passato: le auto storiche hanno attraversato il centro seguendo un percorso tra le chiese, il museo civico, la pinacoteca e il castello normanno. Il premio per la vettura più datata è stato appannaggio di una Fiat Balilla del 1934, mentre il Premio Youngtimer è stato vinto da una Ferrari Mondial.



RUOTE NELLA STORIA/1 REVELLO ANNI 70



Il transito sulla prova speciale di via Poetto, che negli anni 70 e 80 fu parte del Rally 100.000 Trabucchi, è stato il clou dell'evento Ruote nella Storia 2022 svoltosi a Revello, con l'organizzazione dall'AC Cuneo e il patrocinio del Comune. Vi hanno partecipato 40 vetture tra cui una Ford Tudor Sedan V8 del 1934 e una Porsche 356 A Coupé del 1956. Dopo la sfilata nel centro di Revello, le auto hanno raggiunto l'Abbazia di Staffarda. Nel pomeriggio corso pratico di avviamento alla regolarità.

RUOTE NELLA STORIA/3 CENTO MIGLIA IN PROVINCIA

Ampli consensi e corposa partecipazione alla settimana 100 Miglia in Provincia organizzata dall'AC Pesaro e Urbino domenica 18 settembre nell'ambito di Ruote nella Storia. Dopo il ritrovo sul lungomare di Pesaro le vetture hanno percorso la strada panoramica del San Bartolo fino a Mondaino. Quindi visita al Museo Storico della Fisarmonica e degustazione dei formaggi di fossa. Ripresa la marcia, le vetture d'antan hanno raggiunto Pantiera e infine Schieti.



Allemano

measure your time



Una storia di passione,
tradizione e innovazione.

TORINO 1856

Store Allemano
Piazza Bodoni 1F, Torino

allemanotime.com

IN GARA CON LA "CUBANA"



Edizione numero 32 della classica gara internazionale con **ben 312 equipaggi pronti a sfidarsi sul filo dei centesimi**. Al via anche Ruoteclassiche con una Mercedes-Benz 300 SL. La vittoria finale è andata ad Aliverti-Valente con la Bmw 328 del 1937



Un bel prologo

Dopo le classiche verifiche tecniche ante gara, si è tenuto il Premio Mantova 2022 - Nuvolari 130 Anni, un prologo notturno di 7,5 km che nella serata del 15 settembre ha visto come vincitori la coppia argentina Zerbini-Zerbini.

“È o non è un gran premio? Allora la macchina giusta è la Cubana!”. Bastano cinque minuti di telefonata con Alberto Cefis, imprenditore bergamasco collezionista di Stelle a tre punte, per stabilire quale gioiello schierare per Ruoteclassiche alla partenza del G.P. Nuvolari, classica internazionale tra le gare di regolarità. La scelta cade su una delle 300 SL che occupano il suo garage, una “ali di gabbiano” piuttosto insolita, nella storia e nell’aspetto. Con livrea beige attraversata longitudinalmente da due strisce blu, priva di paraurti e con sedili rivestiti in tartan, ha targa storica cubana perché è dall’isola caraibica che arriva. Dove è sbarcata come auto dimostrativa Mercedes-Benz, poi acquistata da Nicolas Arroyo, un ministro appassionato di corse, che la schiera in due gran premi, quello di Cuba del 1958 e quello di Grito de Yara dell’anno successivo, guidata da Santiago Gonzalez (vedi Ruoteclassiche gennaio 2019).

Sono queste le premesse che mi fanno trovare sul sedile del navigatore a Mantova, alla partenza della corsa dedicata a Tazio, nel centotrentesimo anniversario della nascita. Inaugurata come omaggio al “Mantovano volante” nell’anno della sua scomparsa, il 1953, e proseguita per i tre anni successivi, dal 1991 vive come rievocazione storica. Ed è una competizione vera: riunisce i migliori regolaristi italiani e stranieri, che si batteranno sui centesimi di secondo nelle 110 prove cronometrate, di cui 10 di media, di-

stribuite nei 1100 km del percorso, comprese le prove in circuito, sui tracciati dell’autodromo di Modena e di Imola, durante il primo giorno di gara. Un percorso disegnato attraverso Lombardia, Emilia Romagna, Toscana e Veneto, sulle strade piatte della Bassa padana e i leggeri rilievi collinari, con il Passo della Consuma a svettare dai suoi 1050 metri.

LEGGENDARIA QUALITÀ

Fin dai primi chilometri, la nostra compagna di viaggio dimostra la leggendaria qualità Mercedes-Benz, che si traduce in un confort di marcia da auto moderna, con sedili a guscio sportivi e al contempo comodi e spaziosi, anche per ospitare i miei ingombranti 187 cm di altezza. La linea e la spettacolare apertura delle portiere sono un’attrazione unica per il pubblico, che ci dedica foto e applausi e ci fa sentire concorrenti privilegiati. Soprattutto nel secondo giorno di gara, quando il tempo, dopo l’illusione di una mattina soleggiata che illumina le spiagge di Rimini, volge rapidamente al brutto, con una bomba d’acqua che inonda l’abi-

Podio di classe

Qui sotto, l’equipaggio vincitore composto da Alberto Aliverti e Stefano Valente su Bmw 328 (1937). A destra, in alto i secondi classificati, Vesco-Vesco su Bmw 328 (1939); in basso Barcella-Ghidotti su Fiat 508 C (1938), terzi al traguardo.



Ferro di cavallo

Qui accanto, il caratteristico radiatore a ferro di cavallo contraddistingue la Bugatti 37 (1926) di Battagliola-Piona. Sotto a sinistra, la Porsche 356 Speedster (1955) di Den Hartog-Barents; a destra, la Healey Silverstone (1949) di Lozano-Felix Didier.



Da tutto il mondo

Numerosi i Paesi in rappresentanza di tutti i continenti (Italia, Germania, Svizzera, Olanda, Stati Uniti, Lituania, Gran Bretagna, Russia, Austria, Belgio, Uruguay, Argentina, Giappone, Colombia, Polonia, Libano, Montecarlo, San Marino) e 48 le Case automobilistiche in gara.

Qui sotto, bandiera a scacchi in piazza Sordello a Mantova per i vincitori Aliverti-Valente.

↳ tavolo delle barchette in gara e delle spider con capottina minuscola. In più, a creare un ulteriore problema, la caduta di un albero d'alto fusto ferma oltre 200 delle 312 auto in gara in un punto cruciale del percorso, poco prima di Borgo Scopeto, uno dei raffinati punti di sosta. La cui carovana, più o meno agevolmente e sostenuta nella competizione dallo stoico servizio di cronometraggio, rimasto nelle postazioni nonostante la tempesta, raggiunge comunque Rimini in serata, giusto in tempo per l'elegante serata di gala ospitata, come da tradizione, nella sontuosa cornice del "Grand Hotel", con le sue reminiscenze felliniane.

UN PODIO TRICOLORE

Dopo l'annullamento di alcune prove e di un controllo orario del giorno precedente causa maltempo, la classifica dei primi tre posti vede al

comando l'equipaggio formato da Alberto Aliverti e Stefano Valente, seguito da quello di Andrea e Roberto Vesco, entrambi su Bmw 328 rispettivamente del 1937 e del 1939, e da Guido Barcella e Stefania Ghidotti, su una Fiat 508 C del 1938. Ordine che resterà invariato fino al termine della corsa, confermando l'ottima forma dei concorrenti italiani, che occupano tutte le prime 14 posizioni. Dopo l'accoglienza ricevuta a Ferrara, Bondeno, Rovere, quella di Faenza, ospiti del team di Formula 1 Alpha Tauri, e di Castel d'Ario, per il pranzo sotto le mura della fortezza, il ritorno nel salotto mantovano di piazza Sordello. Da dove le auto erano partite tre giorni prima: 258 equipaggi, reduci da una corsa lunga, faticosa e combattuta con quello spirito battagliero di un pilota come Tazio Nuvolari, in fondo il vero protagonista di una gara che si corre sulle strade che lo fecero grande. **R**



LA CLASSIFICA

Pos.	Equipaggio	Vettura	Anno	Punti
1.	Aliverti-Valente	Bmw 328	1937	408
2.	Vesco-Vesco	Bmw 328	1939	436
3.	Barcella-Ghidotti	Fiat 508 C	1938	496
4.	Riboldi-Riboldi	Fiat 508 S	1933	500
5.	Fontanella-Covelli	Lancia Aprilia	1939	509
6.	Belometti-Vavassori	Lancia Lambda	1929	512
7.	Mocerì-Angrisani	Fiat 508 C	1939	544
8.	Salvinelli-Salvinelli	Fiat 508 C	1938	547
9.	Barcella-Rossoni	Porsche 356 C	1963	554
10.	Loperfido-Moretti	Lancia Aprilia	1938	564



Ali sollevate

A sinistra, la Lancia Aprilia del 1939 di Fontanella-Covelli, quinti sul traguardo di Mantova. Qui accanto e sotto, alcune immagini della splendida Mercedes 300 SL (1955) "Cubana" dell'equipaggio di Ruoteclassiche.



INDIPENDENT PORSCHE SPECIALIST
CLASSIC & SPORT CARS

OLTRE 50 PORSCHE SEMPRE DISPONIBILI
ASSISTENZA SPECIALIZZATA PORSCHE

ADR MOTORSPORT
Fossalta di Portogruaro - Venezia

www.adrmotorsport.it



GIAPPONESI SUL VULCANO

Un equipaggio del Sol Levante su una Lancia Aprilia del 1937 **ha vinto la classica gara** attraverso le zone più affascinanti della Sicilia, da Palermo a Catania. Ha avuto la meglio su 60 team internazionali



Venuti da lontano

Qui sopra, la coppia giapponese vincitrice del Raid dell'Etna 2022: Masahiro Yokota e Oki Etsuko sollevano i trofei. E, qui sotto, sulla loro Lancia Aprilia del 1937.

Dopo le ultime prove cronometrate sulle strade che salgono al vulcano, si è aggiudicata il Raid dell'Etna 2022 la Lancia Aprilia del 1937 della coppia giapponese Masahiro Yokota e Oki Etsuko, che nella vita sono marito e moglie. Ancora una volta le bellezze del territorio siciliano hanno fatto da sfondo alla classica gara che è partita da Palermo il 25 settembre per concludersi nel cuore di Catania il primo ottobre.

Giunto alla sua ventiquattresima edizione, il Raid dell'Etna ha accolto 60 equipaggi provenienti da undici nazioni (e da tre continenti) che si sono sfidati lungo quasi mille chilometri in 30 controlli orari e 60 prove cronometrate. Do-

po la partenza dal capoluogo siciliano, le storiche hanno proseguito facendo sosta nel Trapanese, tra Mozia e Mazara del Vallo. Il 28, invece, è stata la volta di Agrigento, della Valle dei Templi e di Naro. Poi via verso Enna, tra il Lago di Pergusa e l'omonimo autodromo. Infine la partenza per Catania col suo vulcano.

ITALIANI SUL PODIO

Dietro la coppia giapponese si sono piazzati il duo italiano Fuzzy Walter Kofler e Karl Doecker (Veteran Car Team) su Porsche 356 A del 1958, seguiti da Mario Berselli e Monica Martelli su Alfa Spider del 1968 (Club Orobico). Nella sfida tutta al femminile della Coppa delle Dame,



Tra le saline e il mare

Qui sotto, le storiche attraverso gli splendidi paesaggi siciliani: a sinistra la Bentley 4 1/4 Open Tourer del 1936 dell'equipaggio tedesco Glockner-Fiermann, a destra, in primo piano, la MG A 1600 spider del 1960 del duo gallese Llewelyn-Filsell.





Una bella edizione

Qui a sinistra, piazza Università a Catania che ha visto la conclusione del Raid 2022. Sotto, lo staff e le forze dell'ordine che hanno seguito la gara assicurandone un ottimo svolgimento. Più in basso, la Fiat Dino 2400 Spider degli svizzeri Bury-Bury al traguardo.

promossa dal prestigioso marchio di orologi Eberhard & Co., si sono classificate prime Maria Marchesi e Monica Martelli su Porsche 911 SC (premiata con un orologio esclusivo), seguite da Oki Etsuko e Courtney Campbell su Lancia Aprilia e da Maria Marchesi e Monica Martelli, questa volta con pilota e co-pilota invertite, su Alfa Romeo Spider 1750.

PREMI PER TUTTI

Tra gli altri trofei, quelli legati agli sponsor (Grandi Navi Veloci, Eberhard & Co., Cantine Brugnano, Michelin, Sparco e Centro Porsche Catania): Cantine Brugnano ha premiato i team con il maggior numero di equipaggi (otto per Italian Cars & Cannoli Car Club e Scuderia RoadRunners); Grand Prix Navi Veloci ha consegnato un biglietto andata e ritorno Genova-Palermo a tre equipaggi (Dieter Glockner ed Edith Fermann su Bentley 4 ¼ Litre Open Tourer del 1936; Masahiro Yokota ed Etsuko Oki; Daniela e Uwe Dreyer su Porsche 911 Carrera cabrio del 1984); Condorelli Fidelity ha dato il suo riconoscimento alla coppia con più presenze nella competizione (14 per Arturo Pellegatta e Doris Schneider). E anche la prova cronometrata all'autodromo di Pergusa ha avuto la sua classifica particolare. Il terzo Grand Prix Sparco ha reso onore, di nuovo, alla coppia giapponese Masahiro Yokota e Oki Etsuko. "Ancora un anno ricco di soddisfazioni", hanno commentato gli organizzatori Stefano Consoli e Giovanni Spina, "nonostante le difficoltà organizzative, abbiamo dato vita a un'edizione che ha visto la partecipazione di equipaggi provenienti da tutte le parti del mondo, a conferma della qualità di una manifestazione divenuta ormai punto di riferimento per sportivi e appassionati. Questo grazie al supporto e al duro lavoro dello staff della Scuderia del Mediterraneo, degli sponsor e delle forze dell'ordine". 



LA MARCA CLASSICA

LA ZAMPATA DEI FRATELLI

Alberto e Giuseppe Scapolo con la Fiat 508 C riescono a spuntarla in una gara molto selettiva

Continua a essere terreno di conquista La Marca Classica per i fratelli Alberto e Giuseppe Scapolo su Fiat 508 C. I due forti regolaristi stanno trovando un'eccellente continuità di rendimento nella seconda parte di questa stagione sportiva. L'equipaggio padovano ha concluso al comando la gara organizzata dall'AC Treviso, dimostrando di non avere perso lo smalto

che gli aveva fatto conquistare il titolo tricolore nel 2021. Sulle strade venete i vincitori hanno preso il comando delle operazioni a metà gara, dopo che la prima parte aveva visto Mario Passanante provare a fare da leader. Alle spalle dei vincitori si sono classificati (sempre su Fiat 508 C) Guido Barcella e Ombretta Ghidotti, che hanno così consolidato la testa della classifica nazionale, quando

mancano davvero pochi punti da assegnare. Il duo orobico è stato protagonista di una gara ordinata e senza grandi acuti che però ha permesso loro di mettere in cascina punti importanti in prospettiva futura. Terzo gradino del podio per la Fiat 508 S di Alberto e Federico Riboldi, che hanno saputo inserirsi nella lotta per il podio contro diversi top driver di fama nazionale. Per trovare la prima

vettura "non Fiat 508" bisogna scendere al quarto posto con la Lancia Aprilia dei piacentini Gianmario Fontanella e Annamaria Covelli. Tra le donne, il successo è andato a Gaetana Angino in coppia con Cristina Biagi, ormai abituate ai piani alti della graduatoria "in rosa". Nota di merito per la Franciacorta Motori, che ha brindato nella terra del... Prosecco alla vittoria nella classifica riservata alle scuderie.



CHALLENGE AC BIELLA

SCUDERIA AL VERTICE

Ci sono anche alcuni equipaggi della Scuderia Giovanni Bracco ai primi posti delle classifiche finali del Challenge AC Biella Regolarità Turistica, minicampionato articolato quest'anno sugli appuntamenti di regolarità Valli Biellesi, Rievocazione Storica Occhieppo-Graglia e Biella Classic. Nelle classifiche il primo posto nel quarto Raggruppamento (auto dal 1962 al 1965) è andato a Roberto Danasino e Giuliana Ceria, con la MG B del 1963 (foto sotto). Nel settimo Raggruppamento (auto dal 1977 al 1981) a prevalere sono stati invece Alberto Ritegno e Marco Barbera con l'Autobianchi A112 Abarth del 1981.



EVENTI ACI SPORT



NOVEMBRE

- 5-6 CIRCUITO VALLI PIACENTINE**
Bobbio Auto Sport - Piacenza - bobbioautosport.it
- 11-13 COPPA COSTA GAIA**
AC Trapani - Trapani - trapani.aci.it
- 27 COLLI E TERME**
Fava Club Auto Storiche - Padova - favautostoriche.com

DICEMBRE

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

MANIFESTAZIONI ASI



NOVEMBRE

- 6 COPPA DEL PIETRAROSSA**
Circolo dell'Antico Pistone - Caltanissetta - circolodellanticopistone.it
- 26 COPPA DELLA PRESOLANA**
Club Orobico Auto Epoca - Bergamo - cluborobico.it
- 27 RONDINA SCAME**
Siena Club Auto Moto Epoca - Firenze - scamesiena.com

DICEMBRE

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

TROFEO A112 ABARTH YOKOHAMA

ELBA, ISOLA FELICE

Anche all'Isola d'Elba il Trofeo A112 Abarth Yokohama non si è smentito, grazie ai tanti colpi di scena che ne hanno caratterizzato le due tappe che, come da tradizione, hanno validità come due distinte gare. Imponendosi in entrambe, Ivo Droandi e Carlo Fornasiero (foto sotto) hanno anche conquistato

matematicamente la vittoria assoluta dell'edizione 2022 della serie organizzata dal Team Bassano. Restano però in ballo le posizioni d'onore, con quattro piloti che a La Grande Corsa di fine novembre si giocheranno il podio finale, oltre alle classifiche speciali tra le quali la "Over 60", la più combattuta.



MEMORY FORNACA

SICILIA IN VANTAGGIO

Quarto successo su cinque gare del Memory Fornaca per Angelo Lombardo e Roberto Consiglio i quali, con i trenta punti acquisiti all'Elba, allungano nella classifica assoluta e nella classe Oltre 2000. A due gare dal termine dell'undicesima edizione del trofeo, e con La Grande Corsa dal doppio coefficiente, i giochi sono ancora aperti, anche se il duo siciliano della Porsche 911 RS (foto sopra) conduce la classifica generale con 22

punti di vantaggio su Lorenzo Delladio e Claudia Musti su Porsche 911 e 26 su Tiziano Nerobutto, che all'Elba era con Franco Battisti sull'Opel Ascona 400. Balzo in avanti anche per Ermanno Sordi e Maurizio Barone, autori di un'ottima gara con la Porsche 911 Gruppo B, ora quarti scavalcando Luca Delle Coste che rimane fermo a quota 67, raggiunto anche dai detentori del titolo 2021 Alberto Salvini e Davide Tagliaferri, anch'essi con la coupé tedesca.

Castel d'Ario
16 novembre 2022



CONTATTI:
www.gmms.eu - posta@gmms.eu
334 6921609 - 340 6628964

NEGRETTI
architettura d'interni

6^a Giornata Mondiale del Motorismo Storico 2022

PROGRAMMA:

- 12 Novembre - Raduno auto storiche da corsa e turismo
- Concorso di Eleganza "Tazio Arbiter Elegantiarum"
- 13 Novembre 2^a Cronotazio - Regolarità Classica Auto Storiche
- 16 Novembre ore 15 Cerimonia Ufficiale 6^a Gmms e 130° Anniversario nascita Tazio Nuvolari
ore 16 Convegno sulla figura di Tazio Nuvolari
- 20 Novembre ore 10 partenza da Castel d'Ario "passeggiata da Nuvolari a d'Annunzio"



GRANDE FESTA IN LUNIGIANA

Una cerimonia in famiglia è l'occasione per la **1300 di farsi bella e per una galoppata di oltre 400 km.** Insieme vecchia Cisa e le strade di Ferrari



Candida berlina

In posa davanti alla chiesa di San Francesco (San Colombano) a Pontremoli (MS), la Fiat 1300 che ha approfittato della cerimonia di fine luglio per compiere una cavalcata di oltre 400 chilometri, tra andata e ritorno. Sulla via del rientro, vecchia Cisa e strade gloriose alternando asfalto asciutto e bagnato e pennellando le storiche curve con il ritmo e il fascino di una guida d'altri tempi.

Un matrimonio. Quale occasione migliore per dare alla 1300 un pretesto per sgranchirsi i muscoli, darsi un'imbellezzata e far indossare a me, nel ruolo di chauffeur della sposa, l'abito bello. Il fatto che Beatrice e Matteo, cugini della mia compagna Silvia, si sposino a Pontremoli (MS), è poi la molla vera, dato che ci consente di produrci in una galoppata di 200 chilometri partendo da Milano. Non male per una fresca sessantenne. Per il viaggio d'andata punto più prudentemente sull'autostrada. In un paio d'ore sono alla meta, con una media dei 100 all'ora che la 1300 sopporta senza sudare troppo. Il 30 luglio è il grande giorno: adorniamo la 1300 con palloncini e sistemiamo un telo sul divano di stoffa per proteggere l'abito di Beatrice. L'emozione è grande, quella della sposa e del suo babbo Sergio seduti dietro, e ancor più la mia, al volante. L'ultimo matrimonio della 1300 è stato quello dei miei genitori, nel lontano 1968.

Ci presentiamo alla chiesa di San Francesco (nella foto) con qualche minuto di ritardo, l'accoglienza è un intenso abbraccio collettivo.

SULLE ORME DI FERRARI

Dopo la cerimonia e la pioggia di riso la 1300 è protagonista dell'album degli sposi e ha un posto in prima fila al party. Un susseguirsi di nuovi ricordi che arricchiscono il book di questa candida berlina (su Instagram, @1300_roma77). Il viaggio di ritorno verso casa è un'altra festa, coperto in larga parte su strade statali, percorrendo sia la vecchia Cisa, con il nuovo asfalto immacolato, sia quel tratto che unisce Parma a Poggio di Berceto, dove esordì da pilota quel tal Enzo Ferrari. **R**



Evviva gli sposi!

Beatrice e Matteo freschi sposi posano accanto alla 1300 appena conclusa la cerimonia. Nella foto sopra, un momento del viaggio che ha alternato tratti di autostrada e strade statali che la fresca sessantenne berlina di casa Fiat ha gestito senza mostrare alcun segno di fatica. Quando si può dire che all'epoca le auto erano costruite per durare.

MONGE[®]

Il pet food che parla chiaro

MADE IN ITALY

LE CROCCHETTE NON SONO TUTTE UGUALI! PROVA MONGE MONOPROTEIN



1

Perché sono ricette formulate con **una sola fonte proteica animale**.

2

Perché sono **alimenti completi** in grado di fornire tutti i nutrienti essenziali.

3

Perché favoriscono la corretta gestione delle **specifiche esigenze alimentari**.

4

Perché sono **alimenti altamente digeribili** grazie alla carne fresca.

Prova il **MIX FEEDING MONGE**.
Abbina la stessa proteina animale:
secco di giorno e umido la sera.

NO CRUELTY TEST

GREENCOMPANY

MONGE
La famiglia italiana del pet food



E ALL'ULTIMO SPUNTA IL VERDE

Grazie alla scoperta di una traccia della tinta originale **sulla scocca malconcia**, è stato ultimato un restauro integrale e professionale

Verde Vallombrosa

Sotto, ecco come si presentava la Vespa prima di essere comperata e restaurata: un rottame completo ma totalmente smontato. Sotto la vernice bianca è spuntato il Verde Vallombrosa, una tinta a richiesta poco gettonata all'epoca.

Vespa, che passione. Sin da tenera età son sempre stato affascinato da questo scooter, soprattutto nelle versioni 125 Primavera ed ET3, che sono poi quelle della mia generazione. A dire il vero negli anni passati ho avuto anche un paio di 150 GS, che da molti cultori viene considerata il Santo Graal, grazie alle sue doti tecniche superlative col motore grintoso derivato da quello della Sei Giorni, oltre a montare per la prima volta il cambio a quattro marce e a toccare i 100 km all'ora, un miraggio a metà anni 50. Però la Primavera, con la scocca "small frame" adatta ai bassi di statura, è il mezzo ideale soprattutto nei luoghi lontani dal caos e dal traffico cittadino, dove si può ancora usare con grandissimo piacere.

UN COLPO DI FORTUNA

La prima che è arrivata nel mio garage era Grigio Chiaro di Luna, una seconda serie del 1975, pagata col primo stipendio. L'ho sacrificata quando mi sono imbattuto in un rottame smontato ma completo fino all'ultima rondella, che mi

è stato segnalato da un cultore, Luca Corianni di Sassuolo, titolare del Vespazio. Allora vado a vederla per curiosità, ma, appena noto la tinta bianca, sto per lasciar perdere. "Guarda con attenzione", suggerisce Luca. Mi metto a grattare la vernice, e spunta un'ombra strana. "Si tratta del Verde Vallombrosa, una livrea a richiesta sulla Primavera nel 1979", puntualizza Luca. Controllo la mazzetta della Max Meyer, ed effettivamente è vero. Insolito ma splendido e affascinante, tra l'altro è il mio colore preferito.

All'epoca non era molto richiesto perché i tempi di attesa erano nell'ordine dei tre mesi circa. E, visto e considerato che la Vespa era per i giovani sedicenni il regalo di promozione, c'era chi comperava il mezzo di qualsiasi colore in pronta consegna pur di non andare a piedi in estate. Vista e piaciuta nello stato in cui si trovava, ho comperato il rottame per farlo poi restaurare totalmente a Luca. Alla fine del lavoro, il viaggio di ritorno da Sassuolo a Fiorenzuola su strade secondarie è stato un vero e proprio tuffo nel passato. **R**





**COPPA
DELLE ALPI**
by 1000 Miglia

1 - 4 MARZO /
MARCH 2023

LE ISCRIZIONI SONO APERTE

**1000
MIGLIA
2023**

13 - 17 GIUGNO /
JUNE 2023



DISCOVER MORE
1000miglia.it



1000MIGLIA



A ST. MORITZ FA FREDDO

Dopo l'euforia californiana di agosto, in Svizzera i risultati hanno gelato gli appassionati: **appena nove vetture su 22 sono state vendute.** Colpa soltanto delle quotazioni molto alte?

Tornata nella capitale del turismo svizzero d'élite dopo l'esordio dello scorso anno, la Casa anglo-canadese non ha trovato ad attenderla una base di collezionisti e di commercianti così motivata all'acquisto come quella incontrata Oltreoceano solo tre settimane prima. La sua "asta boutique", composta da poche auto di grande qualità, si è chiusa infatti con la vendita di solo nove delle 22 vetture proposte. Una percentuale di aggiudicazione piuttosto bassa (41%), sicuramente attribuibile a valori di stima giudicati esosi per l'attuale mercato europeo. La conferma viene dal dato relativo alla percentuale di vetture vendute sotto la stima minima (il 67%, vedi tabella) indice di eccessivo ottimismo nella valutazione dei diversi lotti; un peccato di gola commesso anche lo scorso anno da RM Sotheby's, ma con risultati meno drastici. Sul dato di fatturato complessivo incide invece la mancata vendita di una Bugatti Type 57 S Atalante del 1936 la cui stima, compresa tra i 10,3 e i 12,4 milioni di euro, è stata ritenuta elevata, vista la sua condizione non completamente originale. Soprattutto se confrontata con quella "perfetta" dell'esemplare

aggiudicato a Monterey in agosto da Gooding & Co. a 10,3 milioni di euro. La parte del leone l'hanno fatta così tre Aston Martin, di cui due DB5 del 1965 (una Convertible, aggiudicata a 2.218.600 euro, e una Vantage a 1.170.135) e una One-77 del 2007 (1.889.820 di euro). Tra le aggiudicate anche due Zagato recenti: una GTZ Nibbio del 2008 (843.947) e una Bentley Continental GTZ del 2007 (354.665).



2



3



4

1. Aston Martin DB5 Convertible (1965)
2. Aston Martin One-77 (2011)
3. Zagato GTZ Nibbio (2008)
4. Bugatti Type 57 S Atalante (1936)



1

BONHAMS AL GOODWOOD REVIVAL

STERLINA D'ORO

Con un ricco catalogo di vetture sportive la Casa d'aste ufficiale di uno degli eventi più seguiti dagli appassionati d'Oltremarina (e non solo) ha chiuso il suo incanto con un risultato soddisfacente, favorito dal valore sempre più debole della sterlina nei confronti del dollaro e dell'euro. Ottanta delle 117 vetture proposte sono state aggiudicate (68%), il 43% delle quali sotto la stima minima: valori migliori rispetto a quelli dello scorso anno. L'età media delle vetture si è ridotta, di conseguenza anche il prezzo medio è sceso. Folta, come al solito, la presenza di modelli inglesi, molti anteguerra. La più cara è stata però una Cooper-Zerex-Oldsmobile Transformer del 1961-64, la prima sportiva a esibire il badge McLaren. Un pezzo da museo ridotto a un ammasso di ruggine, ma di grande valore storico (è stato aggiudicato a poco più di un milione di euro). Sempre degli anni 60 e con un pedigree sportivo di rilievo è la seconda classificata: una Porsche 904 GTS del 1964 (nella foto), aggiudicata a 702.745 euro. Invenduta quella che sarebbe dovuta essere la stella dell'asta: un'Aston Martin DB3 del 1952 ex-Peter Collins, per la quale erano richiesti almeno 3,2 milioni di euro.



