

RUOTECLASSICHE

D.USC. 04/04/2023

RENAULT TWINGO

ANTICONFORMISTA
DA SEMPRE GIOVANE



CITTÀ OFF LIMITS

UNA STORICA ANARCHIA

PER LA CIRCOLAZIONE
DELLE AUTO D'EPOCA
CI VUOLE UNA NORMA UNICA

PEZZI UNICI

CISITALIA FORD 808

TESTIMONI
DI UN'UNIONE FALLITA

REGINE

BUGATTI TYPE 39 GRAND PRIX

RARA E VINCENTE:
DAL 1925 FA SUONARE
LA MARSIGLIESE



ANNIVERSARI

LA FIAT 1100/103 COMPIE 70 ANNI

LA PIÙ AMATA
DALLE FAMIGLIE ITALIANE
NEL BOOM ECONOMICO

YOUNGTIMER

CIZETA V 16 T MORODER

SUPERCAR
A RITMO DANCE

HAPPY FEW RACING™

PRESENTA

DUE EVENTI 100% FERRARI

**Padre
Figlio**®



SOLO PADRE+FIGLIO
MONTE-CARLO
19-21 MAGGIO 2023

SOLO F40
PROVENCE, FRANCE
19-21 GIUGNO 2023

> ULTIMA OPPORTUNITÀ! <

INFORMAZIONE + ISCRIZIONE
www.HappyFewRacing.com

CIRCOLAZIONE IN CITTÀ, È ORA DI FARE UNA LEGGE

Che noi si sia il Paese dei campanili è cosa risaputa. Forti di un senso di feroce appartenenza territoriale che affonda le proprie origini in una storica frammentazione geografica, politica e culturale, ancora oggi chi amministra la cosa pubblica non rinuncia a rivendicazioni di sapore localistico del più vario genere. Il risultato è una formidabile babele di ordinanze regionali e comunali che - affiancandosi al corpus già di per sé non esattamente agile delle leggi dello Stato (gli atti normativi in vigore sono circa 110 mila, comma più comma meno) - rendono l'ubbidienza alle norme qualcosa di chimerico per il bravo cittadino. Ovviamente, l'automobile non poteva rimane-

re impermeabile a tale ardente desiderio di distinzione e alterità. A ogni città italiana viene infatti riconosciuto il diritto di governare come meglio crede la mobilità privata, lanciando il destro a imposizioni e valutazioni spesso basate su premesse fallaci

o quantomeno parziali. O, in alcuni casi, di stampo meramente ideologico: chi vive a Milano, per esempio, sperimenta sulla propria pelle il furore giacobino con cui la giunta Sala sta inseguendo l'obiettivo di trasformare il capoluogo lombardo in una car less city entro il 2050, facendo strame di qualsiasi ragionevolezza o comprensione.

Ora, era altrettanto evidente che il problema delle contemporanee si sarebbe prima o poi riverberato sul mondo delle classiche, soprattutto in un momento in cui la sensibilità verso l'ambiente è al centro delle agende politiche e sociali e in cui la crescente anzianità del circolante (se ne scriveva il mese scorso) suscita legittime preoccupazioni. Avvisaglie, in realtà, ve n'erano da tempo. I lettori più attenti ricorderanno quanto accaduto in Piemonte nel 2019, quando Comune di Torino, Città metropolitana e Regione decisero - quale estensione punitiva dell'Accordo Bacino Padano di due anni prima - di vietare tout court la circolazione delle auto storiche. Impossibile recarsi in officina, o partecipare a manifestazioni di settore, anche al di fuori dal territorio regionale. Di fronte a tale marchiana ingiustizia, l'Asi fece ricorso al

Consiglio di Stato, lo vinse e di fatto costrinse i vari enti a più miti consigli (qualche problema c'è ancora, soprattutto nei comuni minori, ma vabbé). Ecco, oggi un caso analogo si ripresenta a Roma. Con l'ordinanza numero 27 dello scorso 28 febbraio, il sindaco Roberto Gualtieri ha di fatto equiparato i mezzi storici (quindi anche quelli con Crs) alle auto a benzina fino a Euro 2 e a gasolio fino a Euro 3: come loro, non possono girare mai. L'unica deroga contemplata è se ci si reca a un raduno, che dev'essere comunque "autorizzato dagli organi competenti". Una misura draconiana che ha il sapore dell'inutile accanimento, considerato il numero delle auto coinvolte. E difatti la Scuderia Romana La Tartaruga si è rivolta al Tar del Lazio: il quale, però, ha respinto l'appello, argomentando che se uno deve proprio portare la macchina dal meccanico (da lì prendeva spunto per il ricorso) lo può fare nei giorni e negli orari consentiti. Asi e Aci sono sugli scudi, com'è giusto che sia. Se non si troverà un accordo con il Comune (è stato avviato un tavolo tecnico con tutte le parti in causa), sarà inevitabile sottoporre anche questo caso al giudizio del Consiglio di Stato.

Detto che senza dubbio rimane da risolvere l'annoso tema di quali auto meritino di essere considerate di valore storico e di come esso venga certificato, secondo Ruoteclassiche non è più accettabile l'anarchia regolatoria in cui il desiderio di autonomia (e, forse, di protagonismo) dei policy maker locali ha gettato l'Italia tutta. L'inchiesta che trovate a pagina 28, con la quale abbiamo voluto fotografare la situazione nei principali centri urbani della Penisola, testimonia di una giungla senza senso fatta di limitazioni calendari orari stagionali confini che rendono la vita dell'appassionato una tortura. È arrivato il momento di redigere una norma valida su tutto il territorio nazionale che sia il riferimento delle giunte locali. Non è una missione impossibile. Per dire, nel 2020 Asi e Anci, l'associazione dei Comuni, firmarono un protocollo volto a ratificare l'impegno delle due associazioni per garantire le dovute tutele alle vetture storiche da parte dello Stato: la sua applicazione si è andata a scontrare con l'autonomia di città e Regioni. Una legge, considerato il numero di over 20 in giro, è necessaria. Altrimenti l'arbitrio sarà sempre dietro l'angolo. **R**

“Il caso di Roma, dove le **storiche non possono più girare liberamente**, riporta d'attualità un tema caro agli appassionati”

R ruoteclassiche.it

f RuoteclassicheIT

ig @ruoteclassiche

yt RuoteclassicheVideo

SOMMARIO



I 30 anni della Twingo
 Simpatica ed economica. La prima piccola monovolume della Renault, tanto semplice quanto pratica, cominciò a popolare le strade nel 1993. Irresistibile o detestabile. Ma intanto è entrata nel mirino dei collezionisti

MONDO RCL

- 3 Editoriale**
 Circolazione in città, è ora di fare una legge
- Iniziative**
- 8 Guida al Collezionismo, IV volume: Austin Healey e Lotus**
- 10 Ruoteclassiche.it e il nostro Instagram**

PENSIERI LIBERI

- 13 Destra3 lunga chiude**
 di Carlo Cavicchi
- 15 Il collezionista**
 di Corrado Lopresto
- 17 Amarcord**
 di Giorgio Terruzzi

PASSIONI

- 18 Auto e cinema**
 Un uomo, una donna
- 24 Tempo**
 Laureato Green Ceramic Aston Martin Edition

LINEA DIRETTA

- 20 Photobox**
 Tutti i mesi con noi
- 22 Posta**
 La voce dei lettori

PAGINE UTILI

- 28 Inchieste**
 La circolazione delle storiche in Italia

AUTOMOBILI

- 38 Regine**
 Bugatti Type 39 Grand Prix (1925)
- 44 Anniversari**
 I 70 anni della Fiat 1100/103
- 58 Pezzi unici**
 Cistalia Ford 808 (1953)
- YOUNGTIMER**
- 64 Anniversari**
 I 30 anni della Renault Twingo
- 76 Storie**
 Cizeta Automobili



FATTI&PERSONE

- 80 Specialisti**
 Carrozzeria Gatti
- Eventi**
- 84 Automotoretrò**
- 88 Porsche Museum a Montecarlo**
- 90 Concorso d'Eleganza a Cassano d'Adda**
- 92 News**
 Terre di Canossa
- 94 Club**
 Topolino Club Firenze

GARECLASSICHE

- 96 Coppa delle Alpi**
- 102 WinteRace**
- 104 Gare brevi**
 Coppa Città della Pace

MERCATO

- 106 Aste**
 Amelia Island
- 108 Focus**
 Jaguar, aumenti con stile
- 110 Tendenze**
 L'analisi - Il punto dell'esperto - Chi sale e chi scende - In breve
- Quotazioni**
- 115** Come leggere i nostri prezzi
- 116** Auto e fuoristrada
- Vendo&Compro**
- 140** Un ponte tra domanda e offerta
- 146** Le inserzioni online



28



80



96

xTe

ASSICURIAMO LA TUA STORIA

CONVENZIONE DEDICATA AI COLLEZIONISTI ISCRITTI ASI CON
PREMI A PARTIRE DA 100€

QUOTAZIONI SU
WWW.PERTESICURO.COM



xTe

TUA
ASSICURAZIONI

RCA - INCENDIO PRIMO FUOCO - TUTELA LEGALE -
RIMBORSO TRAINO - INFORTUNI CONDUCENTE -
GUIDA LIBERA PER MAGGIORI DI 25 ANNI

COPERTURE ALL RISK OPZIONALI

PER INFORMAZIONI

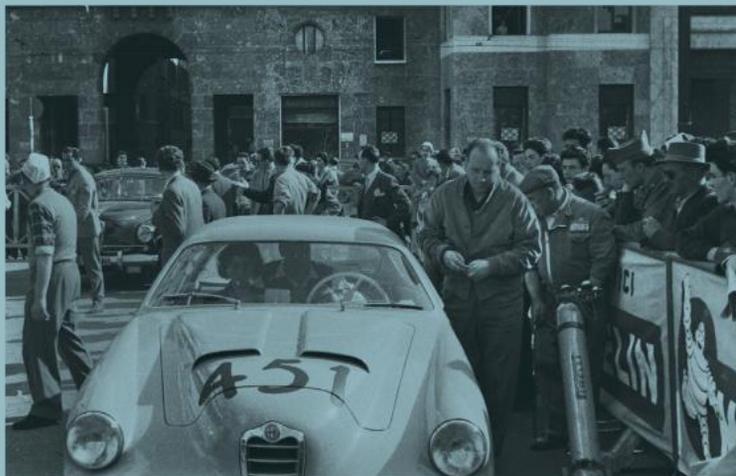
011 0883111

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.
Il Cliente prima della sottoscrizione della polizza deve prendere visione
delle norme di accesso al prodotto e deve leggere attentamente il set
informativo disponibile presso l'agenzia Per Te Srl e sul sito www.pertesicuro.com

Per Te Srl
Via Beaumont, 10 - 20143 Torino - T +39 0110883111 - F +39 0110883110
info@pertesicuro.com - perfolieggi@gmail.it - www.pertesicuro.com
Iscrizione al registro degli intermediari Per Te Srl n. A000391451 dal 15/09/2011
Responsabili dell'attività di intermediazione:
Ticconi Emanuela Numero Iscrizione RUI A000170367 del 22/04/2007
Ticconi Roberto Numero Iscrizione RUI A000360709 dal 01/02/2008
Consultabile presso il sito www.ivaas.it



1955 ALFA ROMEO 1900 SUPER SPRINT ZAGATO *Ex-Mille Miglia 1955, equipaggio Vanini/ Badaracco, diciannovesimi assoluti*



Una granturismo in abito da sera

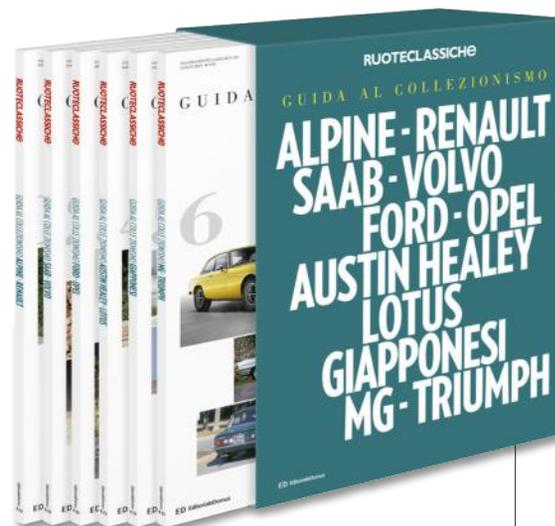


Keeping History Alive

GUIDA AL COLLEZIONISMO

PROUDLY MADE IN ENGLAND

Varchiamo la Manica e giungiamo nella patria del motorismo sportivo. I nomi **Austin Healey e Lotus** non hanno bisogno di presentazioni, ma siamo sicuri di conoscerli bene?

GALLERIA RUOTECLASSICHE N. 150
MAGGIO 2023 - € 9,90

RUOTECLASSICHE

GUIDA AL COLLEZIONISMO

AUSTIN HEALEY LOTUS

4



ED EditorialeDomus

Con il quarto volume della nostra Guida al Collezionismo attraversiamo la Manica e approdiamo in Gran Bretagna, patria del motorismo sportivo. Lì sono nati alcuni marchi iconici nella storia dell'automobile. Fra questi, figura la Austin Healey, nata nel 1952 dall'unione tra la Austin e la Donald Healey Motor Company. Poiché il limite massimo di spesa fissato dalla nostra collana è di 40 mila euro, abbiamo dovuto tralasciare le splendide spider 100 e le derivate 3000, che ormai veleggiano verso cifre astronomiche. La nostra

attenzione quindi si rivolge alle spider della famiglia Sprite, la cui prima generazione, prodotta a partire dal 1958, è simpaticamente soprannominata "Frogeye", per via dei caratteristici proiettori "a rospo". Con un'integrazione: la rara spider Jensen Healey, allestita nella prima metà degli anni 70 in circa 10.500 esemplari, cui si aggiungono i circa 500 della coupé 2+2 Jensen GT.

ESSENZA SPORTIVA

E veniamo alla Lotus, la creatura di Colin Chapman, uno dei protagonisti della storia della F1.

Le sue vetture stradali sono diventate dei must per gli estimatori della guida sportiva. Nomi entrati nella leggenda, a partire dalla Seven del 1957, la spartana spider a ruote pressoché scoperte, con telaio tubolare vestito da carrozzeria minimalista composta di pannelli d'alluminio. Segue la prima generazione della Elan, costruita dal 1962 al 1975 e declinata in versione spider e coupé. Il nome ricompare alla fine degli anni 80 per designare una scoperta con meccanica di derivazione Isuzu. E poi la Esprit, la Elise e la Exige.

IL PIANO DELL'OPERA

Ecco i mesi di uscita dei sei volumi della Guida al Collezionismo allegati a Ruoteclassiche. È già possibile prenotare il cofanetto completo, che però verrà spedito soltanto a partire da settembre

FEBBRAIO

Alpine - Renault

MARZO

Saab - Volvo

APRILE

Ford - Opel

MAGGIO

Austin Healey - Lotus

GIUGNO

Giapponesi

LUGLIO

MG - Triumph



Occhi a rospo

In alto, la simpaticissima Austin Healey Sprite prima serie, soprannominata "Frogeye" per via dei particolari proiettori. Sopra, la Lotus Esprit (Turbo), uno dei modelli più noti della Casa

FEDERPERITI

DIPLOMI CONSEGNATI AVANTI I PROSSIMI

Lo scorso 18 marzo all'interno dell'azienda agricola Bellaria di Casteggio (Pavia) sono stati consegnati i diplomi del Corso Eve (Esperti Veicoli d'Epoca) appena concluso e quelli delle edizioni del 2022. L'evento è stato impreziosito da un intervento di Lorenzo Boscarelli, presidente dell'Aisa, sulla storia della carrozzeria Pinin Farina dal 1930 al 1970. Il direttore di Ruoteclassiche, Gian Luca Pellegrini, ha poi consegnato i diplomi. Federperiti sta già

organizzando la 14ª edizione (info: 800833822). Proseguono le collaborazioni con Helvetia e Catawiki. La rete degli esperti, da una parte, è chiamata a esaminare le vetture e a determinarne l'effettivo valore commerciale, indispensabile per l'assicurazione; dall'altra, con il canale di aste online, si garantisce la verifica dell'annuncio. Nella foto sotto, l'ospite d'onore della giornata: la splendida Alfa Romeo 6C 2500, omaggio a Pinin Farina.



RIAR

IN PRIMA FILA CON RUOTECLASSICHE

Il Registro Italiano Alfa Romeo ha rinnovato per il 2023 la convenzione con l'Editoriale Domus. Nella quota d'iscrizione sono compresi l'abbonamento a Ruoteclassiche e la possibilità di ottenere un Certificato di Rilevanza Storica gratuito per una vettura del Biscione. Nato nel 1962, il Riar è ora

presieduto da Ermanno Keller e ha sede ad Arese (Milano), al Museo Storico della Casa, con oltre 1.300 soci in tutto il mondo. Il sodalizio costituisce un vero e proprio museo itinerante che, ogni anno, in Italia e all'estero, riunisce numerosi appassionati in raduni e manifestazioni. Info: riar.it



EDITORIALE DOMUS S.p.A.

PRESIDENTE
Giovanna Mazzocchi Bordone

AMMINISTRATORE DELEGATO
Sofia Bordone

BUSINESS UNIT MEDIA DIRECTOR
Nicola Licci

PRODUCT MANAGER
Simone Antonietti

HEAD OF BRAND MANAGEMENT
Alessandra Generali

DIRETTORE COMMERCIALE PUBBLICITÀ
Paolo Muratore

LICENSING & SYNDICATION
licensing@edidomus.it

UFFICIO STAMPA
Elisabetta Prosdocimi
ufficiostampa@edidomus.it

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

Editoriale Domus pubblica anche:
Domus, Meridiani, Meridiani Montagne, Quattroruote, Fleet&Business

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

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

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

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY
Tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 57500132
email: subscriptions@edidomus.it
Annual subscription (12 issues):
Ordinary mail € 95,00 Air mail:
1) Europe/Mediterranean Countries € 109,00;
2) Africa/North & South America/Asia € 136,00;
3) Oceania € 158,00.
Payment method:
By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
Bank transfer on UniCredit SpA, filiale Milano Metropolitana,
via Marco D'Aviano 5, 20131 Milano (MI),
IBAN IT490200809434000104272924,
Swift Code UNCRITMMOMM.

PERIODICO MENSILE
APRILE 2023

DIRETTORE RESPONSABILE
Gian Luca Pellegrini

VICE DIRETTORI
Laura Confalonieri
Marco Pascali

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

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

ARCHIVIO
Massimo Calzone, Lino Mattia

HANNO COLLABORATO

Progetto e grafica: Stefano Tosi

Testi: Daniele Bonetti, Carlo Cavicchi, Nanni Cifarelli, Emilio Deleidi, Marco Di Pietro, Bruno Finardi, Federico Giavardi, Corrado Lopresto, Gilberto Milano, Nicolò Minerbi, Mario Rossi, Paolo Sormani, Lorenzo Stocco Gastaldi, Giorgio Terruzzi, Watch Insanity

Foto: Alamy, Paolo Carlini, Chiara Giannoni, Menu dei Motori Collection, Nicolò Minerbi, Massimiliano Serra

Foto di copertina: Paolo Carlini

Disegni: Mariagrazia Occhipinti, Badass Studio

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

STAMPA
Elcograf SpA, stabilimento di Bergamo (BG)

Copyright 2023
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 accettarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

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

Back issues: € 9,90 (postal changes not included).
Payment method: By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa Bank transfer on UniCredit SpA, filiale Milano Metropolitana-via Marco D'Aviano 5, 20131 Milano (MI), IBAN IT490200809434000104272924, Swift Code UNCRITMMOMM.

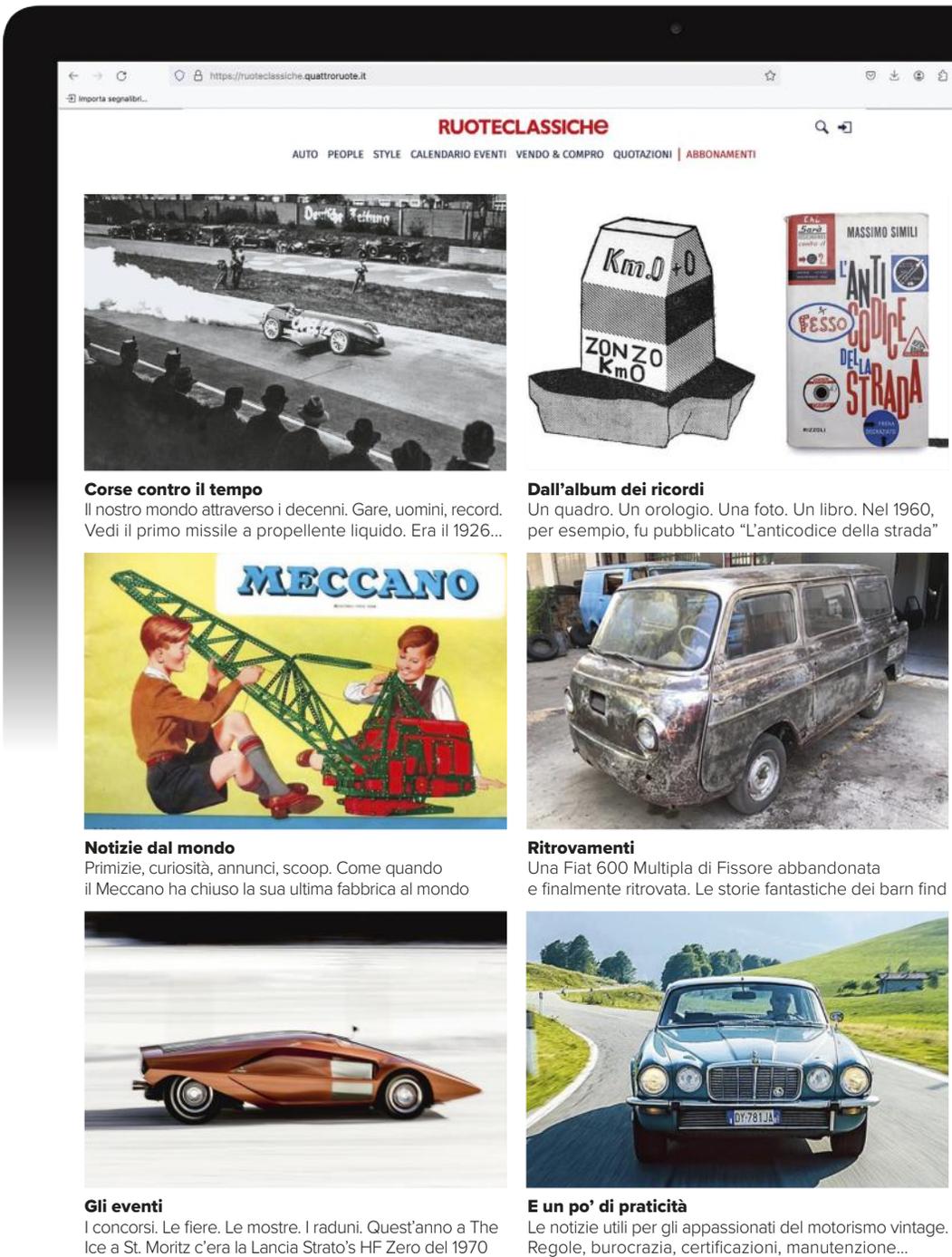
Editoriale Domus S.p.A. tratta i dati personali raccolti in qualità di Titolare in conformità con i principi dettati dal Regolamento UE 2016/679. Il responsabile della protezione dei dati è contattabile scrivendo presso la sede del Titolare o all'indirizzo email.dpo@edidomus.it.