TUTTI I NUMERI DI DI RM SOTHEBY'S A ST. MORITZ

	2022	2021
Fatturato complessivo	€ 6.731.865	€ 14.914.120
Numero di auto in vendita	22	23
Numero di auto aggiudicate	9	17
Percentuale di auto aggiudicate	41%	74%
Percentuale di auto vendute sotto la stima min	67%	65%
Percentuale di auto vendute oltre la stima max	0%	12%
Percentuale di auto senza prezzo di riserva	9%	9%
Prezzo medio delle auto vendute	€ 740.085	€ 877.300
Età media delle auto offerte	1986	1989

TUTTI I NUMERI DI BONHAMS A GOODWOOD REVIVAL

	2022	2021
Fatturato complessivo	€ 12.787.270	€ 12.032.920
Numero di auto in vendita	117	82
Numero di auto aggiudicate	80	61
Percentuale di auto aggiudicate	68%	74%
Percentuale di auto vendute sotto la stima min	43%	54%
Percentuale di auto vendute oltre la stima max	11%	13%
Percentuale di auto senza prezzo di riserva	14%	20%
Prezzo medio delle auto vendute	€ 159.840	€ 197.260
Età media delle auto offerte	1967	1957

Fonte: K500

MILANO TORNA INTERNAZIONALE

Prevista per il 18 novembre nel corso di Autoclassica **un'asta di Bonhams** con una sessantina di lotti molto interessanti

Si svolgerà venerdì 18 novembre, all'interno di Milano Autoclassica, l'asta organizzata da Bonhams con una serie di lotti molto interessanti. Ne abbiamo parlato con Daniele Turrisi, responsabile da quest'anno per Italia e Sud Europa della Casa internazionale. "La nostra recente vendita di Rhode Island durante il concorso di eleganza di Audrain è stata un successo con un'altissima percentuale di vendita. Le attese per l'evento milanese sono molte e la qualità delle auto è di elevato livello. Ogni singola vettura è stata selezionata non solo in base al valore commerciale, ma anche in base all'interesse storico e alla qualità, un punto per me indiscutibile. Oggi più che mai il collezionista preferisce spendere qualcosa in più per le vetture top condition".

PER TUTTI I GUSTI

"A Milano ci sarà una vasta selezione di vetture", prosegue Turrisi, "e i marchi italiani saranno in primo piano a partire dall'Alfa Romeo, rappresentata da una vasta gamma, dalla 6C 2500 SS cabriolet Pinin Farina alla GTA 1300 Junior, dalla Giulietta Sprint prima serie sino a una recente SZ degli anni 90. solo per citarne qualcuna. Il marchio Lamborghini sarà rappresentato da due fuoriserie speciali come Aventador Ad Personam e Ultimae. Da citare anche una rarissima Iso Rivolta Grifo Targa, che sarà una delle top lot, poi ovviamente non mancheranno le Ferrari e altre rarità, vetture



granturismo, sportive d'eccezione e una serie di bolidi da competizione tra cui Bmw 635 CSI Gr. A, Porsche GT3 Cup, Ferrari 430 GT3 e, ciliegina sulla torta, l'Alfa Romeo 156 D2 ex Nicola Larini. Gli appassionati potranno dunque scegliere tra circa 50-60 lotti, con cifre che partono da meno di 50 mila euro sino ad arrivare al milione. L'idea di Bonhams è quella di coinvolgere più clienti e dare loro la possibilità di una vasta scelta. Oggi molti collezionisti

lamentano il fatto che per partecipare a un'asta bisogna avere per forza delle enormi disponibilità economiche, quindi ecco la scelta di una selezione a 360 gradi. La mia esperienza sul campo riporta sempre degli ottimi risultati commerciali legati a Milano con le aste. Sarà anche l'occasione per poter discutere con i clienti sull'evoluzione del mercato a partire dalla prima grande asta europea a febbraio, in quel di Parigi durante Retromobile".

Tante bellezze

In anteprima alcune delle vetture che saranno battute all'asta Bonhams (il 18 novembre) durante Milano AutoClassica: dall'alto in senso orario, l'Alfa Romeo 156 D2 ex Nicola Larini, l'Iso Rivolta Grifo Targa, le Alfa Romeo 6C 2500 cabriolet Pinin Farina e GTA 1300 Junior.



A caccia di rarità

Daniele Turrisi è uno dei grandi specialisti nelle aste di auto, oltre ad essere membro del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche.

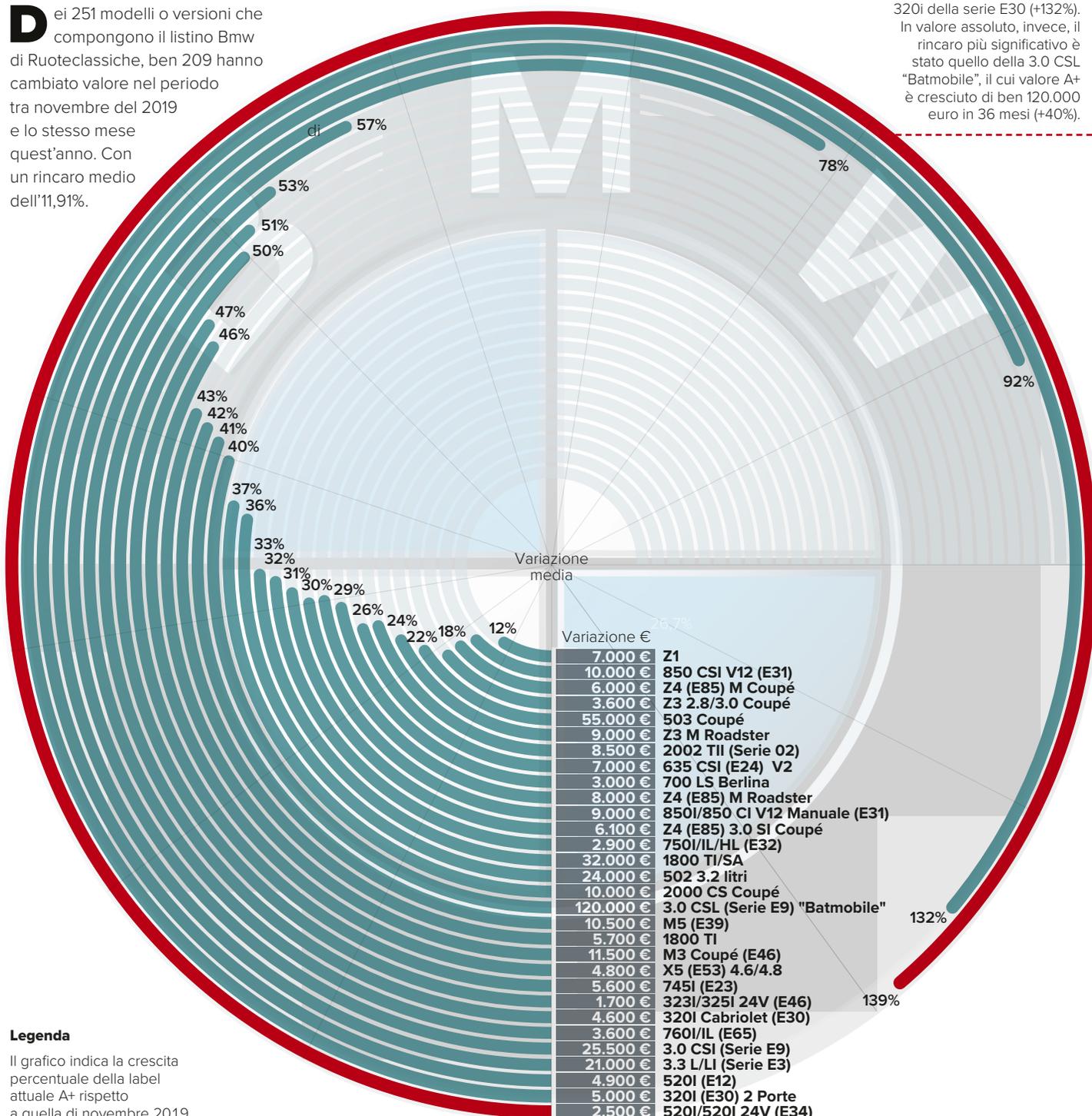


IL RISCATTO DELLE CADETTE

In tre anni le auto da collezione della Casa di Monaco sono **cresciute in media del 12%**. Più degli altri, i modelli economici

Dei 251 modelli o versioni che compongono il listino BMW di Ruoteclassiche, ben 209 hanno cambiato valore nel periodo tra novembre del 2019 e lo stesso mese quest'anno. Con un rincaro medio dell'11,91%.

Risalta importante
La Bmw 520i della serie E34, con testata a 12 o 24 valvole, in tre anni è cresciuta di prezzo del 139%: è il rialzo più significativo della marca. A seguire, la 320i della serie E30 (+132%). In valore assoluto, invece, il rincaro più significativo è stato quello della 3.0 CSL "Batmobile", il cui valore A+ è cresciuto di ben 120.000 euro in 36 mesi (+40%).



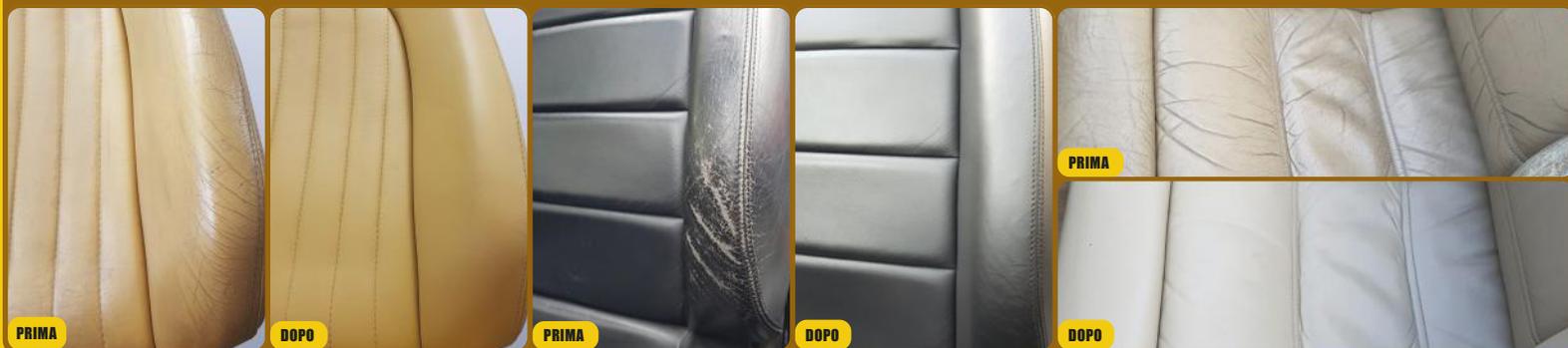
Legenda

Il grafico indica la crescita percentuale della label attuale A+ rispetto a quella di novembre 2019.

DAI NUOVA VITA AI TUOI INTERNI!

RESTAURO CONSERVATIVO DI ALTA QUALITÀ
DI PELLE E PLASTICHE DEL SETTORE AUTOMOBILISTICO D'EPOCA E MODERNO.

RESTAURO CONSERVATIVO DEGLI INTERNI IN PELLE



RESTAURO DELLE PLASTICHE



RESTAURO PULSANTI RETROILLUMINATI



SPECIALIZZATI IN FERRARI, MASERATI, PORSCHE E AUTO DI LUSSO



**RESTAURO
PELLE**
di Alessandro Cantarelli

Tel. e 📞 344.1590328

✉ info@acrestauropelle.com

Via Insorti Bosco Martese, 46

Teramo (TE)

Contattaci ed inviaci le foto dei tuoi interni per un preventivo gratuito!

Guarda i nostri restauri sul sito www.acrestauropelle.com o sui nostri social  

LA CRISI ECONOMICA

DOPO PADOVA FAREMO LE SOMME

Il 2022 è stato un anno buono per l'auto da collezione, anche **perché l'inflazione spinge a investire** nei beni rifugio, proprio come le storiche

Quando questo numero di Ruoteclassiche sarà nelle vostre mani, Auto e Moto d'Epoca di Padova sarà in corso o appena concluso. Sarà il momento giusto per riflettere sull'annata, che è partita di slancio grazie alla ripresa post pandemia ed è stata alimentata dalla passione degli italiani per il collezionismo di auto storiche. Come accennavamo il mese scorso, uno dei fattori che spingono i prezzi al rialzo è l'inflazione, che porta a investire nei beni rifugio, in particolare quelli del segmento "luxury", a cui appartengono anche le storiche di valore medio e alto. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi, il trend è destinato a proseguire anche nel 2023, a meno che il conflitto tra Russia e Ucraina non si allarghi ad altre nazioni. In tal caso, impossibile fare previsioni...

GRANDI VARIAZIONI

Anche le forti oscillazioni delle monete stanno avendo una diretta influenza sul mercato internazionale: il dollaro è nettamente più forte dell'euro, quindi avvantaggia gli acquirenti americani; la sterlina debole attenua gli effetti dell'uscita del Regno Unito

dall'Ue, che aveva determinato la reintroduzione dei dazi doganali (10%) in aggiunta all'Iva per le importazioni (22% in Italia sulle automobili). Venendo alla consueta analisi sul trimestre (settembre-novembre), sono state apportate 559 variazioni di prezzo, oltre un centinaio in più rispetto al trimestre precedente, per una media di incremento del 12,24% (un valore simile a quello della scorsa rilevazione). Come il mese scorso, l'incidenza sul valore complessivo del mercato è stata attorno all'1%. Gran parte dei cambiamenti di prezzo in positivo ha riguardato modelli recenti: youngtimer e instant classic (rispettivamente 196 e 139 variazioni). Abbastanza numerosi i rialzi del segmento anni Sessanta (82) e anni Settanta (70). Il resto del listino rimane invece tendente all'immobilismo. Da segnalare, infine, che la progressione media dei valori di mercato delle instant classic è stata del 2,4%: proiettando questo valore su base annua, significa una rivalutazione che sfiora il 10%. A conferma che l'interesse per gli investimenti di prospettiva è sempre più diffuso fra i collezionisti.

LE ASTE DI CATAWIKI

N. di lotti in asta	1307
Quote vendite in Francia	24,82%
Quote vendite in Italia	22,26%
Quote vendite in DACH*	14,75%
Quote vendite in Spagna-Portogallo	9,35%
Tipologia di auto	Anni 60

*Germania-Austria-Svizzera

Una replica in vetta

Lo scorso mese su Catawiki sono state effettuate 1307 transazioni di auto da collezione, in leggera diminuzione rispetto al mese precedente, ma con un'importante variazione nella graduatoria dei Paesi con maggiori volumi di compravendite: al primo posto si è infatti posizionata la Francia (un'auto su 4 è stata acquistata



da francesi), al secondo posto sono saliti gli acquirenti italiani (oltre il 22% sul totale). In flessione gli appassionati tedeschi, svizzeri e austriaci che utilizzano per gli acquisti la piattaforma di Catawiki. Cambiato anche il segmento temporale delle auto più vendute: non sono più le youngtimer, ma le auto degli anni 60. I prezzi di aggiudicazione più elevati sono stati raggiunti da una Bugatti Type 35 replica (sopra), venduta per 255.000 euro, da una Ferrari 365 GT 2+2 (230.000 euro, sotto), da una Mercedes 300 S Coupé (215.000 euro) e da una Maserati Bora (132.000 euro).

**L'ESPERTO****C'È VOGLIA
DI EUROPA**

Secundo l'esperto del Comitato Prezzi Antonello Jelitro (nella foto), specializzato nel mercato americano, il forte apprezzamento registrato dal dollaro nei confronti dell'euro ha portato molti collezionisti statunitensi a guardare al mercato europeo con maggiore interesse, scatenando gli acquisti di auto d'importazione. Quali sono i modelli di tendenza oggi negli Usa? Secondo Jelitro al di là dell'Atlantico i prezzi che stanno crescendo più sensibilmente sono quelli delle muscle car, per tradizione sempre molto ambite, delle Pontiac Trans Am del periodo 1977-81 e, in generale, dei modelli degli anni 60. Tra le auto d'importazione, sono in forte salita le Volkswagen Maggiolino più anziane, le VW-Porsche 914, le Alfa Romeo "Duetto" (con particolare predilezione per le "Osso di seppia"), le inglesi Triumph TR6, le tedesche Mercedes SL della serie R107 (la preferita è ovviamente la 560 SL) e, dal Giappone, le Datsun 240 Z, Nissan Skyline GTR e le piccole Suzuki Samurai. Contrariamente a quanto avviene in Europa, i valori di mercato delle Ferrari di serie sono abbastanza stazionari.

ANALISI DEL MESE - NOVEMBRE 2022

Marche quotate	330
Modelli quotati	9889
Youngtimer quotate	2679
Instant classic	845
Anni 60	1168
Italiane quotate	2776
Veicoli pubblicati su RCL	5854

CHI SALE E CHI SCENDE

GIOVANI ALLA RISCOSSA

Sono le Maserati degli anni 80 e 90 quelle che nell'ultimo anno hanno fatto segnare **gli incrementi di valore più sostanziosi**

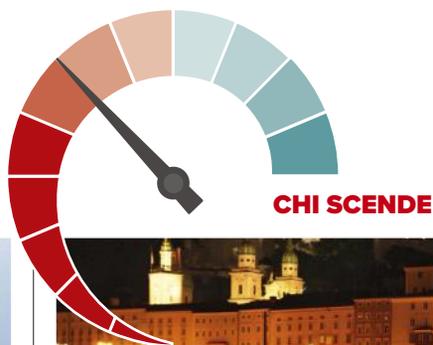
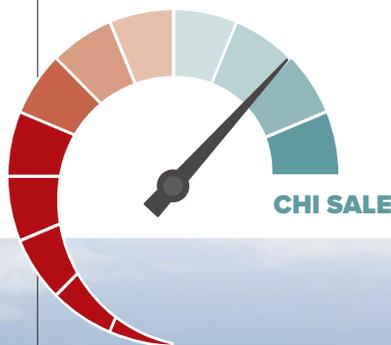
La Casa del Tridente va tenuta d'occhio. In un anno i 92 modelli quotati hanno avuto un'impennata media del 7,5% (quasi il doppio del mercato totale). Ma se consideriamo solo i 47 che sono aumentati (oltre la metà del listino Maserati), la media del rialzo sale al 14,8%. Sono le auto più recenti a far

registrare incrementi elevati (oltre a qualche ribasso per le Quattroporte V serie). La salita di valore maggiore è stata quella della MC12 Stradale.

BITURBO DI CORSA

Da segnalare la rivalutazione di tutte le derivazioni della Biturbo, in particolare quelle più sportive

e in tiratura limitata (su tutte Ghibli Cup, Shamal e Racing, che hanno segnato rialzi tra il 20 e il 25%). Nell'ultimo anno si è notata anche, finalmente, l'inversione di tendenza per le sportive dei primi anni Duemila (3200 GT, Coupé con il 4200 V8 e Spyder GT), che in precedenza erano ancora in fase calante.



MASERATI MC12 STRADALE (2004-05) +400.000 euro

La hypercar modenese con meccanica di derivazione Ferrari Enzo è stata prodotta in soli 50 esemplari: è protagonista di una rincorsa formidabile nelle quotazioni.



MASERATI GHIBLI CUP (1996-98) +17.000 euro

Soltanto 89 unità prodotte di questa versione derivata da quella da competizione. In un anno è salita del 18,9% raggiungendo un valore top di 107.000 euro (label A+).



MASERATI QUATTROPORTE 4.7 V8 (V SERIE) (2008-12) -1500 euro

Con una flessione del 5,6%, la penultima generazione dell'ammiraglia del Tridente è in controtendenza rispetto alle contemporanee sportive, già in risalita.



MASERATI QUATTROPORTE 4.2 V8 (V SERIE) (2008-12) -800 euro

Un ridimensionamento di poco inferiore a quello della versione 4700: -3,7%, con una quotazione A+ che si attesta sui 21.000 euro. Sicuramente fra un po' risalirà.

LE BREVI

IL POTENZIALE DELLE GT3

Ssecondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, le 911 da investimento dal potenziale più alto sono le versioni più sportive GT3, appartenenti alle serie 993, 996 e 997. Negli ultimi anni sono cresciute molto di valore, e continueranno a salire sopra la media.



PUNTATE SU DI LEI

Come suggerito anche nelle pagine della "Guida al mercato 2022", uno dei migliori investimenti di prospettiva tra le Alfa Romeo è costituito dalla Giulietta del 1977 (serie 116). Oggi è ingiustamente sottostimata e anche piuttosto rara. Vale la pena di approfittarne...



FAMIGLIA E SPORT

Il concetto di Bmw M quasi mai si è coniugato con la carrozzeria station wagon (Touring per la marca). Il recente debutto della prima M3 Touring della storia, però, fa accendere i riflettori sulla M5 Touring serie E39, prodotta in soli 891 esemplari: crescerà.



VI SPIEGHIAMO COME LEGGERE I NOSTRI PREZZI

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

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

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

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

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

SETTE "LABEL" DI CLASSIFICAZIONE

LE CURVE NECESSARIE

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

SIGLA, DESCRIZIONE E CRITERI DI ATTRIBUZIONE

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

MERCATO

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISERIE

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

MERCATO

QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

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

MERCATO

QUOTAZIONI MOTO

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



DETOMASO PANTERA GTS
ANNO 1974
RESTAURO TOTALE
MATCHING NUMBERS - IVA ESPOSTA



FERRARI 208 GTS TURBO
ANNO 1988
VERNICE ORIGINALE - 30.000 KM
LIBRETTO TAGLIANDI E MANUALI



ALFA ROMEO 4C
ANNO 2013
PRE-SERIE PER SALONI E STAMPA
N° 7 DI 13 REALIZZATE



BMW 850 I COUPE
ANNO 1992
CAMBIO MANUALE - 12 CILINDRI
CONDIZIONI ORIGINALI



CITROEN 2 CV
ANNO 1985
BUONE CONDIZIONI GENERALI

auto classic
Corso Savona 50/1 - 10024 - Moncalieri - Torino - Italia
Telefono: +39-011644119
Email: autoclassic@autoclassic.it
www.autoclassic.it
Instagram: [autoclassicity](https://www.instagram.com/autoclassicity)

FIERA DI PADOVA
20-21-22-23 OTTOBRE 2022
PADIGLIONE 11
MILANO AUTOCLASSICA
18-19-20 NOVEMBRE



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



FIAT 1900
ANNO 1953 - CONSERVATA
TARGHE ORIGINALI - ASI TARGA ORO
PER 1000 MIGLIA



MASERATI GHIBLI
ANNO 1993
MOTORE 2000CC 306CV
OTTIME CONDIZIONI



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



ALFA ROMEO MONTREAL
ANNO 1971 - RESTAURATA
RARA VERNICIATURA ARGENTO
TARGHE ORIGINALI



JAGUAR E-TYPE 4.2 SPIDER
ANNO 1969
RESTAURO TOTALE
TARGHE TORINO



RITMO ABARTH 130 TC
ANNO 1986
VERNICE ORIGINALE
STUPENDE CONDIZIONI



FIAT 600 JUNGLA
ANNO 1965
RESTAURATA
TARGHE ORIGINALI TORINO



ORSA 850 SPRING
ANNO 1970 - CONSERVATA ORIGINALE
UNICA AUTO REALIZZATA
IN SARDEGNA DA ISO RIVOLTA

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

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

ABARTH

ITALIA					
750 BERLINA	747	1956-60	36,0	24,0	12,0
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	135,0	90,0	45,0
500 BERLINA	479	1957-63	30,0	20,0	10,0
595	594	1963-71	34,0	25,0	15,0
595 SS	594	1964-71	38,0	28,0	16,8
695	690	1964-71	43,0	32,0	19,2
695 SS	690	1964-71	51,5	38,0	22,8
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	59,5	44,0	26,4
850 TC BERLINA	847	1960-64	40,5	30,0	18,0
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-64	52,5	35,0	17,5
OT 850 BERLINA	847	1964-68	27,2	17,0	11,9
OT 1000	982	1964-68	32,0	20,0	14,0
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	40,0	25,0	17,5
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	64,0	40,0	28,0
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	67,0	42,0	29,4
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	70,5	44,0	31,0
OTS 1000 COUPÉ	982	1964-68	61,0	38,0	26,6
1000 BERLINA	982	1962-64	60,0	40,0	20,0
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	52,5	35,0	17,5
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	60,0	40,0	20,0
1000 RADIALE BERLINA	982	1968-70	90,0	60,0	30,0
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V	1368	2007-10	10,5	7,0	3,5
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V SS	1368	2009-10	13,5	9,0	4,5

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	950,0	700,0	420,0
1900	1884	1950-54	36,0	26,7	16,0
1900 SUPER	1975	1954-59	40,0	29,6	17,8
1900 TI	1884	1952-54	52,5	39,0	23,4
1900 TI SUPER	1975	1954-57	60,0	44,5	26,7
1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	80,0	59,5	35,5
1900 SPRINT (I S.)	1884	1951-53	285,0	210,0	125,0
1900 SPRINT (I S.) CABRIOLET P.F.	1884	1951-53	390,0	290,0	175,0
1900 SPRINT (II S.)	1884	1953-54	205,0	150,0	90,0
1900 SS	1975	1954-55	285,0	210,0	125,0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	170,0	125,0	75,0
AR 51 «MATTÀ»	1884	1951-55	33,0	22,0	11,0
GIULIETTA SPRINT (I S.)	1290	1954-55	111,0	82,0	49,0
GIULIETTA SPRINT (II S.)	1290	1955-58	90,0	60,0	30,0
GIULIETTA SPRINT (III S.)	1290	1958-59	61,0	45,0	27,0
GIULIETTA SPRINT (III S.)	1290	1959-62	54,5	40,5	24,3
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1959-62	120,0	89,0	53,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (I S.)	1290	1956-58	250,0	185,0	111,0
GIULIETTA S.V. (I S.) «CONFORT.»	1290	1958	120,0	89,0	53,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (II S.)	1290	1958-62	81,0	60,0	36,0
1300 SPRINT	1290	1963-65	52,0	34,5	17,3
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	60,0	40,0	20,0
GIULIETTA (I S.)	1290	1959-59	24,0	17,8	10,7
GIULIETTA (II S.)	1290	1959-61	21,6	16,0	9,6
GIULIETTA (III S.)	1290	1961-63	20,3	13,5	6,8
GIULIETTA TI (I S.)	1290	1957-59	27,2	17,0	11,9

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

GIULIETTA TI (II S.)	1290	1959-61	24,3	18,0	10,8
GIULIETTA TI (III S.)	1290	1961-65	22,5	15,0	7,5
GIULIETTA SPIDER (I S.)	1290	1955-58	96,0	71,0	42,5
GIULIETTA SPIDER (II S.)	1290	1958-61	79,0	58,5	35,0
GIULIETTA SPIDER (III S.)	1290	1961-62	75,0	50,0	25,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE (I S.)	1290	1956-58	107,0	79,0	47,5
GIULIETTA SPIDER VELOCE (II S.)	1290	1958-61	90,0	66,5	40,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE (III S.)	1290	1961-62	86,0	57,5	28,8
GIULIETTA SZ	1290	1960-61	480,0	355,0	215,0
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	650,0	480,0	290,0
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	75,0	50,0	25,0
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	95,0	63,0	31,5
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	125,0	83,0	41,5
DAUPHINE	845	1960-64	10,5	7,0	3,5
4	747-845	1962-64	12,0	8,0	4,0
2000	1975	1958-62	22,0	14,7	7,3
2000 SPRINT	1975	1960-62	47,0	31,5	15,7
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	95,0	63,0	31,5
2600	2584	1962-69	28,0	20,7	12,4
2600 DE LUXE (OSI)	2584	1965-67	70,0	52,0	31,0
2600 SPRINT	2584	1962-66	56,0	41,5	24,9
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	105,0	78,0	47,0
2600 SZ	2584	1965-68	320,0	235,0	140,0
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	27,2	17,0	11,9
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	21,6	13,5	9,5
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	120,0	89,0	53,5
GIULIA SUPER (BISCIONE)	1570	1968-72	28,5	19,0	9,5
GIULIA SUPER (BOLLINO)	1570	1965-67	31,0	20,5	10,3
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	12,8	8,5	4,3
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	14,3	9,5	4,8
GIULIA 1300	1290	1964-71	16,5	11,0	5,5
GIULIA 1300 TI	1290	1966-69	15,0	10,0	5,0
GIULIA 1300 TI	1290	1969-72	13,5	9,0	4,5
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	14,3	9,5	4,8
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	15,0	10,0	5,0
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	11,3	7,5	3,8
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	12,8	8,5	4,3
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	46,5	29,0	20,3
GIULIA SPRINT GTA	1570	1965-69	350,0	220,0	155,0
GTAM	1985	1970-71	405,0	300,0	180,0
GIULIA SPRINT GT VELOCE	1570	1966-68	51,0	32,0	22,4
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-68	35,0	22,0	15,4
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1969-71	30,5	19,0	13,3
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	285,0	210,0	125,0
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	51,5	38,0	22,8
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	24,8	15,5	10,9
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	28,8	18,0	12,6
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	58,0	38,5	19,3
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	90,0	60,0	30,0
GIULIA TZ	1570	1963-65	1.200,0	880,0	530,0
GIULIA TZ2	1570	1964-65	3.500,0	2.600,0	1.600,0
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	70,0	46,5	23,3
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	49,0	36,5	21,8
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	44,0	29,3	14,7
1750 SPIDER VELOCE (AMERICA)	1779	1967-69	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	35,0	23,3	11,7
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	22,5	15,0	7,5
SPIDER 1750 VELOCE	1779	1969-72	27,0	18,0	9,0
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1.3 JUNIOR	1290	1972-77	20,0	13,3	6,7
SPIDER 1.6 JUNIOR	1570	1972-75	22,0	14,7	7,3
SPIDER 1.6	1570	1975-82	22,0	14,7	7,3
SPIDER 1.6	1570	1983-90	13,5	9,0	4,5
SPIDER 2.0	1962	1983-90	15,0	10,0	5,0
SPIDER 2.0 Q.V.	1962	1986-90	19,1	12,7	6,4
SPIDER 1.6	1570	1990-93	21,0	14,0	7,0
SPIDER 2.0	1962	1990-95	23,0	15,3	7,7
1750	1779	1968-72	15,0	10,0	5,0
1750 GT VELOCE (I S.)	1779	1968-70	49,0	32,5	16,3
1750 GT VELOCE (II S.)	1779	1970-72	45,0	30,0	15,0

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

2000 BERLINA	1962	1971-77	18,0	12,0	6,0
2000 GTV	1962	1971-76	49,5	33,0	16,5
33 STRADALE	1995	1967-69	15.000,0	11.100,0	6.700,0
MONTREAL	2593	1970-77	75,0	55,5	33,5
ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)	1886-1490	1972-80	9,8	6,5	3,3
ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)	1886-1490	1980-84	6,8	4,5	2,3
ALFASUD TI	1886-1286	1973-77	14,0	9,3	4,7
ALFASUD TI	1286-1490	1977-84	12,0	8,0	4,0
ALFASUD TI Q.V.	1490	1982-84	13,5	9,0	4,5
ALFASUD GIARDINETTA	1886-1351	1975-80	9,0	6,0	3,0
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5	1286-1490	1976-79	11,5	7,7	3,8
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5 VELOCE	1351-1490	1979-83	13,5	9,0	4,5
ALFASUD SPRINT TROFEO	1490	1982-83	15,0	10,0	5,0
SPRINT 1.3/1.5	1351-1490	1983-89	12,0	8,0	4,0
SPRINT Q.V.	1490-1712	1983-89	13,0	8,7	4,3
ALFETTA	1779	1972-75	19,0	14,1	8,4
ALFETTA 1.6	1570	1975-77	13,5	10,0	6,0
ALFETTA 1.6	1570	1977-81	11,0		

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962 1991-92	18,0	12,0	6,0
ALFA 75 TURBO	1979 1986-87	20,0	13,3	6,7
75 TURBO AMERICA	1979 1987-90	21,0	14,0	7,0
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE	1979 1990-92	24,0	16,0	8,0
75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE A.S.N.	1979 1991	28,0	18,7	9,3
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1962 1987-88	58,0	43,0	25,8
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492 1985-92	19,0	12,7	6,3
ALFA 75 3.0 V6	2959 1987-92	22,0	14,7	7,3
164 TWIN SPARK	1962-1995 1987-98	5,3	3,5	1,8
164 TURBO	1995 1987-92	7,5	5,0	2,5
164 2.0 V6 TURBO	1996 1991-93	9,0	6,0	3,0
164 3.0 V6	2959 1987-97	12,5	8,3	4,2
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959 1990-94	14,3	9,5	4,8
164 3.0 V6 24V QUADRIFOGLIO VERDE	2959 1992-93	18,8	12,5	6,3
164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996 1991-98	9,0	6,0	3,0
164 3.0 V6 24V SUPER	2959 1992-98	11,3	7,5	3,8
164 3.0 V6 24V Q4	2959 1993-98	22,5	15,0	7,5
SZ (ES 30)	2959 1989-96	83,0	55,0	27,5
RZ	2959 1993-96	90,0	60,0	30,0
155 2.0 TURBO 16V Q4	1995 1992-97	25,0	15,6	10,9
155 2.5 V6	2492 1992-97	10,5	7,0	3,5
GTV (916) 1.8I 16V TWIN SPARK	1747 1998-02	6,8	4,5	2,3
GTV (916) 2.0I 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	8,3	5,5	2,8
GTV (916) 2.0 V6 TURBO	1996 1995-01	12,0	8,0	4,0
GTV (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959 1997-03	16,5	11,0	5,5
GTV (916) 2.0 TS	1970 2003-06	7,5	5,0	2,5
GTV (916) 2.0 JTS	1970 2003-06	7,8	5,2	2,6
GTV (916) 3.2 V6 24V	3179 2003-06	15,8	10,5	5,3
SPIDER (916) 1.8I 16V TWIN SPARK	1747 1998-01	8,3	5,5	2,8
SPIDER (916) 2.0I 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	10,5	7,0	3,5
SPIDER (916) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	18,8	12,5	6,3
SPIDER (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959 1995-03	23,3	15,5	7,8
SPIDER (916) 2.0 TS	1970 2003-06	10,5	7,0	3,5
SPIDER (916) 2.0 JTS	1970 2003-06	10,5	7,0	3,5
SPIDER (916) 3.2 V6 24V	3179 2003-06	21,0	14,0	7,0
145 2.0 16V T. SPARK QUADRIFOGLIO	1970 1995-01	8,3	5,5	2,8
146 2.0 16V T. SPARK TI	1970 1995-99	7,5	5,0	2,5
156 1.6/1.8 T.S. (I S.)	1598 1974 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 1974 2000-03	2,7	1,8	0,9
156 2.0 TS SPORTWAGON (I S.)	1970 2000-02	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESPEED SPORTW. (I S.)	1970 2000-02	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SPORTWAGON (I S.)	1970 2002-03	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SELESPEED SPORTW. (I S.)	1970 2002-03	5,7	3,8	1,9
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (I S.)	2492 2000-03	8,3	5,5	2,8
156 2.5 V6 24V (II S.)	2492 2003-06	8,3	5,5	2,8
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492 2003-06	8,3	5,5	2,8
156 GTA	3179 2001-06	30,0	20,0	10,0
156 GTA SELESPEED	3179 2001-06	25,0	16,7	8,3
156 GTA SPORTWAGON	3179 2001-06	27,0	18,0	9,0
156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179 2001-06	23,0	15,3	7,7
166 (I S.) 2.0I TWIN SPARK	1970 1998-04	2,3	1,5	0,8
166 (I S.) 2.5 V6 24V	2492 1998-04	3,8	2,5	1,3
166 (I S.) 3.0 V6 24V	2959 1998-04	4,5	3,0	1,5
166 (I S.) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	4,2	2,8	1,4
166 (II S.) 3.0 V6 24V	2959 2003-06	4,5	3,0	1,5
166 (III S.) 3.2 V6 24V	3179 2003-08	5,3	3,5	1,8
147 GTA	3179 2002-06	30,0	20,0	10,0
147 GTA SELESPEED	3179 2003-06	25,0	16,7	8,3
GT 3.2 V6 24V	3179 2003-07	10,5	7,0	3,5
159 3.2 JTS V6 24V	3195 2005-10	9,0	6,0	3,0
159 3.2 JTS V6 24V SPORTWAGON	3195 2006-10	9,0	6,0	3,0
BRERA 3.2 JTS V6	3195 2008-10	16,5	11,0	5,5
BRERA 3.2 JTS V6 Q4	3195 2005-10	18,0	12,0	6,0
SPIDER (939) 3.2 JTS V6	3195 2008-10	18,0	12,0	6,0
SPIDER (939) 3.2 JTS V6 Q4	3195 2006-10	19,5	13,0	6,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
8C COMPETIZIONE	4691 2007-10	270,0	180,0	90,0
8C SPIDER	4691 2009-10	220,0	165,0	98,0
ALPINE RENAULT				FRANCIA
A110 BERLINETTA	1103-1149 1964-69	51,0	34,0	17,0
A110 BERLINETTA	1289 1966-69	78,0	52,0	26,0
A110 BERLINETTA	1470 1967-68	70,5	47,0	23,5
A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296 1967-71	78,0	52,0	26,0
A110 1300 G	1255 1970-71	95,0	63,5	32,0
A110 1600	1565 1968-73	78,0	50,0	26,0
A110 1600 S	1565 1970-73	120,0	80,0	40,0
A110 1600 SC/SI	1605 1974-75	120,0	80,0	40,0
A110 UNIFICATA	1289 1974-77	86,0	57,0	28,5
A110 1600 SX	1647 1976-77	86,0	57,0	28,5
A 310 1600	1647 1971-76	45,0	30,0	15,0
A 310 GT	2664 1976-84	45,0	30,0	15,0
V6 GT	2849 1985-90	26,3	17,5	8,8
V6 TURBO	2458 1985-91	30,0	20,0	10,0
A 610 TURBO	2975 1991-95	33,0	22,0	11,0
ASTON MARTIN				GRAN BRETAGNA
1.5 LITRE OHC	1495 1927-32	355,0	240,0	119,0
INTERNATIONAL	1495 1927-32	195,0	145,0	86,0
LE MANS	1495 1932-33	580,0	430,0	260,0
ULSTER	1495 1934-36	1.900,0	1.400,0	840,0
DB2 COUPÉ	2580 1950-53	305,0	190,0	135,0
DB2 CABRIOLET	2580 1950-53	455,0	285,0	200,0
DB2/4-MK II - MK III COUPÉ	2580-2922 1953-59	230,0	145,0	100,0
DB2/4-MK II - MK III CABRIOLET	2580-2922 1953-59	305,0	190,0	135,0
DB4 COUPÉ	3670 1958-62	680,0	430,0	300,0
DB4 CABRIOLET	3670 1958-62	840,0	530,0	370,0
DB4 GT	3670 1959-61	3.200,0	2.000,0	1.400,0
DB4 GT ZAGATO	3670 1961-63	13.600,0	8.000,0	6.000,0
DB5 CABRIOLET	3995 1963-65	770,0	570,0	340,0
DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995 1963-65	580,0	430,0	260,0
DB6 COUPÉ/VANTAGE	3995 1965-69	385,0	285,0	170,0
DB6 VOLANTE	3995 1965-70	450,0	335,0	200,0
DB6 MK II COUPÉ	3995 1969-70	325,0	240,0	145,0
DBS	3995 1967-72	160,0	100,0	70,0
DBS VANTAGE	3995 1968-71	185,0	115,0	81,0
DBS V8	5340 1969-72	150,0	95,0	66,5
LAGONDA	5340 1976-88	104,0	65,0	45,5
LAGONDA	5340 1988-90	104,0	65,0	45,5
V8	5340 1973-86	135,0	85,0	59,5
V8	5340 1986-90	145,0	90,0	63,0
V8 VANTAGE	5340 1974-82	150,0	95,0	66,5
V8 VANTAGE	5340 1983-91	160,0	100,0	70,0
V8 VANTAGE VOLANTE	5340 1986-90	250,0	155,0	109,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340 1986-88	400,0	250,0	175,0
V8 VOLANTE	5340 1976-91	230,0	145,0	102,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340 1987-90	480,0	300,0	210,0
VIRAGE	5340 1988-93	98,0	65,0	32,5
VIRAGE VOLANTE	5340 1990-98	113,0	75,0	37,5
VOLANTE 2+2	5340 1991-00	105,0	70,0	35,0
DB7	3239 1995-01	52,5	35,0	17,5
DB7 GT	5935 2002-03	67,5	45,0	22,5
DB7 VANTAGE	5935 1999-03	70,5	47,0	23,5
DB7 VOLANTE	3239 1996-01	63,0	42,0	21,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935 1999-03	75,0	50,0	25,0
DB9	5935 2004-08	54,0	36,0	18,0
DB9 VOLANTE	5935 2004-08	63,0	42,0	21,0
LWB VOLANTE	5340 1997-99	75,0	50,0	25,0
VANTAGE	5340 1994-01	98,0	65,0	32,5
VANTAGE 600	5340 1996-99	270,0	180,0	90,0
VANTAGE LE MANS	5340 1999	345,0	230,0	115,0
VANQUISH	5935 2001-04	90,0	60,0	30,0
VANQUISH S	5935 2004-07	98,0	65,0	32,5
AUDI				GERMANIA
80 (B1) TUTTE LE VERSIONI	1296-1588 1972-78	7,5	5,0	2,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
80 (B1/B2) GTE/GLE	1588 1975-81	5,3	3,5	1,8
80 (B2) TUTTE LE VERSIONI	1272-1921 1978-87	3,8	2,5	1,3
80 (B2) 80/80 Q.90 TUTTE LE VER.	1296-2226 1981-87	4,5	3,0	1,5
80 (B3) QUATTRO	1781-1984 1986-91	4,5	3,0	1,5
80 (B3) QUATTRO 16V	1984 1990-91	5,3	3,5	1,8
80 (B4) 2.6 - 2.8 E V6/ QUATTRO	2598-2771 1991-94	7,5	5,0	2,5
80 (B4) 2.6 E/2.8 E V6 AVANT/QUAT.	2598-2771 1992-95	7,5	5,6	3,3
90 (B3) 90/90 QUATTRO	1781-2309 1987-91	3,0	2,0	1,0
90 (B3) 90/90 QUATTRO 20V	2309 1988-90	3,0	2,0	1,0
100 (C1) 100/100 S/100 LS	1760 1968-71	6,8	4,5	2,3
100 (C1) COUPÉ S	1871 1970-73	29,7	19,8	9,9
100 (C1) TUTTE LE VERSIONI	1760-1871 1972-77	7,5	5,0	2,5
100 (C2) TUTTE LE VERSIONI	1588-2144 1977-83	6,0	4,0	2,0
100 (C3) 100/100 QUATTRO	1781-2309 1982-90	5,3	3,5	1,8
100 (C3) TURBO/TURBO QUATTRO	2226 1986-90	6,0	4,0	2,0
100 (C3) AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309 1983-90	5,3	3,5	1,8
100 (C3) AVANT TURBO/TURBO Q.	2226 1983-90	6,8	4,5	2,3
100 (C4) 2.2 TURBO 20V Q. S4/AVANT	2226 1991-94	9,0	6,0	3,0
100 (C4) 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771 1990-94	6,4	4,2	2,1
100 (C4) 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771 1991-94	5,3	3,5	1,8
100 (C4) 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172 1993-94	10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO	2144-2226 1983-90	10,5	7,0	3,5
200 (C3) QUATTRO 20V	2226 1989-90	9,8	6,5	3,3
200 (C3) 200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226 1984-90	12,0	8,0	4,0
200 (C3) AVANT QUATTRO 20V	2226 1989-90	10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO AVANT Q.	2144-2226 1984-90	12,0	8,0	4,0
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO	1781 1996-03	3,0	2,0	1,0
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO QUATTRO	1781 1997-03	6,4	4,2	2,1
S3 (I S.)	1781 1999-03	15,0	10,0	5,0
A3 (II S.) 3.2 V6 QUATTRO	3189 2003-08	8,3	5,5	2,8
A3 (II S.) SPB 3.2 V6 QUATTRO	3189 2004-08	7,5	5,0	2,5
S3 (II S.)	1984 2006-08	14,3	9,5	4,8
QUATTRO	2144 1981-87	56,0	41,5	24,0
QUATTRO SPORT	2133-2144 1983-86	500,0	370,0	229,0
QUATTRO (BAUR)	2226 1987-89	56,0	41,5	24,9
QUATTRO 20V (BAUR)	2226 1989-91	70,0	52,0	31,0
COUPÉ/COUPÉ GT	1781-2226 1981-87	8,3	5,5	2,8
COUPÉ QUATTRO	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	6,8	4,5	2,3
CABRIO 2.3 20V/2.6-2.8 V6	2309-2771 1991-96	9,8	6,5	3,3
A4 3.0 V6 30V (II S.)	2976 2001-04			

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
A8 3.7 V8 QUATTRO (II S.)	3697 2002-06	9,0	6,0	3,0
A8 4.2 V8 FSI QUATTRO (II S.)	4163-4172 2002-10	10,5	7,0	3,5
A8 6.0 W12 QUATTRO (II S.)	5998 2004-10	13,5	9,0	4,5
S2 AVANT	2226 1993-96	15,0	10,0	5,0
S2 2.2 20V TURBO QUATTRO	2226 1993-94	14,3	9,5	4,8
RS2 AVANT	2226 1994-96	64,5	43,0	21,5
S4 2.7 V6 30V	2671 1997-00	11,3	7,5	3,8
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671 1997-02	12,8	8,5	4,3
S4 4.2 V8 40V (II S.)	4163 2002-04	11,3	7,5	3,8
S4 4.2 V8 40V AVANT (II S.)	4163 2002-04	12,0	8,0	4,0
S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V (II S.)	4163 2004-06	18,0	12,0	6,0
S4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2004-07	11,7	7,8	3,9
S4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163 2004-08	11,7	7,8	3,9
S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (III S.)	4163 2006-09	18,0	12,0	6,0
S4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2006-09	18,5	12,3	6,2
RS4 AVANT	2671 1999-01	40,5	27,0	13,5
RS4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2005-07	27,0	18,0	9,0
RS4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163 2006-08	27,8	18,5	9,3
RS4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2006-08	28,5	19,0	9,5
S6 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)	2226-4172 1994-97	12,0	8,0	4,0
S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)	2226-4172 1994-97	12,0	8,0	4,0
S6 4.2 V8 (II S.)	4172 1999-04	10,5	7,0	3,5
S6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172 1999-05	11,3	7,5	3,8
RS6 4.2 V8 QUATTRO (II S.)	4172 2002-04	20,8	13,8	6,9
RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT (II S.)	4172 2002-05	22,3	14,9	7,4
S6 5.2 V10 QUATTRO (III S.)	5204 2006-10	22,6	15,0	7,5
S6 5.2 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	5204 2006-10	22,6	15,0	7,5
RS6 5.0 V10 FSI QUATTRO (III S.)	4991 2008-10	37,5	25,0	12,5
RS6 5.0 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	4991 2008-10	37,5	25,0	12,5
S8 4.2 V8 32V	4172 1996-99	12,8	8,5	4,3
S8 4.2 V8 40V	4172 1999-02	13,2	8,8	4,4
S8 5.2 V10 QUATTRO (II S.)	5204 2006-10	15,8	10,5	5,3
TT (8N)	1781 1998-06	9,8	6,5	3,3
TT (8N) ROADSTER	1781 1999-06	11,3	7,5	3,8
TT (8N) QUATTRO	1781 1999-06	12,6	8,4	4,2
TT (8N) QUATTRO 225 CV	1781 1998-06	14,4	9,6	4,8
TT (8N) ROADSTER QUATTRO	1781 1999-06	12,4	8,3	4,1
TT (8N) ROADSTER QUATTRO 225 CV	1781 1999-05	12,0	8,0	4,0
TT (8N) 3.2 V6 24V QUATTRO	3189 2003-06	21,0	14,0	7,0
TT (8N) ROADSTER 3.2 V6 24V QUATTRO	3189 2003-06	21,0	14,0	7,0
TT (8N) QUATTRO SPORT	1781 2005-06	30,0	20,0	10,0
A2 1.4 16V	1390 2000-06	4,5	3,0	1,5
A2 1.6 16V FSI	1598 2002-06	5,3	3,5	1,8

AUSTIN GRAN BRETAGNA

SEVEN BERLINA	747 1922-39	15,0	10,0	5,0
SEVEN SPIDER	747 1922-39	18,0	12,0	6,0
SEVEN TORPEDO	747 1922-39	17,3	11,5	5,8
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	948-998 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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
LEYLAND MINI MOKE (P)	998 1980-90	19,5	13,0	6,5
CAGIVA MINI MOKE (I)	998 1991-95	19,5	13,0	6,5
METRO 1.0 (TUTTE LE VERSIONI)	998 1980-90	3,0	2,0	1,0
METRO 1.3/1.3 S/1.3 HLE/AUTOM.	1275 1980-90	3,8	2,5	1,3
METRO VANDEN PLAS	1275 1981-87	6,8	4,5	2,3
METRO MG	1275 1981-90	7,1	4,7	2,4
METRO MG TURBO	1275 1983-90	8,3	5,5	2,8

AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA

100 BN1	2660 1953-55	86,0	57,5	28,8
100 S BN2	2660 1954-55	75,0	50,0	25,0
100 BN2	2660 1955	93,0	62,0	31,0
100 M BN2	2660 1956	180,0	120,0	60,0
100/G BN4-BN6	2639 1956-59	110,0	73,0	36,5
3000 BN7/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	22,5	15,0	7,5
BIANCHINA CABRIOLET	499 1960-69	27,0	18,0	9,0
BIANCHINA PANORAMICA	499 1960-69	12,0	8,0	4,0
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499 1960-69	12,8	8,5	4,3
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499 1962-69	10,5	7,0	3,5
GIARDINIERA	499 1967-77	10,5	7,0	3,5
STELLINA	767-792 1963-68	19,5	13,0	6,5
PRIMULA COUPÉ 1.2	1221 1965-68	10,5	7,0	3,5
PRIMULA COUPÉ S 1.4	1438 1968-70	10,5	7,0	3,5
A112	903 1969-71	8,3	5,5	2,8
A112 NORMALE/JUNIOR	903 1971-82	6,0	4,0	2,0
A112 ELEGANT	965 1971-82	6,0	4,0	2,0
A112 ELITE	965 1979-85	5,3	3,5	1,8
A112 JUNIOR	903 1982-87	4,8	3,2	1,6
A112 LX	965 1982-85	6,0	4,0	2,0
A112 ABARTH (58 CV)	982 1971-73	24,8	16,5	8,3
A112 ABARTH (58 CV)	982 1973-75	21,0	14,0	7,0
A112 ABARTH (58 CV)	982 1975	18,8	12,5	6,3
A112 ABARTH (70 CV)	1050 1975-77	19,5	13,0	6,5
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1977-79	18,0	12,0	6,0
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1979-82	17,3	11,5	5,8
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1982-84	15,8	10,5	5,3
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1984-85	16,5	11,0	5,5
Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049 1985-90	4,5	3,0	1,5
Y10 4WD/FIRE 1.1 4WD	999-1108 1986-95	7,5	5,0	2,5
Y10 TURBO	1049 1985-89	11,3	7,5	3,8
Y10 1.3 I.E./GT I.E.	1297-1301 1987-95	6,8	4,5	2,3

BENTLEY GRAN BRETAGNA

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
T 2 PORTE DHC	6230-6750 1967-71	83,0	55,0	27,5
T	6750 1971-77	31,5	21,0	10,5
T2	6750 1977-80	36,0	24,0	12,0
CORNICHE TWO DOOR	6750 1971-77	60,0	40,0	20,0
CORNICHE CABRIOLET	6750 1971-77	75,0	50,0	25,0
CORNICHE TWO DOOR	6750 1977-81	60,0	40,0	20,0
CORNICHE CABRIOLET	6750 1977-84	72,0	48,0	24,0
MULSANNE	6750 1980-83	30,0	20,0	10,0
MULSANNE	6750 1984-89	33,0	22,0	11,0
MULSANNE S	6750 1987-93	36,0	24,0	12,0
MULSANNE TURBO	6750 1982-91	45,0	30,0	15,0
EIGHT	6750 1984-93	33,0	22,0	11,0
TURBO R/S/RT	6749-6761 1985-98	48,0	32,0	16,0
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750 1984-94	83,0	55,0	27,5
CONTINENTAL R/S/T	6750 1991-02	83,0	55,0	27,5
CONTINENTAL SC	6761 1998-01	113,0	75,0	37,5
CONTINENTAL GT	5998 2003-10	49,5	33,0	16,5
CONTINENTAL FLYING SPUR	5998 2005-10	45,0	30,0	15,0
CONTINENTAL CONVERTIBLE	6761 1993-95	90,0	60,0	30,0
BROOKLANDS/R	6750 1992-98	36,0	24,0	12,0
AZURE	6761 1995-04	113,0	75,0	37,5
AZURE	6761 2006-10	130,0	85,0	42,5
CONTINENTAL GTC	5998 2006-10	60,0	40,0	20,0
ARNAGE/RED LABEL	4398-6761 1998-02	39,0	26,0	13,0
ARNAGE RED LABEL LWB	6750 2001-04	43,5	29,0	14,5
ARNAGE R/RL	6750-6761 2002-10	45,0	30,0	15,0
ARNAGE T	6750-6761 2002-10	51,0	34,0	17,0
ARNAGE DHC (AZURE)	6750 2005-06	105,0	70,0	35,0
BROOKLANDS COUPÉ	6761 2008-10	195,0	130,0	65,0

BMW GERMANIA

327 COUPÉ/CABRIOLET	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	80,0	12,0	6,0
700 CABRIOLET	697 1959-63	25,5	17,0	8,5
700 BERLINA	697 1960-61	13,5	9,0	4,5
700 COUPÉ SPORT	697 1960-64	24,0	16,0	8,0
700 LS BERLINA	697 1962-65	13,5	9,0	4,5
700 LS COUPÉ	697 1964-65	16,5	11,0	5,5
1500	1499 1961-64	12,0	7,5	5,3
1800 TI	1773 1964-66	19,2	12,0	8,4
1800 TVSA	1773 1964-65	130,0	80,0	56,0
2000 T/VI LUX	1990 1966-70	23,2	14,5	10,2
2000 C COUPÉ	1990 1965-69	445,0	330,0	200,0
2000 CS COUPÉ	1990 1965-69	37,0	23,0	16,1
2800 CS (SERIE E9)	2788 1968-71	40,5	27,0	13,5
3.0 CS (SERIE E9)	2986 1971-75	45,0	30,0	15,0
3.0 CSI (SERIE E9)	2986 1971-75	75,0	44,0	31,0
3.0 CSL (SERIE E9)	2986-3003 1971-73	240,0	160,0	80,0
3.0 CSL (SERIE E9) "BATMOBILE"	3003-3163 1973-75	420,0	280,0	140,0
2.5 CS (SERIE E9)	2494 1974-77	31,5	21,0	10,5
1600/1602/1802 (SERIE 02)	1573-1766 1966-75	11,2	7,0	4,9