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

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION
A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA
via Manzoni 12, 20089 Rozzano (MI)
tel. 02 5753911, fax 02 5752606

SIAMO SEMPRE CON VOI

Tutti i giorni, il nostro sito, **Ruoteclassiche.it**, pubblica le ultime notizie, gli eventi in calendario, i ritratti dei personaggi, le cronache delle gare, la vetrina degli annunci... E Instagram rilancia il meglio



RUOTECLASSICHE
AUTO PEOPLE STYLE CALENDARIO EVENTI VENDO & COMPRO QUOTAZIONI | ABBONAMENTI

Corse contro il tempo
Il nostro mondo attraverso i decenni. Gare, uomini, record. Vedi il primo missile a propellente liquido. Era il 1926...

Dall'album dei ricordi
Un quadro. Un orologio. Una foto. Un libro. Nel 1960, per esempio, fu pubblicato "L'anticodice della strada"

Notizie dal mondo
Primizie, curiosità, annunci, scoop. Come quando il Meccano ha chiuso la sua ultima fabbrica al mondo

Ritrovamenti
Una Fiat 600 Multipla di Fissore abbandonata e finalmente ritrovata. Le storie fantastiche dei barn find

Gli eventi
I concorsi. Le fiere. Le mostre. I raduni. Quest'anno a The Ice a St. Moritz c'era la Lancia Strato's HF Zero del 1970

E un po' di praticità
Le notizie utili per gli appassionati del motorismo vintage. Regole, burocrazia, certificazioni, manutenzione...



17:39
ruoteclassiche

R 2.707 post 43,8 MILA follower 266 seguiti

Ruoteclassiche
Storie di passione
ruoteclassiche.quattroruote.it

Moveable feast
Raduni di montagna: come prepararsi per andare in bianco. Con stile

Il visionario
Con "Automobili" Lucio Dalla trasforma la polvere in patina della storia

L'automobile è femminile
La spiegazione (filologica) è di Gabriele D'Annunzio in persona

L'abito non fa il monaco
Dall'archivio di Quattroruote, la prova su strada della Lancia Thema 8.32



RUOTE DA SOGNO

1970

Alfa Romeo 1750 GT Veloce



*DOVE PASSIONE E
STORIA SI INCONTRANO*

*Classic & Sports Cars and Motorbikes
Via D. da Torricella 29 Reggio Emilia, Italy
+39 0522 268511, info@ruotedasogno.com*



Fiera di Pordenone

2023



ALTO ADRIATICO

MOTORI D'EPOCA

RASSEGNA MEZZI DI TRASPORTO STORICI E ACCESSORI

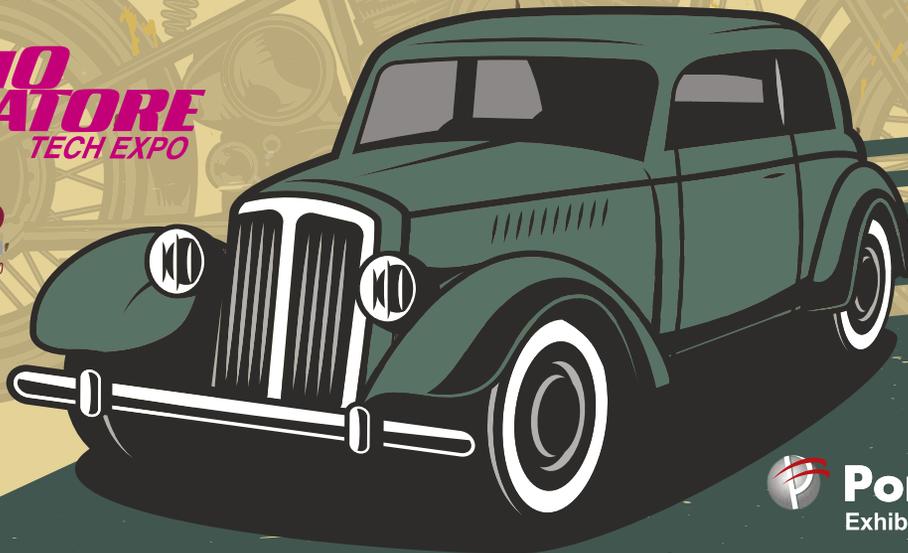


22-23 aprile

www.motori-epoca.it

Acquista il biglietto online e risparmia

in contemporanea con



Pordenone Fiere
Exhibitions since 1947

CARLO CAVICCHI

GENTILE TODT COMPLIMENTI



Una carriera al timone

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

“Il ‘Drake’ nel 1985 scrisse un’inaspettata lettera di ricordi ed elogi al futuro dirigente di Maranello: un segno del destino”

Jean Todt ha segnato pagine indimenticabili durante la sua permanenza in Ferrari, arrivando a vantare titoli iridati a raffica e anche un ciclo di vittorie difficilmente ripetibile. Ma prima di approdare a Maranello la sua carriera sportiva aveva toccato picchi altissimi sia quando interpretava il ruolo di copilota nei rally sia, successivamente, quando aveva preso il comando del motorsport in casa Peugeot.

La storia di Todt è davvero intensa e per alcuni versi molto curiosa, soprattutto agli inizi, quando si rivelò subito un efficace codriver, per molti addirittura il numero uno nel ruolo. Eppure con ciò non si è mai legato, al contrario di tutti i più bravi dell'epoca, ad alcuna squadra e ad alcun pilota in particolare, preferendo sempre correre quasi gara per gara con chi pagava di più i suoi servizi.

Per questo in carriera ha corso a fianco di campionissimi come Guy Chasseuil, con cui debuttò nel 1966, per proseguire con Jean Pierre Nicolas, Rauno Aaltonen, Hannu Mikkola, Jean-François Piot, Ove Andersson, Achim Warmbold, per finire nel 1981 con Guy

Freuquin e per un'intera stagione, quando arrivarono insieme a vincere con la Talbot Lotus. Una stagione intera a fianco dello stesso pilota era una novità, ma anche il segnale che il suo percorso sulle vetture da competizione era arrivato alla fine.

In testa aveva un altro obiettivo, o se si preferisce, un'altra ambizione, quella di occupare un ruolo manageriale ad alto livello. Per Jean Boillot, l'amministratore delegato di Peugeot, fu impossibile dirgli di no, così gli affidò il ruolo di direttore delle attività sportive della marca del Leone, che in passato aveva sempre investito molti quattrini nelle corse, ottenendone in cambio dei risultati piuttosto modesti, al di là della vittoria occasionale nel Safari Rally del 1975. Con Todt invece la musica cambiò in fretta, tanto che, nel giro di appena tre stagioni, Peugeot arrivò a mettere in pista una vettura straordinaria che si assicurerà due titoli mondiali consecutivi, nel 1985 e nel 1986. La storia gloriosa arriverà anche con i trionfi in circuito, con le prestigiose vittorie alla 24 Ore di Le

Mans nel 1992 e nel 1993, quest'ultima quando era già in procinto di approdare alla Ferrari su chiamata di Luca di Montezemolo.

Ma è proprio di Enzo Ferrari in persona una straordinaria lettera che Jean Todt non si sarebbe mai immaginato di ricevere e che ancora conserva tra i suoi oggetti più cari. Accadde nel settembre 1985, quando i due nemmeno si conoscevano: uno, il personaggio più famoso nel mondo delle competizioni, e l'altro che si affacciava nel grande giro in un ruolo dirigenziale e subito vincente. La lettera la vedete qui sotto, fu spedita dal “Drake” l'indomani della conquista del primo titolo iridato nei rally della Peugeot. Chi c'era raccontò l'emozione di Todt, che proprio non se l'aspettava, anche perché conteneva preziosi ricordi e una insospettata ammirazione per il costruttore transalpino, aggiungendoci che lui stesso in passato era stato un felice possessore di diverse vetture Peugeot.

A distanza di quasi 40 anni questa lettera potrebbe essere archiviata sotto la voce “segno del destino”. Purtroppo il ciclo vittorioso di Todt con le Rosse arriverà quando il vecchio Ferrari non ci sarà più. E questo è sicuramente mancato a entrambi. **R**

Intrecci della storia

Jean Todt, classe 1946, si distinse da giovane come codriver nei rally. Ma la sua aspirazione era dirigere un marchio automobilistico di livello. A inizi anni 80, assunse la direzione del motorsport Peugeot. Dopo la vittoria nel Mondiale Rally del 1985, ricevette una lettera di Enzo Ferrari (a destra) che, lodandolo, tra l'altro, si diceva convinto che “il futuro dell'automobile, nata e progredita grazie alle corse, è nello Sport”



Maranello, 11 Settembre 1985

Gentile Todt,
nell'occasione della vittoria Peugeot nel Campionato Mondiale Rallyes desidero farvi giungere l'espressione del mio compiacimento per la bella realizzazione della vostra Casa.

Questo avvenimento mi riporta alla memoria il lontano 1913 quando, adolescente, sfogliando "La Stampa Automobilistica Illustrata" vidi la fotografia della Peugeot di Goux vincitrice sull'anello di Indianapolis, destinato a divenire famoso nel mondo come Le Mans.

Sei anni più tardi, esordiente alla Targa Florio del 1919, vidi da vicino la Peugeot di Boillot tagliare vittoriosa il traguardo di quella prima edizione del dopoguerra. Aggiungo poi la mia sorpresa, quando nel 1923 a Parigi, una sera a cena alla Brasserie Universelle, capovolgendo un macinapepe lessi la scritta "Brevet Peugeot".

Questi primi incontri ebbero un seguito quando conobbi un vostro progettista, l'italiano ingegnere Giorgio Boschetti; mentre io acquistai diversi vostri modelli, la Ferrari ebbe il piacere di fornire fin dal 1964 alcune vetture Gran Turismo a Roland Peugeot.

Questo vittorioso ritorno della Peugeot al più alto livello nel campo della ricerca tecnica ed evolutiva mi convince ancor più che il futuro dell'automobile, nata e progredita grazie alle corse, è nello Sport.

Cordiali saluti,

UNA NUOVA PASSIONE CI GUIDA



1934, SINGER LE MANS SPECIAL SPEED, TELAIO NUM. 62686 - € 54.000 - 70.000

**IL NOSTRO DIPARTIMENTO AUTO DA COLLEZIONE
SELEZIONA AUTO PER LA PROSSIMA ASTA:**

6 MAGGIO 2023

ART-RITE, LA PRIMA CASA D'ASTE A FARE PARTE DI UN GRUPPO BANCARIO, INAUGURA IL DIPARTIMENTO AUTO.

BANCA
S I S T E M A



PER INFORMAZIONI:
Email: auto@art-rite.it
Tel.: +39.02.87215920
Whatsapp: +39.324.7884892

ART-RITE
AUCTION HOUSE

CORRADO LOPRESTO

L'ALFA ROMEO NATA DUE VOLTE



Solo italiane

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

Qualche mese fa, il conservatore del Registro Internazionale Alfa Romeo 6C 2500/2300, Alessandro Salvetti, caro amico e figlio di Gippo, fondatore dell'Alfa Blue Team, mi faceva notare delle apparenti incongruenze sul numero di telaio di una mia Alfa Romeo 6C 2500, carrozzata da Bertone su disegno di Revelli. Leggendo il mio libro autobiografico "L'arte di tenere in vita l'arte", aveva notato un passaggio in cui parlavo della mia vettura: la definivo una Tipo 256 della Scuderia Ferrari del 1939. Stefano era perplesso, dato che il numero di telaio, 915516, risale invece al 1942, tre anni più tardi.

Per non scendere troppo nel tecnico, la SS del 1942 era un modello di serie, mentre quello del 1939 era realizzato dall'Alfa Corse (ex Scuderia Ferrari), partendo dal modello Sport con passo di tre metri, che veniva accorciato a 2,70. In più, nella versione del 1942 era presente una crociera di rinforzo al centro del telaio. Per spiegare l'origine della storia, devo tornare a una telefonata di

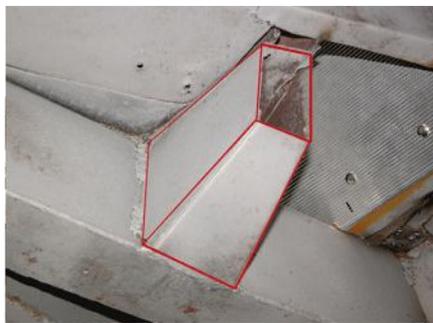
Dino Cognolato di qualche anno fa, durante il restauro: "Architetto, deve venire a vedere un dettaglio della vettura, che non mi convince". Scappo a Padova e con l'auto sul meccanismo che ruota la scocca nuda per poter operare dal basso, Dino mi fa nota-

re dei moncherini saldati al telaio. "Cosa sono?", chiedo io. "Residui di una vecchia carrozzeria", la pronta risposta. "Impossibile", ribatto, "la vettura fu venduta nuova a Como al concessionario Peverelli, nel 1942". Notiamo anche che manca la crociera centrale del telaio: eppure, su un esemplare del 1942 dovrebbe essere presente. Sicuramente, l'auto nasconde una storia più enigmatica di quanto pensassi... Dino inizia così le operazioni di pulizia e smontaggio e io, nel frattempo, mi rivolgo a Maurizio Tabucchi, uno dei massimi esperti di Alfa Romeo, per conoscere il suo parere: "Vengo subito a vederla, con il mio braccio destro, Lorenzo Marzullo". A Milano, intanto, sollecito il meccanico Aldo Colombo a valutare approfonditamente la meccanica. Aldo è una garanzia: sa che le mie vetture sono particolari, le "ascolta" e documenta tutto. Le parti meccaniche erano punzonate con una sequenza che partiva dalla lettera alfa, in carattere greco, seguita da due numeri: il primo identificava l'anno di costruzione (38, 39, 40...), il secondo l'addetto che si occupava di quel pezzo. Il responsabile di ogni dettaglio era dunque sempre identificabile. Diavolo d'un Ferrari, nessuno sfuggiva al suo controllo.

Piano piano, si delineava la storia, fino ad allora sconosciuta, di una vettura dallo stile incredibile e dal passato sportivo insospettabile: l'auto era nata proprio nel '39 ed era rispuntata nel 1942, con una nuova identità, a opera della stessa Alfa Romeo. Un autotelaio così importante di certo non era da buttare.

La conferma viene dall'esame delle saldature per l'accorciamento del telaio: erano perfette e d'epoca. Corretto anche il numero del telaio, che, però, era stato ripunzonato al tempo. Via via scopriamo che il serbatoio era stato aumentato a 120 litri (era di 80 nell'originale di serie); che c'era il tappo copriventola del Tipo 256; che il paraframma era stato alzato (per adattarlo alla trasformazione da spider da corsa a coupé). Ma il tassello fondamentale nella soluzione di questo mistero fu una lettera della Bertone: la vettura donatrice, su cui nacque la nuova coupé, proveniva dalla squadra corse. Una storia straordinaria. Ognuno ha messo del suo per renderla nota: l'esperienza di Dino, la competenza di Tabucchi e Marzullo, la curiosità di Aldo.

“La 6C 2500 era stata realizzata nel '39 ed era rispuntata nel 1942, con una nuova identità. Adesso il mistero è svelato”



L'enigma del moncherino

Durante il restauro dell'Alfa Romeo 6C 2500 spuntarono dei moncherini che Dino Cognolato, qui a sinistra, sosteneva fossero residui di una vecchia carrozzeria (sopra, il dettaglio del pezzo saldato)



RICAMBI E ACCESSORI PER AUTO INGLESIS CLASSICHE

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

PRONTA CONSEGNA - SPEDIZIONE IN GIORNATA



CONTATTACI PER CONOSCERE TUTTI I PRODOTTI CHE OFFRIAMO

WWW.GMAJAG.COM
INFO@GMAJAG.NET



+39 0382 523630
+39 0382 525429

GIORGIO TERRUZZI

QUEL BLU DIPINTO DI BLU



Terruzzi e le sue storie

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

“Ahi, l'Alpine... che meraviglia. **Non invecchia, lei**, a differenza nostra. Continua a far battere cuori di varia età”

Ieri e oggi

L'occasione per tornare con la memoria all'Alpine A110 è stato l'incontro con la discendente del 2022. Il fascino di allora si ritrova nel presente

Blu. Bassa. Tosta. Alpine A110. Quella là, ma anche questa qua, che costruiscono oggi, alludendo felicemente a ciò che fu. Per “quella là”, intendo un'automobile inconfondibile nelle forme, destinata al regno dei rally. Più versioni, dotate di muscolatura attrezzata rispetto ai primi capitoli della stirpe, costruite con Renault a partire dal 1962. Un tot di evoluzioni meccaniche prima di approdare al 1969, quando si decise di utilizzare motori di 1.565 cm³. Da quel momento, un'iperbole, sino al 4 cilindri di 1.796 cm³. Tutta roba adatta per fornire a quella berlinetta una grinta adatta alla battaglia.

La memoria non l'ha mai persa di vista. Per rinfrescarla si è presentato a sorpresa un esemplare. La A110 riposava fieramente nei pressi di un distributore milanese, certa di far (ri)scattare il colpo di fulmine. Infatti. In un attimo sono comparsi alcuni eroi, avvinghiati ai tratti inconfondibili della carrozzeria. Jean Luc Thérier e Ove

Andersson; Bernard Darniche e Jean Claude Andruet. Il muso che punta in giù con quel festival coerente di fari e fanaloni da evoluzioni sul Taurini, da controsterzi sulle nevi svedesi; la coda corta e scattante da numeri all'Acropoli, da trionfo al Sanremo. Quattro vittorie nelle gare che contavano, anno 1971, quando la carriera di questa

francesina era già sulla ribalta, visto cosa aveva combinato nell'Europeo.

Una bestia, più nera che blu per noi qui, tutti appresso alla Fulvia HF di Sandro Munari. Con un acuto nella prima vera edizione del campionato mondiale Rally, anno 1973, la “Fulvietta” in affanno: sei centri e titolo conquistato davanti a Fiat, Ford, Volvo e Saab. Era stata un'avversaria fiera. Bellissima, soprattutto. La linea: armonica, anche quando c'era da fare a botte. In aggiunta, a differenza della Fulvia Coupé o, più tardi, della Fiat 131, l'Alpine restava una rarità. Potevi ammirarla quasi esclusivamente nelle foto, nei rari servizi TV. E non c'è nulla come la lontananza, l'astinenza, a far crescere il desiderio. Dunque, una bellezza da sognare, qualità amplificate dal desiderio. Allora. Anzi, da allora.

Anche per questo, un incontro improvviso conduce in un attimo a un tempo primo e remoto, con dentro profumi ed emozioni di allora, la nostra freschezza agganciata alla sua, esattamente come capita incappando in un antico amore. Il ricordo è colmo di dettagli, dati per svaniti. Mocassini, scarpe morbide da pilota; guanti scuri e caschi jet; quel brio jazzistico che stava nell'aria, nelle corse, negli abiti, all'alba degli anni 70, carichi di evoluzioni, di rivoluzioni. Ahi, l'Alpine... che meraviglia. Non invecchia, lei, a differenza nostra. Continua a far battere cuori di varia età. I nostri, minacciati da tachicardie; quelli di chi è giovane ora e magari nulla conosce di ciò che accadde mezzo secolo fa. Eppure, se pronunci Alpine, scuote il capo, dice “Sì, sì”, con in mente l'Alpine di oggi.

Il caso è rarissimo perché questa A110, pur con tutte le modifiche e i rigonfiamenti del caso, riesce a conservare qualcosa di ieri. Compresa un'originalità affascinante dentro un panorama omologato e conformista. Un omaggio all'altezza, in sostanza. Abbastanza per legare sotto un'unica sigla, generazioni diverse, un'aspirazione alla raffinatezza automobilistica trasversale.

A patto di non pasticciare con i colori. Blu, intendiamoci. Basta quello, basta questo. Basta così. **R**



LUI, LEI E L'AUTOMOBILE

Un pilota (vedovo), un'affascinante signora francese (vedova), un incontro fortuito, una storia d'amore che nasce. **E le macchine, la velocità e le corse coprotagoniste** dell'indimenticabile film di Claude Lelouch



Palma d'Oro a Cannes, Oscar come miglior film straniero e come sceneggiatura originale, successo planetario in un'epoca – la metà degli anni 60 – in cui mettere d'accordo milioni di persone in tutto il mondo era un po' più complicato di oggi, "Un uomo, una donna" (scritto così, con la virgola e senza congiunzione) di Claude Lelouch è un film entrato nel comune sentire della cultura occidentale. Giudicato al lancio troppo "semplice" dai critici, poco inclini ad apprezzare l'essenziale impalcatura narrativa che dell'allora nascente Nouvelle Vague parigina diventerà la cifra

stilistica per eccellenza (sarà il comune denominatore delle opere dei vari Truffaut, Resnais, Chabrol, Malle), ancor oggi continua ad affascinare, perché rappresenta il paradigma perfetto di una storia d'amore, dalla prima scintilla al coronamento dell'unione. Detta così, suona come un film mortale, soprattutto per noi uomini veri obbligati a essere impermeabili a certe (presunte) debolezze. E invece, sarà per lo stile del montaggio (nelle tre sole settimane di lavorazione furono fatte quattromila riprese, dando vita a 102 minuti di ritmo sincopato che ispireranno milioni di campagne

pubblicitarie di lì a venire), sarà per l'uso modernissimo dei cambi di registro cromatico e dei campi lunghi (oggi gli sfondi sfuocati sono un must pure sui telefonini, ma allora non si erano ancora visti), sarà per la colonna sonora di Francis Lai che tutti sanno fischiare a memoria, sarà per i dialoghi che oscillano tra banalità e profondità, sarà per la chimica naturale tra Jean-Louis Trintignant e Anouk Aimée, è impossibile sottrarsi al fascino di un capolavoro che è una dichiarazione d'amore all'amore. E all'automobile, che nel film è set, alcova, palcoscenico, protagonista silente, ma non

per questo meno eloquente, addirittura strumento di lavoro per il protagonista maschile.

FORD E PASSIONI

Il compianto Trintignant, nipote scomparso l'anno scorso del Maurice con 84 GP nel palmarès, interpreta infatti il personaggio di Jean-Louis Duroc, pilota rimasto vedovo, perché la moglie si è tolta la vita credendolo morto in un incidente di gara. Quando incontra la bella Aimée, anche lei vedova, nel collegio di una Deauville invernale dove studiano i loro figli, è subito passione a quattro ruote, a partire dalla scena iconica in cui, sotto



la pioggia, tornano a Parigi sulla Mustang da lui guidata (Trintignant aveva evidentemente capito, dopo che nel "Sorpasso" Gassman l'aveva fatto precipitare da una scogliera sull'Aurelia, che è meglio non fare da passeggero...). Da lì in poi, è una gioia per gli occhi dell'appassionato: le macchine (tutte Ford, compresa la GT40), le piste, il Rally di Montecarlo (quello del '66), gli outfit del Trintignant collaudatore, la Brabham BT6 (l'unica a ruote scoperte), Le Mans (quella del '64), le riprese in velocità fatte con le telecamerone del tempo appese alle auto per dare un effetto di velocità

che l'elaborazione della computer grafica attuale non potrà mai replicare. Indimenticabile l'ultima scena, in cui lui, guidando come un pazzo, attraversa la Francia sulla Mustang per andare da lei che ha ammesso (per telegramma...) di amarlo. Il vero esperto riconoscerà che l'ultima inquadratura, con la Ford che arriva sul bordo della spiaggia inquadrata dal basso e lei che corre ad abbracciarlo, è identica al finale di "C'était un rendez-vous", la mitica attraversata di Parigi girata da Lelouch nel 1976, in totale disprezzo del Codice e per questo sequestrata per decenni dalle autorità francesi.

Attore e pilota

Qui, a sinistra, Trintignant-Duroc è al volante della Brabham BT6 del 1963. Sopra, più a sinistra, è sulla Ford GT40. L'attore francese, nipote del pilota Maurice, era appassionato di motorsport: partecipò alla 24 Ore di Le Mans e a molti rally, tra cui il "Montecarlo"



Due Oscar, 4 nomination

"Un uomo, una donna" vinse l'Oscar come miglior film straniero e per la sceneggiatura. Nomination anche per la migliore attrice e migliore regista. Il film, che avrà due sequel, vinse numerosi premi, tra cui la Palma d'Oro a Cannes

Inviare le vostre immagini a redazione@ruoteclassiche.it

LA FESTA È IN COSTUME

La nostra lettrice, appassionata di Fiat 500, ha voluto celebrare la fine del restauro della sua serie F, durato due anni, **con un servizio fotografico** in pieno stile anni 50-60. Che dire? Semplicemente perfetto

Gloria Zucconi non solo ha la passione per le auto d'antan, e in particolare per la Fiat 500, ma apprezza anche l'atmosfera e la moda degli anni 50 e 60. "Ho trovato questa 500 F", racconta Gloria, "in un vecchio garage, dimenticata. Grazie all'aiuto (e ai molti ricambi) fornito dall'azienda Passione 500 di Torino, dopo due anni l'ho riportata all'antico splendore. Per festeggiare l'evento ho voluto un servizio fotografico con un outfit che rispecchiasse l'ottimismo degli anni 60". La serie F della 500 arrivò nella primavera 1965. A seguito della decisione di molti Paesi europei di vietare, per motivi di sicurezza, la produzione di automobili con le porte incernierate dietro, la Fiat decise di cogliere l'occasione per rinnovare le attrezzature produttive della 500. La nuova versione si caratterizzava per le porte ad apertura controvento (le cerniere non erano più a vista), prive di profili lucidi e con maniglie a pulsante. Inoltre vennero ampliati parabrezza e lunotto, intervento che rese l'abitacolo più luminoso.



1. La MG B del 1964 di Sandro Turcato, circondata da giovani appassionati
2. Giuseppe Maggi ha una predilezione per le Saab aspirate, come dimostra la sua 900i Cabriolet del 1993
3. Ecco la Maserati 2.24V del 1991 di Giuseppe Palmeri



FORD TAUNUS 2000 GXL

MEZZO SECOLO INSIEME

La storia che ci racconta Maurizio Sommariva non poteva non essere divulgata. “Tutto inizia nel 1973, quando Ugo Paolazzi ed Ellade Carnelli, miei futuri suoceri, decidono di sostituire la loro Lancia Appia: la scelta cade su una Ford Taunus model year 1974; all'interno della gamma ordinano infine la 2000 GXL. La vettura arriva all'Eucar di Belluno dalla Germania, il 22 novembre, nel giorno esatto del compleanno della figlia Barbara, attuale proprietaria, nonché mia moglie”. Nel 1993 Ugo viene a mancare, ma il legame con la Taunus non si affievolisce, anzi. Nell'inverno 2001-02 si allaga il garage dove era in sosta; per fortuna, dopo un'accurata asciugatura, il motore parte al primo giro di chiave. I danni però non mancano: si sfoglia il rivestimento del tetto in vinile, mentre nell'abitacolo hanno sofferto sia i tessuti dei rivestimenti sia gli inserti di finto legno. Nel biennio 2003-04, si provvede a togliere la copertura in vinile del padiglione,

che viene verniciato con un antirombo nero opaco, utilizzato anche per i brancardi. A partire dal luglio 2013 viene avviato un primo restauro conservativo, nel corso del quale è rimosso l'antirombo dai sottoporta, si interviene su alcuni lamierati corrosi, si riverniciano i cerchi ruota, si ripristinano i pannelli di simil legno e si sostituiscono i profili lucidi del parabrezza e del lunotto. I lavori si concludono nella primavera 2014, col rifacimento del tetto in vinile. “Da un'attenta ricerca risulta che sia probabilmente l'unica Taunus 2000 GXL di questo colore, perfettamente conservata in tutte le sue parti (targhe, documenti e accessori di bordo) a circolare in Europa”. Per non parlare del valore affettivo e dell'orgoglio nel guidare e conservare l'auto di famiglia da 50 anni. A fine 2022, la Taunus GXL ha percorso appena 50.476 km. E la storia continua, perché Maurizio e Barbara la usano nelle gare di regolarità.



4. Da piccolo Nicolò Piazzini vede “Così è la vita” e s'innamora dell'Alfa Romeo 75 della Polizia che accompagna i protagonisti Aldo, Giovanni e Giacomo. Il suo sogno viene coronato nel 2019 con questa 1.6

5. Lucio Maria Basaglia invia la foto della Opel Admiral di famiglia: in primo piano la cugina Rita, dietro la sorella Cristina

6. La Ferrari 348 TB del 1990 di Mirko Di Vito ad Atesa (CH)



L'IMPORTANZA DELLA CUBATURA

Quando esce la nuova Fiat 600 D, il dato che interessa di più i nuovi proprietari è declamare **l'inedita cilindrata 750**. Ecco perché molti sostituiscono l'originale indicazione 600...



Passando davanti a un'officina ho notato parcheggiata una Fiat 600 "storica" che recava la targhetta posteriore "Fiat 750"; anche lo stemma sulla mascherina esibiva il numero 750. Le portiere erano ancora quelle "a vento", incernierate dietro. So che il motore originario di 633 cm³ fu poi sostituito dal 767 cm³, ma ignoro se la denominazione del modello cambiò in 750. Si trattava forse di un esemplare destinato all'estero?

Sergio Ortolina

Nessun mistero: la protagonista dell'incontro è una "normale" Fiat 600 D, costruita prima del maggio del 1964, quando la scocca viene aggiornata mediante l'adozione delle porte con apertura controvento, in ottemperanza alla normativa in materia di sicurezza vigente in molti Paesi europei. Occorre però fare una premessa. Nell'Italia del boom economico la cilindrata della vettura era considerata uno status symbol, anche quando si trattava di cubature modeste e di modelli utilitari. Di conseguenza l'esibire le "dimensioni" del motore era un vezzo molto in voga tra gli automobilisti nostrani. Questa doverosa precisazione consente di "interpretare" l'apparente difformità notata dal nostro lettore. Ma esaminiamo più nel dettaglio la questione. La Fiat 600, il modello che ha realmente messo gli italiani su quattro ruote, debutta al Salone di Ginevra del 1955: una berlina compatta a due porte, quattro posti, con scocca portante, schema meccanico

"tutto dietro" e sospensioni a ruote indipendenti. Il motore è un quattro cilindri di 633 cm³, che eroga 21,5 CV. La prima generazione è oggetto di continui aggiornamenti, nell'estetica (per esempio, nel 1957 i finestrini anteriori da scorrevoli diventano discendenti), nell'allestimento interno (comandi e rivestimenti) e soprattutto nella meccanica (il motore, nel 1959, giunge ad erogare 24,5 CV). E arriviamo al 1960, e precisamente al 6 ottobre, quando apre i battenti il Salone di Parigi, che fa da passerella ufficiale alla nuova 600 D, in realtà già commercializzata in Italia alla fine dell'estate. L'innovazione più rilevante riguarda il propulsore, la cui cilindrata viene elevata a 767 cm³, ottenuta aumentando sia l'alesaggio (da 60 a 62 mm) sia la corsa (da 56 a 63,5 mm). La potenza sale a 29 CV, grazie

anche alle valvole maggiorate (aspirazione da 21 a 22 mm; scarico da 19 a 20 mm) e all'inedito carburatore. La 600 D raggiunge i 110 km/h, nonostante il peso lievemente aumentato (da 600 a 605 kg): le prestazioni più brillanti sono suggerite dal tachimetro, ora con scala graduata fino a 120 km/h (anziché a 110). Esternamente, la nuova serie si riconosce per i deflettori anteriori e per la grigliatura d'aerazione del cofano motore: sono aggiunte infatti, nella parte inferiore, tre feritoie per lato. Il prezzo di listino è di 640 mila lire per la berlina, mentre la Trasformabile e la Multipla costano, rispettivamente, 655 e 775 mila lire (la 6 posti arriva a 790 mila). Tra gli optional figurano gli schienali dei sedili anteriori ribaltabili (5 mila lire), i pneumatici a fascia bianca (6.500 lire; di serie sulla Trasformabile), l'apparecchio

radio (35.800 lire) e l'interno di finta pelle (senza sovrapprezzo). La 600 D viene subito soprannominata facendo riferimento alla sua cilindrata, l'elemento percepito come il più qualificante per la vettura: per tutti diviene quindi la 750. Sul mercato degli accessori aftermarket non tardano ad arrivare sia la scritta da applicare sul cofano motore sia il fregio anteriore con l'indicazione 750, che molti proprietari sostituiscono senza rimpianti agli originali di fabbrica, che recano l'anonimo numero 600. Una prassi così diffusa che ancora oggi numerosi esemplari restaurati a regola d'arte mantengono quella piccola licenza, simbolo di un tempo in cui l'automobile era vissuta come un'emanazione di noi stessi, un oggetto da vezzeggiare ed esibire con orgoglio quasi paterno, declamandone le doti.



SPECIALIZZATI IN COPERTURE ALL RISKS

COLLEZIONI AUTO E ARTE

WWW.ASSILOGOS.COM

001 4376320



CONVENZIONI
RC AUTO STORICHE
COMULATIVE



Furto



Incendio



Alluvione



Cristalli



Grandine



Atti vandalici



Kasko

Opzionabile
con premio
aggiuntivo

Assilogos S.r.l. Via C. Beaumont, 10 - 10143 Torino - P.Iva: 07483180019 ASSILOGOS@LEGALMAIL.IT - Iscrizione al registro degli intermediari assicurativi n° A00017 dal 01/06/2007 - Responsabili dell'attività di intermediazione: Tricomi Emanuela - Intermediario iscritto in sezione A RUI N° A000170367 dal 22/04/2007 Tricomi Roberto - Intermediario iscritto in sezione A RUI N° A000166705 dal 01/02/2008 - Iscrizione consultabili sul sito RUI www.ivass.it

Messaggio promozionale, ogni informazione è consultabile sul sito www.assilogos.com

RIVOLUZIONE IN VERDE

La quarta partnership tra la manifattura svizzera Girard-Perregaux e la Casa automobilistica britannica ha dato vita all'orologio **Laureato Green Ceramic Aston Martin Edition**. Innovativo ed esclusivo



Nuova eccellente prova d'autore per la prestigiosa partnership giunta alla quarta "Limited Edition" tra due vere e proprie icone dei rispettivi settori: Girard-Perregaux, manifattura di orologeria svizzera fondata nel 1791, e la britannica Aston Martin, con il suggestivo Laureato Green Ceramic Aston Martin Edition. Dopo il tourbillon con tre ponti volanti nel 2021 e due diversi cronografi - nel 2021 d'acciaio e nel 2022 di titanio e carbonio, estrapolati dai bolidi di Formula 1 della stagione precedente - arriva a giugno nei concessionari Girard-Perregaux di tutto il mondo questo nuovo modello, stavolta in una versione "solo tempo", quindi indicante ore, minuti, secondi e con l'aggiunta del datario a ore tre, davvero affascinante e ricca di interesse. Oltre al caratteristico quadrante dal colore Verde

Soleil con trama incrociata, che richiama il classico stilema delle calandre dell'Aston Martin degli anni 20 del secolo scorso e un movimento meccanico automatico di alta manifattura, realizzato da Girard-Perregaux in due versioni nel proprio atelier di La Chaux-de-Fonds, l'orologio è assolutamente degno di nota per altri due motivi.

UN VESTITO NUOVO

In primo luogo, perché si tratta di un'edizione limitata: 388 esemplari per la versione con diametro di 42 mm e 188 pezzi per quella ancora più indossabile di 38 mm. In secondo luogo, per un dettaglio non di poco conto anche a fini collezionistici, perché dal 1975, anno di presentazione del Laureato, uno degli orologi sportivi d'alta gamma più riconoscibili al mondo, per la prima volta nella sua lunga storia si "veste" con una sorprendente cassa,

Velocità e tradizione

L'idea di colorare di verde il nuovo Laureato Green Ceramic Aston Martin Edition riprende la tradizione, nata nelle corse d'inizio Novecento, di assegnare alle auto i colori a seconda della nazionalità. Le britanniche erano verdi, come appunto l'Aston Martin

e relativo bracciale integrato alle anse, di ceramica verde. Entriamo nelle specifiche tecniche. Le lancette a bastone sono scheletrate e rivestite di materiale luminescente, come gli indici, per garantire una visibilità adeguata anche in condizioni di poca luce. La ceramica di cassa e bracciale - sapientemente "mixata" di superfici lucide e satinata - è costituita da ossido di zirconio e ossidi metallici vari, che conferiscono la caratteristica tonalità del verde Aston Martin. Mentre i movimenti di manifattura, visibili attraverso il fondello trasparente personalizzato, sono i celeberrimi calibri automatici GP01800 e GP03300.

FINITURE VIRTUOSE

Entrambi sono realizzati con grande savoir faire d'alta orologeria. In dettaglio, i movimenti hanno la platina rifinita a perlage, altre componenti che presentano

smussatura, lucidatura a specchio (una delle finiture più virtuose dell'orologeria d'alta manifattura), finitura satinata, decorazione a chiocciola, decorazione soleil, ponti e massa oscillante decorate con il motivo Côtes de Genève sia lineare sia circolare. Con i due movimenti che si differenziano sostanzialmente per la durata della riserva di carica: quella del 38 mm è di 46 ore, ma sale a 54 nella versione da 42 mm. L'ultimo dettaglio rilevante è sul dato di impermeabilità, piuttosto importante per la tipologia del modello, che non appartiene propriamente alla categoria dei subacquei: ossia 10 Atm, equivalenti a 100 metri di profondità. Il prezzo di vendita consigliato è di 25 mila euro per la versione da 38 mm e di 25.900 per quella da 42 mm.





CIRCUITO TRICOLORE

PATROCINI ISTITUZIONALI



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



UNO STRAORDINARIO VIAGGIO IN 15 TAPPE LUNGO TUTTA LA PENISOLA

24-26 marzo	Valli e Nebbie	1-4 giugno	Strade della Pugliesità DOC	15-16 luglio	Concorso d'Eleganza di San Pellegrino Terme
22-23 aprile	Il Primavera di Augusto Farneti	9-11 giugno	Vernasca Silver Flag	23-26 agosto	Sibillini e Dintorni
10-14 maggio	Giro di Sicilia	22-25 giugno	La Leggenda di Bassano	25-27 agosto	Circuito del Chienti e Potenza
11-14 maggio	Coppa della Perugina	1-2 luglio	In moto sulle Alpi	29 set. - 1 ott.	Gran Tour dell'Elba
19-21 maggio	Coppa Gentlemen Sardi	5-9 luglio	Abruzzo Gran Tour e Circuito di Avezzano	5-9 ottobre	Giro Motociclistico di Sicilia

PARTNER DELL'INIZIATIVA



il magazzino al suo meglio
Tutte le catene di approvvigionamento sono intatte
UPS Late Night Express fino alle 22:00



Specialista in ricambi

- ▶ **7900 qm** Spazio di magazzino
- ▶ **542.550 Articoli** registrati, 350.000 dei quali in magazzino
- ▶ **96,3 %** di tutti gli articoli spediti in giornata
- ▶ **68 Specialisti** per un totale di 864 anni esperienza professionale

L'ampio magazzino centrale per

SU **Carburatori e pezzi di ricambio**

MGB
 Codice-No 310455
1.480,-



Dalla nostra vasta gamma di filtri dell'aria



SU **filtri dell'aria**

Codice-No 215268 **138,-**
 Codice-No 215269 **138,-**

cuscinetti di alta qualità

per numerosi motori del produttore leader di cuscinetti a strisciamento per motori aeronautici.



sovradimensionato

532954	std.
532955	+0,010"
532956	+0,020"
532957	+0,030"
532958	+0,040"



99,-

o anche "New Old Stock"

Austin Healey 100/4 BN1 e BN2

sovradimensionato

205058	std.
205053	+0,020"
205055	+0,040"



99,-

Moto-Lita **Volanti**

L'artigianato britannico al massimo livello

Magazzino centrale per l'Europa!

Quasi tutti disponibili a magazzino!

- 14"**
Codice-No 4635 **238,-**
- 15"**
Codice-No 4943 **238,-**

Grazie agli speciali mozzi del volante tutti i volanti Moto-Lita possono essere combinati per per qualsiasi veicolo.

Land Rover
 Codice-No 493394 **149,-**



Borg & Beck Set di frizione

- per esempio per MGB
 Codice-No 7397 **268,-**
 con cuscinetto a sfera:
 Codice-No 212936 **348,-**



Portabagagli

Numerosi portapacchi disponibili a magazzino. Disponibile in cromo, acciaio inox e base in legno.



- Triumph TR2 e TR3
 Codice-No 15921 **238,-**

- senza foratura, per quasi tutti i veicoli
 Codice-No 18913 **198,-**
 con piatti in legno
 Codice-No 18914 **198,-**



Dispositivo di emergenza a **12 Volt Batteria** ai polimeri di litio alimentazioni a 12 volt fino a **400 ampere (!)** Corrente di partenza. Pesì con batteria e tutti gli accessori solo 690 grammi. Può essere utilizzato anche powerbank con connessioni Apple e USB.
Codice-No 476804 **116 €**

Stock disponibile



Tamburi dei freni in alluminio



NUOVO

- ▶ notevolmente più leggero
- ▶ massa non sospesa inferiore
- ▶ Migliore dissipazione del calore grazie alle "alette in alluminio"

Esempi:

Austin Healey Asse anteriore e posteriore BN2 – BJ8
Codice-No 317582 **198,-**
Austin Healey BN1 anteriore, posteriore a 221535
Codice-No 337090 **298,-**
MGB „Tube“ Asse
Codice-No 325211 **298,-**

Ruota completa
cromato, 5,5J x 15"
con 72 raggi
Codice-No 485489



Cerchi a raggi

Forniamo solo la ruota a raggi originale MWS/Dunlop con una **3 anni di garanzia**. Per più di 50 anni la ruota a raggi per la British classico. Ogni cerchio viene controllato a mano prima della consegna.

Codice-No 201870 **380,-**

Paraurti in acciaio inox disponibili per 252 classici!

Questo annuncio, comprensivo di link, è disponibile online all'indirizzo Limora.com/Ruoteclassiche-0423



L'illustrazione mostra Codice-No 536258

- ▶ Acciaio inossidabile Sheffield di altissima qualità e di grande impatto.
- ▶ spessore del materiale assolutamente perfetto forma.
- ▶ Veri e propri capolavori.
- ▶ Usato in molti restauri di premiati concorsi.
- ▶ Set di veicoli completi.
- ▶ Lucidato a specchio.

▶ Questi set di paraurti in acciaio inox sono disponibili anche su ordinazione. cromato come ordine speciale. Quindi avete i vantaggi dell'acciaio inossidabile e l'originale per esempio per MGB 522810 **980,-**

Batterie di avviamento classiche con Alloggiamento in gomma dura



12 Volt
Codice-No 316380 **248,-**
6 Volt
Codice-No 214348 **119,-**

Dalla nostra ampia Programma originale Lucas



Bobina di accensione ad alte prestazioni LUCAS con collegamento del cavo di accensione tappato e una resistenza primaria di circa 2,8 Ohm. senza resistenza di precarico
Codice-No 2422 **51,-**
Lucas Serbatoio dell'acqua
Codice-No 210196 **398,-**

Pompe del carburante e tubi di iniezione

per tutti i motori a carburatore a 12 volt
Massa positiva o negativa
Facile da installare
compatto e leggero
la fornitura di carburante inizia immediatamente
insolitamente durevole



pompa di benzina elettrica a 12 volt che non richiede manutenzione
Codice-No 14976 **298,-**

LIMORA
Conservare ciò che si muove

+39 0321 16 44 232
+39 333 230 14 83
+39 333 230 14 84
www.Limora.com
Italia@Limora.com



A breve, nuovo: Limora a Torino
Via Giordano Bruno 164

Candidatevi se avete benzina nel sangue; trasformate il vostro hobby in una professione! Candidatura a Italia@Limora.com



Contattateci oggi stesso

Enrico Marchetti e Katarzyna Kaczmarczyk vi aiuteranno. Oppure, visitate il nostro sito Limora.com nella versione italiana.



Per la pioggia breve non è necessaria la capote: I nostri ombrelli convertibili grigio scuro
Codice-No 455741 **38,-**
Union Jack
Codice-No 532851 **54,-**
... e per chi ama condividere l'ombrello

*Foto by Marit & Toomas Hinnosaar - Turin, CC BY 2.0

UNA STORICA ANARCHIA

Il Bel Paese è una specie di Far West. Ogni Comune disciplina l'accesso delle auto d'interesse collezionistico come ritiene opportuno, in base a **orari, giorni della settimana e periodi dell'anno**. Ecco perché è diventato necessario arrivare a una norma quadro nazionale, che, a certe condizioni, esenti dal blocco vetture che non impattano né sulla congestione né sulla qualità dell'aria. Viaggio nell'Italia dei divieti





La decisione del Comune di Roma di vietare la circolazione, 24 ore su 24, sei giorni su sette, a tutte le auto a benzina fino a Euro 2 e diesel fino a Euro 3 nella cosiddetta fascia verde - ossia su buona parte del territorio comunale all'interno del Grande raccordo anulare - è stata confermata il 22 marzo dal Tar del Lazio, a cui la Scuderia Romana La Tartaruga aveva presentato ricorso. All'accusa di irragionevolezza della delibera, sollevata dal sodalizio romano, i magistrati amministrativi hanno risposto che "non è ravvisabile il lamentato danno grave e irreparabile, stante la possibilità di provvedere altrimenti alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle vetture destinate ai provvedimenti impugnati, conducendo i predetti presso officine site al di fuori della perimetrata fascia verde ovvero ivi recandosi nelle giornate ed orari consentiti".

La parola passa adesso al Consiglio di Stato, a cui La Tartaruga, come anticipa a Ruoteclassiche il suo presidente Fabrizio Consoli, presenterà appello. Independentemente da come finirà la contesa giudiziaria, però, la vicenda riporta agli onori delle cronache una delle innumerevoli, irrisolte incongruenze italiane: il Far West dei divieti di circolazione per le storiche. E, di conseguenza, le difficoltà - spesso ai limiti dell'impossibilità - che incontrano appassionati e collezionisti nel sapere in anticipo, prima di mettersi in macchina, se in un determinato Comune diverso da quello nel quale ➔

Cosa dice la legge

L'articolo 7 del Codice della strada stabilisce che, nei centri abitati, i Comuni possono, con ordinanza del sindaco, limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale

ISTRUZIONI PER L'USO

LA MAPPA

In questa mappa non sono state considerate: la disciplina della circolazione nelle Ztl dei centri città, di solito riservate ai residenti o a certe categorie di utenti (per esempio le Ztl Centro e Tridente di Roma, la Ztl Centrale di Torino, l'Area C di Milano, eccetera); eventuali deroghe o minori restrizioni previste, localmente, per alcune alimentazioni particolari; misure emergenziali che possono prevedere ulteriori, ancorché temporanee, restrizioni alla circolazione al superamento di determinate soglie di concentrazione di sostanze inquinanti nell'aria.



Milano

Divieto di circolazione nella cosiddetta Area B (gran parte del territorio comunale) a tutte le auto a benzina fino a Euro 2 e a gasolio fino a Euro 5, dal lunedì al venerdì (esclusi festivi) dalle 7.30 alle 19.30. I veicoli d'interesse storico, di età compresa tra i venti e i quarant'anni dalla prima immatricolazione, dotati di Certificato di rilevanza storica (CrS) rilasciato dagli enti preposti e registrati alla piattaforma di Area B, possono beneficiare di 25 giornate all'anno di accesso e circolazione in Area B. Non c'è alcun limite, invece, per le auto con almeno quarant'anni dalla prima immatricolazione, dotate di CrS e registrate alla piattaforma Area B. Chi invece aderisce a Move-in non può usufruire delle suddette deroghe, ma può circolare liberamente fino al raggiungimento della percorrenza prevista, che va da un minimo di 200 km per le auto a benzina e gasolio Euro 0 a un massimo di 2 mila km per quelle a gasolio Euro 5.