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
3.0 L (SERIE E3)	2986 1975-77	17,6	11,0	7,7
3.3 L/I (SERIE E3)	3210-3299 1974-77	48,0	30,0	21,0
518/520 (E12)	1766-1990 1972-81	4,8	3,0	2,1
520i (E12)	1990 1973-77	10,2	6,0	4,5
520 (E12 6 CILINDRI)	1991 1977-81	6,5	3,8	2,9
525/528 (E12)	2494-2788 1973-81	8,0	5,0	3,5
528i (E12)	2788 1977-81	16,0	9,4	7,1
M535i (E12)	3453 1980-81	35,0	22,0	15,4
316/318 (E21)	1573-1766 1975-78	7,2	4,5	3,2
315/316/318i (E21)	1573-1766 1979-82	8,0	5,0	3,5
320/320i (E21 4 CILINDRI)	1990 1975-77	12,0	7,5	5,3
320 (E21 6 CILINDRI)	1991 1977-82	9,6	6,0	4,2
323i (E21)	2316 1977-82	18,1	11,3	7,9
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991 1978-82	12,0	7,5	5,3
323i CABRIOLET BAUR (E21)	2316 1978-82	19,2	12,0	8,4
M1	3430 1979-81	650,0	480,0	290,0
630 CSI (E24)	2985 1976-79	16,0	10,0	7,0
633 CSI (E24)	3210 1976-82	22,4	14,0	9,8
628 CSI (E24)	2788 1980-82	19,2	12,0	8,4
628 CSI/633CSI (E24)	2788-3210 1982-88	22,4	14,0	9,8
635 CSI (E24)	3453 1978-82	28,9	17,0	12,8
635 CSI (E24)	3430 1982-89	34,0	20,0	15,0
M635 CSI (E24)	3453 1984-89	78,0	52,0	26,0
728/730 (E23)	2788-2985 1977-79	6,4	4,0	2,8
728i (E23)	2788 1979-82	7,2	4,5	3,2
728i (E23)	2788 1982-86	8,0	5,0	3,5
732i (E23)	3210 1979-82	8,3	5,2	3,6
732i (E23)	3210 1982-86	8,8	5,5	3,9
733i (E23)	3210 1977-79	8,7	5,8	2,9
735i (E23)	3453 1979-82	11,2	7,0	4,9
735i (E23)	3430 1982-86	12,8	8,0	5,6
745i (E23)	3210 1979-82	17,6	11,0	7,7
745i (E23)	3430 1982-87	17,6	11,0	7,7
745i (E23) EXECUTIVE/HIGHLINE	3430 1984-86	23,0	13,5	10,1
518/518i (E28)	1766 1981-87	4,8	3,0	2,1
520i (E28)	1990 1981-88	5,6	3,5	2,5
525i (E28)	2494 1981-85	8,5	5,0	3,8
528i (E28)	2788 1981-87	12,0	8,0	4,0
535i (E28)	3430 1984-89	20,4	12,0	9,0
M535i (E28)	3430 1984-88	25,6	16,0	11,2
M5 (E28)	3453 1985-87	80,0	50,0	35,0
316/318i (E30)	1766 1982-87	4,8	3,0	2,1
316i/318i (E30)	1586-1991 1987-91	4,8	3,0	2,1
320i (E30) 2 PORTE	1990 1984-87	8,8	5,5	3,9
320i (E30) 4 PORTE	1990 1984-87	6,8	4,0	3,0
320i (E30) 2 PORTE	1990-1991 1987-89	7,2	4,5	3,2
320i (E30) 4 PORTE	1991 1987-91	6,4	3,8	2,8
320i (E30) 2 PORTE S	1990 1986-87	10,4	6,5	4,6
318iS (E30)	1766-1796 1989-92	11,1	6,5	4,9
323i (E30)	2316 1982-86	10,4	6,5	4,6
325i (E30) 2 PORTE	2494 1985-91	12,8	8,0	5,6
325i (E30) 4 PORTE	2494 1985-91	9,6	6,0	4,2
325iX 2/4 P (E30)	2494 1985-90	9,4	5,5	4,1
320iS 2 P (E30)	1990 1988-91	30,5	18,0	13,5
320iS 4 P (E30)	1990 1988-90	25,5	15,0	11,3
318i TOURING (E30)	1796 1989-94	5,0	2,9	2,2
320i TOURING (E30)	1991 1987-91	6,8	4,0	3,0
325i TOURING (E30)	2494 1988-91	11,2	7,0	4,9
325iX TOURING (E30)	2494 1988-92	10,2	6,0	4,5
318i CABRIOLET (E30)	1796 1990-94	9,6	6,0	4,2
320i CABRIOLET BAUR (E30)	1990 1983-87	9,6	6,0	4,2
320i CABRIOLET (E30)	1991 1988-92	13,6	8,0	6,0
323i CABRIOLET BAUR (E30)	2316 1983-86	11,9	7,0	5,3
325i CABRIOLET (E30)	2494 1985-92	17,0	10,0	7,5
M3 (E30)	2302 1986-89	67,5	45,0	22,5
M3 CAT (E30)	2302 1989-91	67,5	45,0	22,5
M3 EVOLUTION (E30)	2302 1988-89	83,0	55,0	27,5
M3 SPORT EVOLUTION/II (E30)	2467 1989-91	120,0	80,0	40,0
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302 1988-91	75,0	50,0	25,0
730i (E32)	2986 1986-92	6,4	4,0	2,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
730i (E32)	2986 1986-92	6,4	4,0	2,8
730i V8 (E32)	2997 1982-94	7,5	4,7	3,3
735i (E32)	3430 1986-92	8,3	4,9	3,7
735iL (E32)	3430 1988-92	8,7	5,1	3,8
740i V8 (E32)	3982 1982-94	11,1	6,5	4,9
750i/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 1982-95	5,1	3,2	2,2
540i V8/TOURING (E34) MANUALE	3982 1982-97	17,0	10,0	7,5
540i V8/TOURING (E34) AUTOMATICA	3982 1982-97	12,0	7,5	5,3
M5/TOURING (E34)	3795 1982-95	32,5	19,0	14,3
840 CIV8 32V MANUALE (E31)	3982-4398 1993-00	30,5	19,0	13,3
840 CIV8 32V AUTOMATICA (E31)	3982 1993-95	25,6	16,0	11,2
850i/850i CI V12 MANUALE (E31)	4988-5379 1990-99	39,0	23,0	17,3
850i/850i CI V12 AUTOMATICA (E31)	4988 1990-95	34,0	20,0	15,0
850i CSI V12 (E31)	5576 1992-96	70,0	41,0	31,0
318iS (E36)	1796-1895 1993-98	3,7	2,2	1,7
320i 24V (E36)	1991 1990-98	3,7	2,2	1,7
323i/325i/328i 24V (E36)	2494-2793 1990-98	6,8	4,0	3,0
381S RACING/CLASS II (E36)	1796 1994-98	10,2	6,0	4,5
316i COUPÉ (E36)	1586 1993-99	4,8	3,0	2,1
318iS 16V COUPÉ (E36)	1796-1895 1991-99	6,4	4,0	2,8
320i 24V COUPÉ (E36)	1991 1991-99	5,6	3,5	2,5
323i 24V COUPÉ (E36)	2494 1995-99	7,7	4,5	3,4
325i/328i 24V COUPÉ (E36)	2494-2793 1991-99	8,5	5,0	3,8
318i CABRIOLET (E36)	1796 1994-00	6,0	3,5	2,6
320i 24V CABRIOLET (E36)	1991 1994-00	7,7	4,5	3,4
323i/325i 24V CABRIOLET (E36)	2494-2793 1993-95	11,2	7,0	4,9
328i 24V CABRIOLET (E36)	2793 1995-00	12,0	8,0	4,0
320i 24V TOURING (E36)	1991 1995-99	3,7	2,2	1,7
323i/325i 24V TOURING (E36)	2494 1995-00	6,8	4,0	3,0
328i 24V TOURING (E36)	2793 1995-00	8,0	5,0	3,5
M3 (E36)	2990 1994-95	30,0	20,0	10,0
M3 3.2 (E36)	3201 1995-99	33,5	21,0	14,7
M3 3.2 SMG (E36)	3201 1997-99	30,5	19,0	13,3
M3 COUPÉ (E36)	2990 1992-95	33,0	22,0	11,0
M3 3.2 COUPÉ (E36)	3201 1995-00	37,0	23,0	16,1
M3 3.2 COUPÉ SMG (E36)	3201 1997-99	34,5	21,5	15,1
M3 CABRIOLET (E36)	2990 1994-95	35,0	22,0	15,4
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201 1995-00	37,0	23,0	16,1
M3 3.2 CABRIOLET SMG (E36)	3201 1997-99	36,5	21,5	16,1
728i (E38)	2793 1995-01	6,4	4,0	2,8
730i V8 (E38)	2997 1994-96	6,8	4,0	3,0
735i V8 (E38)	3498 1996-01	9,3	5,8	4,1
740i V8 (E38)	3982 1994-96	8,3	4,9	3,7
740i V8 (E38)	4398 1996-01	9,4	5,5	4,1
750i/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	16,0	10,0	7,0
Z3 2.0/2.2	1991-2171 1999-02	18,4	11,5	8,1
Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979 1996-02	20,8	13,0	9,1
Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2793-2979 1998-02	22,4	14,0	9,8
Z3 M ROADSTER	3201-3246 1997-02	46,5	31,0	15,5
Z3 M COUPÉ	3201-3246 1998-02	61,0	36,0	27,0
323i/325i 24V (E46)	2494-2495 1998-05	5,1	3,0	2,3
328i 24V (E46)	2793 1998-00	6,0	3,5	2,6
330i 24V (E46)	2979 2000-05	6,8	4,0	3,0
323i/325i 24V TOURING (E46)	2494-2495 1999-05	5,1	3,0	2,3
328i 24V TOURING (E46)	2793 1999-00	6,0	3,5	2,6
330i 24V TOURING (E46)	2979 2000-05	6,8	4,0	3,0
323i/325i 24V COUPÉ (E46)	2494-2495 1999-06	6,8	4,0	3,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
328i 24V COUPÉ (E46)	2793 1999-00	7,7	4,5	3,4
330i 24V COUPÉ (E46)	2979 2000-06	10,2	6,0	4,5
318i/320i CABRIOLET (E46)	1995-2171 2000-06	5,6	3,5	2,5
323i/325i 24V CABRIOLET (E46)	2494-2495 2000-06	6,7	4,2	2,9
328i 24V CABRIOLET (E46)	2793 2000	7,5	4,7	3,3
330i 24V CABRIOLET (E46)	2979 2000-06	10,4	6,5	4,6
M3 COUPÉ (E46)	3246 2001-06	38,5	24,0	16,8
M3 CABRIOLET (E46)	3246 2001-06	34,5	23,0	11,5
Z8 ROADSTER	4941 2000-04	225,0	150,0	75,0
730i/735i (E65)	2979-3600 2001-08	5,1	3,0	2,3
740i/745i (E65)	4000-4398 2001-08	6,4	4,0	2,8
760i/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	13,6	8,0	6,0
Z4 (E85) 2.2i ROADSTER	2171 2003-06	13,6	8,5	6,0
Z4 (E85) 3.0i/3.0si ROADSTER	2494-2497 2003-09	15,2	9,5	6,7
Z4 (E85) 3.0i/3.0si ROADSTER	2979-2996 2003-09	18,4	11,5	8,1
Z4 (E85) M ROADSTER	3246 2006-09	35,0	22,0	15,4
Z4 (E85) 3.0si COUPÉ	2996 2006-09	25,6	16,0	11,2
Z4 (E85) M COUPÉ	3246 2006-09	39,0	26,0	13,0

BUGATTI

FRANCIA

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</			

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
2 CV	425-602 1961-70	10,5	7,0	3,5
2 CV AZAM/3 CV	425-602 1962-67	22,5	15,0	7,5
2 CV4	435 1970-78	8,0	5,3	2,7
2 CV6/CLUB	602 1970-90	8,7	5,8	2,9
2 CV6 SPÉCIAL	602 1976-90	7,5	5,0	2,5
2 CV SPOT	435-602 1976	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 1969-72	24,0	16,0	8,0
DS 21 I.E.	2175 1969-72	24,0	16,0	8,0
DS 21 I.E. PALLAS	2175 1969-72	27,0	18,0	9,0
DS 23	2341 1972-75	25,5	17,0	8,5
DS 23 PALLAS	2341 1972-75	28,5	19,0	9,5
DS 23 I.E.	2341 1972-75	28,5	19,0	9,5
DS 23 I.E. PALLAS	2341 1972-75	31,5	21,0	10,5
DS 23 BREAK (TUTTI I TIPI)	2347 1972-75	27,0	18,0	9,0
DLUXE	1985 1969-72	12,0	8,0	4,0
DSPECIAL	1985 1969-75	14,3	9,5	4,8
DSUPER	1985 1969-75	15,0	10,0	5,0
DSUPER 5	2175 1972-75	15,0	10,0	5,0
DS/ID CABRIOLET USINE	1911-2175 1960-71	245,0	180,0	108,0
ID 19	1911-1985 1957-67	19,5	13,0	6,5
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911-1985 1958-67	25,5	17,0	8,5
ID 19 B	1911 1967-69	16,5	11,0	5,5
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175 1967-69	24,0	16,0	8,0
ID 20	1985 1968-69	16,5	11,0	5,5
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175 1965-67	27,0	18,0	9,0
AMI 6	602 1961-69	16,5	11,0	5,5
AMI 6 BREAK	602 1964-69	9,0	6,0	3,0
AMI 8	602 1969-78	7,5	5,0	2,5
AMI 8 BREAK	602 1969-79	7,5	5,0	2,5
AMI SUPER BERLINA/BREAK	1015 1972-76	10,5	7,0	3,5
DYANE	425 1967-68	9,0	6,0	3,0
DYANE 4/6	435-602 1968-84	8,3	5,5	2,8
MEHARI	602 1968-87	18,0	12,0	6,0
MEHARI 4X4	602 1979-86	45,0	30,0	15,0
SM CARBURATORI	2670 1970-75	45,0	30,0	15,0
SM INIEZIONE	2670 1972-75	50,0	33,5	16,7
GS BERLINA	1015-1222 1970-79	6,0	4,0	2,0
GS BREAK	1015-1222 1971-79	6,0	4,0	2,0
GS BIROTOR (WANKEL 995X2)	1990 1974-75	20,3	13,5	6,8
CX (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2347 1974-82	7,5	5,0	2,5
CX 20/22	1995-2165 1982-89	6,8	4,5	2,3
CX 2400 PRESTIGE	2347 1976-83	14,3	9,5	4,8
CX 2400 GTI	2347 1977-82	13,5	9,0	4,5
CX 25 PRESTIGE	2500 1983-85	18,0	12,0	6,0
CX 25 GTI	2500 1983-85	13,5	9,0	4,5
CX 25 TURBO GTI	2500 1984-87	15,8	10,5	5,3
CX 25 RI/TRI/GTI	2500 1986-89	12,0	8,0	4,0
CX 25 TURBO PRESTIGE	2500 1986-87	18,0	12,0	6,0
CX 25 TURBO 2 GTI/PRESTIGE	2500 1987-89	18,0	12,0	6,0
CX BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2347 1975-82	7,5	5,0	2,5
CX 20/22 BREAK (TUTTE LE VER.)	1995-2165 1982-91	9,0	6,0	3,0
VISA GTI	1580 1984-89	8,3	5,5	2,8
VISA RALLYE/CHRONO	1360 1982-83	11,3	7,5	3,8
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361 1984-86	25,5	17,0	8,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
VISA DECAPOTABLE	1124 1983-85	7,5	5,0	2,5
GSA BERLINA	1130-1301 1979-86	6,0	4,0	2,0
GSA BREAK	1130-1301 1979-86	6,0	4,0	2,0
BX 16 GTI	1580 1989-92	6,0	4,0	2,0
BX 19 GTI 16V	1905 1987-91	8,3	5,5	2,8
BX 4 TC	2141 1985-86	75,0	50,0	25,0
AX 1.4 4X4	1360 1991-97	2,7	1,8	0,9
AX SPORT	1294 1987-93	10,5	7,0	3,5
AX GT/GTI	1360 1988-96	8,3	5,5	2,8
SAXO VTS (II S.)	1587 1996-04	8,3	5,5	2,8
C3 PLURIEL	1360-1587 2003-10	4,5	3,0	1,5

DAIMLER

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		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 1969-91	30,0	20,0	10,0
SOVEREIGN	4235 1966-69	24,8	16,5	8,3
SOVEREIGN 2.8	2791 1969-72	12,0	8,0	4,0
SOVEREIGN 4.2 (I S.)	4235 1969-73	15,0	10,0	5,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 (II S.)	3442-4235 1973-79	12,0	8,0	4,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 (III S.)	3442-4235 1979-86	13,5	9,0	4,5
SOVEREIGN 4.2 COUPÉ (II S.)	4235 1973-77	26,3	17,5	8,8
DOUBLE SIX 5.3 (I S.)	5345 1972-73	16,5	11,0	5,5
DOUBLE SIX 5.3 (II S.)	5345 1973-79	13,5	9,0	4,5
DOUBLE SIX 5.3 (III S.)	5345 1979-81	13,5	9,0	4,5
DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E.	5345 1981-86	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
VALLELUNGA	1499-1592 1963-67	250,0	165,0	83,0
MANGUSTA	4728 1966-70	270,0	180,0	90,0
PANTERA/PANTERA L	5763 1970-80	130,0	85,0	42,5
PANTERA L	5763 1981-89	165,0	110,0	55,0
PANTERA GT/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1972-80	165,0	110,0	55,0
PANTERA GTS/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1981-85	195,0	130,0	65,0
PANTERA GTS/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1985-90	195,0	130,0	65,0
DEAUVILLE	5763 1978-80	75,0	50,0	25,0
DEAUVILLE	5763 1981-88	83,0	55,0	27,5
LONGCHAMP (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1973-89	75,0	50,0	25,0
LONGCHAMP SPIDER	5763 1980-89	105,0	70,0	35,0

DINO

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		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 GT5	2419 1972-74	450,0	335,0	200,0
208 GT4	1991 1975-80	54,0	40,0	24,0
308 GT4	2926 1973-77	67,5	50,0	30,0

FERRARI

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953 1958-60	12.200,0	9.000,0	5.400,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953 1960-62	16.200,0	12.000,0	7.200,0
250 GT TOUR DE FRANCE	2953 1956-59	9.000,0	6.700,0	4.000,0
250 GT SWB	2953 1960-62	7.000,0	4.100,0	3.100,0
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953 1960-62	10.500,0	7.800,0	4.700,0
250 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	2.500,0	1.900,0	1.100,0
275 GTB/4	3286 1966-68	3.200,0	2.400,0	1.400,0
275 GTS	3286 1964-66	1.700,0	1.300,0	760,0
330 GT 2+2 (III S.)	3967 1964-67	320,0	240,0	145,0
330 GTC	3967 1966-68	590,0	440,0	265,0
330 GTS	3967 1966-68	1.800,0	1.400,0	810,0
365 GT 2+2	4390 1967-72	180,0	135,0	81,0
365 GTB/4 DAYTONA	4390 1968-73	700,0	520,0	310,0
365 GTC	4390 1969-71	650,0	480,0	290,0
365 GTC/4	4390 1971-72	220,0	165,0	98,0
365 GTS	4390 1969-70	2.300,0	1.700,0	1.000,0
365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390 1970-73	2.300,0	1.700,0	1.000,0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390 1966-68	3.800,0	2.800,0	1.700,0
365 GT4 2+2	4390 1972-76	100,0	74,0	44,5
365 GT4 BB	4390 1973-76	380,0	280,0	170,0
500 SUPERFAST	4961 1964-67	4.100,0	3.100,0	1.800,0
208 GTB	1990 1980-82	67,5	50,0	30,0
208 GTS	1990 1980-82	73,0	54,0	32,5
208 GTB TURBO	1991 1982-85	74,5	55,0	33,0
208 GTS TURBO	1991 1982-85	80,0	59,0	35,5
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991 1986-89	81,0	60,0	36,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991 1986-89	88,0	65,0	39,0
288 GTO	2855 1984-85	3.000,0	2.200,0	1.300,0
308 GT4	2926 1977-80	67,5	50,0	30,0
308 GTB VETRORESINA	2926 1975-78	175,0	110,0	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
5				

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
360 SPIDER F1	3586 2000-05	95,0	70,0	42,0
456 GT	5474 1993-98	75,0	55,5	33,5
456 GTA	5474 1996-98	58,0	43,0	25,8
456 M GT	5474 1998-04	80,0	59,5	35,5
456 M GTA	5474 1998-04	61,0	45,0	27,1
550 BARCHETTA	5474 2000-01	340,0	250,0	150,0
550 MARANELLO	5474 1996-02	135,0	100,0	60,0
575M MARANELLO	5748 2002-05	175,0	130,0	78,0
575M MARANELLO F1	5748 2002-05	130,0	95,0	57,0
612 SCAGLIETTI	5748 2004-08	100,0	74,0	44,5
612 SCAGLIETTI F1	5748 2004-10	70,0	52,0	31,0
ENZO	5999 2002-03	3.200,0	2.400,0	1.400,0
F355 BERLINETTA	3496 1994-99	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	2.000,0	1.500,0	890,0
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	4638 1995-97	3.300,0	2.400,0	1.500,0
MARANELLO SUPERAMERICA	5748 2005-06	405,0	300,0	180,0
599 GTB FIORANO	5999 2006-12	400,0	265,0	135,0
599 GTB FIORANO F1	5999 2006-12	140,0	93,0	46,5
599 GTO	5999 2010	680,0	450,0	225,0

FIAT

ITALIA

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
1900 A	1901 1954-56	24,0	16,0	8,0
1900 B	1901 1956-58	25,5	17,0	8,5
1900 GRANLUCE	1901 1952-54	33,0	22,0	11,0
1900 A GRANLUCE	1901 1954-56	33,0	22,0	11,0
1900 B GRANLUCE	1901 1956-58	33,0	22,0	11,0
1100/103	1089 1953-56	15,0	10,0	5,0
1100/103 FAMILIARE	1089 1953-56	19,5	13,0	6,5
1100/103 TV	1089 1953-56	41,5	27,5	13,8
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089 1955-56	45,0	30,0	15,0
1100/103 E	1089 1956-57	15,0	10,0	5,0
1100/103 E FAMILIARE	1089 1956-57	18,0	12,0	6,0
1100/103 E TV	1089 1956-57	41,5	27,5	13,8
1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089 1956-57	45,0	30,0	15,0
1100/103 D	1089 1957-60	12,0	8,0	4,0
1100/103 D FAMILIARE	1089 1957-60	15,0	10,0	5,0
1100/103 H LUSO	1089 1959-60	13,5	9,0	4,5
1100 EXPORT	1089 1960-62	9,0	6,0	3,0
1100 FAMILIARE	1089 1960-62	12,0	8,0	4,0
1100 SPECIAL	1089 1960-62	10,5	7,0	3,5
1100 D	1221 1962-66	6,8	4,5	2,3
1100 D FAMILIARE	1221 1962-66	9,0	6,0	3,0
1100 R	1089 1966-69	6,0	4,0	2,0
1100 R FAMILIARE	1089 1966-69	8,3	5,5	2,8
1200 GRANLUCE	1221 1957-60	18,0	12,0	6,0
1200 TRASFORMABILE	1221 1957-60	43,5	29,0	14,5
600 (VETRI SCORREVOLI)	633 1955-57	16,5	11,0	5,5
600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)	633 1956-57	18,0	12,0	6,0
600	633 1957-60	13,5	9,0	4,5
600 TRASFORMABILE	633 1957-60	15,0	10,0	5,0
600 D	767 1960-69	7,5	5,0	2,5
600 D TRASFORMABILE	767 1960-69	9,0	6,0	3,0
600 MULTIPLA	633 1956-60	25,5	17,0	8,5
600 D MULTIPLA	767 1960-67	24,0	16,0	8,0
NUOVA 500 «VETRI FISSI»	479 1957	22,5	15,0	7,5
NUOVA 500 ECONOMICA	479 1957-59	18,0	12,0	6,0
NUOVA 500 NORMALE	479 1957-59	20,3	13,5	6,8
NUOVA 500 SPORT	499 1958-60	33,0	22,0	11,0
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479 1959-60	18,0	12,0	6,0
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499 1959-60	27,0	18,0	9,0
500 D	499 1960-65	11,3	7,5	3,8
500 F	499 1965-72	8,3	5,5	2,8
500 LUSO	499 1968-72	7,5	5,0	2,5
500 R	594 1972-75	6,8	4,5	2,3
500 GIARDINIERA	499 1960-67	10,5	7,0	3,5
1800/1800 B	1795 1959-68	10,5	7,0	3,5
1800/1800 B FAMILIARE	1795 1959-68	16,5	11,0	5,5
2100	2054 1959-61	12,0	8,0	4,0
2100 FAMILIARE	2054 1959-61	21,0	14,0	7,0
2300	2279 1961-63	15,0	10,0	5,0
2300 FAMILIARE	2279 1961-63	24,0	16,0	8,0
2300 LUSO	2279 1963-68	18,0	12,0	6,0
2300 LUSO FAMILIARE	2279 1963-68	26,3	17,5	8,8
2300 COUPÉ	2279 1961-65	27,0	18,0	9,0
2300 COUPÉS	2279 1961-69	33,0	22,0	11,0
1500 L	1481 1962-68	9,0	6,0	3,0
1200 CABRIOLET	1221 1959-63	27,0	18,0	9,0
1500 CABRIOLET (OSCA)	1491 1959-62	37,5	25,0	12,5
1500 CABRIOLET	1481 1963-66	25,5	17,0	8,5
1500 COUPÉ (OSCA)	1491 1959-62	40,5	27,0	13,5
1500 COUPÉ	1481 1964-65	24,0	16,0	8,0
1600 S CABRIOLET	1568 1962-63	37,5	25,0	12,5
1600 S CABRIOLET	1568 1963-66	37,5	25,0	12,5
1600 S COUPÉ	1568 1963-66	37,5	25,0	12,5
1300	1295 1961-66	7,5	5,0	2,5
1300 FAMILIARE	1295 1961-66	15,0	10,0	5,0
1500/1500 C	1481 1961-67	7,5	5,0	2,5
1500 FAMILIARE	1481 1961-67	16,5	11,0	5,5
850 NORMALE/SUPER	843 1964-68	4,5	3,0	1,5
850 IDROMATIC	843 1966-68	5,3	3,5	1,8
850 SPECIAL	843 1969-71	4,5	3,0	1,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
850 COUPÉ	843 1965-68	10,5	7,0	3,5
850 SPORT COUPÉ	903 1968-71	9,0	6,0	3,0
850 SPIDER	843 1965-68	18,0	12,0	6,0
850 SPORT SPIDER	903 1968-72	16,5	11,0	5,5
850 FAMILIARE	843-903 1965-76	7,5	5,0	2,5
DINO 2000 COUPÉ	1987 1967-69	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	6,0	4,0	2,0
127 (II S.)	903-1049 1977-83	4,5	3,0	1,5
127 (III S.)UNIFICATA	903-1049 1981-86	3,8	2,5	1,3
127 SPORT	1049 1978-81	12,0	8,0	4,0
127 SPORT 5 MARCE	1301 1981-83	12,0	8,0	4,0
127 PANORAMA	1049 1980-86	5,0	3,3	1,7
X19	1290 1972-78	20,4	12,0	6,0
X19 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498 1979-82	15,3	9,0	9,8
X19 FIVE SPEED BERTONE	1498 1982-89	18,7	11,0	8,3
126/126 PERSONAL	594-652 1972-83	4,5	3,0	1,5
126/BIS/UP	652-704 1983-96	3,8	2,5	1,3
131 (II/III S.) BERLINA	1301-1585 1974-83	4,5	3,0	1,5
131 (II/III S.) PANORAMA	1297-1585 1974-84	5,3	3,5	1,8
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA				

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
RITMO (III S.)	1116	1985-88	4,2	2,8	1,4
BERTONE RITMO 70 S CABRIO (III S.)	1301	1985-88	6,8	4,5	2,3
BERTONE RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	7,5	5,0	2,5
PANDA 30	652	1980-84	4,5	3,0	1,5
PANDA 30 L	652	1984-86	4,1	2,7	1,4
PANDA 30 CL	652	1984-86	4,4	2,9	1,5
PANDA 30 S	652	1983-86	4,8	3,2	1,6
PANDA 30 CL COLLEGE	652	1984-86	5,3	3,5	1,8
PANDA 45	903	1980-84	4,2	2,8	1,4
PANDA 45 S	903	1982-86	4,5	3,0	1,5
PANDA 750 L/CL	769	1986-91	2,0	1,3	0,7
PANDA 750 S	769	1986-91	2,1	1,4	0,7
PANDA 750 FIRE/FIRE CLX	769	1991-92	2,1	1,4	0,7
PANDA 750 YOUNG	769	1987-92	1,8	1,2	0,6
PANDA 750 SERGIO TACCHINI	769	1990	3,8	2,5	1,3
PANDA 750 ITALIA '90	769	1990	5,3	3,5	1,8
PANDA 900 DANCE/NEW DANCE	903	1989-92	2,3	1,5	0,8
PANDA 900 I.E./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	1090-99	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	12,8	8,5	4,3
BARCHETTA 16V (II S.)	1747	2002-05	14,3	9,5	4,8
COUPÉ 1.8 16V	1747	1996-00	10,0	6,7	3,3
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-98	14,0	9,3	4,7
COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	16,0	10,7	5,3
COUPÉ 2.0 TURBO 20V LIMITED EDITION	1998	1998-99	22,5	15,0	7,5
STILO 2.4 ABARTH 3P/3P SELESPEED	2446	2001-06	5,6	3,5	2,5
STILO 2.4 ABARTH 5P SELESPEED	2446	2001-06	5,6	3,5	2,5
STILO 2.4 ABARTH 3P M. SCHUMACHER	2446	2004-06	7,2	4,5	3,2
PANDA (II S.) 1.4 16V 100 HP	1368	2006-11	6,0	4,0	2,0
AR 51	1901	1951-55	13,5	9,0	4,5
AR 55	1901	1955-59	12,0	8,0	4,0
AR 59	1901	1959-73	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA	1901	1951-55	13,5	9,0	4,5
CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	10,5	7,0	3,5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	6,8	4,5	2,3

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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 (II/III S.)	1294-1999	1970-82	3,8	2,5	1,3
TAUNUS S.W. (II/III S.)	1294-1993	1970-82	3,8	2,5	1,3
CAPRI (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	7,5	5,0	2,5
ESCORT (II S.) TUTTE LE VERSIONI	940-1297	1975-80	4,5	3,0	1,5
ESCORT (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1117-1597	1980-90	2,3	1,5	0,8
ESCORT XR3I/XR3I	1597	1980-90	9,0	6,0	3,0
ESCORT (III S.) CABRIOLET	1392-1597	1983-90	4,5	3,0	1,5
ESCORT XR3I CABRIO	1597	1983-90	10,5	7,0	3,5
ESCORT (IV S.) XR3I	1796	1990-95	8,3	5,5	2,8
ESCORT (IV S.) CABRIOLET	1392-1796	1990-95	5,3	3,5	1,8
ESCORT (IV S.) MK7 CABRIOLET	1392-1796	1995-99	4,5	3,0	1,5
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	41,5	27,5	13,8
ESCORT RS 1600	1601	1971-75	56,5	37,5	18,8
ESCORT RS 1800	1835	1975-77	52,5	35,0	17,5
ESCORT RS 2000	1993	1973-77	52,5	35,0	17,5
ESCORT RS 2000 (IV S.)	1993	1977-80	37,5	25,0	12,5
ESCORT RS 2000 (IV S.)	1998	1991-95	12,0	8,0	4,0
ESCORT RS 2000 4X4 (IV S.)	1998	1993-95	13,5	9,0	4,5
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000	1998	1995-96	11,3	7,5	3,8
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000 4X4	1998	1995-96	12,8	8,5	4,3
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	15,0	10,0	5,0
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-96	49,5	33,0	16,5
CONSUL/GRANADA BERL. (I S.)	1699-2994	1972-77	6,8	4,5	2,3
CONSUL/GRANADA S.W. (I S.)	1699-2994	1972-77	7,5	5,0	2,5
GRANADA (II S.) BERLINA	1699-2792	1977-85	4,5	3,0	1,5
GRANADA (II S.) S.W.	1699-2792	1977-85	5,3	3,5	1,8
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (II/III 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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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	18,0	12,0	6,0
CIVIC CRX	1590-1595	1984-94	12,0	8,0	4,0
CIVIC CRX 1.6I 16V V-TEC	1595	1990-94	15,0	10,0	5,0
CRX	1590-1595	1992-97	16,5	11,0	5,5
INTEGRA TYPE R	1797	1997-01	24,0	16,0	8,0
NSX	2977-3179	1991-01	98,0	65,0	32,5
S 2000	1997	1999-09	25,5	17,0	8,5
INNOCENTI					
ITALIA					
A 40 BERLINA/COMBINATA	94				