Torino

Divieto di circolazione 24 ore su 24, 7 giorni su 7, per le auto a benzina fino a Euro 2 e a gasolio fino a Euro 2. Divieto di circolazione, dal lunedì al venerdì, dalle 8 alle 19, alle auto a gasolio Euro 3 ed Euro 4. I mezzi con annotazione di storicità sulla carta di circolazione, in seguito al rilascio del CrS da uno dei soggetti previsti dal Codice della strada, con data di immatricolazione superiore ai quaranta anni, possono circolare tutto l'anno e tutti i giorni della settimana, mentre quelli con data di immatricolazione compresa tra venti e quaranta anni possono circolare solo nei giorni festivi e prefestivi.

Brescia

Tutto l'anno, dal lunedì al venerdì, dalle 7.30 alle 19.30, non possono circolare veicoli a benzina Euro 0 e diesel fino a Euro 3. Il divieto non vale per i veicoli di interesse storico e collezionistico, ai sensi dell'articolo 60, comma 4, del Codice della strada, e i veicoli con più di vent'anni e dotati dei requisiti tecnici previsti dall'articolo 215 del regolamento di esecuzione del Codice della strada, in possesso di un documento di riconoscimento redatto secondo le norme del codice tecnico internazionale della Fiva, rilasciato da associazioni di collezionisti di veicoli storici iscritte alla Fiva o da associazioni in possesso di equipollente riconoscimento regionale.

Aosta

Nessuna limitazione alla circolazione delle auto basata sulla classe di emissioni Euro.

Genova

Dal primo marzo, dalle 7 alle 19 di tutti i giorni feriali, divieto di circolazione su tutto il territorio comunale per le auto private a benzina fino a Euro 1 e diesel fino a Euro 2. Sono esclusi dai divieti gli autoveicoli inseriti nei registri nazionali dei mezzi storici regolarmente certificati e dunque in possesso di CrS. Possono circolare anche gli autoveicoli in attesa del rilascio del certificato dietro presentazione della richiesta di iscrizione al registro storico.

VALLE D'AOSTA

Aosta

PIEMONTE

Torino

Genova

LIGURIA

Bolzano

Dal lunedì al venerdì, festivi esclusi, divieto di circolazione in tutto il centro abitato, dalle 7 alle 10 e dalle 16 alle 19, per tutte le auto a benzina fino a Euro 1 e diesel fino a Euro 3.

Non sono previste deroghe per autoveicoli di interesse storico e collezionistico, salvo che per le manifestazioni autorizzate dall'amministrazione comunale, con relativa occupazione del suolo pubblico.

→ vivono, si possa circolare con una vecchia, ma preziosa e rispettabile Euro 0, 1 o 2. Parliamoci chiaro. Se oggi un driver di auto heritage volesse fare una passeggiata su quattro ruote tra due città della Pianura padana in un giorno feriale, attraversando borghi e castelli, lungo belle strade provinciali e comunali, avrebbe più di un problema a tracciare il proprio itinerario in modo da evitare divieti e limitazioni. E non saprebbe nemmeno dove trovare le informazioni necessarie.

Per denunciare una situazione sempre più penalizzante e scoordinata, Ruoteclassiche ha mappato la realtà italiana. Per carità, la nostra non vuole essere un'indagine esaustiva, non è il compito della stampa (ma qualche istituzione, forse, dovrebbe farlo). Non potevamo però non approfondi-

Trento

Dal primo novembre al 31 marzo divieto di circolazione alle auto a benzina Euro 0 e a quelle a gasolio fino a Euro 3. Nessuna deroga è prevista per le auto di interesse storico e collezionistico.

Trieste

Nessuna limitazione alla circolazione delle auto basata sulla classe di emissioni Euro.

Verona

Dal 9 gennaio al 30 aprile 2023 divieto di circolazione dal lunedì al venerdì, esclusi i giorni festivi infrasettimanali, dalle 8.30 alle 18.30, per auto a benzina fino a Euro 1 e a gasolio fino a Euro 4.

Dal divieto sono escluse le auto d'epoca e d'interesse storico e collezionistico, ai sensi dell'articolo 60 del Codice della strada in occasione di manifestazioni.

Il servizio Move-In (che consente la circolazione a tutte le auto oggetto di divieto per una percorrenza massima annua variabile in base alla classe Euro e all'alimentazione) è in fase di attivazione.

Padova

Dal primo ottobre al 16 dicembre 2022 e dal 9 gennaio al 30 aprile 2023, dal lunedì al venerdì (esclusi i festivi infrasettimanali), dalle ore 8.30 alle ore 18.30, non possono circolare veicoli a benzina fino a Euro 1 e diesel fino a Euro 4. Le auto d'epoca e d'interesse storico possono circolare in deroga a queste limitazioni solo per recarsi a manifestazioni.

Il servizio Move-In è in fase di attivazione.

Venezia

Dal 7 gennaio al 30 aprile e dal primo ottobre al 16 dicembre 2023 divieto di circolazione nei giorni feriali, dal lunedì al venerdì, dalle ore 8.30 alle ore 18.30, per le auto a benzina fino a Euro 1 e diesel fino a Euro 4. Autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico ai sensi dell'art. 60 del Codice della strada sono autorizzati al transito in occasione di manifestazioni.

TRENTINO ALTO ADIGE

LOMBARDIA

FRIULI VENEZIA-GIULIA

VENETO

Brescia
Milano

Bolzano

Trento

Verona

Padova

Venezia

Trieste

NORME QUADRO

DOVE DECIDE IL GOVERNATORE

Sono quattro le Regioni che hanno disciplinato, con norme vincolanti, la circolazione su elenchi specifici di Comuni. A loro volta, i Comuni possono deliberare ulteriori restrizioni. In altre tre Regioni (Friuli, Marche e Umbria) l'attuazione è invece delegata completamente ai singoli Comuni.

PIEMONTE, LOMBARDIA, VENETO, EMILIA R.

Il 9 giugno 2017, il ministero dell'Ambiente ha siglato a Bologna un accordo di programma di bacino padano con Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna. Le quattro amministrazioni, di conseguenza, hanno varato, in specifiche aree, severe norme quadro di limitazione della circolazione. Nelle quattro Regioni, l'adesione al servizio a pagamento Move-In consente, in deroga alle restrizioni, una percorrenza annua limitata, variabile in base ad alimentazione e classe Euro. Il Piemonte si distingue per l'attenzione alle auto con Crs e annotazione di storicità sulla carta di circolazione: quelle che hanno più di 40 anni possono circolare tutti i giorni (anche con i blocchi ambientali del traffico), quelle tra i 20 e i 40 anni solo nei fine settimana.

FRIULI VENEZIA-GIULIA

Limitazione della circolazione delle auto fino a Euro 3 diesel e benzina, dalle 16 alle 20, tutto l'anno. L'attuazione è demandata ai singoli Comuni.

UMBRIA

Dal primo novembre al 31 marzo, dalle 8.30 alle 12.30 e dalle 15.30 alle 19.30, nella "Zona di salvaguardia" della Conca ternana, divieto di circolazione per almeno cinque giorni a settimana alle auto benzina e diesel fino a Euro 5. Attuazione demandata ai sindaci.

MARCHE

Dal primo novembre al 15 aprile, dal lunedì al venerdì (esclusi festivi), dalle 8.30 alle 12.30 e dalle 14.30 alle 18.30, circolazione vietata alle auto diesel fino a Euro 3 e a benzina fino a Euro 1, in 64 Comuni della "zona costiera e valliva". Attuazione demandata ai sindaci.



Modena

Dal lunedì al venerdì e nelle domeniche ecologiche, dalle 8.30 alle 18.30, nell'area all'interno delle tangenziali, non possono circolare auto a benzina fino a Euro 1 e diesel fino a Euro 4 (anche se dotate di filtro antiparticolato). Le auto di interesse storico e collezionistico, ex articolo 60 comma 4 del Codice della strada, godono di una deroga, applicabile però soltanto nel caso di manifestazioni autorizzate.

Parma

Dal primo gennaio 2023 al 30 aprile 2023, dal lunedì al venerdì, dalle 8.30 alle 18.30, comprese le domeniche ecologiche (tranne 1 gennaio e 9 aprile), eccetto le giornate festive del 6 gennaio, 10 aprile e 25 aprile, in tutta l'area interna alle tangenziali e nel parco Area delle Scienze (Campus universitario) divieto totale di circolazione per auto a benzina fino a Euro 2 e diesel fino a Euro 4.

Firenze

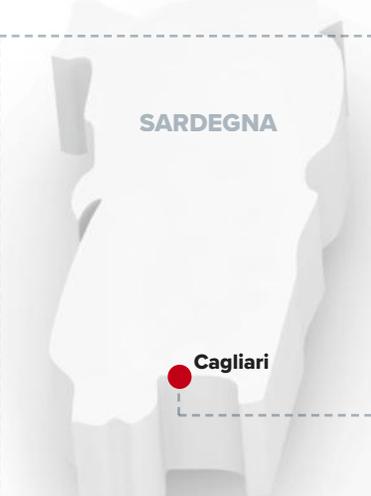
Vietata la circolazione su tutto il territorio, 24 ore su 24, tutti i giorni, di auto a benzina Euro 0 e diesel fino a Euro 1. Quelle di interesse storico e collezionistico, ex art. 60 Cds, sono esentate. In parte dei viali di circonvallazione, vietata la circolazione di auto diesel fino a Euro 4 dal lunedì al venerdì, dalle 8.30 alle 18.30.

→ città, la seguente realtà: dei 30 Comuni interpellati, solo due (Reggio Calabria e Messina) non ci hanno risposto. Degli altri 28, 12 non prevedono limitazioni. I rimanenti 16, quelli in cui sono in vigore restrizioni, sono concentrati per lo più nelle regioni del Nord Italia, particolarmente afflitte da problemi di qualità dell'aria, soprattutto nella stagione invernale. Sono solo quattro, invece, le città grandi e medie, fuori dal bacino padano, in cui le amministrazioni comunali hanno deliberato restrizioni su aree più vaste delle Ztl classiche: Roma, Genova, Firenze e Ancona. A livello regionale, invece, sette amministrazioni hanno legiferato con norme quadro, peraltro non sempre valide su tutto il territorio di competenza: Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia nel bacino padano; Umbria e Marche nel resto del Paese (tutti i dettagli nelle schede di queste pagine).

LA QUESTIONE CLIMATICA

Insomma, la realtà è varia e complessa, oltre che, spesso, poco chiara. E rischia di complicarsi ancor di più nei prossimi anni, per due motivi: da un lato, perché il mutamento climatico appare orientato alla riduzione di piogge e ventilazione, fondamentali per spazzare via dalle aree urbane le sostanze inquinanti più temute, ossia il particolato e gli ossidi d'azoto; dall'altro, per le crescenti sensibilità di cittadini e amministratori sul tema della qualità dell'aria. Insomma, non è detto che le relativamente poche limitazioni in vigore oggi non diventino pervasive, anche in aree del Paese oggi "insospettabili", nel giro di qualche anno. Che poi la qualità dell'aria non dipenda più di tanto dalle emissioni allo scarico del circolante (peraltro avviato sulla strada dell'elettrificazione) è cosa nota, ma non è questa la sede per polemizzare e ribadire concetti ignorati solo da chi governa le nostre città.

In un contesto così vario, mutevole e potenzialmente pericoloso, in prospettiva, per il →

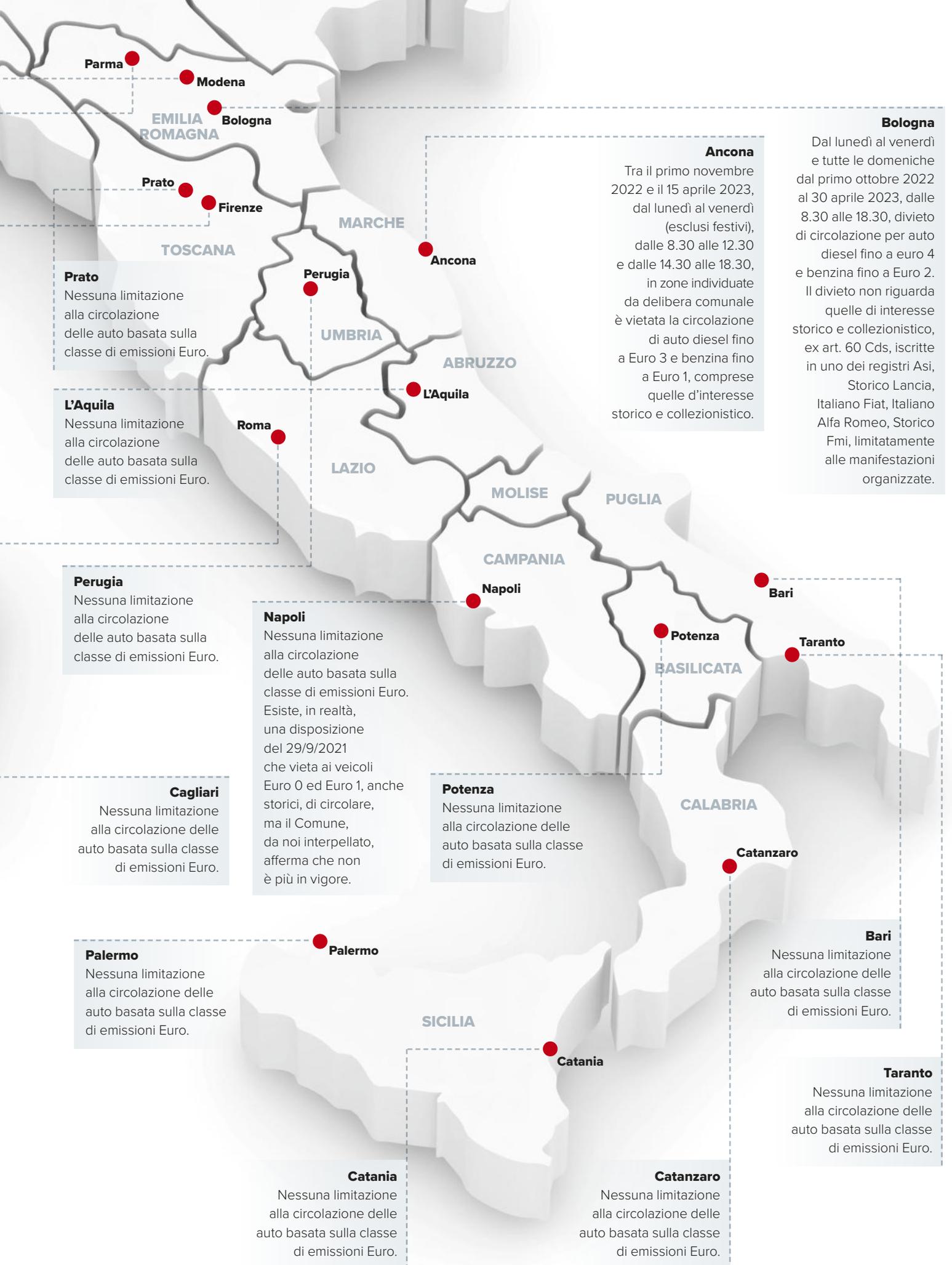


SARDEGNA

Cagliari

Roma

Ventiquattro ore su 24, dal lunedì al sabato, con esclusione dei giorni festivi infrasettimanali, non possono accedere, circolare e sostare nella cosiddetta Fascia Verde autoveicoli benzina fino a Euro 2 e diesel fino a Euro 3. Le auto diesel Euro 4 non possono circolare tra le 7.30 e le 20.30, dal primo novembre al 31 marzo di ogni anno. Una deroga è prevista per le auto d'epoca e d'interesse storico e collezionistico, ai sensi dell'articolo 60 del Codice della strada, in occasione di eventi autorizzati.



ANGELO STICCHI DAMIANI

NORME COMUNI A TUTTI GLI ENTI

Per il presidente di Aci Storico, l'attuale Crs non è più adeguato: "Serve una riforma del **motorismo storico**"

La "stretta" delle amministrazioni locali sulla base della classe di emissioni sta mettendo a rischio il motorismo storico nelle grandi città?

C'è un'esigenza ambientale giusta, corretta e indiscutibile, che però fa emergere due impostazioni diverse. C'è chi pensa che tutte le macchine che hanno compiuto vent'anni, se ben conservate, possano ottenere il Certificato di rilevanza storica, l'Asi. E chi, invece, Aci Storico, pensa che si debba stabilire quali sono le vetture che hanno un vero, oggettivo, interesse storico e collezionistico. Lo strumento che consente di uscire da questo equivoco è la Lista di salvaguardia. Per carità, è possibile che quella che abbiamo stilato abbia delle lacune, è certamente un elenco perfezionabile, va sicuramente aggiornata ogni anno, ma è il principio che conta. Dire che tutte le ventennali, nessuna esclusa, se in buone condizioni, sono d'interesse storico è un errore grave. Abbiamo esaminato i veicoli

che, nel comune di Roma, hanno il Crs e l'annotazione di storicità sulla carta di circolazione. Ebbene il 45%, 2.147, non sono nella Lista di salvaguardia. Si tratta di mezzi che non solo non hanno alcun interesse storico, ma che, anzi, andrebbero demoliti. Oltretutto, sono quasi tutti a gasolio, compresi alcuni furgoni, e di scarso valore commerciale. Se il comune di Roma, come altre città, non ha ancora concesso una deroga alle auto storiche è proprio a causa della confusione che regna in questo settore e che danneggia le vere auto storiche.

In generale, però, si nota un atteggiamento punitivo nei confronti delle auto di classe Euro più bassa, a prescindere da ogni considerazione sulla rilevanza storica...

Il problema è che oggi un sindaco che deve disciplinare la circolazione può fare riferimento solo all'articolo 60 del Codice della strada, che prevede alcuni enti certificatori. Poi, però, se osserva con attenzione, scopre che il Crs viene rilasciato unicamente in base ad anzianità e stato di conservazione. E però oggi una macchina di vent'anni, che non è stata maltrattata, è sempre in buone condizioni. È evidente che questo criterio non regge più. Di fatto oggi, a parità di vettura, si rischia di far circolare chi ha pagato per avere il Crs e di impedirlo a chi non l'ha fatto. Le deroghe ai divieti di circolazione devono basarsi su altri criteri. **Sta di fatto che ogni Comune fa quello che gli pare. Non ci vorrebbero regole valide per tutti e ovunque?**

Sì, ma se non rimuoviamo l'articolo 60 del Codice della strada, che risale al 1992, non si potranno stabilire criteri generali su tutto il territorio nazionale. Sono passati trent'anni, quello di oggi è tutto un altro mondo, con altre esigenze, con altre sensibilità e con altri problemi. E non parlo solo degli enti certificatori, ma di una riforma complessiva che disciplini compiutamente il Crs: chi può rilasciarlo, i criteri, la qualificazione dei certificatori, le tariffe, eccetera. Dobbiamo arrivare a una moderna legge nazionale sul motorismo storico che tenga conto della situazione di oggi e che, soprattutto, dia agli enti locali gli strumenti per decidere su una base nazionale comune.

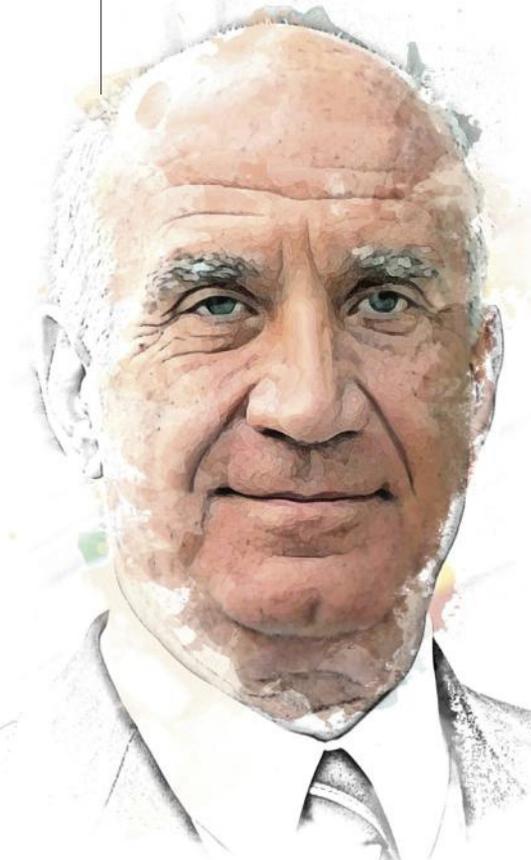


➔ motorismo storico, è però necessario mettere alcuni punti fermi. Due le proposte che Ruoteclassiche porterà all'attenzione di Governo e Parlamento, nel caso in cui, come sembra, si decida di riformare per davvero, a trent'anni dalla sua entrata in vigore, il Codice della strada. In primo luogo, c'è bisogno di una norma unica nazionale, che disciplini, su tutto il territorio della Repubblica, la circolazione delle auto d'interesse storico e collezionistico, un comune denominatore su cui possano eventualmente innestarsi, da parte delle amministrazioni locali, provvedimenti di natura emergenziale, ossia blocchi della circolazione col superamento di determinati livelli di inquinanti.

In secondo luogo, l'obbligo di coordinarsi con le realtà limitrofe. È singolare, giusto per fare un esempio che ci tocca da vicino, che Rozzano rientri nell'elenco dei 209 Comuni lombardi della cosiddetta fascia 1, quella in cui le limitazioni invernali sono più stringenti, solo perché confinante con Milano, mentre i Comuni adiacenti, a volte separati da una strada da quello in cui ha sede la redazione di Ruoteclassiche, no. L'aria, al contrario delle auto, circola. Ci rendiamo conto che non è semplice, ma gli amministratori a quello servono, a risolvere problemi complessi. Troppo comodo dare risposte ipersemplificate e standard.

UN PO' DI CHIAREZZA, PLEASE

Nel frattempo, poi, sarebbe auspicabile che le "istruzioni per l'uso" su strada delle auto d'interesse storico e collezionistico, anzi di tutte le macchine, fossero sempre e immediatamente disponibili sui siti web dei Comuni e, soprattutto, fossero chiare. Possibile che qualche ente, invece di spie-





gare in maniera semplice e didascalica come stanno le cose, si lavi la coscienza, pubblicando delibere scritte in burocratese stretto? Certo, nelle grandi città, Roma, Milano, Torino e in molte altre, le informazioni, grazie a Google (mica dall'homepage del sito web istituzionale), sono anche facilmente accessibili e palesemente aggiornate, ma non è raro trovare su internet pericolosi relitti informatici, pagine web "scadute" da tempo o comunque tali da suscitare dubbi sulla veridicità delle notizie riportate. In provincia, dove magari la comunicazione istituzionale non è così sviluppata o l'attenzione ai non residenti non è prioritaria, le cose possono diventare difficili. E non è pensabile doversi rivolgere all'Urp, l'ufficio relazioni con il pubblico, per ottenere informazioni così semplici.

Per carità, non pretendiamo che tutte le istituzioni se ne occupino, non siamo così ingenui da pensare che l'Anci, per esempio, l'Associazione dei Comuni italiani, che pure con l'Asi ha firmato uno specifico protocollo d'intesa, possa sensibilizzare i propri associati a fornire una comunicazione trasparente, accessibile e univoca ai cittadini; né, tantomeno, che la stessa associazione dei Comuni possa farsi carico di raccogliere queste informazioni e metterle a disposizione in un'apposita sezione del proprio sito. Ma una pagina web standard, identica nella struttura per tutti gli oltre 8 mila enti locali, che spieghi come stanno le cose con un linguaggio chiaro e didascalico (magari raggiungibile dall'apposito "bottone" "Circolazione dei veicoli" in evidenza nella homepage di ogni Comune), sarebbe il minimo sindacale in un Paese civile. In fondo, la mobilità dei cittadini e la circolazione dei mezzi riguardano tutti. Perché non si fa? **R**

ALBERTO SCURO

I NUMERI NON MENTONO

Secondo il presidente dell'Asi occorrono intese a livello Stato-Regioni. "E prima o poi arriveranno **regole Ue**"

La "stretta" dei Comuni in base alla classe di emissioni sta mettendo a rischio il motorismo storico?

Viviamo un'epoca di demonizzazione dei motori endotermici, che spesso coinvolge anche i veicoli d'interesse storico. Tuttavia, i nostri interlocutori istituzionali, a fronte dei dati sul numero dei veicoli storici circolanti, sul loro trascurabile impatto ambientale e sul loro ruolo di volano turistico ed economico, hanno sempre mostrato apertura e disponibilità.

Dunque è solo un problema di inconsapevolezza?

Mi è capitato di confrontarmi con amministratori convinti, prima di incontrarmi, che io volessi chiedere deroghe per tutte le auto con più di venti anni. Un'idea completamente sbagliata. Ho dovuto spiegare che non c'è alcuna identità tra veicoli vecchi e storici, che questi ultimi sono esaminati uno per uno, devono avere i requisiti di legge, ottenere un Certificato di rilevanza storica ed essere registrati negli appositi elenchi. L'anzianità del circolante non è certo collegata al numero dei veicoli storici registrati, che sono poco più dello 0,3% del totale. Lo dimostrano i numeri del Piemonte, dove, a due anni dall'entrata in vigore della legge che permette la circolazione dei veicoli con Crs annotato, la percentuale dei "ventennali" storici rispetto ai ventennali totali è rimasta pari all'un per cento circa.

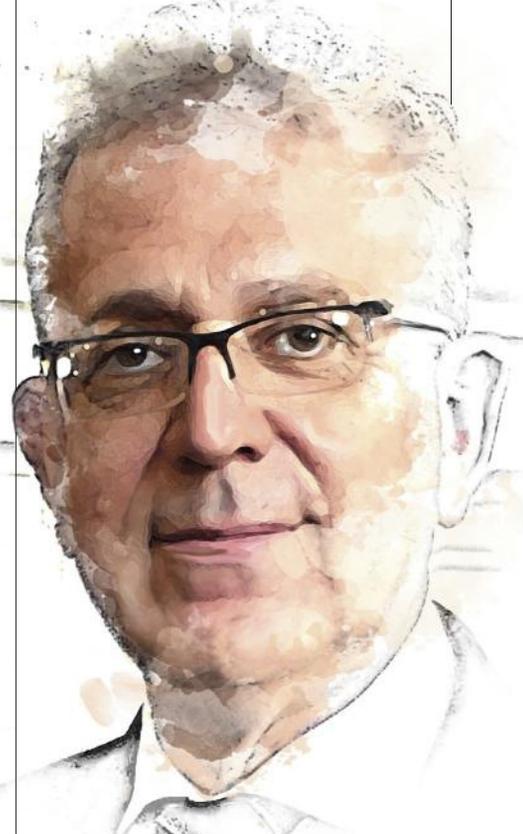
Roma ha vietato, 24 ore su 24, sei giorni alla settimana, la circolazione di auto a benzina fino a Euro 2 e diesel fino a Euro 3 nella fascia verde. C'è la possibilità di un allentamento?

Asi e i registri Alfa, Fiat e Lancia propongono che i veicoli storici, con Crs registrato ed età compresa tra i 20 e i 39 anni, circolino dopo le 17 nei giorni feriali e liberamente nei festivi e prefestivi. Gli over 40 certificati chiediamo possano circolare liberamente. Abbiamo inoltre proposto di fare un bilancio, numeri alla mano, dopo un anno dall'entrata in vigore delle deroghe. Penso che chi amministra, a fronte dell'evidenza che il numero dei veicoli storici circolanti continuerà a risultare bassissimo, potrà confermare le deroghe, o addirittura valutare di ampliarle, salvaguardando così

un mondo che promuove cultura, turismo ed economia, senza impatti sull'ambiente.

Non crede che, a prescindere da situazioni emergenziali a livello locale, debbano esistere norme nazionali?

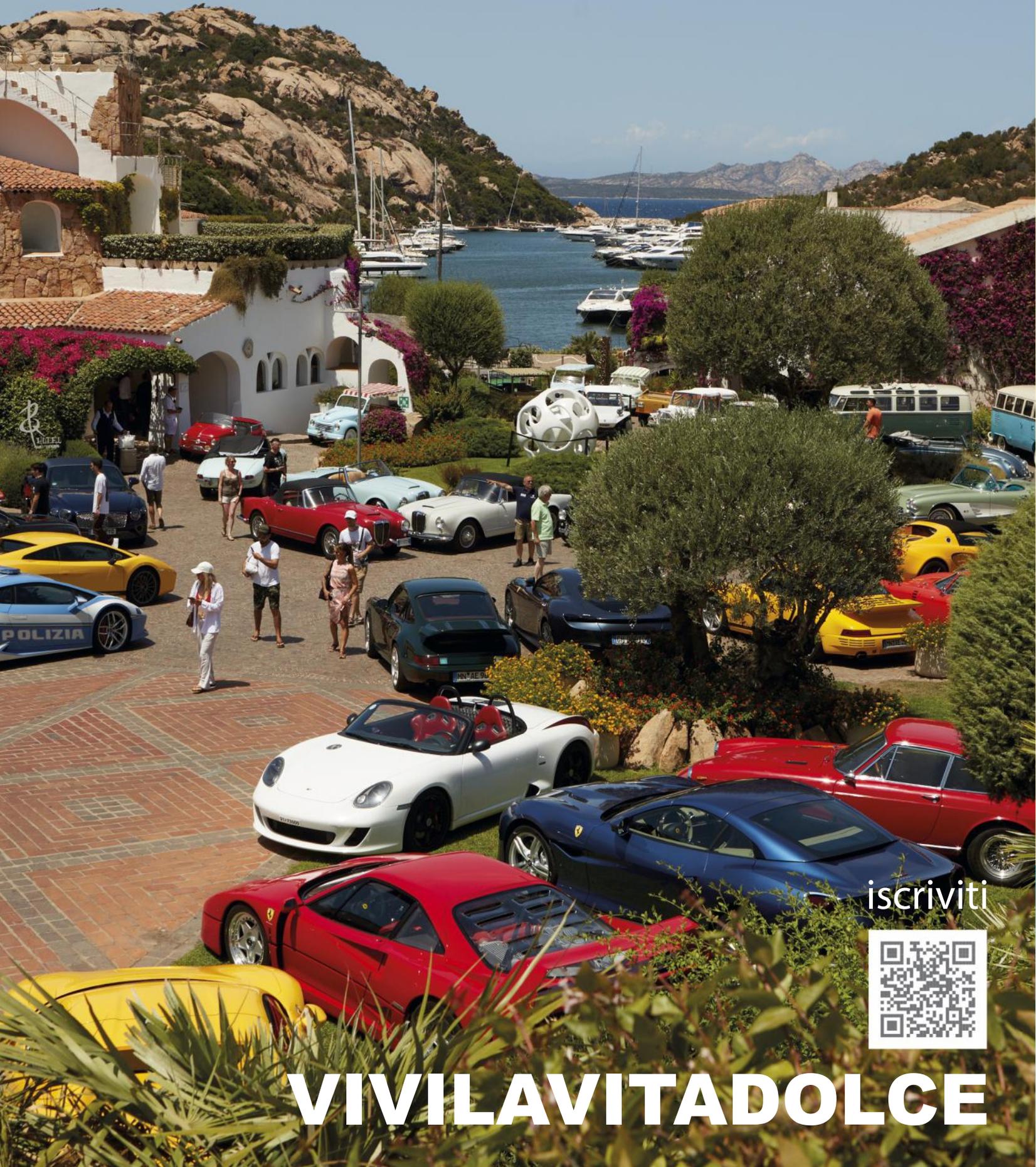
La possibilità di limitare la circolazione in maniera diversa da Comune a Comune ha ricadute improponibili. Dobbiamo rendere sempre più consapevoli gli amministratori che i veicoli storici non sono quelli vecchi, che il quadro è normato dalla legge, che il loro impatto ambientale è insignificante e che non sono un pericolo, ma una ricchezza per i territori. Con Anci, Città dei Motori ed Enit, abbiamo sottoscritto protocolli d'intesa ad hoc. Tutto ciò è utile, ma non sufficiente. Ritengo si debba intervenire a livello di Conferenza Stato-Regioni, per individuare linee guida di cui proporre l'applicazione su tutto il territorio. Peraltro, prima o poi, la Ue emanerà norme sovranazionali. Su queste stiamo lavorando con Fiva, la federazione internazionale dei veicoli storici, che Asi rappresenta in Italia.





RUOTECCLASSICHE
BEST IN CLASSIC

POLTU QUATU CLASSIC 2022 "The 007th Edition" EVENTO DELL'ANNO



iscriviti



VIVILAVITADOLCE



POLTU QUATU CLASSIC

CONCORSO D'ELEGANZA
PER AUTO D'EPOCA

GRAND HOTEL POLTU QUATU

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

The  **Octopussy**
EDITION



auto
classic

Le iscrizioni sono aperte
www.poltuquatuclassic.it

 **GRAND HOTEL**
Poltu Quatu ★★★★★





Suite FRANCESE

È la versione con cilindrata ridotta rispetto alla sorella maggiore 35. E contribuisce, con i suoi trionfi, a rendere questa famiglia la più vittoriosa nella storia della Casa di Molsheim. Restaurato di recente, questo esemplare, **uno dei dieci costruiti**, vanta un rispettabile palmarès



Solo successi per la famiglia più corsa della Bugatti, e nulla più. Il racconto della biposto 35 e della sorella 39 impressiona per il palmarès, con oltre duemila trionfi ottenuti dal 1924 fino agli inizi degli anni 30. La stagione delle oltre 500 vittorie, quella del 1926, è una delle più importanti nella storia delle competizioni: il bottino di ben otto gran premi regalerà all'imprendibile biposto francese il titolo di "campione del mondo" (anche se allora non si chiamava ancora così).

AMBITA DAI MIGLIORI PILOTI

Per la cronaca Maggi, Costantini, Dubonnet, Goux e Charavel si aggiudicano i gran premi di Roma, Alsazia, Europa, Spagna, Francia, Italia e Milano, oltre alla Targa Florio. Proprio nella massacrante corsa in terra siciliana, la 35 detiene il record di cinque vittorie consecutive (dal 1925 al 1929). Anche Tazio Nuvolari avrà modo di saggiare le ottime qualità della sportiva di Molsheim: impressionante la galoppata vincente al Gran Premio di Roma del 1927. L'anno successivo è Louis Chiron a condurre una stagione strepitosa, grazie alle insuperabili prestazioni ottenute nei gran premi di Roma, Europa, Spagna e San Sebastian.

Ideata in ossequio al nuovo regolamento sulle competizioni introdotto nel 1925 (che prevede )

Bella e rara

Nel 1925 viene introdotto un nuovo regolamento nei gran premi, che impone una cilindrata del motore inferiore a 1,5 litri. Ettore Bugatti riduce la corsa dell'8 cilindri della Type 35, creando così la sorella Type 39, disponibile anche in versione con compressore.

In totale ne sono stati costruiti solo 10 esemplari



La bellezza di Ferrara

In alto, la base del tappo del radiatore (costruito dalla Boyce Motometer di Parigi) riprende il disegno bugnato della facciata del Palazzo dei Diamanti di Ferrara, città alla quale Ettore Bugatti era molto legato. La carrozzeria è di alluminio, col classico telaio a longheroni già introdotto sulla Type 35

CAPOLAVORO DI TECNICA, IL MOTORE BIBLOCCO IN GHISA HA LA DISTRIBUZIONE CON TRE VALVOLE PER CILINDRO

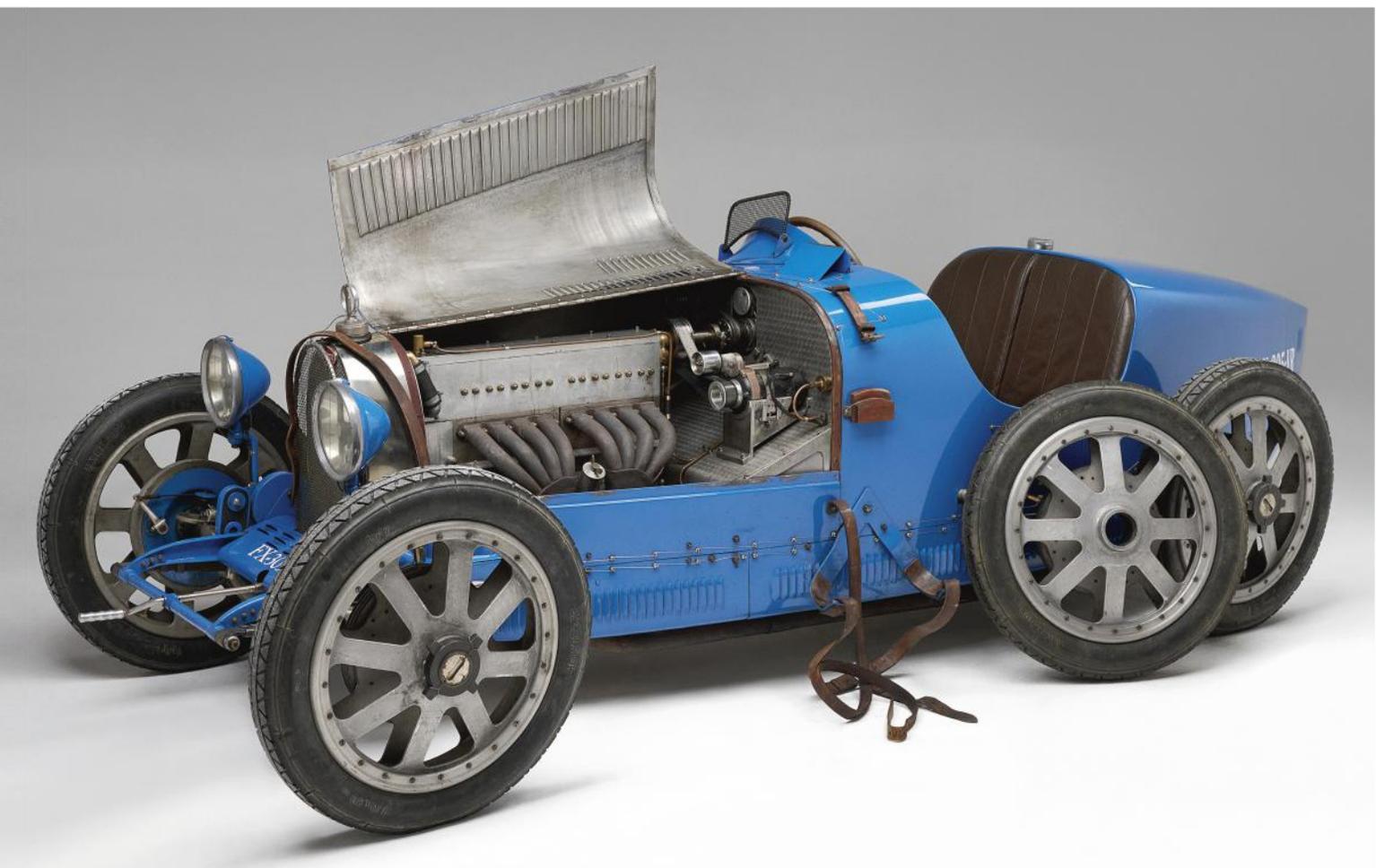
➔ motori al di sotto di 1.5 litri), la Type 39 deriva dalla 35. In versione aspirata eroga fino a 90 CV, mentre col compressore (A) arriva fino a 120.

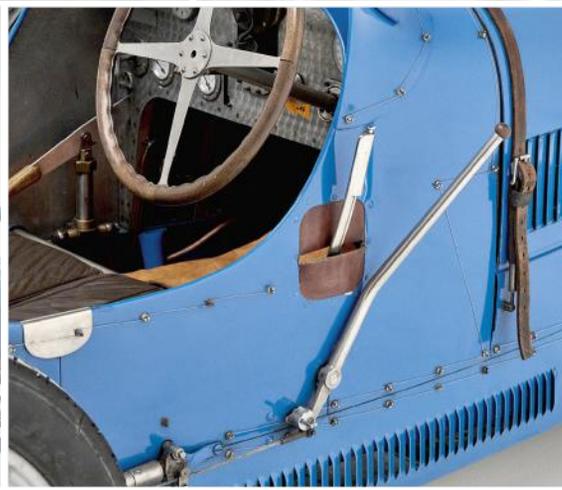
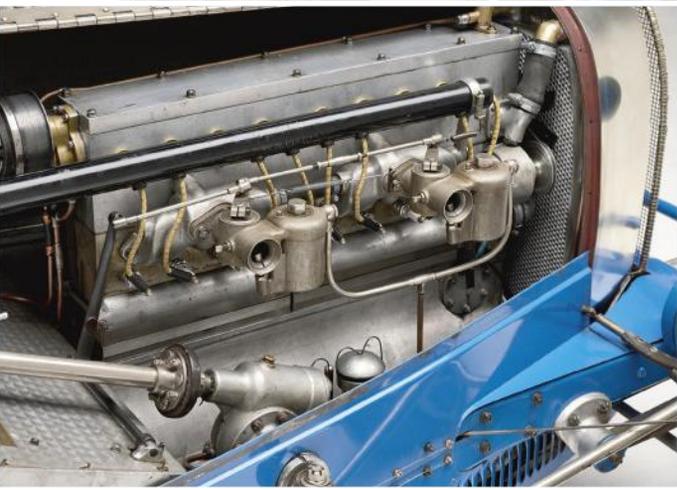
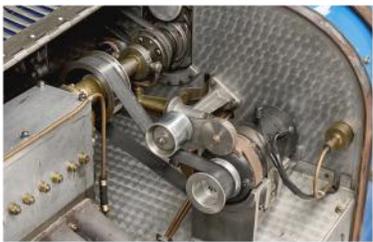
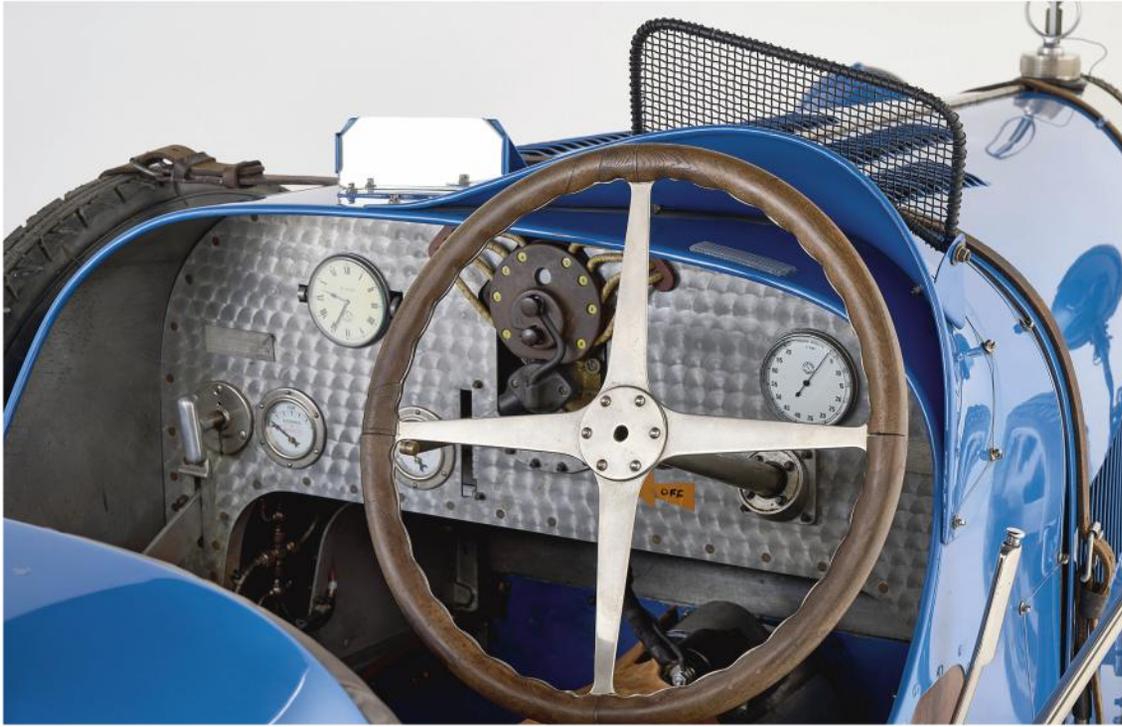
La linea è di una semplicità disarmante: vista in pianta, si tratta in pratica di due lamiere incurvate che si uniscono per i vertici nella parte posteriore e con lo splendido radiatore verso il frontale. Nella sua realizzazione, spiccano dettagli che paiono forgiati come opere d'arte. Del resto, Ettore proviene da una famiglia di artisti, figlio primogenito di Teresa Lorioli e Carlo Bugatti, un importante designer di mobili e gioielli in stile Art Nouveau. Suo fratello minore, Rembrandt, morto suicida a 31 anni, è un famoso scultore; sua zia Luigia è compagna del pittore Giovanni Segantini; suo nonno paterno, Giovanni Luigi Bugatti, è scultore e architetto. E infatti colpiscono subito i modernissimi cerchi a otto razze di lega leggera: primo esempio nella storia dell'auto di cerchi autoventilanti e con tamburo freno incorporato. E poi il tappo del radiatore, una piccola scultura e insieme un esempio di design industriale con nobile citazione: per realizzarla, Ettore si ispira alla fac-

ciata del Palazzo dei Diamanti di Ferrara. La sua caratteristica principale è proprio il bugnato esterno a forma di punte di diamante, che danno appunto il nome al bellissimo monumento del Rinascimento italiano. Nella città estense, Bugatti passa agli inizi del Novecento un periodo di vacanza dalla famiglia dei conti Gulinelli, amici di vecchia data, nonché suoi finanziatori nell'avventura di costruttore di automobili.

TECNICA ANTICONFORMISTA

Sotto il cofano, capolavoro di tecnica sovrappiù, si ammira l'8 cilindri biblocco in ghisa, il cui disegno della testata è tipico dell'anticonformismo tecnico di Ettore Bugatti. Convinto che sia molto più critica la fase di scarico piuttosto che quella d'aspirazione, monta due piccole valvole di aspirazione e un'unica di scarico di dimensioni tali da richiedere una consistente modifica della camera di combustione. Di grande modernità, per l'epoca, i cinque supporti di banco, oltre all'elaborato albero motore composto, lubrificato da getti pressurizzati (circa 1,02 atmosfere) mediante ➔





Concerto esclusivo
Una bella panoramica dei particolari meccanici della Type 39, tra cui i carburatori Solex, le leve esterne del cambio e del freno, la splendida architettura dell'8 cilindri. Caratteristico di questo motore è l'ordine di accensione che, a partire dal cilindro anteriore, è 1-5-2-6-3-7-4-8 e determina lo strano ed esclusivo suono di scarico, che ha reso famosa la biposto francese in tutto il mondo



Linea mozzafiato

Di notevole semplicità, la linea della Type 39 si concretizza in due lamiere incurvate che si uniscono per i vertici nella parte posteriore e con lo splendido radiatore verso il frontale. Incastonati nella plancia il doppio magnete, l'orologio, il contachilometri, gli indicatori della pressione olio e del carburante



Quotidiana, ma esclusiva

"Tutte le mie auto che vincono sono le stesse con le quali si va sulle strade di tutti i giorni"; questo il credo, da sempre, di Ettore Bugatti.

Non fa eccezione questo esemplare, regolarmente omologato per essere utilizzato come auto per tutti i giorni. Esclusiva, sia chiaro

➔ pompa a ingranaggi che aspira l'olio dalla coppa. Questa, dotata di alettature ricavate per fusione, viene attraversata da 13 tubi di rame destinati ad aumentare il raffreddamento. Nell'albero non sono previste canalizzazioni per l'olio; in compenso questo viene iniettato sotto pressione, intrappolato da scanalature anulari e proiettato dalla forza centrifuga su cuscinetti a sfere e a rulli.