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MINI T 1000	998 1972-73	9,8	6,5	3,3
REGENT	1275-1485 1974-76	5,3	3,5	1,8
MINI 90/120 (TUTTE LE VER.)	998-1275 1974-82	4,5	3,0	1,5
MINI DE TOMASO	1275 1976-83	11,3	7,5	3,8
MINI DE TOMASO TURBO	993 1983-90	11,3	7,5	3,8

ISO

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
ISETTA	198-236 1953-56	40,5	27,0	13,5

ISO RIVOLTA

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

JAGUAR

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485 1938-40	165,0	110,0	55,0
3 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	3485 1945-49	150,0	100,0	50,0
SS1 COUPÉ/CABRIOLET	2054-2663 1932-36	170,0	125,0	75,0
SS2 COUPÉ/CABRIOLET	1052-1943 1932-36	150,0	110,0	66,0
SS90 ROADSTER	2663 1935	365,0	270,0	160,0
SS100 ROADSTER	2663-3485 1936-41	600,0	445,0	265,0
MK V BERLINA	2663-3485 1948-50	67,5	45,0	22,5
MK V DROP HEAD COUPÉ	2663-3485 1948-50	105,0	70,0	35,0
XK 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442 1948-50	450,0	265,0	200,0
XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442 1950-54	145,0	106,0	63,5
XK 120 FIXED HEAD COUPÉ	3442 1951-54	122,0	90,0	54,0
XK 120 DROP HEAD COUPÉ	3442 1953-54	122,0	90,0	54,0
XK 140 OPEN TWO SEATER	3442 1954-57	180,0	135,0	81,0
XK 140 OPEN TWO SEATER SE	3442 1954-57	225,0	165,0	99,0
XK 140 FIXED HEAD COUPÉ	3442 1954-57	145,0	108,0	64,5
XK 140 FIXED HEAD COUPÉ SE	3442 1954-57	170,0	125,0	75,0
XK 140 DROP HEAD COUPÉ	3442 1954-57	145,0	108,0	64,5
XK 140 DROP HEAD COUPÉ SE	3442 1954-57	170,0	125,0	75,0
XK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781 1957-61	104,0	77,0	46,0
XK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781 1958-61	215,0	160,0	95,0
XK 150 FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781 1957-61	81,0	60,0	36,0
XK 150 S FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781 1958-61	175,0	130,0	77,0
XK 150 DROP HEAD COUPÉ	3442-3781 1957-61	81,0	60,0	36,0
XK 150 S DROP HEAD COUPÉ	3442-3781 1958-61	175,0	130,0	78,0
C TYPE	3442 1951-53	5.000,0	3.700,0	2.200,0
D TYPE	3442-3781 1954-57	5.300,0	3.900,0	2.300,0
XK SS	3781 1956-57	4.500,0	3.300,0	2.000,0
MK VII	3442 1950-54	51,0	34,0	17,0
MK VII M	3442 1955-56	54,0	36,0	18,0
MK VIII	3442 1956-58	57,0	38,0	19,0
MK IX	3781 1959-61	64,5	43,0	21,5
2.4 LITRE	2483 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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	25,5	17,0	8,5
XJ12 (II.S.) COUPÉ	5345 1975-77	30,0	20,0	10,0
XJ6 (III.S.) 3.4/4.2	3442-4235 1979-86	9,8	6,5	3,3
XJ12 (III.S.) XJ12/H.E.	5345 1979-81	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 4.2	4235 1983-86	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345 1982-92	14,3	9,5	4,8
XJS	5345 1975-81	25,5	17,0	8,5
XJS H.E.	5345 1981-87	27,0	18,0	9,0
XJS H.E.	5345 1988-93	28,5	19,0	9,5
XJS R	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)	3239-3990 1989-94	10,5	7,0	3,5
XJR (XJ40)	3980 1990-94	15,0	10,0	5,0
XJR-15	5993 1991	530,0	390,0	235,0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993 1993-94	14,3	9,5	4,8
XJ 220	3498 1992-94	680,0	500,0	300,0
XJ6 (X300) 3.2/4.0/SOVEREIGN	3239-3996 1994-00	11,3	7,5	3,8
XJR (X300)	3980 1994-97	14,3	9,5	4,8
XJ12 (X300) 6.0	5993 1994-97	16,5	11,0	5,5
XJ6 (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
XJ6 (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
XJ6 (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
XJ6 (X350/8/9) V8	4196 2003-08	16,5	11,0	5,5

JEEP

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MB/GPW	2199 1941-45	45,0	30,0	15,0
M 38	2199 1950-52	33,0	22,0	11,0
M 38 A1	2199 1952-68	30,0	20,0	10,0
CJ-2A/3A/3B	2199 1945-67	21,0	14,0	7,0
CJ-5	2199 1955-65	19,5	13,0	6,5
CJ-5	2199-3800 1966-70	16,5	11,0	5,5

STATI UNITI

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	3956-5896 1992-98	10,5	7,0	3,5
GRAND CHEROKEE (II.S.)	3956-4701 1998-05	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKE				

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640	6496 2006-10	250,0	165,0	83,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 AUT.	6496 2006-10	270,0	180,0	90,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 ROADSTER	6496 2007-10	295,0	195,0	98,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 ROAD. AUT.	6496 2007-10	325,0	215,0	108,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP670-4 SV	6496 2009-10	300,0	200,0	100,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP650-4 ROAD.	6496 2009-10	340,0	225,0	113,0
GALLARDO 5.0 V10	4961 2003-08	101,0	75,0	45,0
GALLARDO 5.0 V10 SPIDER	4961 2006-09	130,0	95,0	57,0
LM 002	5167 1986-92	270,0	200,0	120,0

LANCIA

ITALIA

Modello	cm³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
LAMBDA (I S.) TORPEDO	2120 1922-23	250,0	185,0	111,0
LAMBDA (II/III/IV/V/S.) TORPEDO	2120 1923-26	150,0	110,0	66,0
LAMBDA (VII S.) TORPEDO	2370 1927	135,0	100,0	60,0
LAMBDA (VIII/IX S.) TORPEDO	2570 1928-31	140,0	105,0	63,0
LAMBDA VIII/IX SERIE SPIDER	2370-2570 1927-31	245,0	180,0	108,0
AUGUSTA BERLINA	1196 1933-36	48,0	32,0	16,0
APRILIA BERLINA	1352 1937-39	67,5	45,0	22,5
APRILIA BERLINA	1486 1939-45	67,5	45,0	22,5
APRILIA 1500	1485 1945-49	64,5	43,0	21,5
ARDEA (I S.) BERLINA	903 1939-41	31,5	21,0	10,5
ARDEA (II S.) BERLINA	903 1941-48	27,0	18,0	9,0
ARDEA (III S.)	903 1948-49	24,0	16,0	8,0
ARDEA (IV S.)	903 1949-53	22,5	15,0	7,5
AURELIA B10	1754 1950-52	60,0	40,0	20,0
AURELIA B21	1991 1951-52	52,5	35,0	17,5
AURELIA B15	1991 1952-53	52,5	35,0	17,5
AURELIA B22	1991 1952-53	54,0	36,0	18,0
AURELIA (II S.) B12	2266 1954-57	63,0	42,0	21,0
AURELIA B20 GT (I S.)	1991 1951-52	200,0	150,0	89,0
AURELIA B20 GT (II S.)	1991 1952-53	190,0	140,0	84,0
AURELIA B20 GT (III S.) 2500	2451 1953-54	180,0	135,0	80,0
AURELIA B20 GT (IV S.) 2500	2451 1954-55	200,0	150,0	89,0
AURELIA B20 GT (V S.) 2500	2451 1956-57	190,0	140,0	84,0
AURELIA B20 GT (VI S.) 2500	2451 1957-58	190,0	140,0	84,0
AURELIA B24 SPIDER	2451 1955	900,0	670,0	400,0
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451 1956-58	380,0	280,0	170,0
APPIA C10 (I S.)	1090 1953-56	16,5	11,0	5,5
APPIA C10 (II S.)	1090 1956-59	18,0	12,0	6,0
APPIA COUPÉ PININFARINA (II S.)	1090 1957-59	33,0	22,0	11,0
APPIA CONVERT. VIGNALE (II S.)	1090 1957-59	45,0	30,0	15,0
APPIA GT ZAGATO (II S.)	1090 1957-58	135,0	90,0	45,0
APPIA GTZ ZAGATO (II S.)	1090 1957-58	175,0	115,0	57,5
APPIA GTE ZAGATO (II S.)	1090 1958-59	123,0	82,0	41,0
APPIA (III S.)	1090 1959-63	12,0	8,0	4,0
APPIA LUSO VIGNALE (III S.)	1090 1959-63	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	120,0	80,0	40,0
APPIA SPORT ZAGATO (III S.)	1090 1961-63	135,0	90,0	45,0
FLAMINIA BERLINA	2458 1957-63	33,0	22,0	11,0
FLAMINIA BERLINA 2.8	2775 1963-70	33,0	22,0	11,0
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458 1959-63	40,5	27,0	13,5
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8	2775 1963-67	42,0	28,0	14,0
FLAMINIA GT TOURING	2458 1958-63	120,0	80,0	40,0
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775 1963-65	135,0	90,0	45,0
FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775 1963-65	98,0	65,0	32,5
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458 1960-63	170,0	100,0	75,0
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775 1963-64	185,0	110,0	83,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459 1958-63	510,0	300,0	225,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775 1963-64	440,0	260,0	195,0
FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775 1964-67	475,0	280,0	210,0
FLAVIA BERLINA	1800 1960-67	10,5	7,0	3,5
FLAVIA 1.8	1800 1963-67	10,5	7,0	3,5
FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800 1965-67	12,8	8,5	4,3
FLAVIA COUPÉ PININFARINA	1500 1962-64	19,5	13,0	6,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8	1800 1963-68	22,5	15,0	7,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800 1965-68	24,0	16,0	8,0

Modello	cm³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500 1962-64	41,5	27,5	13,8
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800 1963-67	45,0	30,0	15,0
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800 1965-67	49,5	33,0	16,5
FLAVIA SPORT	1500 1962-64	83,0	55,0	27,5
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800 1963-67	98,0	65,0	32,5
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800 1965-67	98,0	65,0	32,5
FLAVIA (II S.)	1488 1967-70	8,3	5,5	2,8
FLAVIA (II S.) 1800	1800 1967-70	9,0	6,0	3,0
FLAVIA (II S.) 1800 INIEZ.	1800 1967-70	9,8	6,5	3,3
FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991 1969-71	9,0	6,0	3,0
FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991 1969-71	9,8	6,5	3,3
FLAVIA COUPÉ 2000	1991 1969-71	18,0	12,0	6,0
FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991 1970-71	19,5	13,0	6,5
FULVIA BERLINA	1091 1963-64	9,0	6,0	3,0
FULVIA 2C	1091 1964-69	9,0	6,0	3,0
FULVIA GT	1216 1967	9,8	6,5	3,3
FULVIA GT	1231 1967-69	9,8	6,5	3,3
FULVIA GTE	1298 1968-69	10,5	7,0	3,5
FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298 1969-72	8,3	5,5	2,8
FULVIA COUPÉ	1216 1965-67	21,0	14,0	7,0
FULVIA COUPÉ HF	1216 1966-67	52,5	35,0	17,5
FULVIA COUPÉ	1231 1967-70	18,0	12,0	6,0
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298 1967-69	17,3	11,5	5,8
FULVIA COUPÉ 1.3 RALLYE HF	1298 1967-70	49,5	33,0	16,5
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298 1968-69	18,0	12,0	6,0
FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONE)	1584 1968-70	98,0	65,0	32,5
FULVIA COUPÉ (II S.)	1298 1970-73	16,5	11,0	5,5
FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSO	1584 1970-72	48,0	32,0	16,0
FULVIA COUPÉ MONTECARLO	1298 1972-73	22,0	14,7	7,3
FULVIA COUPÉ 3	1298 1973-76	13,5	9,0	4,5
FULVIA COUPÉ 3 MONTECARLO	1298 1973-76	21,0	14,0	7,0
FULVIA COUPÉ SAFARI	1298 1974-76	16,5	11,0	5,5
FULVIA SPORT ZAGATO	1216 1965-67	56,0	33,0	24,8
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ALLUMINIO)	1298 1967-69	48,0	32,0	16,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ACCIAIO)	1298 1967-69	46,5	31,0	15,5
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (I S.)	1298 1968-70	45,0	30,0	15,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (II S.)	1298 1970-72	43,5	29,0	14,5
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584 1971-72	73,0	43,0	32,5
2000 BERLINA 4M/5M	1991 1971-75	9,0	6,0	3,0
2000 I.E. BERLINA	1991 1972-75	10,5	7,0	3,5
2000 COUPÉ	1991 1971-74	21,0	14,0	7,0
2000 COUPÉ HF	1991 1971-74	24,0	16,0	8,0
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 (I S.)	1297-1756 1972-75	6,0	4,0	2,0
BETA 1.3/1.6/2.0 (II S.)	1297-1995 1975-79	5,3	3,5	1,8
BETA 1.6/2.0 (III S.)	1585-1995 1979-82	5,3	3,5	1,8
BETA TREVI 1.6	1585 1980-84	4,5	3,0	1,5
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995 1980-84	5,0	3,3	1,7
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995 1982-84	9,0	6,0	3,0
BETA COUPÉ 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755 1973-75	10,5	7,0	3,5
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 (II/III S.)	1297-1995 1975-81	9,8	6,5	3,3
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 I.E. (IV S.)	1366-1995 1981-85	10,5	7,0	3,5
BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995 1983-84	18,0	12,0	6,0
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 (III S.)	1585-1995 1974-82	22,1	13,0	9,8
BETA HPE 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755 1975	10,5	7,0	3,5
BETA HPE 1.6/2.0 (II/III S.)	1585-1995 1975-81	9,8	6,5	3,3
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995 1981-85	10,5	7,0	3,5
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995 1983-85	18,0	12,0	6,0
BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995 1975-80	25,5	15,0	11,3
MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995 1980-85	25,5	15,0	11,3
037 RALLY	1995 1982-85	600,0	445,0	265,0
STRATOS HF	2418 1973-78	750,0	560,0	335,0
GAMMA 2000/2500 (I S.)	1999-2484 1976-79	8,3	5,5	2,8
GAMMA 2000 (II S.)	1999 1980-85	9,0	6,0	3,0
GAMMA 2500/2500 I.E. (II S.)	2484 1980-85	9,8	6,5	3,3
GAMMA 2000 COUPÉ (I S.)	1999 1976-79	12,8	8,5	4,3
GAMMA 2500 COUPÉ (I S.)	2484 1976-79	15,0	10,0	5,0
GAMMA 2000 COUPÉ (II S.)	1999 1980-85	15,0	10,0	5,0
GAMMA 2500 I.E. COUPÉ (II S.)	2484 1980-85	16,5	11,0	5,5
DELTA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585 1979-93	4,2	2,8	1,4
DELTA GT 1600/GT I.E.	1585 1982-93	6,0	4,0	2,0

Modello	cm³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 54	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	3,0	2,0	1,0
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995 1986-89	7,5	5,0	2,5
THEMA 2.0 I.E.	1995 1984-88	5,7	3,8	1,9
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995 1984-88	9,5	6,3	3,2
THEMA V6	2849 1984-88	8,7	5,8	2,9
THEMA V6 LIMOUSINE	2849 1987-89	20,3	13,5	6,8
THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995 1986-88	9,5	6,3	3,2
THEMA 2.0 I.E./E. 16V (II S.)	1995 1988-94	6,0	4,0	2,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (II S.)	1995 1988-92	9,0	6,0	3,0
THEMA V6 (II S.)	2849 1988-92	8,3	5,5	2,8
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (II S.)	1995 1988-92	6,8		

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
109 (SERIE 3)	2286-2625 1971-85	17,3	11,5	5,8
109 D (SERIE 3)	2286 1971-85	15,0	10,0	5,0
109 V8	3528 1979-85	29,0	19,3	9,7
90	2286-3528 1984-89	21,0	14,0	7,0
90 D	2495 1984-90	18,0	12,0	6,0
90 TD	2495 1986-90	19,0	12,7	6,3
110	2495-3528 1983-88	22,0	14,7	7,3
110 D	2495 1983-90	19,0	12,7	6,3
110 TD	2495 1986-90	20,0	13,3	6,7
DEFENDER 90	3528-3947 1990-02	26,0	17,3	8,7
DEFENDER 110	3528-3950 1990-02	28,0	18,7	9,3
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528 1970-76	37,5	25,0	12,5
RANGE ROVER 2 PORTE (II S.)	3528 1977-82	24,0	16,0	8,0
RANGE ROVER 2 PORTE (III S.)	3528 1983-85	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 2 PORTE (IV S.)	3528 1985-89	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528 1981-82	21,0	14,0	7,0
RANGE ROVER 4P (II S.)	3528 1983-85	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 4P (III S.)	3528 1985-89	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 4P 3.9 V8 IN. (I S.)	3947-3950 1989-95	22,5	15,0	7,5
RANGE ROVER 4P LSE (I S.)	4275 1992-95	36,0	24,0	12,0
RANGE ROVER 4P 4.0 V8 (II S.)	3950 1994-02	9,0	6,0	3,0
RANGE ROVER 4P 4.6 V8 II S.	4554 1994-02	10,5	7,0	3,5
RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4394-4398 2002-07	10,5	7,0	3,5
RANGE ROVER 4.2 V8 S/C (III S.)	4197 2005-09	15,0	10,0	5,0
RANGE ROVER 5.0 V8 S/C (III S.)	4999 2009-13	27,0	18,0	9,0
RANGE ROVER SPORT (I S.) 4.4 V8	4394 2005-07	11,3	7,5	3,8
RANGE ROVER SPORT (II S.) 4.2 V8 S/C	4197 2005-10	12,0	8,0	4,0
R. ROVER SPORT (I S.) V8 (COMPR.)	4197 2005-06	13,5	9,0	4,5
RANGE ROVER SPORT (II S.) 5.0 V8 S/C	4999 2009-12	14,3	9,5	4,8
DISCOVERY 2.0 16V (I S.)	1994 1989-98	6,3	4,2	2,1
DISCOVERY 3.5/3.9 V8 (II S.)	3528-3947 1991-98	12,0	8,0	4,0
DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)	3950 1998-04	15,5	10,3	5,2
DISCOVERY 3 4.0 V6/4.4 V8	4009-4394 2004-07	16,5	11,0	5,5

LOTUS

GRAN BRETAGNA

SEVEN (I S.) MOTORE AUSTIN/FORD	948-1172 1957-62	52,5	35,0	17,5
SEVEN (II S.)	1498 1962-65	48,0	32,0	16,0
SEVEN (III S.)	1558 1965-67	45,0	30,0	15,0
SEVEN	1599 1971-75	46,5	31,0	15,5
ELITE	1216 1957-64	135,0	85,0	59,5
ELAN SPIDER (DHC) S1/S2/S3/S4	1558 1962-70	64,5	43,0	21,5
ELAN COUPÉ (FHC) S3/S4	1558 1965-70	55,5	37,0	18,5
ELAN SPRINT	1558 1970-73	67,5	45,0	22,5
ELAN 26R	1558 1964-66	195,0	130,0	65,0
ELAN +2/+2S	1558 1967-70	48,0	32,0	16,0
ELAN +2S 130/4/+2S 130/5	1558 1971-74	45,0	30,0	15,0
ELAN +2S 130/4 JPS	1558 1973	64,5	43,0	21,5
EUROPA	1663 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/S 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 P/P 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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 S5	2965 1980-83	90,0	60,0	30,0
MERAK GT 2000	1999 1978-83	55,5	37,0	18,5
KHAMMIN	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
BITORBO	1996 1982-83	13,2	8,8	4,4
BITORBO	1996 1983-88	10,7	7,2	3,6
BITORBO S	1996 1984-87	19,8	13,2	6,6
BITORBO I	1996 1986-88	13,2	8,8	4,4
BITORBO 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
BITORBO 420	1996 1985-88	11,6	7,7	3,9
BITORBO 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
BITORBO 420 S	1996 1986-88	14,0	9,4	4,7
BITORBO 420 SI	1996 1987-88	14,9	9,9	5,0
BITORBO 425	2491 1984-87	11,6	7,7	3,9
BITORBO 430	2790 1988-90	18,2	12,1	6,1
430/430 4V	2790 1990-93	20,6	13,8	6,9
BITORBO SPYDER	1996 1985-87	29,7	19,8	9,9
BITORBO SPYDER I	1996 1986-88	33,0	22,0	11,0
BITORBO SPYDER I	1996 1988-93	36,5	24,2	12,1
BITORBO SPYDER I 24V	1996 1992-96	43,0	28,6	14,3
BITORBO 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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
QUATTROPORTE (IV S.) V6	1996-2790 1994-98	12,8	8,5	4,3
QUATTROPORTE (IV S.) V8	3217 1996-98	16,5	11,0	5,5
QUATTROPORTE (IV S.) V6 EVOLUZIONE	2790 1998-01	13,5	9,0	4,5
QUATTROPORTE (IV S.) V8 EVOLUZIONE	3217 1998-01	18,0	12,0	6,0
QUATTROPORTE (V S.) 4.2 V8 DUOSEL	4244 2004-10	18,0	12,0	6,0
QUATTROPORTE (V S.) 4.2 V8 AUT.	4244 2007-10	18,0	12,0	6,0
QUATTROP. (V S.) DUO. EXEC./SP. GT	4244 2006-09	18,8	12,5	6,3
QUATTROP. (V S.) AUT. EXEC./SP. GT	4244 2006-10	18,8	12,5	6,3
QUATTROPORTE (V S.) AUT. SPORT GTS	4244 2007-10	20,3	13,5	6,8
QUATTROPORTE (V S.) 4.7 V8	4244 2008-12	25,5	17,0	8,5
QUATTROPORTE (V S.) 4.2	4244 2008-12	21,0	14,0	7,0
3200 GT	3217 1998-02	33,5	21,0	14,7
3200 GTA	3217 1998-02	25,6	16,0	11,2
3200 GT ASSETTO CORSA	3217 2001-02	39,0	26,0	13,0
COUPÉ	4244 2002-08	34,5	23,0	11,5
COUPÉ CAMBIOCORSA	4244 2002-08	40,5	27,0	13,5
GRANSPORT COUPÉ	4244 2004-08	48,0	32,0	16,0
SPYDER GT	4244 2001-06	45,0	30,0	15,0
SPYDER GT CAMBIOCORSA	4244 2001-06	48,0	32,0	16,0
GRANSPORT SPYDER	4244 2006-08	56,5	37,5	18,8
MC 12 STRADALE	5998 2004-05	2.400,0	1.800,0	1.100,0

MAZDA

GIAPPONE

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

MERCEDES

GERMANIA

S TORPEDO	6789 1926-30	1.500,0	1.100,0	660,0
SS TORPEDO	7065 1928-34	2.300,0	1.700,0	1.000,0
SSK	7065 1929-33	5.300,0	3.900,0	2.300,0
SSKL	7065 1930-34	7.600,0	5.600,0	3.400,0
770 GROSSER LIMOUSINE	7665 1930-43	1.200,0	890,0	530,0
290 LIMOUSINE	2867 1933-37	150,0	50,0	25,0
500K CABRIOLET	5019 1934-36	2.300,0	1.700,0	1.000,0
540K CABRIOLET				

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
220 S CABRIOLET	2195	1956-59	150,0	100,0	50,0
220 SE COUPÉ	2195	1958-60	160,0	57,5	28,8
220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	160,0	105,0	52,5
300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1954-56	1.600,0	980,0	690,0
300 SL ROADSTER	2996	1957-63	1.300,0	800,0	560,0
190 SL	1897	1954-57	150,0	100,0	50,0
190 SL	1897	1958-63	130,0	81,0	57,0
190 D/200 D	1998	1961-68	9,0	6,0	3,0
200	1998	1965-68	11,3	7,5	3,8
200	2292	1965-68	13,5	9,0	4,5
220 (W111)	2195	1959-65	18,0	12,0	6,0
220 S (W111)	2195	1959-65	19,5	13,0	6,5
220 SE (W111)	2195	1959-65	21,0	14,0	7,0
230 S	2292	1965-68	15,8	10,5	5,3
300 SE	2996	1961-65	31,5	21,0	10,5
300 SE/SEL	2996	1965-67	25,5	17,0	8,5
300 SEL	2996	1962-65	31,5	21,0	10,5
220 SE COUPÉ (W111)	2195	1961-65	72,0	48,0	24,0
250 SE COUPÉ (W111)	2496	1965-67	87,0	58,0	29,0
280 SE COUPÉ (W111)	2778	1967-71	98,0	65,0	32,5
300 SE COUPÉ	2996	1962-65	113,0	75,0	37,5
220 SE CABRIOLET (W111)	2195	1961-65	120,0	80,0	40,0
250 SE CABRIOLET (W111)	2496	1965-67	135,0	90,0	45,0
280 SE CABRIOLET (W111)	2778	1967-71	165,0	110,0	55,0
300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	210,0	140,0	70,0
600 LIMOUSINE	6330	1963-81	200,0	150,0	89,0
600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330	1963-81	230,0	170,0	102,0
600 LANDAULET	6330	1963-81	300,0	220,0	135,0
230 SL «PAGODA» (W113)	2306	1963-66	120,0	80,0	40,0
250 SL «PAGODA» (W113)	2496	1966-68	125,0	83,0	41,5
280 SL «PAGODA» (W113)	2778	1968-71	140,0	93,0	46,5
250 S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	13,5	9,0	4,5
280 S/280 SE BERLINA	2778	1968-72	14,3	9,5	4,8
280 SEL	2778	1968-72	15,0	10,0	5,0
280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499	1970-72	19,5	13,0	6,5
300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	22,5	15,0	7,5
300 SEL 6.3 BERLINA	6330	1968-72	75,0	50,0	25,0
280 SE 3.5 COUPÉ	3499	1969-71	145,0	98,0	49,0
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	290,0	180,0	125,0
300 SEL 4.5 AMERICA	4510	1969-71	35,0	23,4	11,7
200/220 (W115)	1998-2197	1968-73	6,8	4,5	2,3
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1998-2496	1973-76	6,8	4,5	2,3
230-6/250 (W114)	2292-2496	1968-73	8,3	5,5	2,8
280/280 E (W114)	2746	1972-76	9,8	6,5	3,3
250 E/250 CE (W114)	2496	1968-73	12,0	8,0	4,0
280 C (W114)	2746	1972-77	12,8	8,5	4,3
280 CE (W114)	2746	1972-77	14,3	9,5	4,8
280 SL (R107)	2746	1974-75	33,0	22,0	11,0
280 SL (R107)	2746	1975-79	30,0	20,0	10,0
280 SL (R107)	2746	1979-86	30,0	20,0	10,0
300 SL (R107)	2962	1985-89	36,5	27,0	16,2
350 SL (R107)	3499	1971-75	36,5	27,0	16,2
350 SL (R107)	3499	1975-80	36,5	27,0	16,2
380 SL (R107)	3818-3839	1980-86	42,0	31,0	18,6
420 SL (R107)	4196	1985-89	40,5	30,0	18,0
450 SL (R107)	4520	1973-75	45,0	30,0	15,0
450 SL (R107)	4520	1975-80	45,0	30,0	15,0
500 SL (R107)	4973	1980-85	60,0	40,0	20,0
500 SL (R107)	4973	1985-89	60,0	40,0	20,0
560 SL (R107)	5547	1985-89	45,0	30,0	15,0
280 SL C (C107)	2746	1974-81	19,5	13,0	6,5
350 SL C (C107)	3499	1971-80	21,0	14,0	7,0
380 SL C (C107)	3818	1980-81	20,7	13,8	6,9
450 SL C (C107)	4520	1973-80	21,0	14,0	7,0
450 SL C 5.0 (C107)	5025	1978-80	33,0	22,0	11,0
500 SL C (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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
200/230/230 E/250 (W123)	1988-2525	1976-85	6,8	4,5	2,3
200/230 E/250 (W123)	1997-2525	1980-85	7,5	5,0	2,5
280/280 E (W123)	2746	1976-84	9,8	6,5	3,3
200 T/230 T/230 TE (T123)	1997-2307	1978-86	15,0	10,0	5,0
250 T (T123)	2525	1978-82	16,5	11,0	5,5
280 TE (T123)	2746	1978-86	18,0	12,0	6,0
230 C/230 CE (C123)	2299-2307	1977-84	12,8	8,5	4,3
280 C/280 CE (C123)	2746	1977-84	15,0	10,0	5,0
260 SE (W126)	2599	1986-90	7,5	5,0	2,5
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1980-82	7,5	5,0	2,5
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1982-85	7,5	5,0	2,5
300 SE/SEL (W126)	2962	1986-89	8,3	5,5	2,8
300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	8,3	5,5	2,8
380 SE/SEL (W126)	3818	1980-81	9,8	6,5	3,3
380 SE/SEL (W126)	3818	1982-85	9,8	6,5	3,3
420 SE/SEL (W126)	4196	1986-91	10,5	7,0	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973	1980-81	11,3	7,5	3,8
500 SE/SEL (W126)	4973	1982-87	12,0	8,0	4,0
500 SE/SEL (W126)	4973	1987-91	12,0	8,0	4,0
560 SE (W126)	5547	1989-91	13,5	9,0	4,5
560 SEL (W126)	5547	1986-89	16,0	10,0	7,0
560 SEL (W126)	5547	1989-91	16,0	10,0	7,0
380 SEC (C126)	3818	1981-86	19,5	13,0	6,5
420 SEC (C126)	4196	1986-92	21,0	14,0	7,0
500 SEC (C126)	4973	1981-87	24,0	16,0	8,0
500 SEC (C126)	4973	1987-92	24,0	16,0	8,0
560 SEC (C126)	5547	1985-87	30,0	20,0	10,0
560 SEC (C126)	5547	1987-92	30,0	20,0	10,0
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299	1982-94	5,3	3,5	1,8
190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	30,0	20,0	10,0
190 E 2.5 16 (W201)	2498	1988-93	33,0	22,0	11,0
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2463	1990-93	120,0	80,0	40,0
190 E 2.6 (W201)	2599	1985-93	6,8	4,5	2,3
200 E/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599	1984-93	6,0	4,0	2,0
E 200/E 220 (W124)	1998-2199	1992-95	7,5	5,0	2,5
260 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-93	8,3	5,5	2,8
260/280 E/E 280 LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	9,8	6,5	3,3
280 (W124)	2799	1993-95	7,5	5,0	2,5
300 E (W124)	2962	1984-93	8,3	5,5	2,8
300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-93	9,8	6,5	3,3
300 E 24 (W124)	2960-3199	1989-93	10,5	7,0	3,5
E 300 4 MATIC (W124)	2962	1993-95	9,8	6,5	3,3
E 320 (W124)	3199	1993-95	8,8	6,5	3,3
400 E/E 400/E 420 (W124)	4196	1991-95	22,5	15,0	7,5
500 E/E 500 (W124)	4973	1990-95	52,5	35,0	17,5
200 T/200 TE/230 TE (T124)	1997-2299	1986-93	6,8	4,5	2,3
E 200 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	13,5	9,0	4,5
230 CE (C124)	2299	1987-92	15,0	10,0	5,0
300 CE/320 CE/E 320 C.PÉ (C124)	2960-3199	1987-96	18,0	12,0	6,0
300 CE 24 (C124)	2960	1989-92	19,5	13,0	6,5
300/320 CE-24/E 320 CABR. (A124)	2960-3199	1992-97	32,5	21,5	10,8
E 200/E 220 CABRIO (A124)	1997-2199	1993-97	25,5	17,0	8,5
280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	21,0	14,0	7,0
SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	24,0	16,0	8,0
300 SL/24/SL 300-24 (R129)	2960-2962	1989-93	24,8	16,5	8,3
SL 320/SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	24,8	16,5	8,3
SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	26,3	17,5	8,8
500 SL (R129)	4973	1989-98	34,0	22,5	11,3
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	34,0	22,5	11,3
600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	37,5	25,0	12,5
SL 60 AMG (R129)	5956	1997-00	52,5	35,0	17,5
280/300/320 SE/SEL (W/V140)	2799-3199	1991-98	6,0	4,0	2,0
420 SE/SEL (W/V140)	4196	1991-98	7,5	5,0	2,5