SEMPRE SUI CAMPI DI GARA

La vettura protagonista in queste pagine (telaio 4607) ha una storia e un palmarès sportivo di tutto rispetto. La prima competizione a cui viene iscritta è il Grand Prix di Francia a Monthléry, dove conclude sul gradino più basso del podio guidata da Giulio Foresti. Successivamente, sempre con Foresti al volante, partecipa al Gran Premio d'Italia a Monza, concludendo terza assoluta. Poi emigra in Australia, tramite il distributore britannico Colonel Sorel e lo stesso Foresti. In tutto il periodo Oltreoceano, ha corso ottenendo ottimi risultati, tra i quali l'importante vittoria nel Gran Premio d'Australia del 1931. **R**

SCHEDE TECNICHE

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 8 cilindri in linea
- Alesaggio 60 mm
- Corsa 66 mm
- Cilindrata 1.493 cm³
- Potenza 90 CV a 5.000 giri/minuto
- Distribuzione a 3 valvole per cilindro
- Un albero a camme in testa
- Albero a gomiti montato su 5 supporti di banco
- Due carburatori Solex 35
- Raffreddamento ad acqua
- Accensione a manovella
- Impianto elettrico 12 V

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 4 marce
- Comando a leva laterale
- Frizione multidisco in bagno d'olio
- Pneumatici a tallone, misura 710-90

Corpo vettura

- Spider 2 posti
- Telaio a longheroni

- e traverse di acciaio
- Carrozzeria di alluminio
- Sospensioni anteriori ad assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali
- Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche a 1/4, rivolte in avanti, a scorrimento su guide in bronzo
- Freni a tamburo
- Sterzo a vite e ruota elicoidale
- Capacità serbatoio carburante 100 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.400 mm
- Carreggiate: anteriore 1.200 mm posteriore 1.200 mm
- Lunghezza 3.680 mm
- Larghezza 1.320 mm
- Altezza 1.050 mm
- Peso 750 kg

Prestazioni

- Velocità circa 180 km/h

IL PALMARÈS

UN MONDO DI SUCCESSI

Disputato sul circuito di Phillip Island a Victoria il 23 marzo 1931, il Gran Premio di Australia vede un lotto di partecipanti composto da 19 auto. Carl Junker, al volante della #4607, vince la gara, dopo essere riuscito a percorrere i 31 giri previsti nel tempo di 2 ore, 54 minuti e 50 secondi (foto qui sotto). Nel precedente periodo "europeo", la

Type 39 aveva partecipato ai gran premi di Francia e Italia (terzo posto in entrambe le gare) col pilota Giulio Foresti. Nel 2017, l'auto torna in Europa e viene registrata prima in Inghilterra e poi in Francia. È stata sottoposta a un restauro completo in Australia negli anni 80 e a una completa revisione di motore, cambio, frizione e freni in Italia nel 2021.



I "RIVOLUZIONARI" CERCHI DI LEGA LEGGERA **HANNO I TAMBURI DEI FRENI INCORPORATI**, UNA VERA NOVITÀ PER L' EPOCA

I numeri che contano

Qui accanto, il numero di telaio sulla targhetta di identificazione del modello e (sopra) un particolare del faro Marchal. Questo esemplare appartiene alla prestigiosa collezione di VerdeCorsa



DA SEMPRE IN FAMIGLIA

Compleanno importante per l'affidabile vettura che ha saputo rappresentare con grande successo la Casa torinese nel settore delle medie cilindrato durante il boom economico



Un bel gruppo

Da sinistra, la 1100 D (1963) di Vittorio Vona, la 1100 R (1968) di Carlo Carugati, la 1100/103 B (1954) di Giorgio Zecca e la 1100 H (1959) di Alberto Agnelli, ritratte sulla Pista Asc di Vairano (Pavia)

Si ringrazia il Nuova Millecento Club Italia per la cortese collaborazione



Buon compleanno, “Millecento”. Nella storia dell’auto non esiste, probabilmente, una cilindrata che si identifichi così intimamente con un modello come nel caso della berlina di casa Fiat. E in effetti, se si considerano anche le versioni anteguerra, per più di trent’anni è stata la vettura preferita dalla tradizionale famiglia media italiana, un prodotto con tanta sostanza in grado di offrire un ottimo spazio per quattro persone (e più) con relativo bagaglio, abbinato a costi di esercizio piuttosto contenuti. La sua meccanica viene ancora oggi ricordata come uno dei più riusciti esempi di robustezza, affidabilità e soprattutto longevità.

PRIMA A MIRAFIORI, POI AL LINGOTTO

La 1100/103 è stata la prima auto di nuova concezione a essere prodotta a Mirafiori, salvo poi tornare con l’ultima serie (la Rinnovata) nello stabilimento del Lingotto. Monta, subito dopo il felice esperimento sulla 1400, la scocca portante di lamiera d’acciaio stampata, destinata a di-

ventare la soluzione più adottata da tutte le industrie automobilistiche per normali vetture di serie. Non ha praticamente rivali, o meglio riesce a contrastare il deciso attacco della Lancia Appia con la carta vincente del costante aggiornamento, che si concretizza in una serie quasi interminabile di versioni, con affinamenti continui. Ed è la prima Fiat del dopoguerra a essere presentata con una gamma completa, che va dalla berlina “normale” (in due allestimenti) fino alla Turismo Veloce, protagonista alla 1000 Miglia, dalla Familiare (destinata a un ottimo successo commerciale) fino alla versione spider, ossia la Trasformabile.

In questo dossier abbiamo voluto ripercorrere le tappe fondamentali della sua storia, anche attraverso il racconto di quattro modelli cardine della produzione. Tutti accomunati dall’incredibile stato di conservazione, a dimostrazione che la Casa torinese aveva metabolizzato un metodo di costruzione delle automobili che non era davvero secondo a nessuno. ■

NUOVA 1100/103 B

LA PREFERITA È QUELLA PIÙ CHIC

Debutta ufficialmente al Salone di Ginevra **in due versioni**, ma quella che il pubblico preferisce è la meglio rifinita, che comprende anche accessori fondamentali come il riscaldamento e la panchetta anteriore

Il debutto della berlina di classe media della Fiat avviene al Salone dell'auto di Ginevra nel marzo 1953. La dirigenza torinese decide di reclamizzarla come "Nuova 1100/103" proprio per ribadire il fatto che si tratta di un'auto del tutto differente rispetto alla vecchia 1100 E, e non di un semplice restyling. D'altronde, dal punto di vista estetico la "103" ora è più moderna, lineare. Addio alle linee disegnate negli anni 30 dai seppur gloriosi Schaeffer e Revelli di Beaumont, si opta per uno stile moderno a "pontone", come la sorella maggiore 1400. Allo stesso modo, anche la scelta dell'apertura delle portiere va in controtendenza rispetto al passato e alla concorrenza (vedi Lancia Appia), con l'apertura a libro con montante centrale, che garantisce una robustezza ottimale della scocca autoportante.

La meccanica viene aggiornata, anche se sia l'architettura del 4 cilindri sia la cilindrata rimangono le stesse. I tecnici di Mirafiori si concentrano più sull'elasticità e sulla semplicità di guida che sulle prestazioni velocistiche, rimaste più o meno simili alla 1100 E.

Due le versioni al debutto, quella normale (Tipo B, 975 mila lire), protagonista di queste pagine, e una più semplificata (Tipo A, 945 mila lire) senza riscaldamento, con un'unica tinta, profilo cromato solo sul parafrangente anteriore, sedili anteriori singoli: non sarà molto gettonata.

LA SECONDA POSSIBILITÀ

Giorgio Zecca di Lodi, 50 anni e una passione sfrenata per questo esemplare, ce la racconta così: "Me l'avevano proposta anni fa, ma avevo poi deciso di soprassedere. In seguito, quando mi è capitata la seconda possibilità di acquistarla, non ho esitato. E ho fatto bene. A parte un ritocco sul brancardo destro, a causa del cric inserito maldestramente, e un altro nella zona della batteria per una perdita di acido, il resto è come mamma Fiat l'ha fatto. Ora segna 51 mila km, e funziona alla perfezione. Grazie all'utilizzo di foderine da parte del primo proprietario, l'interno è intonso. Ho solo dovuto cambiare, per precauzione, la pompa dell'acqua, la catena di distribuzione, i pneumatici e la marmitta. Va che è un incanto".



Uno stato incantevole

L'esemplare di queste pagine è stato ultimato a Mirafiori nel 1954. In condizioni totalmente originali, ha all'attivo solo 51 mila km. Da notare alcuni particolari tipici della versione B: i comandi del riscaldamento sotto la parte centrale della plancia, il profilo cromato che corre lungo tutta la fiancata, la panchetta anteriore unica, tra l'altro, molto comoda



SONO STATE OLTRE
250 MILA LE "103"
PRIMA SERIE VENDUTE
FINO AL 1956



1100/103 H

MA CHE LUSO LA CODA DI RONDINE

Una "Millecento" ben accessoriata e rifinita come la coeva 1200.

Questo è l'input ricevuto dai tecnici della Casa torinese; a Ginevra esordisce una delle versioni di maggior successo dell'intera stirpe

Alla fine degli anni 50 la famiglia della "Millecento" è diventata numerosa, con l'arrivo delle versioni familiari e delle derivate convertibili e sportive, basate anche sulla 1200. Per stimolare ulteriormente le vendite, la Fiat mette a punto un modello più rifinito sulla base della "103" coeva, la versione D. E al Salone di Ginevra del 1959 arriva la H, che per molti sarà semplicemente la "Lusso". Dal punto di vista estetico colpisce per la sua livrea. Quella del padiglione ha una seconda tinta e con lo stesso colore vengono realizzate le fasce sulle fiancate, delimitate da profili di alluminio. Sulle estremità dei parafranghi posteriori compaiono le rondinelle stilizzate, un fregio tipico di quei tempi. Ecco perché, oggi, questa serie è anche conosciuta come "coda di rondine". La griglia anteriore a maglie quadrate è come quella della 1200 (ma senza il "baffo" centrale), così come le coppe ruota; poi compaiono i profili cromati sui sottoporta, i deflettori alle portiere, le gomme sui rostri paraurti e lo sportellino con serratura del tappo carburante. L'interno prevede un sedile anteriore unico con schienali rego-

labili separatamente e il cruscotto derivato da quello della 1200. Il 4 cilindri tipo 103.H.000 eroga 50 CV, grazie al carburatore doppio corpo e alla testata coi condotti di aspirazione singoli.

ESEMPLARE DA CONCORSO

Immatricolata nel 1959 e appartenuta per 33 anni a un medico della Valsassina (Lecco), oggi si presenta ancora in splendide condizioni originali, con soli 64 mila km all'attivo. "L'ho comperata da un socio del club 'Millecento'", spiega Alberto Agnelli, 72 anni, di Monza, "ed era un esemplare molto conosciuto nel sodalizio, grazie al suo notevole stato di conservazione. In effetti, è incredibile come sia arrivata ai giorni nostri in questo stato. L'unico intervento di un certo rilievo fatto sull'auto è stata la sostituzione della catena di distribuzione, per via di una perdita di olio dal premistoppa. Tutto qui: per il resto, ordinaria amministrazione e nulla più. Gli interni sono un po' consumati, ma, quando partecipo ai raduni in giro per l'Italia, tutti rimangono a bocca aperta per la loro originalità assoluta".



Due soprannomi

Viene spesso definita "1100 Lusso" o "1100 coda di rondine", per via del caratteristico fregio su entrambi i parafranghi posteriori. Sono oltre 225 mila le versioni H costruite sino al 1960, a testimonianza del grande gradimento del pubblico. Il cruscotto e i sedili con schienale separato sono identici a quelli della 1200

AL DEBUTTO **COSTA UN MILIONE
E 50 MILA LIRE**, UN PREZZO
CONCORRENZIALE ALL'EPOCA





1100 D

UN FILO DI TRUCCO E TORNA DI MODA

All'inizio degli anni 60, la Casa torinese **procede a un drastico svecchiamento della gamma**, compresa la "media", che viene ristilizzata prendendo spunto dalle versioni precedenti. E il successo prosegue

Agli inizi degli anni 60 la Fiat procede a un drastico rinnovo della gamma delle proprie auto, dall'utilitaria fino all'auto di rappresentanza. Non fa eccezione la 1100, che viene sottoposta a un importante facelift e, con l'occasione, perde anche il suffisso della serie nella denominazione. Battezzata come 1100 D, esordisce al Salone di Torino nel 1962 e riprende la formula collaudata della berlina compatta da famiglia, equipaggiata col motore della versione 1200, che ha, di fatto, risolto i problemi di scarso brio riscontrati nelle prime serie. La carrozzeria viene ristilizzata, soprattutto nel frontale, con una linea più moderna, cofano meno bombato, mascherina incassata. Il resto della linea invece deriva dalla 1200 Granluce e dalla 1100 Special. Gli interni sono tutti nuovi, con i sedili a poltroncina regolabili indipendentemente l'uno dall'altro, i comandi principali ora raccolti sotto il quadro strumenti (ventola riscaldamento e tergicristalli a destra, luci e illuminazione strumentazione a sinistra), mentre i pomelli del riscaldamento diventano rettangolari. Dal punto di vista meccanico,

il 4 cilindri eroga 55 CV a 5.000 giri al minuto (anziché 5.200, come la 1200), quindi i consumi scendono, come il prezzo di listino, rispetto alla Special: 960 mila lire invece di 990 mila.

LA ROSSA DI AVELLINO

La protagonista di queste pagine è una delle prime D prodotte. Appartiene a Vittorio Vona di Avellino, 62 anni, impiegato: "Era l'auto di un vicino di casa", dice oggi, "che la usava quasi esclusivamente sulla tratta tra la città e Monteforte, per andare a recuperare i tessuti che smerciava nel suo negozio. Mio padre Benito la comprò dagli eredi nel 1986, e me la regalò. Era stata pagata solo 500 mila lire, perché sembrava che il monoblocco fosse fuori uso. Invece papà, da meccanico provetto qual era, ha sostituito solo il 'fondello', costato 100 lire, che impediva al liquido refrigerante di rovinare il motore in caso di inattività. E la 1100 è ripartita senza problemi. Col tempo ho fatto riverniciare la carrozzeria, perché il rosso si era sbiadito, mentre gli interni sono tuttora conservati in perfette condizioni".



Aria di rinnovamento

Sono oltre 330 mila le 1100 D (Familiare compresa) costruite fino al 1966. Questa versione si inserisce nel filone del rinnovamento della gamma Fiat, iniziato due anni prima con la 500 D e la 600 D. L'esemplare qui raffigurato è stato solo velato di vernice una decina di anni fa, per il resto è in smaglianti condizioni originali



HA IL MOTORE DELLA 1200: ECCO LA NOVITÀ



1100 R

RINNOVATA PER PIACERE ANCORA

Fa il suo esordio un mese prima del lancio della 124. **Sembra un azzardo rilanciare il modello con un'ennesima versione,** ma la Fiat ci crede ancora. E i numeri di produzione le daranno ragione

Nel 1966 la Fiat lancia la nuova media, la 124, che sarà destinata a un successo duraturo. A questo punto sembra chiaro che la 1100 sia prossima alla pensione, invece c'è ancora spazio per un'ennesima (e ultima) versione. L'occasione arriva anche dallo studio che la Casa torinese ha fatto nell'ottica di una localizzazione della produzione in Pakistan, un progetto poi abbandonato per problemi relativi alla fattibilità dell'industrializzazione in quel Paese. Comunque sia, la R (Rinnovata) eredita il testimone dalla D e lo cederà a sua volta alla 128, prima media di casa a trazione anteriore, nel 1969. Linea squadrata, decisamente moderna per il tempo, la serie finale piace e convince il popolo di "fiattisti" affezionati a questa famiglia e attenti al portafoglio. Viene introdotto il family feeling, soprattutto per una serie di componenti, come il volante e la fanaleria posteriore della 850, mentre il motore torna alla cilindrata originaria di 1.089 cm³, ma con 53 CV e un consumo di appena 7,8 litri per 100 km. Risparmiosa, dunque, e con un bagagliaio più capiente, grazie allo spostamento laterale del ser-

batoio e all'alloggiamento più basso, pertanto, della ruota di scorta. E poi, con i freni a disco all'anteriore e le cinture di sicurezza come optional, la 1100 chiude la sua carriera come un'auto sicura in tutti i sensi.

RITROVARE L'AUTO DELLO ZIO

L'esemplare qui raffigurato rappresenta la storia di un amore inseguito a lungo e finalmente conquistato, quando ormai ogni speranza sembrava vana. "Era l'auto di zio Luigi", racconta Carlo Carugati, 62 anni, bresciano, direttore artistico del centro culturale Franzoni Auto. "Dopo la sua scomparsa, l'auto era stata lasciata chiusa in un garage e poi venduta. Ne avevo perso le tracce. Poi un giorno, anni dopo, ho accompagnato un amico a Cantù a vedere una 130 Coupé e ho scovato, in un angolo, proprio lei. Quando ho visto il lunotto posteriore con tutte le decals del Touring Club, l'ho riconosciuta: una gioia immensa. E la trattativa per portarla a casa è stata veloce e positiva. Col tempo ho provveduto a mettere a punto la meccanica. L'interno è ancora il suo, perfetto".

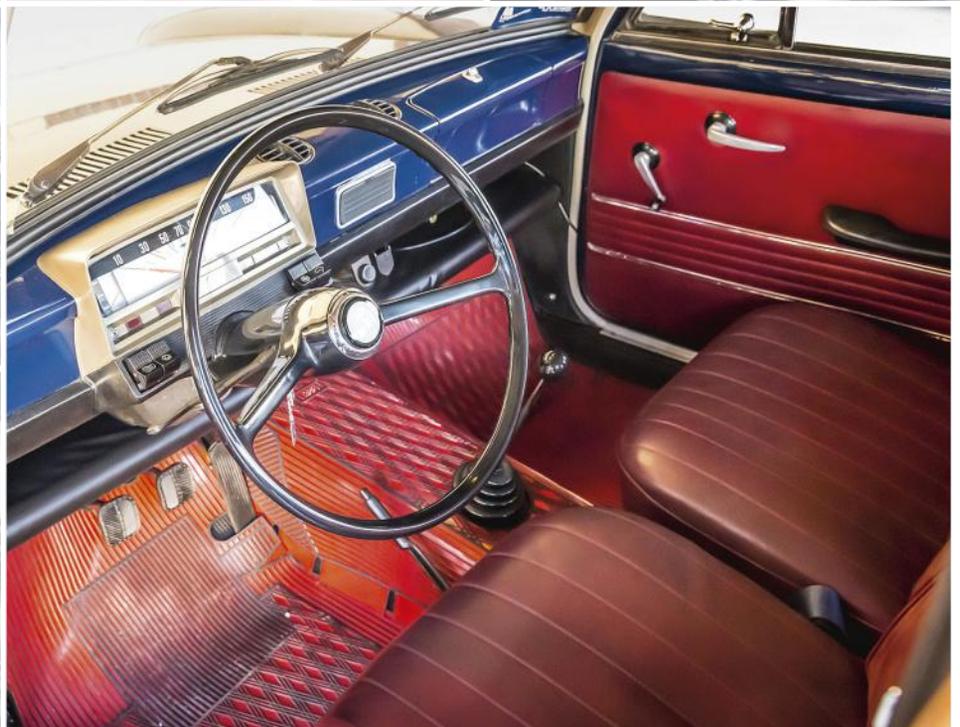


Un po' di 850

La versione R (Rinnovata) viene venduta fino al 1969 in circa 340 mila esemplari (Familiare inclusa). In questa serie, la fanaleria posteriore e il volante sono quelli della 850 berlina, mentre il motore ritorna alla cilindrata originaria di 1.089 cm³. Notevole lo spazio per i bagagli, grazie soprattutto allo spostamento laterale del serbatoio

IL CANTO DEL CIGNO
LASCERÀ IL SEGNO,
GRAZIE ALLA LINEA





LA TECNICA TRADIZIONALE MA NON TROPPO

La dirigenza della Casa torinese sceglie un'impostazione classica per durare nel tempo, con la **novità della scocca portante**, già sperimentata con successo sulla 1400

Le soluzioni tecniche (a parte il passaggio alla scocca portante) adottate sulla 1100 dal 1953 in poi sono, tutto sommato, tradizionali: trazione posteriore, avantreno a ruote indipendenti con triangoli sovrapposti, molle e ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto, barra stabilizzatrice trasversale; retrotreno a ponte rigido con balestre longitudinali semiellittiche, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice trasversale; freni a tamburo su tutte le ruote. Tuttavia non manca qualche novità interessante, come il telaietto supplementare anteriore, che è in grado di sostenere il gruppo motore-cambio, al quale viene ancorata la geometria delle sospensioni.

A LEZIONE NEGLI STATES

Per quanto riguarda la scocca portante, bisogna ricordare che proprio a Torino fu progettata, brevettata e costruita la prima auto con questa soluzione, la Lancia Lambda, nel 1922. La Fiat, infatti, nei primi anni di produzione, realizzava, per conto della Lancia, le strutture stampate che venivano poi assemblate, facendo anche ricorso a rivetti aeronautici. Per la scocca portante della 1400 (prima vettura della Casa torinese ad adottare questa soluzione, poco prima della 1100/103), la dirigenza, per motivi di industrializzazione del prodotto, si rivolge alla carrozzeria Budd di Detroit, specializzata in carrozze ferroviarie con struttura autoportante sin dagli anni 30,

che fornirà il necessario know how per lo stampaggio e la saldatura dei lamierati. A questo proposito, la Fiat manderà negli States uno dei suoi uomini più importanti, Giuseppe Alberti, responsabile dell'Ufficio Carrozzerie, per metabolizzare i passaggi significativi di questa fondamentale tecnica costruttiva.

SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 68 mm
- Corsa 75 mm
- Cilindrata 1.089 cm³
- Rapporto di compressione 6,7:1
- Potenza 36 CV a 4.400 giri/minuto
- Coppia 7 kgm a 2.500 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa
- Un albero a camme nel basamento
- Un carburatore Weber 32 IDR o Solex 30-32 BI
- Raffreddamento ad acqua, 5,6 litri
- Lubrificazione forzata, 2,7 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 28 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 4 marce
- Comando al volante
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 5.20-14

Corpo vettura

- Berlina 4 porte, 4 posti
- Scocca portante di acciaio
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali sovrapposti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice



Telaietto supplementare

La carrozzeria è a scocca portante, cui si aggiunge un telaio ausiliario (evidenziato in rosso) per sostenere nel migliore dei modi sia il gruppo motore-cambio sia la geometria delle sospensioni anteriori

1

Il barilotto

Il 4 cilindri tipo 103.000 è caratteristico per il filtro aria "a barilotto". Eroga 36 CV a un regime relativamente basso, 4.400 giri/minuto

2

Schema indipendente

Le proverbiali doti di agilità si devono anche allo schema delle sospensioni anteriori indipendenti

3

Monoscocca

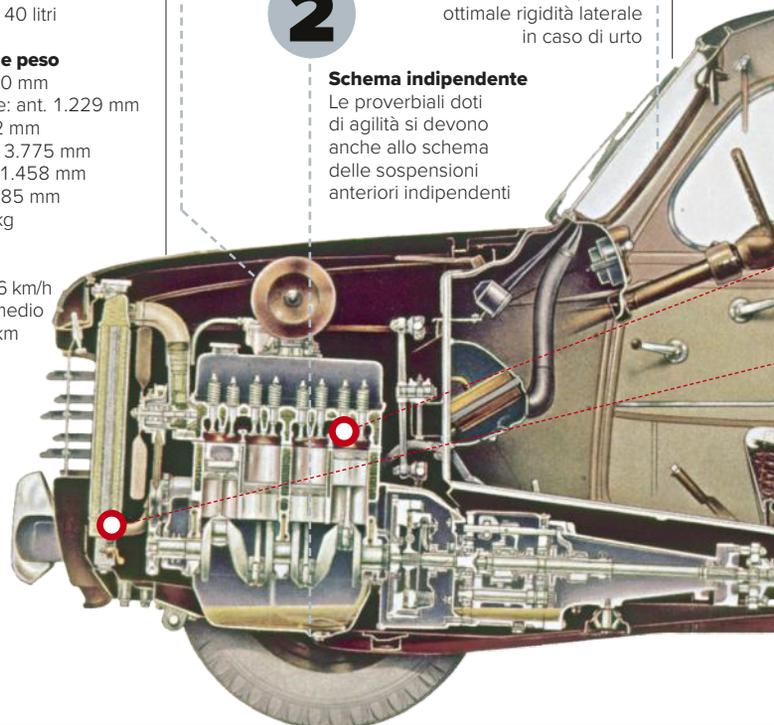
La struttura portante induce i tecnici torinesi a optare per lo schema di apertura delle porte a libro, con montante centrale per una ottimale rigidità laterale in caso di urto

Dimensioni e peso

- Passo 2.340 mm
- Carreggiate: ant. 1.229 mm post. 1.212 mm
- Lunghezza 3.775 mm
- Larghezza 1.458 mm
- Altezza 1.485 mm
- Peso 825 kg

Prestazioni

- Velocità 116 km/h
- Consumo medio 8 litri/100 km



GUIDA AL RESTAURO CONOSCERLA NEI DETTAGLI

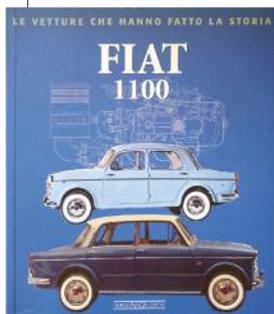
Per un corretto restauro **occorre avere i testi di riferimento** specifici, oltre al manuale di uso e manutenzione. E, in caso di necessità di pezzi mancanti, internet può essere utile

IL LIBRO

VALE LA PENA SAPERNE DI PIÙ

Il volume di riferimento sul modello specifico è stato scritto da Alessandro Sannia per Giorgio Nada Editore e racconta, con dovizia di particolari, tutto quello che riguarda la genesi della versione berlina e Familiare, più le derivate sportive,

oltre allo sviluppo tecnico e industriale. L'autore si avvale anche di oltre 250 immagini in bianco e nero e a colori. Il libro è completato dalle schede tecniche e dalla guida al restauro.



I RICAMBI

TANTI PEZZI SONO A BUON MERCATO

Parabrezza	280 euro
Kit distribuzione Triplex	50 euro
Vetro fanale anteriore Vicar	45 euro
Galleggiante serbatoio Veglia	75 euro
Pompa benzina	65 euro
Spazzole tergicristallo	25 euro
Semiassie	80 euro
Serie guarnizioni motore	40 euro
Terminale marmitta	115 euro
Devioluci completo	150 euro
Indotto per dinamo	60 euro
Cavo motorino d'avviamento	20 euro
Serie ammortizzatori ant./post.	300 euro
Gruppo riscaldamento (usato)	80 euro
Cofano anteriore	300 euro
Bauletto posteriore	600 euro
Serie 4 coppe ruota	220 euro

IL CLUB

GLI INNAMORATI DELLA "103"

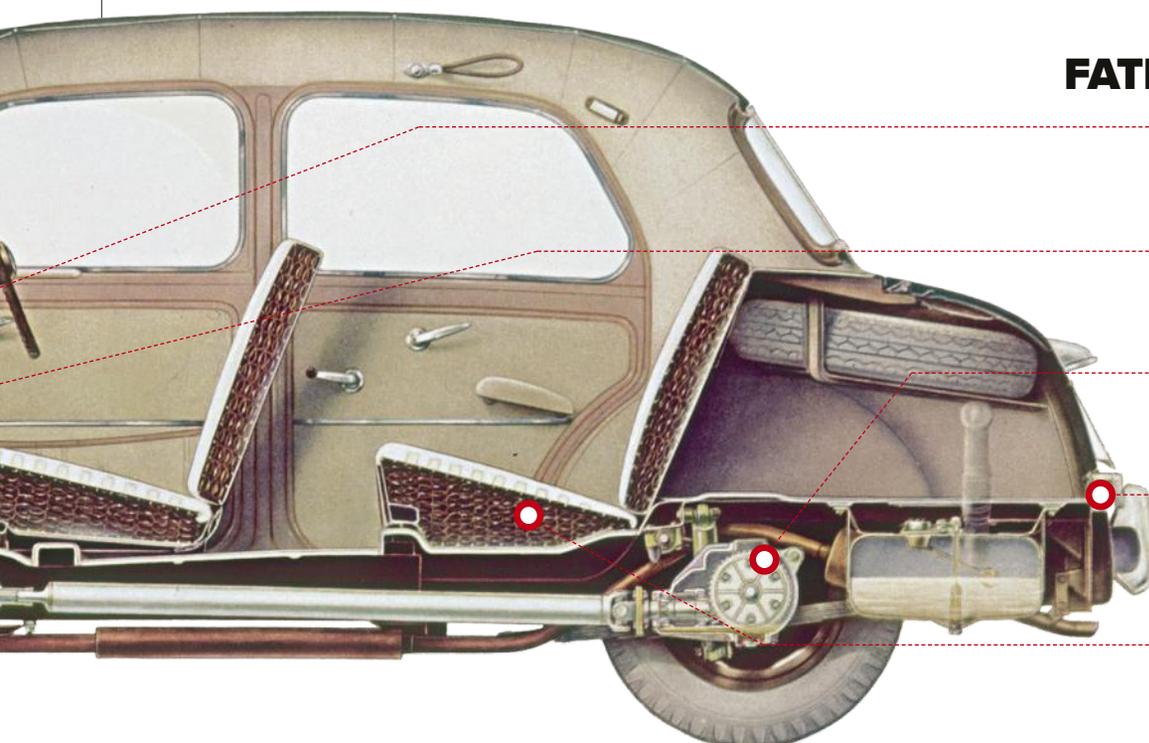


Il sodalizio espressamente dedicato al modello, prodotto dal 1953 al 1969, nasce a Roma nel 2009, grazie all'iniziativa di nove appassionati, che si erano conosciuti tramite un forum su internet. Dalla fondazione, il Nuova Millecento Club Italia si è fatto conoscere ed è punto d'incontro per gli appassionati: attualmente conta un centinaio di soci in tutta Italia, più qualche fedelissimo al modello proveniente dall'estero. Tutte le informazioni riguardanti le attività e i raduni si possono trovare sul sito (nuovamillecentoclubitalia.it) e sul forum, e, ovviamente, sui principali social. Negli anni, il club è riuscito a raccogliere parecchio materiale originale sulle varie versioni, creando un archivio ben documentato. I soci hanno a disposizione consulenze specialistiche per i corretti restauri. Il sodalizio organizza annualmente un raduno nazionale, che non mancherà di festeggiare, nella quattordicesima del 2023, il settantesimo anniversario del modello.

I PUNTI DEBOLI

FATE ATTENZIONE A...

- 1 Distribuzione**
Reclamizzata come "eterna", in realtà la catena tipo Triplex va sostituita, anche se il motore ha pochi km
- 2 Raffreddamento**
Il radiatore è introvabile. Per fortuna ci sono ancora specialisti in grado di restaurare bene la massa radiante
- 3 Freni**
Lo schema a tamburo è delicato. Per fortuna non esistono problemi di ricambi (ganasce e pistoncini)
- 4 Carrozzeria**
Il restauro è oneroso se la ruggine è passante nei brancardi, nella zona del baule e in fondo alle portiere
- 5 Tappezzeria**
Per alcune versioni (prima serie, H, 1200 ad esempio) il tessuto dei sedili non è facilmente reperibile



I DÉPLIANT UNA PROPOSTA SEMPRE COLORATA

Le brochure pubblicitarie delle varie versioni **puntano sempre sul concetto di famiglia** e sono tutte molto vivaci nelle tinte, eleganti nell'impaginazione ed esaustive nella descrizione



La Fiat 1200 granluce è vettura elegante derivata dalla 1100, ma con un motore sviluppa una più elevata potenza a tutto regime. Velocità circa 140 km/h.
Carrozzeria di grande luminosità per l'interior e l'esterior. Finiture di lusso. Bicolore.



Granluce atto secondo
Sopra, al Salone di Ginevra del 1959 la Fiat presenta un leggero restyling della 1200 Granluce, caratterizzato da una fiancata ancor più lavorata

Ragazze in posa
Qui sotto, un'altra pubblicità della prima serie esalta la completezza della gamma, con le ragazze che posano (da sinistra) accanto alla Tipo B, alla Familiare, alla TV e alla Trasformabile



Risalto allo spazio
Il primo dépliant che reclamizza la Nuova 1100: si punta subito sull'allestimento più curato (lo si riconosce dal profilo che corre lungo tutto la fiancata). Al suo interno, oltre alla descrizione delle parti meccaniche, viene dato risalto all'ottima abitabilità e al bagagliaio molto capiente

Si va di lusso
Qui sotto, per la versione H, la copertina del fascicolo riprende il caratteristico fregio a coda di rondine sulla parte posteriore, diventato poi, in gergo, il modo di definire questa serie. Sul dépliant compare la scritta "Lusso", ma ufficialmente questa serie avrà solo la denominazione "H"



la vettura per tutti gli usi - Normale - Familiare - Turismo veloce



brillanti prestazioni. Meccanica di 1221 cmc di cilindrata, il quale tutti i regimi. Maggiore accelerazione.

piezza di tutte le luci. Guernizioni e



UN'ATTENTA POLITICA DI COSTANTE RIVISITAZIONE LA RENDE SEMPRE ATTUALE

FIAT 1100



FIAT 1100

Maggiorata

La terza generazione delle 1100/103 arriva nell'ottobre 1957 con la versione D, con mascherina maggiorata e codine prese dalla TV della precedente serie (sopra)

Successo costante

Qui sopra, al Salone dell'auto di Torino 1960, la Casa torinese presenta la quarta serie della popolare vettura, che si articola su tre modelli: da sinistra, la Familiare, la Special e la Export. E il successo di vendite non accenna a diminuire

Eredita tanto dalle sorelle

In basso, la 1100 D arriva nel 1962, col frontale profondamente rivisto. Nonostante adotti la meccanica della 1200, la dirigenza decide di chiamarla ancora 1100, per creare un giusto distacco con la coeva 1300



La **1100** rappresenta uno dei più duraturi successi della costruzione automobilistica Fiat. Un modello di proverbiale prestigio sui mercati di tutto il mondo. Qualità sostanziali della 1100 sono l'alta efficienza tecnica di tutte le sue parti e la solidità e robustezza di costruzione. Una vettura che non teme la fatica; fatta per servire bene ed a lungo, anche in condizioni difficili di impiego. L'attuale edizione **1100 D** ha un motore di 1221 cmc che consente brillanti accelerazioni ed economicità di consumi. Migliora la linea del modello accrescendone anche le dotazioni. Finizioni accurate ed il massimo confort.

L'INTERA GAMMA

UNA FEDELE COMPAGNA

Numerose le serie realizzate fino alla fine degli anni 60. La produzione totale si concretizza in ben un milione e 800 mila esemplari venduti.



1953-56: Nuova 1100/103

Berlina, Familiare e Turismo Veloce, oltre 250 mila esemplari (qui sopra, la Tipo A)

1955-57: 1100/103 E

Motore con 40 CV, venduta in quasi 115 mila unità

1957-60: 1100/103 D

La potenza sale a 43 CV, oltre 150 mila auto vendute (foto sotto)



1957-60: 1200 Granluce

Sostituisce la TV; due serie, circa 400 mila gli esemplari prodotti

1959-60: 1100/103 H

Più rifinita della "103 D", motore più potente, oltre 225 mila unità

1960-62: 1100 Export e Special

Stesso motore con 55 CV, linea differente, oltre 270 mila prodotte

1962-66: 1100 D

Motore della 1200, costruita anche come Familiare in oltre 330 mila esemplari.

1966-69: 1100 R

Ultima serie, si ritorna a 1.089 cm³; look moderno (340 mila pezzi)

AMERICANE A TORINO

Cuore a stelle e strisce e corpo italiano, un bellissimo progetto che non è decollato per i costi troppo alti. Questa, in sintesi, **l'affascinante storia di questi due prototipi sportivi**, tuttora esistenti e riuniti dopo una parentesi dedicata al meticoloso restauro



Linee accattivanti

Dal bozzetto al prototipo: dalla matita di Michelotti nasce la spider, una vettura di dimensioni imponenti pensata per le strade americane. Il parabrezza panoramico tanto in voga in quegli anni è di ispirazione motonautica, (Riva Aquarama docet). Il restauro di entrambe le auto è opera della carrozzeria Gatti Luciano di Bergamo

Nell'aprile 1949 la situazione economica della Cisitalia precipita. Carlo Dusio, figlio del fondatore Piero (volato in Argentina con l'intento di costruire una fabbrica di auto), per fronteggiare il dissesto ricorre all'amministrazione controllata, che cesserà nel 1950. Ma alle porte ci sono ancora molti creditori. Insieme a Savonuzzi, Carlo pensa a nuovi progetti e soprattutto al rilancio del marchio.

Da Torino si trasferiscono nello stabilimento di Racconigi, per assemblare le ultime 202 con giacenze di magazzino. E iniziano a pensare al promettente mercato degli Stati Uniti. Tra i clienti c'è anche Henry Ford II, che, in un incontro con Carlo Dusio a Parigi, propone di avviare una piccola serie di sportive, progettate e in parte realizzate a Torino, con meccanica e telaio yankee.

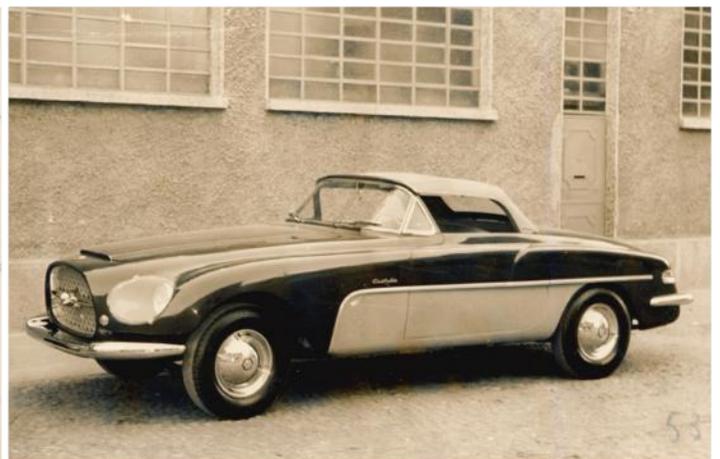
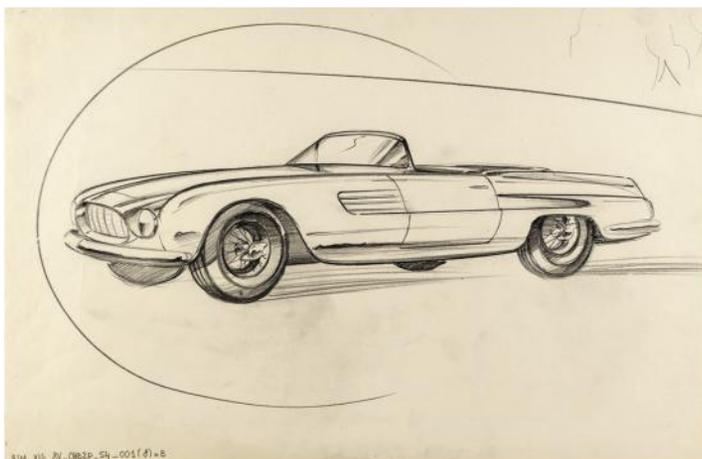
ASSE PIEMONTE-STATI UNITI

Il progetto proposto da Ford a Cisitalia prevedeva la realizzazione di due modelli, coupé e cabriolet, entrambi con peso di 950-1.000 kg, motori Mercury V8 con potenza incrementata grazie alle testate elaborate da Cisitalia, con almeno 200 CV di potenza e velocità massima di 220 km/h. Inizialmente si ipotizzò di realizzare quattro o cinque prototipi diversi (denominati

808XF), per rispettare i gusti americani e per effettuare i collaudi necessari. L'organizzazione produttiva decisa tra le due aziende prevedeva di localizzare in Italia l'elaborazione con elementi Cisitalia dei gruppi meccanici forniti dagli Usa e la realizzazione e la fornitura allo stato grezzo della carrozzeria da parte dei famosi battilastra torinesi. Mentre il montaggio finale e le finiture verrebbero poi effettuati Oltreoceano, con elementi e accessori Ford, cioè con dettagli pensati per il mercato americano.

Per quello europeo l'idea era di fornire e importare in Italia i pezzi Ford e assemblare le auto nello stabilimento di Racconigi. Esistono molti carteggi tra Ford, Savonuzzi e Dusio, ancora oggi conservati nell'archivio del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino. Da questi si evince che Ford prospettava la realizzazione di un minimo di 500 unità annue, con costi non superiori alle 700 mila lire per ogni vettura. L'idea piacque molto a Henry Ford II, che stabilì un'iniziale fornitura delle meccaniche, per poter realizzare i primi prototipi.

Il progetto prese forma sotto la direzione di Savonuzzi, che progettò un telaio costituito da due longheroni a C, uniti fra loro nella parte centrale da un elemento tubolare. Il tutto conferiva ➔



ARCHIVIO STORICO MICHELOTTI - TORINO



A SPASSO PER LE STRETTE
VIE DI BERGAMO ALTA,
NON PASSANO INOSSERVATE
PER LA LINEA E PER LE LIVREE
PIUTTOSTO VISTOSE

IL CAMBIO AUTOMATICO, CON RAPPORTI LUNGHI, LE RENDE **IDEALI PER PERCORRERE** LE HIGHWAY AMERICANE



In caso di pioggia

La 808 spider è dotata di una capote di tela di ridotte dimensioni, che all'occorrenza può essere applicata con facilità, mentre i cristalli laterali sono inesistenti

➔ alla struttura una forma a "X", che permetteva di avere il grosso motore americano V8 di 4.2 litri a poca distanza dal suolo. Risultavano ridotti, così, anche gli ingombri in altezza di abitacolo e frontale. Il motore V8 venne dotato di nuovi collettori, studiati appositamente e dotati di due carburatori. Il disegno della carrozzeria era opera di Savonuzzi, che si avvaleva anche dell'aiuto e dell'estro di un giovane Aldo Brovarone. Il tutto veniva poi materialmente realizzato da Ghia. Esiste una foto a colori dell'epoca con la vettura parcheggiata in mezzo ad altre di serie americane. Dal confronto è esaltata l'innovativa linea bassa e filante. Subito appare più moderna e aggraziata rispetto alle sorelle coetanee.

UN PROGETTO PIÙ SEMPLICE

Nel febbraio 1953 venne proposto a Cisitalia di allestire altri due o tre prototipi, meno sofisticati del primo e di conseguenza meno cari. L'abbattimento dei costi di produzione poteva essere raggiunto usando esclusivamente telaio e meccanica completa Ford a 6 cilindri. Cisitalia si sarebbe limitata a disegnare e assemblare la carrozzeria. Vennero così spediti a Racconigi quattro

chassis completi di meccanica a 6 cilindri Mercury, da allestire come coupé e spider. Pochi gli accorgimenti concessi alla Cisitalia: erano circoscritti meccanicamente a nuovi collettori con compensatori, per applicare due carburatori Zenith, a un coperchio punterie di alluminio con il logo Cisitalia e a un miglioramento delle sospensioni, per garantire una guida un po' più sportiva. Tre autotelai sono siglati come progetto 808, senza la sigla XF (non avendo più il telaio che caratterizza il primo prototipo).

Affidate a Vignale, vennero realizzate due coupé e una spider, le prime due disegnate da Savonuzzi e Brovarone, la terza da Michelotti. Le due coupé avevano una linea molto più semplice del prototipo originario XF, anche perché Vignale, forse per economizzare o per velocizzare la costruzione, utilizzava componenti analoghi a quelli di vetture che aveva in lavorazione. Soprattutto per la spider si seguì questo metodo: il muso infatti ricalcava per forma e stile quello delle coeve Ferrari barchetta 225 e 340. Lo chassis americano, non modificabile, richiedeva una linea molto allungata, con un grosso cofano del bagagliaio, che peraltro era poco capiente a causa dell'ingombrante ser-



Tu vuoi fa' l'americano
Sopra, il volante Nardi con la strumentazione Stewart & Warner.
La 808 è dotata di cambio automatico a 3 rapporti.
Ovunque loghi e scritte Cisitalia, per rimarcare la paternità del progetto e della realizzazione

IL 6 CILINDRI MERCURY VIENE ARRICCHITO CON GLI ACCESSORI CISITALIA E IL COLLETTORE CHE MONTA I RARI CARBURATORI ZENITH



Il giusto mix

La coupé unisce quel mix di eleganza e raffinatezza che le permette di distinguersi dalle concorrenti statunitensi. Linea pulita e particolari cromati come in voga in quegli anni, proprio come i pneumatici con fascia bianca

➔ batoio della benzina. Caratteristico e unico il parabrezza, con ampio cristallo panoramico e piccoli deflettori laterali, incastonato in un telaio che creava un tutt'uno con la carrozzeria. Le auto adottarono i seguenti numeri di telaio: 808-00201 per la prima coupé, nera con tetto argento metallizzato; 808-00202 per la spider in livrea bicolore rosso vinaccia scuro e oro antico metallizzato; l'ultima coupé era siglata 808-00203, di un azzurro definito Tortora con il tetto a contrasto, dipinto in un grigio tenue.

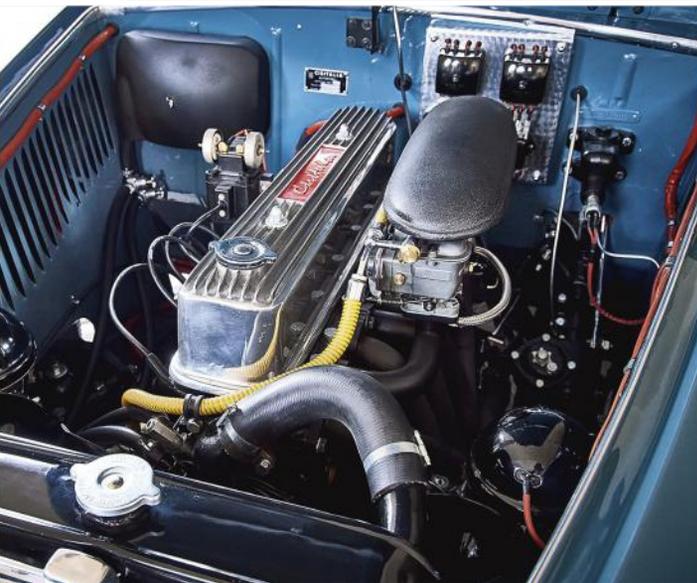
OCCASIONE SPRECATA

Le tre auto furono subito spedite negli Usa per ulteriori approvazioni e non ci fu il tempo di lanciarle nei Saloni europei né di presentarle al pubblico. E furono per lo più ignorate dalle riviste dell'epoca. Sono note solo due o tre foto dell'ultima coupé, esposta al Salone di New York del 1954, immagini che sono state fondamentali nella fase di restauro, per la definizione di diversi particolari.

Facendo due conti, i vertici Ford si accorsero che le vetture risultavano comunque fuori budget rispetto ai patti iniziali. Si trattava pur sempre di una produzione limitata e, da un certo pun-

to di vista, artigianale. Gli americani non tornarono sui loro passi: bocciarono il progetto. E proposero una soluzione più economica a Cisitalia, che però non diede una risposta pronta. Nel frattempo la diretta concorrente Chevrolet aveva lanciato la Corvette. Un grande successo di vendite. Questa nuova "grana" indusse i vertici Ford ad accantonare definitivamente il progetto italiano. Tutte le risorse interne vennero concentrate nell'ideazione e nella realizzazione in tempi brevi della Thunderbird. La storia terminò all'inizio del 1954, con un nulla di fatto. Una bella occasione, sprecata dalla Cisitalia: non perché fosse un progetto carente, piuttosto per le lacune industriali della piccola realtà torinese e per l'incerta organizzazione.