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
S 65 K AMG (W/V220)	5980 2003-05	21,8	14,5	7,3
CL 500 (C/CL215)	4966 1999-06	12,8	8,5	4,3
CL 600 (C/CL215)	5786 1999-06	15,0	10,0	5,0
CL 600 BITURBO (C/CL215)	5513 2002-06	18,0	12,0	6,0
CL 55 AMG (C/CL215)	5439 1999-06	16,5	11,0	5,5
CL 55 K AMG (C/CL215)	5439 2002-06	19,5	13,0	6,5
CL 65 AMG (C/CL215)	5980 2003-06	24,0	16,0	8,0
C 320/350 T V6 (S203)	3199-3498 2000-07	5,6	3,7	1,9
C 320/350 V6 (W203)	3199-3498 2000-07	4,1	2,7	1,4
C 32 AMG (W/S203)	3199 2000-04	13,5	9,0	4,5
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 2000-04	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 2000-04	3,5	2,3	1,2
SL 280/300 (R230)	2996 2008-11	21,0	14,0	7,0
SL 350/350 EVO (R230)	3498-3724 2002-11	25,5	17,0	8,5
SL 500/500 EVO (R230)	4966-5461 2001-11	30,0	20,0	10,0
SL 600/600 EVO (R230)	5513 2003-11	37,5	25,0	12,5
SL 55/55 EVO AMG (R230)	5439 2001-08	45,0	30,0	15,0
SL 63 AMG (R230)	6208 2008-11	60,0	40,0	20,0
SL 65/65 EVO AMG (R230)	5980 2004-10	67,5	45,0	22,5
E 320/350/4MATIC (W211)	3199-3498 2002-09	5,3	3,5	1,8
E 500/500 4MATIC (W211)	4966-5461 2002-09	9,0	6,0	3,0
E 55 K AMG (W211)	5439 2002-07	12,0	8,0	4,0
E 63 AMG (W211)	6208 2006-09	17,3	11,5	5,8
E 320/350/4MATIC T (S211)	3199-3498 2003-09	6,0	4,0	2,0
E 500/500 4MATIC T (S211)	4966-5461 2003-09	9,0	6,0	3,0
E 55 K AMG T (S211)	5439 2003-07	13,5	9,0	4,5
E 63 AMG T (S211)	6208 2006-09	18,8	12,5	6,3
CLASSE A 200 TURBO (W/C169)	2034 2005-08	3,6	2,4	1,2
CLS 280/300 (C219)	2996 2008-10	8,3	5,5	2,8
CLS 350 (C219)	3498 2004-10	8,3	5,5	2,8
CLS 500 (C219)	4966-5461 2004-10	9,8	6,5	3,3
CLS 55 KOMPRESSOR AMG (C219)	5439 2004-06	13,5	9,0	4,5
CLS 63 AMG (C219)	6208 2006-10	16,5	11,0	5,5
S 350 (W/V221)	3498 2005-09	12,0	8,0	4,0
S 450/500 (W/V221)	4663-5461 2005-09	13,5	9,0	4,5
S 600 LUNGA (W/V221)	5513 2006-09	18,0	12,0	6,0
S 63 AMG (W/V221)	6208 2006-09	22,5	15,0	7,5
S 65 AMG (W/V221)	5980 2006-09	37,5	25,0	12,5
SLR MC LAREN	5439 2004-08	300,0	220,0	135,0
SLR ROADSTER	5439 2007-10	400,0	295,0	180,0
SLR MC LAREN 722 EDITION	5439 2006-08	500,0	370,0	220,0
SLR ROADSTER 722S	5439 2008-10	750,0	560,0	335,0
200 GE CORTO TELONATO	1997 1986-94	20,4	12,0	9,0
200 GE CORTO SW	1997 1986-94	22,1	13,0	9,8
200 GE LUNGO SW	1997 1986-94	22,1	13,0	9,8
230 G CORTO TELONATO	2299 1979-82	16,2	9,5	7,1
230 G CORTO SW	2299 1979-82	17,0	10,0	7,5
230 G LUNGO SW	2299 1979-82	16,2	9,5	7,1
230 GE CORTO TELONATO	2299 1982-89	17,0	10,0	7,5
230 GE CORTO SW	2299 1982-89	17,9	10,5	7,9
230 GE LUNGO SW	2299 1982-89	17,0	10,0	7,5
280 GE CORTO TELONATO	2746 1979-89	19,6	11,5	8,6
280 GE CORTO SW	2746 1979-89	22,1	13,0	9,8
280 GE LUNGO SW	2746 1979-89	22,1	13,0	9,8
300 GE CORTO TELONATO/SW	2960 1989-94	23,8	14,0	10,5
300 GE LUNGO SW	2960 1989-94	26,4	15,5	11,6
320 GE/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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 MK I	948-1098 1961-64	20,3	13,5	6,8
MIDGET MK II	1098 1964-66	16,5	11,0	5,5
MIDGET MK III	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
F1F VFC	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	11,3	7,5	3,8
COOPER S WORKS	1598 2003-07	13,5	9,0	4,5
CABRIO ONE/ONE DE LUXE	1598 2004-09	9,0	6,0	3,0
CABRIO COOPER	1598 2004-09	12,0	8,0	4,0
CABRIO COOPER S	1598 2004-09	18,8	10,5	5,3
CABRIO COOPER S WORKS	1598 2006-07	18,0	12,0	6,0
1.6 16V COOPER WORKS (TUTTE LE V.)	1598 2008-10	14,6	9,7	4,9
CLUBMAN COOPER W. (TUTTE LE VER.)	1598 2008-10	15,5	10,4	5,2
CABRIO (R57) 1.6 16V COOPER WORKS	1598 2009-10	18,3	12,2	6,1
MITSUBISHI				
GIAPPONE				
COLT TURBO	1598 1983-87	4,5	3,0	1,5
COLT GT 16V (TURBO)	1595 1987-91	6,8	4,5	2,3
3000 GT	2972 1990-01	15,0	10,0	5,0
3000 GT SPIDER	2972 1995-00	16,5	11,0	5,5
ECLIPSE	1755-1997 1992-96	4,5	3,0	1,5
ECLIPSE (II S.)	1997 1994-98	5,3	3,5	1,8
LANCER GSR EVO VII	1997 1992-94	30,0	20,0	10,0
LANCER GSR EVO III/IV	1997 1995-97	33,0	22,0	11,0
LANCER GSR EVO V/VI/VII	1997 1998-03	37,5	25,0	12,5
LANCER GSR EVO VIII	1997 2003-05	40,5	27,0	13,5
LANCER GSR EVO IX	1997 2005-08	42,0	28,0	14,0
PAJERO (I S.)	1997-2972 1982-90	7,5	5,0	2,5
PAJERO 3.0 V6 (I S.)	2972 1988-91	8,3	5,5	2,8
PAJERO WAGON (I S.)	1997-2972 1983-90	7,5	5,0	2,5
PAJERO 2.4/2.6 (II S.)	2351-2555 1991-99	6,0	4,0	2,0
PAJERO (II S.) V6/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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 1935-60	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» (WANG/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)	3946-4652 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/G	2393 1969-75	33,0	22,0	11,0
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753 1975-78	22,5	15,0	7,5
DATSUN 280 ZX/ZX2+2	2753 1978-81	19,5	13,0	6,5
SKYLINE GTS-T	1998 1989-91	19,5	13,0	6,5
SKYLINE GT-R	2568 1989-91	26,3	17,5	8,8
200/240 SX	1809-2388 1989-02	15,0	10,0	5,0
SUNNY GT-R	1998 1990-95	22,5	15,0	7,5
300 ZX	2960 1990-97	19,5	13,0	6,5
FIGARO	988 1991-92	18,0	12,0	6,0
350 Z	3498 2003-09	15,8	10,5	5,3
350 Z ROADSTER	3498 2004-09	18,8	12,5	6,3
PATROL	2753-2956 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

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
PRINZ 1000 L/S/C	996 1963-73	7,5	5,0	2,5
1000 TT	1085 1965-68	18,0	12,0	6,0
1000 TTS	996 1967-71	33,0	22,0	11,0
1200 TT	1177 1968-72	24,0	16,0	8,0
1200/1200 C	1177 1967-73	11,3	7,5	3,8
TOP 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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	33,0	22,0	11,0
KADETT GTE	1796 1983-84	12,0	8,0	4,0
KADETT 1800/2000 GSI	1796-1998 1984-91	11,3	7,5	3,8
KADETT 2000 GSI 16V	1998 1988-91	12,0	8,0	4,0
KADETT 2.0 CABRIO/LE/GSI	1998 1985-93	9,8	6,5	3,3
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	8,3	5,5	2,8
KAPITAEN V8	4638 1965-68	15,0	10,0	5,0
KAPITAEN	2784 1968-70	8,3	5,5	2,8
OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VER.)	1488-1880 1958-60	9,0	6,0	3,0
1200	1196 1959-62	6,8	4,5	2,3
REKORD	1488-1880 1960-63	9,0	6,0	3,0
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605 1963-65	8,3	5,5	2,8
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605 1965-66	7,5	5,0	2,5
REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239 1966-71	6,8	4,5	2,3
REKORD D BERLINA	1698-1897 1972-77	3,0	2,0	1,0
REKORD D CARAVAN	1698-1897 1972-77	3,0	2,0	1,0
COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784 1967-71	9,0	6,0	3,0
COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490 1972-77	9,0	6,0	3,0
COMMODORE GSE/COUPÉ	2784 1972-77	21,0	14,0	7,0
DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354 1964-68	30,0	20,0	10,0
DIPLOMAT V8	5354 1969-77	24,0	16,0	8,0
SENATOR	2490-2969 1977-88	6,0	4,0	2,0
SENATOR 3.0/3.0i 24V (II S.)	2969 1987-93	5,3	3,5	1,8
GT	1078-1897 1968-73	19,5	13,0	6,5
MANTA (I S.)	1196-1897 1970-75	10,5	7,0	3,5
MANTA (II/III S.)	1297-1979 1975-88	9,8	6,5	3,3
MANTA 400	2410 1980-85	37,5	25,0	12,5
ASCONA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1897 1970-75	3,8	2,5	1,3
ASCONA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1979 1975-80	2,3	1,5	0,8
ASCONA 400	2410 1980-82	37,5	25,0	12,5
MONZA	2784-2969 1977-82	10,5	7,0	3,5
MONZA	2784-2969 1983-87	12,0	8,0	4,0
CORSA GSI	1598 1987-94	6,0	4,0	2,0
CORSA (II S.) GSI	1598 1993-01	6,8	4,5	2,3
CORSA (III S.) GSI/SPORT 1.8	1796 2001-06	5,3	3,5	1,8
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3915 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	7,5	5,0	2,5
ASTRA (II S.) OPC TURBO	1998 2002-04	9,8	6,5	3,3
ASTRA (II S.) OPC TURBO SW	1998 2002-04	7,5	5,0	2,5
ASTRA (II S.) COUPÉ 2.0 TURBO 16V	1998 2000-05	5,3	3,5	1,8
ASTRA (III S.) CABRIO 2.0 TURBO 16V	1998 2002-06	8,3	5,5	2,8
ASTRA (III S.) GTC TURBO OPC	1998 2005-10	7,5	5,0	2,5
TIGRA	1389-1998 1994-01	3,8	2,5	1,3
TIGRA TWINTOP 1.8 16V	1796 2005-08	6,0	4,0	2,0
SPEEDSTER	2198 2001-07	19,5	13,0	6,5
SPEEDSTER TURBO	1998 2003-07	21,8	14,5	7,3
GT 2.0 TURBO 16V	1998 2007-10	18,0	12,0	6,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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/B	1468 1968-69	5,6	3,7	1,9
404 SUPER LUXE CARB./INIEZIONE	1618 1962-68	9,0	6,0	3,0
404 BREAK/FAMILIALE	1618 1962-71	9,0	6,0	3,0
404 FAMILIARE SUPERLUXE	1618 1962-71	10,5	7,0	3,5
404 COUPÉ CARB./INIEZ.	1618 1962-69	39,0	26,0	13,0
404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618 1961-68	50,5	33,5	16,8
204 BERLINA	1130 1965-76	7,5	5,0	2,5
204 BREAK	1130 1965-76	6,3	4,2	2,1
204 COUPÉ	1130 1966-70	9,0	6,0	3,0
204 CABRIOLET	1130 1966-70	13,0	8,7	4,3
304 BERLINA	1288 1969-80	3,8	2,5	1,3
304 BREAK	1288 1970-80	5,5	3,7	1,8
304 COUPÉ	1288 1971-75	8,0	5,3	2,7
304 S COUPÉ	1288 1972-75	9,0	6,0	3,0
304 CABRIOLET	1288 1971-75	9,0	6,0	3,0
304 S CABRIOLET	1288 1972-75	11,0	7,3	3,7
504 BERLINA CARBURATORI	1769-1971 1968-83	6,8	4,5	2,3
504 BERLINA INIEZIONE	1769-1971 1968-78	9,0	6,0	3,0
504 BREAK/FAMILIARE 2000	1971 1974-92	10,1	6,7	3,4
504 COUPÉ 1800	1796 1969-74	18,0	12,0	6,0
504 COUPÉ 2000	1971 1978-83	20,0	13,3	6,7
504 COUPÉ V6	2664 1975-78	23,0	15,3	7,7
504 COUPÉ V6 TI	2664 1978-83	26,8	17,9	8,9
504 CABRIOLET 1800	1796 1969-74	23,8	15,9	7,9
504 CABRIOLET 2000 (I S.)	1971 1971-74	26,6	17,7	8,9
504 CABRIOLET 2000 (II S.)	1971 1978-83	23,4	15,6	7,8
504 CABRIOLET V6	2664 1975-77	48,0	32,0	16,0
104 BERLINA	954-1361 1972-88	3,0	2,0	1,0
104 27L/2R	954-1124 1973-88	3,8	2,5	1,3
104 ZS (80CV)	1361 1975-85	14,0	9,3	4,7
104 ZS (95CV)	1360 1979	15,0	10,0	5,0
604 SL	2664 1975-81	8,7	5,8	2,9
604 TV/STI	2664 1978-83	10,1	6,7	3,4
604 GTI	2849 1983-86	12,3	8,2	4,1
205 RALLYE	1294 1988-92	14,9	11,0	6,6
205 GTI (105 - 115 CV)	1580 1984-92	13,5	10,0	6,0
205 GTI 1.9	1905 1986-94	20,3	15,0	9,0
205 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 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 4X4 DANGEL	1971 1985	22,5	15,0	7,5
106 RALLYE (I S.)	1294 1983-96	8,1	6,0	3,6
106 RALLYE (II S.) 8V	1587 1996-98	7,4	5,5	3,3
106 RALLYE (II S.) 16V	1587 1998-04	9,5	7,0	4,2
106 GTI/16 (II S.)	1587 1996-98	9,5	7,0	4,2
306 GTI 16V/RALLYE	1998 1996-00	8,7	5,8	2,9
306 S16	1998 1993-96	8,7	5,8	2,9
306 CABRIOLET 1.6	1587 1997-02	6,5	4,3	2,2
306 CABRIOLET 1.8/2.0	1761-1998 1994-97	7,5	5,0	2,5
306 CABRIOLET 1.8/2.0 16V	1761-1998 1997-02	10,5	7,0	3,5
306 CABRIOLET ROLAND GARROS	1761 1995-97	8,0	5,3	2,7
406 3.0 V6 24V/II S.	2946 1997-01	4,5	3,0	1,5
406 BREAK 3.0 V6 24V/II S.	2946 1997-01	4,5	3,0	1,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
406 COUPÉ 2.0/2.2 16V	1997-2230 1997-05	6,8	4,5	2,3
406 COUPÉ 3.0 V6 24V	2946 1997-05	12,8	8,5	4,3
206 GTI/S.W GTI	1997 1999-04	5,3	3,5	1,8
206 GT	1997 1999-00	9,0	6,0	3,0
206 RC	1997 2003-06	6,0	4,0	2,0
206 CC	1587-1997 2001-07	5,3	3,5	1,8
307 CC 2.0 16V	1997 2004-08	4,5	3,0	1,5
605 3.0 SV 24	2963-2975 1990-97	6,0	4,0	2,0
605 3.0 SV 24	2963-2975 1997-99	5,5	3,7	1,8
308 (I S.) 1.6 THP 200 CV	1598 2010-11	6,8	4,5	2,3
308 (I S.) CC 1.6 THP 200 CV	1598 2010-11	7,5	5,0	2,5

PORSCHÉ

GERMANIA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 CABRIOLET	1286 1955-57	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET	1286 1955-57	190,0	120,0	84,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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 TARGA	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	2650	1987-88	1.400,0	1.000,0	600,0
911 (964) CARRERA 2	3600	1989-94	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 2 TIPTRONIC	3600	1989-93	70,5	44,0	31,0
911 (964) CARRERA 2 TARGA	3600	1989-93	88,0	55,0	38,5
911 (964) CARRERA 2 TARGA TIPTRONIC	3600	1989-93	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET	3600	1989-94	88,0	55,0	38,5
911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET TIP.	3600	1989-93	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 4	3600	1989-94	70,5	44,0	31,0
911 (964) CARRERA 4 TARGA	3600	1989-94	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1989-94	79,0	49,5	34,5
911 (964) TURBO 3.3	3299	1990-92	145,0	90,0	63,0
911 (964) TURBO 3.6	3600	1992-94	190,0	120,0	84,0
911 (964) CARRERA RS	3600/3746	1991-93	270,0	170,0	119,0
911 (964) CARRERA SPEEDSTER	3600	1993-94	240,0	150,0	105,0
911 (993) CARRERA	3600	1993-95	79,0	58,5	35,0
911 (993) CARRERA TIPTRONIC	3600	1993-95	70,0	51,5	31,0
911 (993) CARRERA	3600	1995-98	86,0	64,0	38,5
911 (993) CARRERA TIPTRONIC	3600	1995-98	77,0	57,0	34,5
911 (993) CARRERA TARGA	3600/3746	1995-98	99,0	61,5	43,0
911 (993) CARRERA TARGA TIPTRONIC	3600/3746	1995-98	88,0	55,0	38,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET	3600	1994-95	99,0	61,5	43,0
911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.	3600	1994-95	88,0	55,0	38,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET	3600	1995-98	100,0	62,5	44,0
911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.	3600	1995-98	90,0	56,0	39,5
911 (993) CARRERA 4	3600	1994-95	71,5	53,0	31,5
911 (993) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1994-95	88,0	55,0	38,5
911 (993) CARRERA 4	3600	1995-98	77,0	57,0	34,5
911 (993) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1995-98	90,0	56,0	39,5
911 (993) CARRERA 4S	3600	1995-98	115,0	72,0	50,5
911 (993) CARRERA RS	3746	1993-97	385,0	255,0	130,0
911 (993) CARRERA S	3600	1996-97	115,0	72,0	50,5
911 (993) TURBO 3.6	3600	1995-98	180,0	120,0	60,0
911 (993) TURBO 3.6 S	3600	1997-98	385,0	225,0	170,0
911 (996) CARRERA	3387	1997-01	40,0	29,7	17,8
911 (996) CARRERA TIPTRONIC	3387	1997-01	31,0	23,0	13,8
911 (996) CARRERA CABRIOLET	3387	1998-01	45,0	28,0	19,6
911 (996) CARRERA CABRIOLET TIP.	3387	1998-01	38,5	24,0	16,8
911 (996) CARRERA 4	3387	1998-01	33,0	24,4	14,7
911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET	3387	1998-01	40,5	30,0	18,0
911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET TIP.	3387	1998-01	35,0	26,0	15,6
911 (996) CARRERA 3.6	3596	2002-04	49,5	31,0	21,6
911 (996) CARRERA 3.6 TIPTRONIC	3596	2001-05	42,0	26,4	18,5
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA	3596	2002-04	50,5	37,5	22,4
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA TIP.	3596	2001-05	44,5	33,0	19,8
911 (996) CARRERA 3.6 CABRIOLET	3596	2001-05	49,5	31,0	21,7

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
911 (996) CARRERA 3.6 CABRIO TIP.	3596	2001-05	43,0	27,0	18,9
911 (996) CARRERA 4 3.6	3596	2002-04	49,5	31,0	21,6
911 (996) CARRERA 4 3.6 TIPTRONIC	3596	2001-05	42,0	26,4	18,5
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIOLET	3596	2001-05	49,5	31,0	21,7
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIO TIP.	3596	2001-05	43,0	27,0	18,9
911 (996) CARRERA 4S	3596	2002-04	63,5	39,5	27,7
911 (996) CARRERA 4S TIPTRONIC	3596	2001-05	56,5	35,0	24,6
911 (996) CARRERA 4S CABRIOLET	3596	2003-05	67,0	42,0	29,4
911 (996) CARRERA 4S CABRIO TIP.	3596	2003-05	61,0	38,0	26,6
911 (996) TURBO 3.6	3600	2000-01	74,5	55,0	33,0
911 (996) TURBO 3.6	3600	2001-06	82,0	60,5	36,5
911 (996) TURBO 3.6 S	3600	2000-05	89,0	66,0	39,5
911 (996) TURBO 3.6 CABRIOLET	3600	2003-06	92,0	68,0	41,0
911 (996) TURBO 3.6 S CABRIOLET	3600	2003-06	101,0	75,0	45,0
911 (997) CARRERA	3596	2004-09	38,0	28,0	16,8
911 (997) CARRERA TIPTRONIC	3596	2004-09	34,5	25,5	15,3
911 (997) CARRERA CABRIOLET	3596	2005-09	48,0	30,0	21,0
911 (997) CARRERA CABRIOLET TIP.	3596	2005-09	44,0	27,5	19,3
911 (997) CARRERA 4	3596	2005-09	45,0	28,0	19,6
911 (997) CARRERA 4 TIPTRONIC	3596	2005-09	41,0	25,5	17,9
911 (997) TARGA 4	3596	2006-09	48,0	30,0	21,0
911 (997) TARGA 4 TIPTRONIC	3596	2006-09	44,0	27,5	19,3
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET	3596	2005-09	48,0	30,0	21,0
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET TIP.	3596	2005-09	44,0	27,5	19,3
911 (997) CARRERA S	3824	2004-09	55,5	41,0	24,6
911 (997) CARRERA S PDK	3824	2004-09	52,0	38,5	23,1
911 (997) CARRERA S CABRIOLET	3824	2005-09	65,5	41,0	28,7
911 (997) CARRERA S CABRIOLET PDK	3824	2005-09	61,5	38,5	27,0
911 (997) CARRERA 4S	3824	2005-09	62,5	39,0	27,3
911 (997) CARRERA 4S PDK	3824	2005-09	58,5	36,5	25,6
911 (997) TARGA 4S	3824	2006-09	65,5	41,0	28,7
911 (997) TARGA 4S PDK	3824	2006-09	61,5	38,5	27,0
911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET	3824	2005-09	65,5	41,0	28,7
911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET TIP.	3824	2005-09	61,5	38,5	27,0
911 (997) TURBO	3600	2006-09	99,0	73,5	44,0
911 (997) TURBO TIPTRONIC	3600	2006-09	90,0	67,0	40,0
911 (997) TURBO CABRIO	3600	2007-09	114,0	85,0	51,0
911 (997) TURBO CABRIO TIPTRONIC	3600	2007-09	104,0	77,0	46,0
CARRERA GT	5733	2003-06	1.000,0	750,0	450,0
912 1.6	1582	1965-68	50,5	31,5	22,1
912 1.6 TARGA	1582	1966-68	57,5	36,0	25,2
912 2.0 E	1971	1975	36,0	22,5	15,8
924 4 MARCE	1984	1975-77	12,0	8,0	4,0
924 5 MARCE	1984	1977-85	12,8	7,5	5,6
924 S	2479	1985-88	14,5	8,5	6,4
924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-85	23,8	14,0	10,5
924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-81	80,0	50,0	35,0
928	4474	1977-82	30,0	20,0	10,0
928 S	4664	1979-86	45,0	30,0	15,0
928 S AUTOMATICA	4664	1979-86	36,0	24,0	12,0
928 S4	4957	1986-89	37,5	25,0	12,5
928 S4	4957	1989-90	37,5	25,0	12,5
928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	33,0	22,0	11,0
928 GT	4957	1989-92	40,5	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	26,3	17,5	8,8
944	2681	1988-89	27,8	18,5	9,3
944 S	2479	1986-88	28,5	19,0	9,5
944 S2	2990	1988-91	29,3	19,5	9,8
944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	39,0	26,0	13,0
944 TURBO	2479	1985-88	31,5	21,0	10,5
944 TURBO	2479	1988-91	34,5	23,0	11,5
944 TURBO S	2479	1987-88	46,5	29,0	20,3
944 TURBO S	2479	1988-89	39,0	26,0	13,0
944 TURBO CABRIOLET	2479	1991	56,5	37,5	18,8
968	2990	1991-95	33,0	22,0	11,0
968 CS	2990	1993-95	48,0	32,0	16,0
968 CABRIOLET	2990	1991-95	39,0	26,0	13,0
BOXSTER (986)	2480-2687	1996-05	24,8	16,5	8,3
BOXSTER (986) TIPTRONIC	2480-2687	1996-05	22,3	14,9	7,4
BOXSTER (986) S	3179	1999-05	29,7	19,8	9,9

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
BOXSTER (986) S TIPTRONIC	3179	1999-05	27,2	18,2	9,1
BOXSTER (987)	2687	2004-09	28,9	19,3	9,6
BOXSTER (987) TIPTRONIC	2687	2004-09	26,4	17,6	8,8
BOXSTER (987) S	3179-3387	2004-09	31,5	21,0	10,5
BOXSTER (987) S TIPTRONIC	3179-3387	2004-09	29,3	19,5	9,8
CAYENNE (955) S 4.5 V8	4511	2003-07	10,5	7,0	3,5
CAYENNE (955) TURBO 4.5 V8	4511	2003-07	14,3	9,5	4,8

RENAULT

FRANCIA

4 CV/4 CV 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	11,3	7,5	3,8
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845	1961-66	12,0	8,0	4,0
4 PARISIENNE	747-845	1963-68	16,5	11,0	5,5
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845	1966-67	10,5	7,0	3,5
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845	1967-74	9,3	6,2	3,1
4 (TUTTE LE VERSIONI)	782-845	1974-78	7,5	5,0	2,5

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
19 1.8 16V CABRIOLET	1764 1991-95	9,8	6,5	3,3
19 1.8 SP/MPI CABRIOLET	1794 1993-96	6,0	4,0	2,0
CLIO 1.8 16V	1764 1991-96	15,8	10,5	5,3
CLIO 2.0 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 V6/3.0 V6 (II S.)	2946-2915 1992-01	3,8	2,5	1,3
SAFRANE BITURBO	2963 1994-96	9,0	6,0	3,0
TWINGO (I S.)	1149-1239 1993-07	3,3	2,2	1,1

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	6230-6150 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	6161 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	6150 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	6230-6150 1967-71	75,0	50,0	25,0
SILVER SHADOW 2 PORTE MPW DHC	6230-6150 1967-71	90,0	60,0	30,0
SILVER SHADOW I	6230-6150 1971-77	33,0	22,0	11,0
SILVER SHADOW II	6150 1977-80	30,0	20,0	10,0
CORNICHE COUPÉ	6150 1971-77	80,0	53,0	26,5
CORNICHE CABRIOLET	6150 1971-77	87,0	58,0	29,0
CORNICHE COUPÉ	6150 1977-81	75,0	50,0	25,0
CORNICHE CABRIOLET	6150 1977-88	75,0	50,0	25,0
CORNICHE CABRIOLET II	6150 1987-89	83,0	55,0	27,5
CORNICHE CABRIOLET III	6149 1990-91	90,0	60,0	30,0
CORNICHE CABRIOLET IV	6153-6161 1992-95	150,0	100,0	50,0
CORNICHE V	6161 2000-04	135,0	90,0	45,0
CAMARGUE	6150 1975-86	98,0	65,0	32,5
SILVER SPIRIT	6150 1980-85	28,5	19,0	9,5
SILVER SPIRIT	6150 1986-89	28,5	19,0	9,5
SILVER SPIRIT II	6149 1990-93	31,5	21,0	10,5
SILVER SPIRIT III	6161 1993-96	34,5	23,0	11,5
SILVER SPUR	6150 1980-82	31,5	21,0	10,5
SILVER SPUR	6150 1983-89	31,5	21,0	10,5
SILVER SPUR II	6149 1989-93	34,5	23,0	11,5
SILVER SPUR III	6161 1993-96	39,0	26,0	13,0
SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6161 1996-98	42,0	28,0	14,0
FLYING SPUR	6161 1995-98	52,5	35,0	17,5
SILVER SERAPH	5379 1998-04	42,0	28,0	14,0
PARK WARD	5379 2000-04	67,5	45,0	22,5

ROVER		GRAN BRETAGNA		
P5 3 LITRI	2995 1958-62	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK2	2995 1962-65	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995 1963-65	24,8	16,5	8,3
P5 3 LITRI MK3	2995 1965-67	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995 1965-67	24,8	16,5	8,3
P5 3.5 LITRI V8	3532 1967-73	24,8	16,5	8,3
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532 1967-73	27,8	18,5	9,3
P6 2000 SC	1978 1963-76	10,5	7,0	3,5
P6 2000 TC	1978 1967-76	12,0	8,0	4,0
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532 1968-76	16,5	11,0	5,5
P6 2200 SC/TC	2205 1974-76	11,3	7,5	3,8
2300/2300S (SD1)	2350 1977-86	6,0	4,0	2,0
2600/2600S (SD1)	2597 1977-86	6,8	4,5	2,3
3500 (SD1)	3528 1977-82	7,5	5,0	2,5
3500 V8/SE (SD1)	3528 1978-82	8,3	5,5	2,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
3500 VANDEN PLAS II (SD1)	3528-3532 1980-86	9,0	6,0	3,0
3500 VITESSE (SD1)	3528-3532 1982-86	11,3	7,5	3,8
2000 (SD1)	1994 1982-86	6,0	4,0	2,0
216 GSI/GTI 16V	1590 1990-94	3,8	2,5	1,3
216 GTI/220 GSI 16V TWIN CAM	1590-1994 1990-94	4,8	3,2	1,6
216 16V COUPÉ/COUPÉ	1588-1796 1992-98	4,5	3,0	1,5
220 TURBO 16V COUPÉ	1994 1992-96	6,0	4,0	2,0
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590 1992-99	4,5	3,0	1,5
820/825	1994-2494 1986-92	2,3	1,5	0,8
820 16V/16V TURBO	1994 1992-99	3,0	2,0	1,0
820 TURBO COUPÉ TI/800 COUPÉ	1994 1992-98	5,3	3,5	1,8
827 SUI/STERLING/VITESSE	2675 1988-92	3,0	2,0	1,0
827 V6 24V	2675 1992-96	3,5	2,3	1,2
827 FASTBACK VITESSE	2675 1989-92	3,8	2,5	1,3
827 V6 24V COUPÉ	2675 1992-96	5,3	3,5	1,8
800 2.5 V6 24V	2497 1996-98	3,0	2,0	1,0
800 2.5 V6 24V COUPÉ	2497 1996-98	4,5	3,0	1,5
MINI (TUTTE LE VERSIONI)	998-1275 1989-01	8,3	5,5	2,8
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275 1992-96	9,0	6,0	3,0
MINI COOPER	1275 1990-92	11,3	7,5	3,8
MINI COOPER	1275 1992-01	9,8	6,5	3,3
MINI COOPER SPORTS PACK	1275 1996-01	22,5	15,0	7,5
MINI CABRIOLET	1275 1991-96	26,3	17,5	8,8
114 GTI/GTA	1396 1990-97	3,8	2,5	1,3
111/114 CABRIOLET	1119-1396 1994-96	5,3	3,5	1,8
620 TI	1994 1994-97	3,0	2,0	1,0
75 1.8 16V/TURBO	1796 1989-04	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 1977-80	6,0	4,0	2,0
99 EMS	1985 1978-80	12,0	8,0	4,0
99 TURBO	1985 1977-78	18,0	12,0	6,0
900 (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2119 1978-93	4,5	3,0	1,5
900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1985 1978-90	9,0	6,0	3,0
900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1985 1986-93	7,5	5,0	2,5
900 TURBO 16 (TUTTE LE VERSIONI)	1985 1984-94	8,3	5,5	2,8
900 TURBO 16 (II S.) TUTTE LE VER.	1985 1993-98	7,5	5,0	2,5
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985 1985-94	13,5	9,0	4,5
900 TURBO 16 CABRIOLET (II S.)	1985-2498 1994-98	12,0	8,0	4,0
9000I/2.0-2.3 TURBO 16V/CD/3.0 V6	1985-2962 1985-99	3,0	2,0	1,0
9000I/2.0-2.3 T. 16V/3.0 V6 4 P.	1985-2962 1988-96	3,0	2,0	1,0
9-5 (I S.) 3.0 V6 24V/AERO	2962 1998-03	3,3	2,2	1,1
9-5 (I S.) 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962 1998-03	4,1	2,7	1,4
9-5 2.3 TURBO AERO	2290 1999-05	3,3	2,2	1,1
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290 1999-05	4,1	2,7	1,4
9-3 (I S.) TURBO/AERO	1985 1998-02	2,3	1,5	0,8
9-3 (I S.) 2.3 TURBO VIGGEN	2290 1999-00	3,8	2,5	1,3
9-3 (I S.) 2.8 V6 TURBO COMBI	2792 2005-06	6,8	4,5	2,3
9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290 1998-03	6,8	4,5	2,3
9-3 (I S.) CABRIOLET VIGGEN	2290 1999-00	8,3	5,5	2,8

SEAT		SPAGNA		
800 (600 4 PORTE)	767 1964-67	13,5	9,0	4,5
850 ESPECIAL 4 PUERTAS	843 1969-74	6,8	4,5	2,3
124/124D/124 D/FAMILIAR	1197-1297 1968-80	6,0	4,0	2,0
133 (TUTTE LE VERSIONI)	843 1974-81	3,0	2,0	1,0
127 4 PORTE	903 1974-82	3,8	2,5	1,3
MARBELLA	843-903 1982-98	1,8	1,2	0,6
IBIZA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	903-1675 1984-94	3,0	2,0	1,0
IBIZA (I S.) SXI	1461 1988-92	6,0	4,0	2,0

SIMCA / TALBOT		FRANCIA		
ARONDE 9	1221 1951-55	10,5	7,0	3,5
ARONDE (TUTTE LE VERSIONI)	1290 1956-64	11,3	7,5	3,8
ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290 1957-62	13,5	9,0	4,5
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290 1957-62	21,6	13,5	9,5
VEDETTE (TUTTE LE VERSIONI)	2351 1955-62	12,8	8,5	4,3
ARIANE (TUTTE LE VERSIONI)	1290-2351 1957-63	11,3	7,5	3,8

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

SKODA		REPUBBLICA CECA		
HORIZON (TUTTE LE VERSIONI)	1118-1592 1977-87	3,0	2,0	1,0
SAMBA CABRIOLET	1360 1982-86	7,5	5,0	2,5
SAMBA RALLYE	1219-1360 1982-86	9,0	6,0	3,0

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

SUBARU		GIAPPONE		
1800 4 WD/LEONE (TUTTE LE VERSIONI)	1782 1979-91	3,0	2,0	1,0
IMPRESA I S. 2.0 TURBO 16V 4WD	1994 1994-00	30,0	20,0	10,0
IMPRESA I S. 2.0 16V TURBO WRX GT	1994 1994-97	36,0	24,0	12,0
IMPRESA I S. 2.0 16V TURBO R. LOOK	1994 1996	38,0	25,3	12,7
IMPRESA I S. 2.0 16V TURBO WWW	1994 1998-99	40,0	26,7	13,3
IMPRESA I S. 2.0 16V TURBO WRX PLUS	1994 1999-00	45,0	30,0	15,0
IMPRESA I S. 2.0 16V TURBO WRX 3	1994 1999-00	45,0	30,0	15,0
IMPRESA I S. 2.0 16V TURBO WRX LTD	1994 2000	45,0	30,0	15,0
IMPRESA II S. WRX "BUGEYE"	1994 2001-03	38,0	25,3	12,7
IMPRESA II S. WRX STI "BUGEYE"	1994 2001-02	50,		

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	12,0	8,0	4,0
FJ 55 SW	3878	1967-70	12,8	8,5	4,3
FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	11,3	7,5	3,8
FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980	1983-86	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER (I.S.)	2977-4228	1979-85	10,5	7,0	3,5
LAND CRUISER II	2446-4164	1986-87	10,5	7,0	3,5
LAND CRUISER J9	2694-3378	1996-03	9,8	6,5	3,3
LAND CRUISER 100/1500	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	23,0	15,3	7,7
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V.S.	1998	1989-93	24,0	16,0	8,0
CELICA 2.0 T. 16V 4WD L.E. C. SAINZ	1998	1992-93	40,0	26,7	13,3
CELICA 2.0 T. 16V GT-FOUR/4WD VI S.	1998	1993-99	27,0	18,0	9,0
CELICA 1.8 16V 192 CV (VII S.)	1795	1999-06	11,0	7,3	3,7
MR2 (I S.)	1453-1587	1984-89	14,0	9,3	4,7
MR2 (II S.)	1998	1989-94	15,0	10,0	5,0
MR2 (III S.)	1998-2164	1994-99	16,0	10,7	5,3
MR2 (IV S.)	1994	1999-06	16,0	10,7	5,3
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	15,0	10,0	5,0
SUPRA 2.0 TURBO 24V	2954	1988-92	19,5	13,0	6,5
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	19,5	13,0	6,5
RAV 4 3P./5 P./CABRIOLET	1998	1994-00	4,5	3,0	1,5

TRIUMPH

GRAN BRETAGNA

DOLOMITE 8 ROADSTER	1990	1934	195,0	130,0	65,0
TR2 LONG DOOR	1991	1953-54	83,0	55,0	27,5
TR2 SHORT DOOR	1991	1954-55	67,5	45,0	22,5
TR3	1991	1955-57	67,5	45,0	22,5
TR3 A	1991	1957-61	54,0	40,0	24,0
TR3 B	2138	1962	54,0	40,0	24,0
ITALIA	1991	1960-61	67,5	45,0	22,5
TR4	2138	1961-65	45,0	30,0	15,0
TR4 A IRS	2138	1965-67	52,5	35,0	17,5
TR5 P.I.	2498	1967-68	83,0	55,0	27,5
TR 250	2498	1967-68	45,0	30,0	15,0
TR6 P.I.	2498	1969-75	37,5	25,0	12,5
TR7 COUPE	1998	1976-81	9,0	6,0	3,0
TR7 SPIDER	1998	1980-82	12,0	8,0	4,0
HERALD	948-1147	1959-70	9,0	6,0	3,0
HERALD COUPE	948-1147	1959-64	11,3	7,5	3,8
HERALD CONVERTIBILE	948-1147	1961-71	16,5	11,0	5,5
VITESSE	1596-1998	1962-71	12,8	8,5	4,3
VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	18,8	12,5	6,3
STAG	2997	1970-77	37,5	25,0	12,5
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	17,5	11,7	5,8
SPITFIRE 4	1147	1962-64	24,0	16,0	8,0
SPITFIRE MK II	1147	1964-67	23,3	15,5	7,8
SPITFIRE MK III	1296	1967-70	19,5	13,0	6,5
SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	13,5	9,0	4,5
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	16,5	11,0	5,5
GT6 COUPE MK I	1998	1968-68	34,5	23,0	11,5
GT6 COUPE MK II	1998	1968-70	34,5	23,0	11,5
GT6 COUPE MK III	1998	1971-73	31,5	21,0	10,5

VOLKSWAGEN

GERMANIA

MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	42,5	28,4	14,2
MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1131-1192	1953-57	33,0	22,0	11,0
MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	18,2	12,1	6,1
MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	16,5	11,0	5,5
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	15,0	10,0	5,0
MAGGIOLINO 1200 (12V)	1192	1967-74	11,3	7,5	3,8
MAGGIOLINO 1300/1500 (12V)	1285-1493	1967-70	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO 1200 (12V)	1192	1974-78	8,3	5,5	2,8
MAGGIOLONE 1302	1192-1584	1970-72	9,0	6,0	3,0
MAGGIOLONE 1303	1192-1584	1972-74	8,3	5,5	2,8
MAGGIOLONE 1303	1192-1584	1974-75	7,5	5,0	2,5
MAGGIOLONE MEXICO	1192-1584	1978-03	7,5	5,0	2,5
MAGGIOLINO CABR. HERMÜLLER	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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET	1192-1584	1974-80	16,5	11,0	5,5
KARMANN GHIA COUPE	1192	1955-58	45,0	30,0	15,0
KARMANN GHIA COUPE	1192	1958-66	29,7	19,8	9,9
KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	26,4	17,6	8,8
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	34,5	23,0	11,5
KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	28,5	19,0	9,5
KARMANN 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 LTIS	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.	1595-1994	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.	1595-1994	1988-94	4,1	2,8	1,4
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6	2792	1991-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6	2861	1995-96	8,3	5,5	2,8
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6 VARIANT	2861	1995-96	8,3	5,5	2,8
PASSAT V S.(B5) 4.0 WB	3999	2001-05	9,0	6,0	3,0
PASSAT V S. (B5) 4.0 WB VARIANT	3999	2001-05	9,8	6,5	3,3
PASSAT VI S. (B6) 3.2 V6 FSI	3168	2005-08	4,5	3,0	1,5
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457	1974-79	7,5	5,0	2,5
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457	1980-83	5,3	3,5	1,8
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588	1976-81	26,4	17,6	8,8
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	21,5	14,3	7,2
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	18,2	12,1	6,1
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1093-1781	1979-87	7,5	5,0	2,5
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	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 (II S.) 2.8/2.9 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	9,0	6,0	3,0
GOLF III CABRIO (TUTTE LE VER.)	1595-1984	1993-98	5,3	3,5	1,8
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	5,3	3,5	1,8
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2002-04	6,0	4,0	2,0
GOLF IV 2.3 V5	2325	1997-04	7,4	5,0	2,5
GOLF IV 2.8 VR6	2792	1999-03	9,1	6,1	3,0
GOLF IV R32	3189	2002-03	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/GTI/GT 16V (II S.)	1588-1781	1981-91	13,5	9,0	4,5
POLO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	895-1272	1975-81	6,5	4,3	2,2
POLO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1272	1981-90	2,3	1,5	0,8
POLO (II S.) MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-95	2,3	1,5	0,8
POLO (II S.) COUPE (TUTTE LE VER.)	1043-1272	1982-90	2,7	1,8	0,9
POLO (II S.) COUPE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	2,7	1,8	0,9
POLO (II S.) COUPE G40	1272	1985-94	9,8	6,5	3,3
POLO (III S.) GTI	1538	1999-01	7,8	5,2	2,6
POLO (IV S.) 1.8 T. 20V GTI	1781	2006-09	5,4	3,6	1,8
CORRADO 1.8I G60	1781	1988-93	17,0	10,0	7,5
CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984	1988-95	11,3	7,5	3,8
CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	22,5	15,0	7,5
NEW BEETLE 1.6	1595	2000-11	4,5	3,0	1,5
NEW BEETLE 1.8 T/2.0	1781-1984	1999-10	5,3	3,5	1,8
NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-05	9,0	6,0	3,0

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

SEGUI
LA **PASSIONE**

CON L'ABBONAMENTO A RUOTECLASSICHE



SCONTI
OLTRE IL
40%

12 NUMERI
+ EDIZIONE DIGITALE INCLUSA 

1 ANNO
A SOLI € **49,90** anziché €72,00
+ € 3,90 di spese di spedizione

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.

RUOTECLASSICHE

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

<p>1 ANNO Ruoteclassiche 12 NUMERI** + Quattroruote 12 NUMERI** a solo € 84,70* INVECE DI €132,00</p> <p>SCONTO 36%</p>	<p>1 ANNO Ruoteclassiche 12 NUMERI** + Dueruote 12 NUMERI** a solo € 68,70* INVECE DI €120,00</p> <p>SCONTO 43%</p>	<p>2 ANNI Ruoteclassiche 24 NUMERI** a solo € 89,90*** INVECE DI €144,00</p> <p>SCONTO 38%</p>
---	---	---

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

IN PIÙ

PARTECIPI AL CONCORSO CHE METTE IN PALIO 10 SAMSUNG GALAXY Z FLIP4



L'immagine presentata è puramente indicativa

Vinci subito il **nuovo Samsung Galaxy Z Flip4**.

Lo smartphone pieghevole di ultima generazione

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

SCEGLI LA MODALITÀ DI ABBONAMENTO CHE PREFERISCI:

ABBONATI SUBITO!
www.shoped.it/rcl22

oppure spedisce la cartolina allegata, è già affrancata | o se preferisci telefona dal Lunedì al Venerdì dalle 9.00 alle 18.00 al **02 56568300***

*NUMERO TELEFONICO DI RETE FISSA NAZIONALE. I COSTI DELLA CHIAMATA DIPENDONO DAL GESTORE E DAL PIANO TARIFFARIO

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

UN PONTE TRA DOMANDA E OFFERTA

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

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

145 QUADRIFOGLIO VERDE, verde, auto bellissima e rarissima, unico proprietario, tenuta sempre in box, completa di libri del service, tagliandi sempre effettuati in Alfa Romeo, visibile a Caserta, 8000 euro
3665602016

2000 SPIDER VELOCE, 1971, bianco, modello Coda Tronca, motore rettificato, cerchi Montreal, benzina verde, perfetta, visibile a Firenze, 30.000 euro
3472520461

75, 1989, rosso, auto perfetta, curatissima in tutti i particolari, 98.000 km (reali), molto prestante, visibile a Bologna, 8000 euro
3382000005

ALFETTA 1.6 GT, 1976, Biancospino, esemplare splendido, in condizioni maniacali, due proprietari, targhe originali, mai urtata, senza ruggine, visibile a Caserta, 11.500 euro
3665602016

GTV (TIPO 916), 1996, nero, unico proprietario, 130.500 km. Prego astenersi perditempo, visibile ad Ancona, 5500 euro
3476302136

SPIDER 2.0, 1991, verde inglese, auto completamente originale, 2.0i, servosterzo, aria condizionata, Asi Targa Oro, perfetta. Disponibile hardtop, visibile a Bologna, 26.500 euro
3389559912

ANSALDO

4A, 1922, versione corsa a ruote scoperte, due posti, funzionante, iscritta Asi, restaurata nel 1975, Tratt. ris.
3356531771

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH, 1972, rosso/nero, prima serie, restauro manutentivo motore, coppa in alluminio, ottimo stato, completa di documenti, revisionata, visibile a Campobasso, Tratt. ris.
3209039638

A112 ABARTH (70 CV), 1980, rosso, originale in ogni particolare, Asi Targa Oro, conservata, pochi km, visibile a Cuneo, 11.500 euro
3357792191

BIANCHINA CABRIOLET E TRASFORMABILE, 1961, bianco, rosso, Autobianchi Bianchina modelli Cabriolet e Trasformabile, vendo singolarmente, iscritte Asi, da collezione. Prego astenersi perditempo, visibili a Genova, 22.500 euro
3355604632

CHRYSLER

LE BARON CABRIOLET, 1996, azzurro metallizzato, motore 3 litri benzina, sei cilindri, interni in pelle bianca, capote elettrica, fari a scomparsa, visibile a Volterra (PI), 6500 euro
3487233321

BMW

320IS 4 P (E30), 1988, Delphin Metallic, climatizzatore, cerchi Bbs, interni in tessuto perfetti, molti lavori

effettuati, targhe originali, vettura iscritta Asi con Crs, visibile a Siracusa, 25.000 euro
3332609417

Z3 ROADSTER, 1998, British Racing Green, interni in pelle verde, stupenda! Prego astenersi perditempo, visibile ad Ancona, 11.000 euro
3476302136

CITROËN

2 CV6 SPÉCIAL, 1981, rosso, vettura ferma al coperto da 15 anni, motore non bloccato, condizioni discrete, visibile a Bergamo, 4000 euro
3381122898

FERRARI

TESTAROSSA, 1991, rosso, interni in pelle nera, uniproprietario per oltre 30 anni, tutti i tagliandi effettuati in Ferrari, impeccabile, visibile a Modena, Tratt. ris.
3488122938



Restauri e revisione Porsche 356 - 911 - 914

Dal 1984 ci occupiamo di vetture Porsche per farle tornare nella loro splendida forma originale.

S.S. Casale - Asti, 42 z.i. - 15020 Cereseto (AL) - Italy

Tel. 339.6541474 - crvesrl@gmail.com



la nostra Officina

EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

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

SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO



Pizzarelli Fausto

RICAMBI
E ACCESSORI
AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI
COMPLETI - CAPOTES PEDANE ecc.
STEMMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA

REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portatile (0337) 569941

DAL 1945

M.A.R.A.[®]

di POLEDRO FABIO

**SPECIALIZZATI IN
RICAMBI D'EPOCA**

EPOCA CAR

www.epocacar.com

NEGOZIO ON LINE



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

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

Pratiche Auto ad Elevato
Grado di Difficoltà

Nicolini
Bruno snc



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

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



**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

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

SCEGLI SOLO IL MEGLIO PER LA TUA AUTO
DIFFIDA DALLE IMITAZIONI



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

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

CARATTERISTICHE

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

GAMMA COLORI



GAMMA COLORI PIPING



VENDO&COMPRO

FIAT

500 C, 1951, grigio topo, auto bella, documenti originali, iscritta Asi, unico proprietario, targhe originali, visibile a Carmagnola (TO), 11.000 euro

3333883958

500 C, 1951, grigio topo, vendo Fiat 500 C Topolino del febbraio 1951, vettura di famiglia restaurata anni fa, iscritta Asi, completa di documenti originali, visibile a Carmagnola (TO), 11.000 euro

3333883359

INNOCENTI

IM3, 1964, vettura conservata, marciante, completa, dotata di accessori dell'epoca, tre proprietari, libretto originale, visibile a Napoli, 5000 euro

3394212597

JAGUAR

MK2 340, 1968, blu, auto in buone condizioni, diversi lavori meccanici eseguiti di recente, completamente originale, dotata di Crs, visibile a Vigevano (PV), 25.000 euro



3357573862

LANCIA

AURELIA B20 GT 2500, 1953, verde, terza serie, Asi Targa Oro, visibile in Abruzzo, Tratt. ris.

3355691282

BETA COUPÉ, 1975, azzurro, motore 1600 da 107 CV, meccanica completamente rivista, auto originale e con documenti, disponibili ricambi, revisionata, visibile a Palermo, 8500 euro

3480063988

BETA MONTECARLO, 1975, rosso, auto completamente originale, full optional, targa "TO", condizioni fantastiche. Dispongo di altra vettura quasi completa, per ricambi, visibile a Torino, Tratt. ris.

3482691088

DELTA 1.6 HF, 1992, Greenpark n.155, superbo esemplare, interni Missoni, completamente originale, tagliandata, tenuta sempre in box, disponibile per ogni prova, visibile a Caserta, 15.300 euro

3665602016

FLAVIA SPORT ZAGATO, 1963, telaio 021 delle 98 prodotte, restauro completo, originale in ogni dettaglio, interni in pelle Connolly, pneumatici Michelin XZX, in collezione privata da 15 anni. Trattativa dopo visione, astenersi affaristi e perditempo, visibile a Roma, 90.000 euro

3351665229

GAMMA BERLINA 2000, 1982, grigio metallizzato, seconda serie, perfetta a livello di meccanica e carrozzeria, da revisionare, dotata di impianto Gpl, visibile a Vignola (MO), 8000 euro

3405219135

GAMMA COUPÉ I SERIE, 1979, azzurro metallizzato, motore revisionato, carrozzeria in ottimo stato, interni originali, valuto permute, visibile a Roma, 10.000 euro

333588647

MASERATI

228i, 1989, nero, Targa Oro nr. 245, aggiunta pelle originale per interni, telo copri auto e altro, visibile a Teramo, 34.000 euro



3346906488

BITURBO S, 1986, grigio chiaro, serie limitata, unica, 95.000 km, visibile in provincia di Pescara, 9000 euro

3286431184

MAZDA

MX-5 (MIATA), 1997, argento metallizzato, prima serie (NA), uniproprietario, tetto rigido, da concorso. Ulteriori informazioni via mail: gimise@alice.it, visibile a Forlì, 16.000 euro

3388398516

MERCEDES

300 CE-24, 1989, nero, pelle beige, manuale, carrozzeria, interni e meccanica perfetti, 66.000 km. Disponibile per qualsiasi prova, vendo a quotazione Ruoteclassiche, visibile a Cuneo, Tratt. ris.

3356547203

PORSCHE

911 L, 1968, Polo Red, passo corto, certificata, matching numbers, interni in pelle nera, nr. 5 cerchi Fuchs, progetto di restauro, visibile a Savona, Tratt. ris.

3206909452

944 TURBO, 1986, rosso, tetto apribile e asportabile, clima, interni in pelle, iscritta Asi, visibile a Catania, 24.000 euro



3206791097

ROLLS-ROYCE

SILVER CLOUD II, 1960, bicolore argento-grigio, vettura Asi Targa Oro, in perfette condizioni, revisionata, prezzo affare, visibile a San Colombano al Lambro (Mi), Tratt. ris.

3389369456

SAAB

900 COUPÉ AERO, 1992, nero, auto in perfette condizioni, custodita

gelosamente, visibile a Brescello (RE), Tratt. ris.

3478235335

SINGER

NINE, 1947, bicolore panna/marrone, auto da collezione, pari al nuovo, accessoriata, capote nuova, iscritta Asi. Valuto permuta anche a cifra superiore, astenersi perditempo, visibile a Genova, 27.000 euro



3355604632

VENDO MOTO

AJS

500, 1954, nero, bicilindrica, Asi targa Oro, completa di documenti, perfetta, visibile a Genova, 10.000 euro



3356468789

DUCATI

250 DESMO, 1970, rosso, Asi Targa Oro, libretto e targa d'origine, visibile a Genova, 9000 euro



3466800367

WWW.AIRCOOLED.IT



PORSCHE 356 ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità
PER VARIE VETTURE D'EPOCA
pneumatici e fasce bianche da applicare

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

GALVANICA SPINO D'ADDA S.r.l.

PULITURA, SABBIAIATURA E LUCIDATURA

SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA.

ASSICURIAMO INOLTRE UN TRATTAMENTO
DI RESTAURO SUI PARTICOLARI DA RICROMARE



Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)

Tel. 0373 965359 - Fax 0373 646003

e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

GILERA

150 SPORT, rosso/nero, veicolo restaurato a regola d'arte, documenti e targa originali, da rodare, visibile a Udine, 2500 euro
0432507338

HONDA

CB 650, 1980, nero, omologata Asi, esente dal bollo, 39.000 km, prossima revisione 11/2023, doppio disco anteriore, pneumatici, batteria, candele, freni, tutto revisionato, visibile a Rimini, 3800 euro
3356977397

CX 500 TURBO, 1982, panna con strisce arancioni, serie limitatissima, unica, 34.500 km, visibile in provincia di Pescara, 6000 euro
3286431184

ISO

125 4 TEMPI, 1962, rosso, secondo proprietario, completa di documenti originali, perfetta, visibile a Genova, 4500 euro



3356468789

ITALJET

T50 PACK, 1992, nero, ciclomotore da collezione, mai usato, funzionante, unico proprietario, visibile a Siena, 1500 euro
3683797921

MOTO GUZZI

AIRONE, 1950, rosso, moto stupenda, tipo Astorino, libretto e targa originali, iscritta Asi, visibile a Vasto (CH), 5700 euro
337916835

Elettrauto Franco s.r.l.

**CONSTRUZIONE STRUMENTI
IMPIANTI ELETTRICI
ED LORO ACCESSORI**

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

ENNE PI
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.

targhe d'epoca e decorative

Sede Leg: 38028 Revò (TN)-P.zza Madonna,5
Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)
Via Vienna,28-Zona Ind. Settore D
Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831
Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787
P. Iva e Cod Fisc. 02233160221

www.targheetarghe.it



PIAGGIO

VARI MODELLI, vari anni, vendo Ape 50 blu, come nuova, Vespa 50 Special V58 e Vespa PX 200. Dispongo di vari ricambi Piaggio, anche del Ciao, visibili a San Colombano al Lambro (MI), Tratt. ris.
3389369456

VESPA "FARO BASSO", 1952, verde, Vespa 125 V30, funzionante, perfetta, reimmatricolata, revisionata, da vedere, visibile a Voghera (PV), 6000 euro
328866933

SUZUKI

GN 250 E, 1997, cromata, uniproprietario, soltanto 2400 km originali e dimostrabili da documento, gomme nuove (60 km), controlli meccanici scrupolosi, solo realmente interessati, 5000 euro
3498551992

250 GN, rosso, uniproprietario, 2400 km originali e dimostrabili, moto efficiente dotata di pneumatici nuovi, controlli meccanici effettuati. Prego astenersi non interessati, 5000 euro
3498551992

VENDO VARIE

AUTORADIO CONDOR

ULTRAPIATTO, 1950-51, funzionante e in ottimo stato, visibile a Grosseto, 180 euro
3290454819

AUTORADIO E GIRADISCHI PER AUTO

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



0376528166

CARBURATORI

VARI MARCHI, vendo carburatori Weber, Solex e Dell'Orto, su richiesta



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

18 - 19 - 20
NOVEMBRE 2022

Vuoi vendere la tua auto?

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

Per ricevere informazioni:
invia una mail a:

info@milanoautoclassica.com

Indicando alcuni dati quali:

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

oppure inquadra il Qr Code qui sotto:



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

FIERA MILANO RHO

www.milanoautoclassica.com

CONSIGLIATA DA RUOTECLASSICHE

FALCON SHELLS MARK II (1957)



Non sapete cosa sia? Da una parte siete giustificati, che di Falcon Shells come questa ne hanno prodotte un'ottantina in Gran Bretagna, negli anni 50, e in Italia oggi ce ne sono solo tre, parrebbe. Mentre all'epoca, con tutti i bei nomi nostrani del mondo delle barchette, qui non circolavano proprio... D'altro canto vi meritate una tiratina d'orecchie, perché significa che vi siete persi il numero di dicembre 2020 di Ruoteclassiche, che contiene

un servizio proprio su questo esemplare. Arrivata in Italia dalla Francia bisognosa di un completo restauro, questa Mk II era dotata del 1200 a valvole laterali delle Ford Prefect e Popular, in pratica l'equivalente per l'UK della Fiat Topolino per l'Italia. Che infatti da noi serviva, guarda caso, come base per molte barchette. Il cambio della Mk II era a tre marce e la sua potenza fra i 45 e i 50 CV. Si poteva desiderare di più, e infatti oggi monta un altro 1200 più moderno, quello della Ford Anglia portato a 75 CV, insieme a un cambio a 4 marce e a freni più efficienti. Tutti i pezzi originali, compresa la testata Aquaplane, sono forniti però a corredo della vettura, che ha targa italiana e, prima dell'aggiornamento meccanico, aveva ottenuto la Targa Oro Asi.



Prezzo
57.000 euro
In vendita presso
Luzzago 1975 srl
Via Mandolossa, 65 - Roncadelle (BS)
Tel. 030 2411531
Mail info@luzzago.com

Numero di telaio
C860220

Colore
England Blue
Contactilometri
N.D.

Potenza
75 CV

Velocità massima
N.D.

Scelta da
Fulvio Zucco

Motivazione
Dire che è rara è poco; una barchetta non convenzionale ma gradevole.

Pro
Meccanica di grande serie facile da mettere a punto. Tutti i pezzi sostituiti sono a corredo dell'auto.

Contro
Non ha la fama di una Stanguellini o di una Osca, pur se le sensazioni di guida non sono così diverse.

Per chi è
Se amate le barchette da corsa dure e pure è la macchina adatta per voi. Divertimento a volontà.

invio elenco modelli e prezzi, visibili a Campobasso, Tratt. ris.

3209039638

CARRELLO ELLEBI

MONOASSE, 2014, grigio, carrello con massa complessiva 12 quintali, appena revisionato, tenuto sempre al coperto, visibile a Bologna, 2500 euro

3703115817

FREGIO

PER JAGUAR, vendo statuetta originale per Jaguar, cromata, completa di viti per montaggio, posso spedire, 120 euro

3396934881

UK, vendo raro stemma UK in lamina di metallo smaltato, completo di due fori e viti di fissaggio. Pagamento con contrassegno postale, 60 euro



3336934881

PER ALFA ROMEO

GIULIA GT, 1963-76, vendo ricambi assortiti: meccanica, carrozzeria, volanti, particolari interni, visibili a Ravenna, Tratt. ris.

3381500621

GIULIA SPIDER, 1960-65, vendo hardtop completo, da restaurare, visibile a Padova, Tratt. ris.

3394997040

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



TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

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

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

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

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

3209039638

SPIDER, vari anni, vendo cofani anteriore e posteriore, porte e cerchi in lega marca Bwa e "Millerighe", visibili a San Colombano al Lambro (MI), Tratt. ris.

3389369456

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

3472520461

ALFETTA GTV, vari anni, vendo vari ricambi per Alfetta GTV: sedili anteriori e posteriore in velluto nero, motore tergicristallo, visibili a Firenze, Tratt. ris.

3472520461

VARI MODELLI, vari anni, vari ricambi, carrozzeria e meccanica per Alfa Romeo Giulietta Sprint, Spider, SS, Giulia e GT, visibili a San Colombano al Lambro (MI), Tratt. ris.

3389369456

VARI MODELLI, vari anni, vendo motori Alfa Romeo: AR1316, AR106, AR102, AR112, AR121, AR514, AR548, AR512, AR530 e AR 526, visibili a San Colombano al Lambro (MI), Tratt. ris.

3389369456

VARI MODELLI, vari anni, vendo ricambi per vari modelli Alfa Romeo: volanti Giulietta Sprint e Spider, volante Nardi per Giulia SS, Giulia berlina e GT (1750, 2000), cruscotti, coppa dell'olio per modelli Veloce, vari carburatori DCOE2 e DCOE3, insegna Alfa Romeo bifacciale, visibili a San Colombano al Lambro (MI), Tratt. ris.

3389369456

PER CITROËN

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

335545776

PER FIAT

500 A, B E C, vari anni, sportelli completi di vetri, usati, buono stato + altri lamierati, www.museolamborghini.com, visibili a Fano (BO), 300 euro cad.

3482243566

500 B E C, 1952, vendo motore per Fiat 500 B Topolino da restaurare, visibile a Campobasso, 600 euro

3209039638

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



GUARDA IL VIDEO
DELL'AUTO CHE TI PIACE

Fiera di Padova, Ci trovate nella "Nuova Classic Avenue"



JAGUAR MK2 3.8,
●●●ITALIANA DA SEMPRE con
TARGE VARESE NERE●●●
RESTAURATA da NOI
COMPLETAMENTE !
Colore blu.
Interni CARTIER.

**ANNO 1963, HO 59 ANNI !
STRABILIANTE !**



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

**NOVEMBRE 1990
HA 32 ANNI !**



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3,
°°°750D PASSO CORTO°°, IMM.1958,
AZZURRA, CONDIZIONI IMPECCABILI dalla
A alla Z.

TARGA RAVENNA, HA 64 ANNI !



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT 1.300
ANNO 1959 •ASI TARGA ORO• RESTAU-
RATA, INTERNI IMPECCABILI, CONDIZIONI
ECCELLENTI.

TARGA ALESSANDRIA, HA 63 ANNI !



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

TARGA MILANO, HA 30 ANNI !



BMW 2000 CS coupé sport 120CV,
●UNICO PROPRIETARIO● interni originali,
matching, 4 vetri elettrici, interni di nascita
originali. Italiana da sempre.

ANNO 1968 - targhe nere !



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

**Ha 50 ANNI !!!
TARGA M I L A N O**



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

IMM.2001 INTERNI FULL PELLE CHIARA !



PORSCHE BOXSTER 2.5 204cv, ISCRITTA ASI,
ANNO 1999, °SOLO 46.731 KM DA NUOVA•
LIBRO TAGLIANDI COMPLETAMENTE TIMBRATO.

**RIVALUTAZIONE CERTIFICATA !
HA 23 ANNI - ITALIANA DA SEMPRE**



PORSCHE 718 BOXSTER 300hp, BIANCA, PDK
UNICO PROPRIETARIO con SOLO 32.000 km da
nuova. ITALIANA DA SEMPRE, SUPER FULL OP-
TIONALS, PACK INTERNO PELLE PLUS, PASM,
19", 111 CONTROLLI, LIBRO TAGLIANDI, BOSE,
PARK ASSIST, cambio autom. ecc **FINE 2017 !**



PORSCHE 912 1.6, **RESTAURATA DA NOI**
verde Irlanda, MOTORE INTEGRALMENTE RESTAU-
RATO DA RODARE DA PERSONALE SPECIALIZZATO
IN PORSCHE CLASSIC, CERTIFICATO PORSCHE
MATCHING NUMERS ! **TARGA RAVENNA, 64 ANNI !**



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

**OTTOBRE 1975 !
ITALIANA DA SEMPRE**

ACQUISTIAMO

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

SIAMO ANCHE ALLA RICERCA
di **ALFA ROMEO DUETTO !**

CONSIGLIATA DA RUOTECLASSICHE

MASERATI GHIBLI (1993)



Tantissimi cavalli e trazione posteriore, un mix che affascina sempre i cultori della bella guida. E la Maserati Ghibli, la seconda in famiglia a portare questo nome, dopo la otto cilindri degli anni 60 e prima della berlina attuale, sembra fatta apposta per soddisfare quei desideri. Con 306 CV spremuti dal suo V6 della famiglia Biturbo, scatta da 0 a 100 km/h in 5,7 secondi e raggiunge i 260 orari, numeri intriganti ancora oggi. Questo

esemplare in livrea blu metallizzato con interno in pelle beige ha documenti e targa italiani ed è originale in tutto, nonché molto ben conservato. Si tratta di un modello raro, la cui produzione totale ammonta a circa 2400 esemplari prodotti fra il 1992 e il 1997. Esisteva anche in versione 2800, lievemente meno prestante di questa due litri. Il restyling della carrozzeria della Biturbo è opera di Marcello Gandini, che riuscì a modernizzare forme risalenti ai primi anni 80 pur senza poter stravolgere l'impostazione di base. L'interno è un trionfo di pelle e radica e gli accessori sono il massimo che si poteva avere all'epoca. Il cambio è a 6 marce e le ruote sono più larghe al retrotreno per contenere la spinta dei tanti cavalli. Oggi ha una quotazione contenuta: non durerà a lungo.



Prezzo
35.000 euro
In vendita presso
Auto Classic
corso Savona, 50/1 - Moncalieri (TO)
Tel. 011 644119
Mail autoclassic@autoclassic.it
Numero di telaio
360122
Colore
Blu metallizzato
Contactilometri
137.921 km
Potenza
306 CV
Velocità massima
260 km/h

Scelta da
Fulvio Zucco
Motivazione
Praticamente l'ultima evoluzione della stirpe Biturbo, con prestazioni record.
Pro
Tutta originale, con carrozzeria e interno ben conservati. Rara, si rivaluterà sensibilmente.
Contro
Le origini Biturbo si traducono in una linea un po' datata per gli anni 90. I costi di gestione sono elevati.
Per chi è
Per chi cerca una sportiva con un marchio blasonato e prestazioni al top, con il plus della rarità.

PER FIAT-OSFA

FORMULA JUNIOR, 1959, rosso, motore Fiat 1100, due carburatori Weber doppio corpo, freni a tamburo, conservata, pronta all'uso, visibile a Pavia, Tratt. ris. **3394070270**

PER INNOCENTI

MINI TRAVELLER, anni 60, vendo serie completa di legni, sedili, padiglione, fanali posteriori, cric, porta filtro dell'aria e altro, visibili a Bologna, Tratt. ris. **3880997479**

PER JAGUAR

E-TYPE, 1970, cambio manuale 4 marce per E-Type 4200, modello KJS, visibile a Campobasso, 4500 euro **3209039638**

PER JEEP WILLYS

CERCHI COMBAT, 1942, vendo 5 cerchi Combat M5 sabbati, consegna a mano, visibili a Ravenna, 300 euro **3332348087**

PER LANCIA

APPIA I SERIE, vendesi 1 paraurti in alluminio ottime condizioni, www.museolamborghini.com, visibile a Funo (BO), 500 euro **3482243566**

AURELIA B10-B21, ceppi ruota anteriori con freni a tamburo, convogliatore aria abitacolo e calotta, mai usati, visibili a Grosseto, Tratt. ris. **3290454819**

AURELIA COUPÉ V E VI SERIE, 1956-58, parabrezza in vetro temperato, nuovo, visibile a Torino, 2000 euro **335225104**

BETA E GAMMA COUPÉ, per lancia Gamma Coupé 2000 vendo cerchi in lega da 14", fanaleria anteriore e posteriore. Per Beta Coupé 1600 (1975), paraurti cromati e fanali, visibili a Padova, Tratt. ris. **3472545288 - 049609005**

PER MERCEDES-BENZ

220 (W115) "BARRA /8", 1969, tortora, vendo auto intera per pezzi di ricambio, motore fermo, visibile a Voghera (PV), Tratt. ris. **3470335161**

PER PIAGGIO

APE 175, 1964-67, cedo motore e cambio, no carburatore, www.museolamborghini.com, visibili a Funo (BO), 600 euro **3482243566**

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

NEGOZIO ONLINE
www.citroen2cvservice.com

Padova Automoto d'epoca
20-23 Ottobre PAD 7 Stand 109-110



KIT Sedili completi per Mehari 435 €



4 Pneu 125R15 135R15 200 €



Paraspruzzi 2cv, Dyane, DS replica da originale

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

Coppia parasoli con texture d'origine 75 €

- 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

TOTAL PROTECTION FOR CAR COLLECTORS



 **banchero costa**

INSURANCE BROKER
SPECIALTIES DIVISION

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



INDUSTRIAL



CARGO



MARINE



SPECIALTIES



CAR
COLLECTORS

Coverholder at **LLOYD'S**

Member of CISQ Federation



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



part of

banchero costa
NETWORK

BROKERAGE
SHIP FINANCE
SHIP AGENTS

SHIPYARDS
TOWAGE AND SALVAGE
SHIP MANAGEMENT

COMMERCIAL MANAGEMENT
RESEARCH

bancosta.com



CONSIGLIATA DA RUOTECLASSICHE

LANCIA 2000 COUPÉ HF (1973)



Dici Lancia e, se hai qualche anno sulle spalle, pensi a raffinatezza, tanto delle finiture quanto della meccanica; eleganza, spesso a firma delle più celebrate carrozzerie italiane, Pininfarina in questo caso; prestazioni, ma qui anche chi è più giovane e ha nel cuore la Delta HF condivide il pensiero. La 2000 Coupé HF, una Flavia che ha perso il nome di battesimo, con quelle due lettere della sigla fa già capire di che pasta è fatta: una coupé



che non sfigura davanti alla Scala o al Metropole di Montecarlo, ma che sa anche mettere in riga molte (presunte) concorrenti. Nei primi anni 70 una 2 litri che toccasse i 190 e avesse 125 CV non era certo merce comune. Tanto che il quadro strumenti riprendeva il disegno delle contemporanee Ferrari. Finiture in legno e tessuti di pregio completavano il quadro. Questo esemplare ha documenti e targa di prima immatricolazione e l'interno originale assolutamente immacolato. Omologato Asi, conserva anche le strisce laterali adesive che molti lancisti si affrettavano a togliere per discrezione. La produzione è stata esigua, poco più di 1200 esemplari, e non c'è ragione per ritenere che le quotazioni, in costante ascesa, debbano presto fermarsi.

Prezzo

27.500 euro

In vendita presso

Luzzago 1975 srl

Via Mandolossa, 65 - Roncadelle (BS)

Tel. 030 2411531

Mail info@luzzago.com

Numero di telaio

820.436*002013*

Colore

Grigio metallizzato

Contactilometri

81.134 km

Potenza

125 CV

Velocità massima

190 km/h

Scelta da

Fulvio Zucco

Motivazione

Una coupé di classe, elegante e con buone prestazioni, nella versione top.

Pro

Ha le targhe e il libretto originali ed è solo stata velata della sua vernice nel 2018. Per il resto è conservata.

Contro

Che dire? Sì, il colore grigio è un po' banale e il volante Nardi molto bello, ma non originale. Non ci pare grave.

Per chi è

Per gli intenditori che sanno apprezzare la linea senza tempo di Pininfarina e la raffinatezza tecnica.

PER SIMCA

VARI MODELLI, vari anni, vendo ricambi per vetture Simca, Tratt. ris.

3397385083**PONTE SOLLEVATORE**

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

3348216800 - 3386698789**RICAMBI****PER BSA, TRIUMPH, NORTON.**

vendesi due carburatori marca Amal tipo RB930/34 e LB930/35 in buone condizioni., www.museolamborghini.com, visibili a Funo (BO), 250 euro cad.

3482243566

VARI MARCHI, vari anni, per Mini Rover Jet Black vendo mascherina, fari e fanalini. Per Fiat 1100/103 lunotto e carburatori, visibili a Padova, Tratt. ris.

3331561861**RICAMBI PER MOTOCICLETTE**

VARI MODELLI, vendesi due carburatori marca Amal tipo RB930/34 e LB930/35 in buone condizioni, www.museolamborghini.com, visibili a Funo (BO), 250 euro cad.

3482243566**RIVISTE**

AUTOMOBILISTICHE, vari anni, numeri di Quattroruote dal 1980 al 2015, La Manovella dal 2005 al 2021, perfetti. Vendo causa spazio, visibili a Bologna, 500 euro

3472924139

VARIE, vari anni, vendo riviste Auto d'Epoca, Classic Auto, La Manovella, Quattroruote, F1 Racing, annate complete non frazionabili, disponibili annate incomplete o numeri singoli. Contattatemi per lista, visibili a Bergamo, Tratt. ris.

3393428788

VARIE, vari anni, cedo in blocco 1000 riviste: Quattroruote, Ruoteclassiche, La Manovella. Libera offerta, visibili a Trento, Tratt. ris.

3703001136

VARIE, vari anni, vendo volumi Ruoteclassiche dal 1987 al 2015, Quattroruote dal 1956 al 2015 (anche annate singole), Autosprint dal 1963 al 2015, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Gente Motori e Tutto Rally dal 1983 al 2015, Autorama, Tuttomoto, Automark 2, Modelli Auto, Quattroruotine, Motociclismo dal 1945 a 2015, Motociclismo d'Epoca dal 1987 al 2015, Motocross, Pilota Moto, Motosport, La Moto, enciclopedie tematiche su marchi e piloti, Tratt. ris.

3332493694**VOLUMI**

QUATTORRUOTE, vendo volumi Fiat e Lancia della collezione Quattroruote, Tratt. ris.

3348216800 - 3386698789**COMPRO AUTO****FERRARI**

MONDIAL, 1980-90, cerco Ferrari Mondial, in ottimo stato, solo con targa Modena, visibile in Nord Italia, Tratt. ris.

3319717671**MERCEDES**

300 SL (R107), 1989, cerco Mercedes-Benz (R107) 300 SL solo anno specificato, originale e colore prima vernice, acquisto da diretto proprietario, Tratt. ris.

3498551992**COMPRO MOTO****PARILLA**

125 GT, 1952, rosso/nero, moto funzionante, conservata, unico proprietario, iscritta Asi, documenti da passaggio, visibile a Piacenza, 1650 euro

3394070270**COMPRO VARIE****AUTOMODELLI**

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

022367505

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

3348216800 - 3386698789**FREGI AUTO**

VARI MARCHI, cerco fregi di auto italiane e straniere, Tratt. ris.

3348216800 - 3386698789**GIOCATTOLI**

VARI MARCHI, vari anni, compro giocattoli d'epoca (macchinine, trenini e giochi in latta) Corgi, Dinky Toys, Ingap, Rivarossi, Schuco, visibili a Genova, Tratt. ris.

3466800367**RIVISTE**

QUATTORRUOTINE, compro numeri di Quattroruotine a prezzi modici, Tratt. ris.

3348216800 - 3386698789

VARIE, vari anni, cerco numeri di Ruoteclassiche primi anni, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926, speciali Domus, Autosprint dal 1961 al 1969, Motociclismo dal 1914 al 1970, La Moto dal 1932 al 1966, libri e pubblicazioni (anche straniere) su auto, moto e Formula 1, Tratt. ris.

3472303761



**SPECIALISTI IN RICAMBI PER
JAGUAR CLASSICHE**

PASSIONE E COMPETENZA

**PRONTA CONSEGNA SU TUTTI I RICAMBI JAGUAR
XK - MK2 - E TYPE - XJ**



CONTATTACI PER CONOSCERE LA NOSTRA GAMMA DI PRODOTTI
WWW.GMAJAG.COM
INFO@GMAJAG.NET

+39 0382 523630
+39 0382 525429



1956 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPRINT 750B - MILLE MIGLIA



1959 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPIDER S2 TARGHE NERE



1963 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPRINT S3 TARGHE NERE



1967 ALFA ROMEO GIULIA SUPER
BOLLINO ORO



1969 ALFA ROMEO 1750 BERLINA



PRIMI IN ITALIA DAL 1975



1959 AUSTIN HEALEY
SPRITE MK1



1962 BENTLEY S2 RHD (1 DI 2308)
OMOL.ASI ORO



1967 BMW 2000 NEUE KLASSE



1962 FIAT 1200 CABRIOLET
ASI



1982 FERRARI 308 GTBi (1 DI 494)
ASI - TAGLIANDI FERRARI



1955 FORD FALCON SHELLS MKII
OMOL.ASI ORO



1966 FORD MUSTANG 289
AUTOMATIC - ASI



1962 JAGUAR MKII 3.8



1954 LANCIA AURELIA B12
TARGHE NERE - OMOL.ASI



1971 LANCIA FULVIA COUPE'
HF 1600



1972 MERCEDES BENZ 300 SEL 6.3
TARGHE NERE



1958 MG A 1500
RESTAURATA - OMOL.ASI



1963 MG B ROADSTER MK1
TARGHE NERE - ASI



1980 MORGAN 4-4 4 SEATER 1600



1979 911 3.0 SC TARGA
ASI - HERITAGE PORSCHE



1964 STUDEBAKER AVANTI 1
SUPERCHARGER MANUALE



1970 VOLKSWAGEN T2 PICK UP



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



PRIMI IN ITALIA DAL 1975

Vendita / Permute
Servizio
di Conto Vendita
e Intermediazione



1954 CHEVROLET CORVETTE C1
OMOL.ASI ORO



1956 ALFA ROMEO GIULIETTA S1
MILLE MIGLIA 2022



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



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



1960 MERCEDES BENZ 190 SL
TARGHE NERE - RESTAURO INTEGRALE



1959 LANCIA FLAMINIA SPORT
ZAGATO 2.5 (1 DI 99)



1959 AUSTIN HEALEY 100/6 BN6
RESTAURO INTEGRALE



1959 PORSCHE 356 BT5 SUPER
ASI - TARGHE NERE



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



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



1964 MASERATI GTI SEBRING
CAR. VIGNALE S1 (1 DI 348) - ASI ORO



1964 MASERATI GTI CAR. TOURING
ASI - HERITAGE



1964 JAGUAR ETYPE 3.8 FHC
HERITAGE



1967 FIAT DINO SPIDER 2000
TARGHE NERE



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



1973 PORSCHE 911 2.4 TARGA
OMOL.ASI - HERITAGE

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



RUOTECCLASSICHE

BEST IN CLASSIC

2^a
EDIZIONE

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

Scopri di più su ruoteclassiche.it

Main Partners



Club **ACI Storico**



EBERHARD & CO
Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1857

sparco[®]

Official Partner



Cà Maiol



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

COMPILARE PER PRIVATI

RUOTECLASSICHE

* MODULO 2 Aggiunta a pagamento GRATUITO	<input type="checkbox"/> VENDO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	<input type="checkbox"/> COMPRO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	SUPPLEMENTI	<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 5,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 5,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 10,00
		<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) Euro 50,00		
MARCA*		MODELLO*		
ANNO*		COLORE*		
VISIBILE A*		TELEFONO*	PREZZO*	
DESCRIZIONE*				

COMPILARE PER COMMERCANTI

A pagamento: Modulo 1 Euro 10,00

* MODULO 2 MODULO 1	<input type="checkbox"/> VENDO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	<input type="checkbox"/> COMPRO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	SUPPLEMENTI	<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 10,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 10,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 20,00
		<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) Euro 100,00		
MARCA*		MODELLO*		
ANNO*		COLORE*		
VISIBILE A*		TELEFONO*	PREZZO*	
DESCRIZIONE*				

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

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

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

Inserzionista	Città
Indirizzo	Telefono
TOTALE IMPORTO INSERZIONE EURO	
<input type="checkbox"/> Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.P.A. Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.P.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)	
<input type="checkbox"/> Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito: <input type="checkbox"/> American Express <input type="checkbox"/> BankAmericard <input type="checkbox"/> Visa <input type="checkbox"/> Diners	
Firma	N°
<input type="checkbox"/> Allego la ricevuta del bonifico bancario sul conto: MONTE PASCHI DI SIENA IT40T010303368000001051941.	
Scad. / /	

L'ULTIMA FRONTIERA DELLE YOUNGTIMER



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.

Nell'estate del 2000 io e altri cinque colleghi di Quattroruote (tra i quali Gian Luca Pellegrini, ora direttore) siamo partiti per gli Stati Uniti con la scusa di provare anche la Lexus RX 300, che sarebbe arrivata in Europa soltanto mesi dopo. Già che c'eravamo, abbiamo messo insieme altre tre Suv full size, per l'esattezza la Bmw X5 4.4, la Jeep Grand Cherokee 4.7 e la Mercedes ML 430, tutte macchinone made in Usa con dei V8 succhiabenzina sotto il cofano. La cronaca di quell'epica spedizione tra Nevada, Utah, Arizona e California la trovate sul fascicolo di luglio di quell'anno (numero passato alla storia per altri motivi, comunque).

Sono estremamente grato all'Editoriale Domus per avermi permesso di vivere questa e altre esperienze indimenticabili, ma la ragione per cui ve ne parlo è un'altra ed è strettamente connessa al mondo del collezionismo. Ho ricordato una storia di oltre vent'anni fa, che riguarda auto-

mobili di enorme successo commerciale (ma da noi spopolavano con più modeste unità propulsive a gasolio), il più delle volte tecnicamente ineccepibili e costruite per durare in eterno. So perfettamente che la maggior

parte di voi è intollerante, quando non allergica proprio, alla parola Suv, ma ci possiamo fare poco: è il tipo di macchina che sta facendo la storia adesso, la nuova e probabilmente ultima frontiera delle youngtimer. E ce lo stanno dimostrando i nuovi collezionisti (e per *nuovi* intendo quelli con meno di trent'anni), privi di preconcetti, preclusioni, pregiudizi, che non sanno nemmeno chi fosse il Ranzani da Cantù (e, se lo sanno, se ne fregano).

UN MONDO IN MOVIMENTO

Quello del collezionismo di automobili non è un mondo statico, anzi si evolve, si sposta, esplora territori nuovi e adotta modalità inedite via via che la nostalgia le mette a disposizione. E in effetti, se un certo tipo di auto era desiderabile, aspirazionale o ambita vent'anni fa, perché non dovrebbe esserlo adesso?

Una delle regole chiave del buon collezionista è "compra le macchine prima che inizino a piacere anche agli altri": per esempio, è facile innamorarsi perdutamente di una Bmw Z8, ma per apprezzare una X5 4.6is servono competenza tecnica, conoscenza del mercato e cultura automobilistica (e anche un bel po' di fortuna per trovare un esemplare immacolato). Una non ha nulla da invidiare ai contenuti tecnici dell'altra e viceversa, ma ci sono più di 200 mila euro di differenza. I buoni affari si fanno seguendo la propria nostalgia, non quella degli altri. **R**

“Una delle **regole chiave del buon collezionista** è: compra le macchine prima che inizino a piacere anche agli altri”



Nella terra delle Suv

Il collezionismo di automobili ha tante sfaccettature e, soprattutto, non trascura i segnali del mercato, come il grande successo delle sport utility, che ha segnato tutti gli anni Duemila. Nella foto, le quattro protagoniste del nostro viaggio in California, Arizona, Utah e Nevada.

AGIP NOVECENTO
OGNI CHILOMETRO,
COME SE FOSSE
IL PRIMO.



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

ACQUISTA I PRODOTTI su www.agipnovecento.puntogas.it

PUNTOGAS
Rivenditore esclusivo Agip Novецento
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



oilproducts.eni.com



JUMBOSTAR ICONIC SPECIAL EDITION

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



WWW.WYLERVETTA.COM @WYLERVETTA

JUMBOSTAR