Della coupé #00201 si sono perse le tracce, né esistono prove della sua esistenza, oggi. Sopravvivono invece le altre due 808, la spider e la seconda coupé, entrambe nelle mani di Urs Jacobs di Los Angeles: sono gli esemplari che compaiono in queste pagine. Di recente sono state sottoposte a un restauro professionale, affidato alla carrozzeria Gatti Luciano di Bergamo, un lavoro non semplice per via delle cattive condizioni al momento del loro ritrovamento. Sulla spider si è intervenuti sul



Che lusso

L'elegante interno di pelle color tabacco con i sedili reclinabili per agevolare l'accesso alla panca posteriore. Ordinato il vano motore, con il possente motore e l'impianto elettrico rifatto usando i materiali e gli accessori fedeli a quelli di quando l'auto era uscita dalla fabbrica

muso, ricostruito nella parte bassa in modo errato nel precedente ripristino americano. Si è lavorato anche sui fanali anteriori: sono stati eliminati quelli americani per reintegrare i Marshall di primo impianto, con calotte in plexiglas. Fanalini corretti sono tornati anche nella parte posteriore, che è stata perfezionata con la ricostruzione di paraurti e relativi attacchi.

Più complicato il restauro della coupé, con il rifacimento totale del frontale, in passato danneggiato e poi riparato in malo modo. La mascherina anteriore irrecuperabile (costituita da lamelle di alluminio che si incastrano fra loro, creando una maglia ad alveare) è stata replicata grazie all'ausilio del Cad per le singole parti, che successivamente sono state tagliate al laser con precisione millimetrica e poi assemblate.

Meno problemi per la parte meccanica, eccezion fatta per il compensatore (ricostruito copiando quello della spider) e i rarissimi carburatori Zenith, recuperati fortunatamente, grazie a un positivo passa parola tra amici. Chissà se un giorno riemergerà anche la #00201, magari dal classico fienile. Sarebbe bello riunire nuovamente tutte e tre le americane di Torino. **R**







Trasgressiva e variopinta

La macchia di colori della foto rappresenta bene lo spirito sbarazzino e fuori dagli schemi della Twingo; da sinistra, una "prima serie" in tinta Giallo Indiano, una delle 7 previste al debutto.

Poi una United Colors of Benetton in Giallo Limone e una "seconda serie" in Blu Mediterraneo

Il genio DELLO SPAZIO

Era così avanti, nel 1993, rispetto alle concorrenti e alla R4 che si apprestava a sostituire, che oggi **pare impossibile siano già passati tre decenni.**

La prima piccola monovolume è già nel mirino dei collezionisti più attenti



UN OVETTO SU QUATTRO RUOTE, **SENZA MUSO E SENZA CODA.** SIMPATICISSIMO O INSOPPORTABILE, SENZA MEZZE MISURE

Cerano le monovolume, trent'anni fa. Certo, e quella che più di altre aveva contribuito a far affermare tale tipologia di automobile era nata proprio in casa Renault, nel 1984, battezzata Espace in omaggio alla do-
te più evidente. Si potrebbe risalire anche più indietro nel tempo, fino alla Fiat 600 Multipla del 1956, ma allora l'idea non era certo quella del mezzo per il tempo libero e lo svago.

Però non c'erano quelle piccole, del segmento A o B; le macchine di quelle categorie erano piccole e basta, si dava per scontato che, se non ti potevi permettere di più, avresti accettato di viaggiare con le ginocchia in bocca e di rinunciare o quasi ai bagagli.

A TUTTO TONDO

Poi è arrivata lei, la Twingo, una sorta di ovetto su ruote che, sulle prime, sconcertava tutti; in pratica, o la trovavi irresistibile o la detestavi. Ma anche chi la sceglieva, nei primi mesi di commercializzazione, la chiedeva grigia o nera,

ci assicura uno storico concessionario Renault; ordinarla nei più vistosi colori disponibili sembrava davvero troppo, e solo dopo un po' l'esercito multicolore delle piccole Twingo ha popolato le nostre strade. Il modello proponeva una nuova filosofia di auto, dove praticità, spazio e allegria dell'abitacolo contavano più della dotazione di accessori, che infatti era davvero minimale, e della modernità tecnica, visto che il 1.200 ad aste e bilancieri derivava dal 4 cilindri impiegato su vari modelli fin dai primi anni 60.

Qualche esempio del risparmio sulle dotazioni, a fronte di un prezzo, circa 14 milioni di lire nel 1993, non molto contenuto? Niente chiusura centralizzata, intermittenza del tergicristallo, vetri elettrici, volante regolabile, termometro acqua e orologio. Però si potevano avere, a richiesta, l'autoradio, i fendinebbia, il tetto apribile, la capelliera, i profili sulle fiancate e i cerchi di lega; e persino il condizionatore, da non considerare una semplice estrosità, in quanto l'impianto di aerazione di serie era fin troppo semplificato. 

Due grandi occhi

Caratteristici i fascioni paraurti in plastica non verniciata, i fari sporgenti "a ranocchia" e il lungo tergicristallo monospazzola, che era privo di intermittenza. Gli specchi retrovisori si regolavano dall'interno manualmente, mediante due lunghe levette

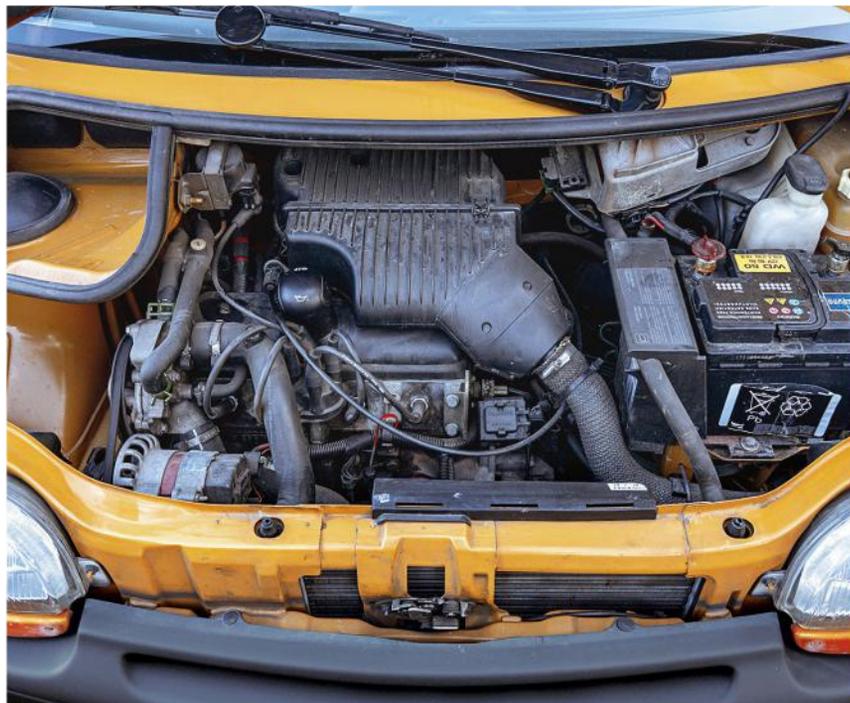




Dettagli al verde

Le prime Twingo, fino al 1995, hanno tutti i comandi, le maniglie e persino i tasti dell'autoradio dedicati di colore verde chiaro. Non ci sono vani portaoggetti con coperchio, i sedili posteriori hanno appoggiatesta appena accennati e l'interno delle porte lascia parecchia lamiera a vista. Ma i fan del modello vedono tutto ciò come peculiarità, più che mancanze

IL MOTORE È IL SUPERCOLLAUDATO ASTE E BILANCIERI CON **ALBERO A CAMME LATERALE**: NON È UN FULMINE, MA È INDISTRUTTIBILE



Variazioni cromatiche

Gli indicatori di direzione anteriori sono inizialmente, e fino al 1998, di colore arancione. Sopra, le tre griglie di aerazione del cofano, di plastica non verniciata, e la maniglia interna del portellone posteriore

➔ Il mix di tutte queste peculiarità fa sì che oggi la Twingo di prima generazione sia osservata con attenzione dai collezionisti di youngtimer. Le quotazioni, per ora, non si differenziano fra gli esemplari ante e post restyling e le serie speciali come la United Colors of Benetton, ma probabilmente presto non sarà più così, né sarà più possibile acquistare una Twingo assolutamente dignitosa per 2.000 euro o giù di lì.

UN CLUB TRA I COLLI

A riprova dell'interesse per la francesina a tutto tondo, in Piemonte, e più precisamente nelle Langhe, esiste il Twingo Club Italia, che conta circa 60 soci e quasi 2.000 iscritti su Facebook. Il presidente è Cristiano Dogliani, che ha posseduto come prima auto, nel 1994, proprio una Twingo ed è il proprietario, oggi, dei tre esemplari del servizio: quello Giallo Indiano di queste pagine, del 1993, con 122 mila chilometri; la United Colors of Benetton Giallo Limone del 1996, con 88 mila chilometri, e la "seconda serie" del 2001, Blu Mediterraneo e con 97 mila chilometri all'attivo.

Cristiano ha una carrozzeria e conterebbe di effettuare a breve i pochi ritocchi necessari sulle tre auto per renderle perfette, ma sono sempre più numerosi i clienti che gli affidano le loro Twingo: a oggi ne ha già rimesse a nuovo una quindicina. Quanto alla meccanica, i suoi esemplari sono perfettamente efficienti, vista anche la modesta percorrenza. Inoltre, sostiene, "sono au-

to semplici e robuste, in particolare per i motori, collaudatissimi, tranquilli, ma virtualmente indistruttibili". Nemmeno la corrosione è un problema, perché "molti lamierati sono elettrozincati o comunque trattati", continua Cristiano, "d'altronde parliamo di una macchina degli anni 90. Solo le Twingo che hanno sempre vissuto vicino al mare e senza troppe attenzioni da parte del proprietario possono avere qualche necessità di risanamento". Ma oggi, gli chiediamo, è pensabile l'utilizzo quotidiano o molto frequente di un modello che ha comunque raggiunto la soglia dei 30 anni? La sua risposta è: "Quanto meno qui, lontano dal traffico delle metropoli, direi proprio di sì; il consumo è basso, il confort e la praticità alti ed è facilissima da guidare, tanto che io, anche per muoverle con una certa regolarità, le cedo a volte ai clienti come auto sostitutive".

Anche la manutenzione è priva di difficoltà, sia per la semplicità del motore e di tutta la meccanica sia perché moltissimi ricambi, anche di carrozzeria, si trovano tuttora nella rete Renault. I pochi dettagli che magari causano qualche difficoltà di reperimento, per esempio alcuni comandi della versione del lancio, di colore verde chiaro, si possono scovare in internet o dai demolitori, vista la grande diffusione del modello. Il discorso può essere più complicato solo per i tessuti delle serie speciali, come la Benetton; meglio assicurarsi che gli interni siano integri, poi, se un fanale è rotto o una porta ammaccata, non è grave. ■



L'EVOLUZIONE

A PICCOLI PASSI SENZA TRADIRE LE ORIGINI

Non sostanziali le modifiche subite negli anni dalla Twingo, rivolte perlopiù ad aggiornamenti e arricchimenti dell'abitacolo. Per la meccanica, le ruote passano da 13" a 14" col restyling del 1998, mentre il motore originario di 1.239 cm³ da 54 CV lascia il posto al 1.149 cm³ da 60 CV nel 1996. Nel 2001 arriva anche la versione 16V da 75 CV, mentre l'Abs diventa finalmente disponibile, a richiesta, nel 2000.



Aumenta la sicurezza. La Benetton, a sinistra, conserva l'impostazione della plancia originaria, ma con comandi blu. La "seconda serie" ha vani con coperchio, nuovo volante e due airbag



Un letto per due. A sinistra, la Benetton con gli esclusivi interni, qui in configurazione "cuccetta". La "seconda serie" monta finalmente dei veri appoggiatesta posteriori



Piccoli pannelli crescono. Quello della Benetton, a sinistra, rispetto alla versione del debutto, e quello della "seconda serie" ancor di più, incorporando la tasca portaoggetti

Trasporti facili
La Twingo non ha un bagagliaio grande come quello della R4+ che va a sostituire, ma, grazie al divanetto ribaltabile anche parzialmente e scorrevole, offre comunque una buona capienza e una grande modularità



CIÒ CHE SALTA PIÙ ALL'OCCHIO È **LA MISURA MAGGIORE** DELLE RUOTE DAL RESTYLING DEL 1998: 14 POLLICI INVECE DI 13

LA TECNICA SOPRATTUTTO AFFIDABILE

Soluzioni tradizionali, **improntate al contenimento dei costi e alla semplicità** di manutenzione. La clientela del modello cerca innovazione e soluzioni alternative nella linea e negli interni, non nella meccanica

Se ci si aspetta un'impostazione rivoluzionaria quanto l'aspetto e l'abitacolo della Twingo, si è del tutto fuoristrada. Il 4 cilindri ad aste e bilancieri di 1.239 cm³, per esempio, deriva da quello della R4 e quindi affonda le sue origini agli inizi degli anni 60. Certo, ha iniezione ed è dotato di catalizzatore, ma la distribuzione è ancora ad albero a camme laterale. Le sospensioni sono a schema McPherson davanti e a ruote interconnesse dietro, con una barra stabilizzatrice all'avantreno; efficaci, robuste, semplici. I freni prevedono dischi davanti e tamburi dietro, mentre l'Abs non è ottenibile neppure a richiesta, con sovrapprezzo. Lo sterzo è privo di servocomando. Più grave, perché potenzialmente pericolosa, l'assenza dell'interruttore inerziale sul circuito di alimentazione per interrompere il flusso di carburante, in caso di incidente. Quanto ai dispositivi anti

intrusione, bisogna rilevare che non ci sono delle vere barre metalliche protettive in caso di urto laterale, anche se le porte sono state rinforzate per resistere meglio agli urti. Il passo è inferiore alla lunghezza dell'auto di solo un metro e otto centimetri, il che significa che le ruote sono poste ai quattro angoli della vettura e che la carrozzeria non ha praticamente sbalzi, a favore di un'abitabilità che non ha riscontro nelle concorrenti. La climatizzazione è all'insegna delle privazioni: senza ricircolo dell'aria, senza blocco centralizzato del flusso, senza filtro antipolline e con due sole velocità per il ventilatore. Di contro, a pagamento, si possono avere il tetto apribile di tela a tutta lunghezza oppure quello più piccolo a compasso e il condizionatore.

PERSONALIZZABILE

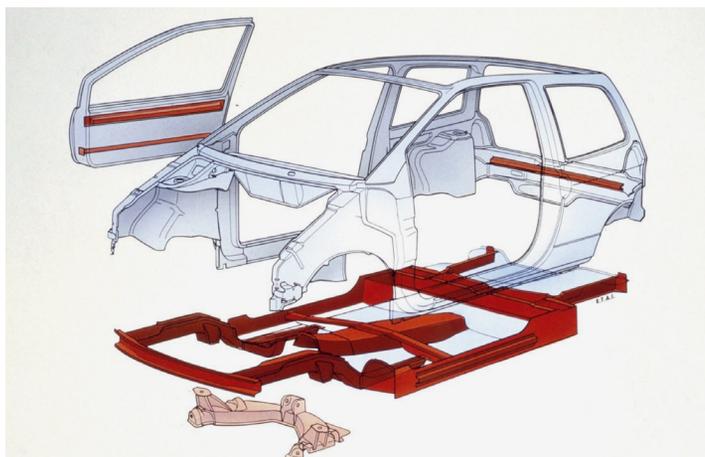
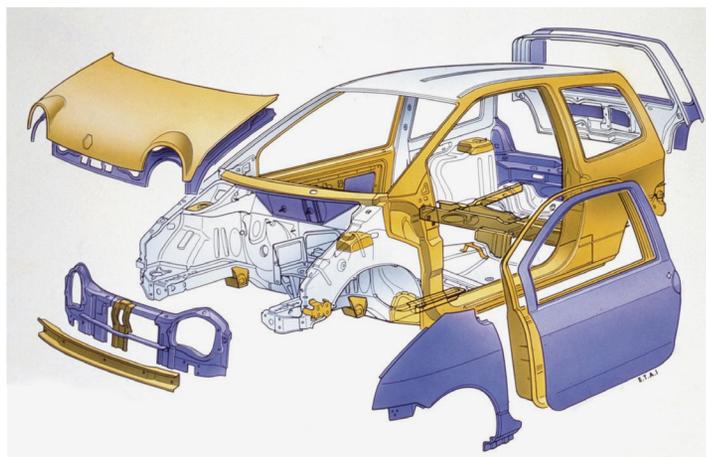
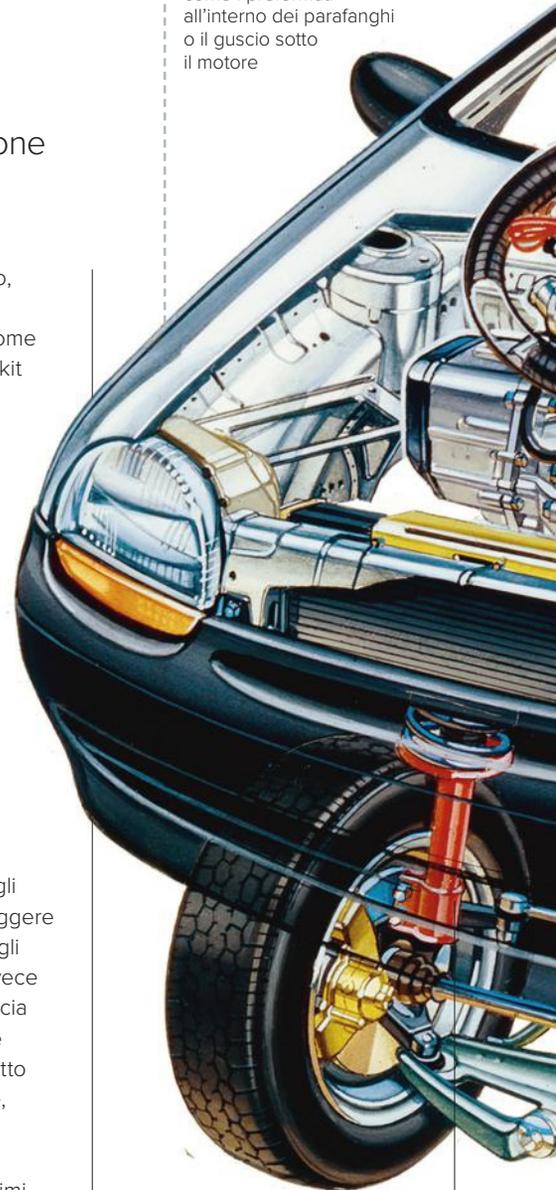
Ulteriori accessori erano disponibili come aftermarket, fra cui il kit per i vetri elettrici abbinati alla chiusura

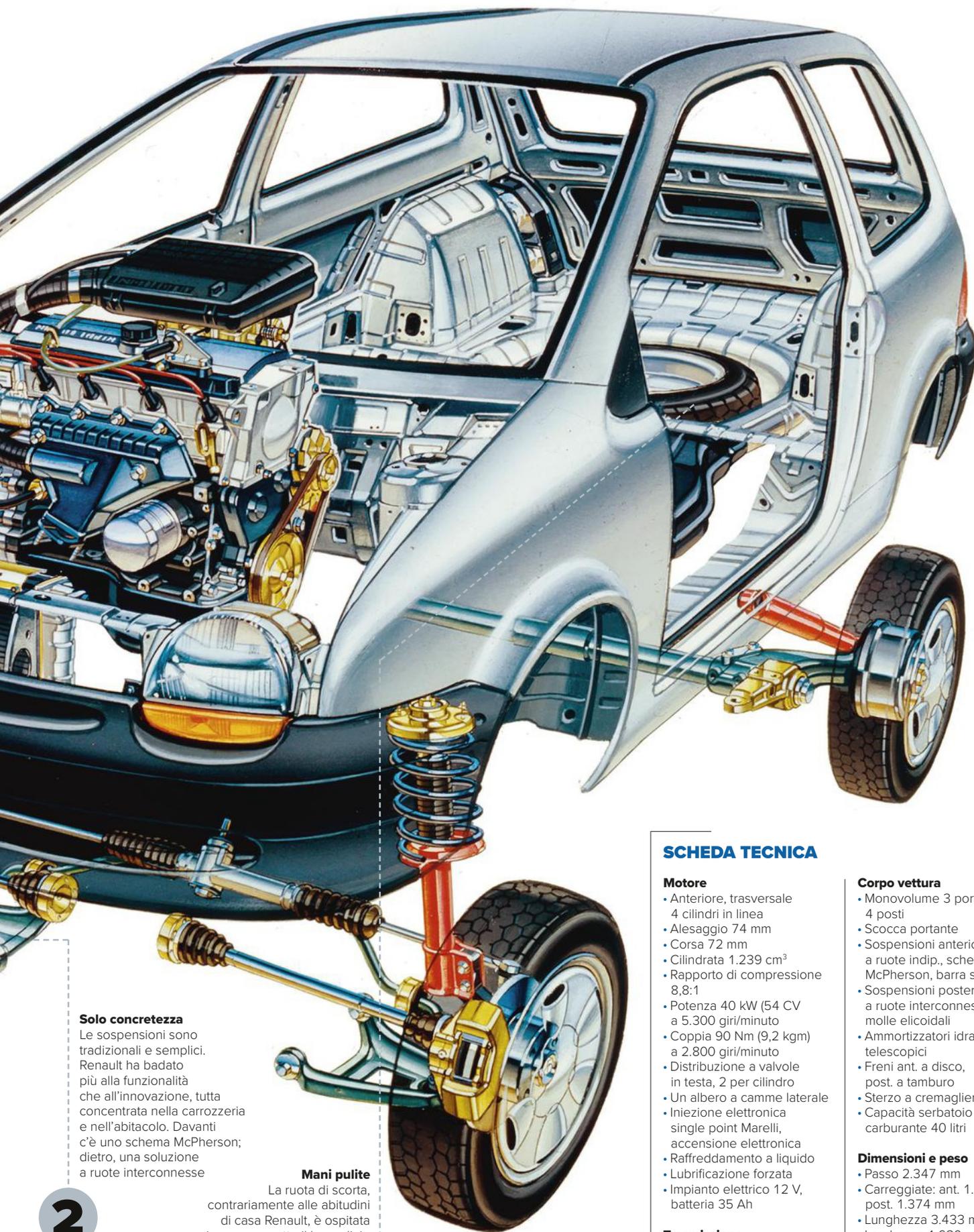
centralizzata, molto diffuso, il volante rivestito di pelle e in tinta con i comandi, come il pomello del cambio, e il kit audio con i caratteristici altoparlanti posteriori che andavano infilati sugli attacchi superiori degli ammortizzatori, ai lati del divanetto. I lamierati della carrozzeria sono in gran parte trattati per evitare la corrosione; nel disegno in basso a sinistra, quelli di colore giallo sono elettrozincati, mentre quelli di colore blu sono galvanizzati. Nel disegno qui sotto, invece, sono evidenziati in rosso gli elementi destinati a proteggere la cellula dell'abitacolo dagli urti. Non troppo curata invece l'insonorizzazione, che lascia filtrare parecchio il rumore del 4 cilindri. Non è che tutto il male venga per nuocere, perché, in mancanza del contagiri e persino di un limitatore dei medesimi, andare a orecchio è necessario.

1

Attenta all'ambiente

Un occhio di riguardo anche per l'ecologia: la Twingo è prodotta con oltre il 90% di parti riciclabili o riciclate, come i preformati all'interno dei parafranghi o il guscio sotto il motore





Solo concretezza

Le sospensioni sono tradizionali e semplici. Renault ha badato più alla funzionalità che all'innovazione, tutta concentrata nella carrozzeria e nell'abitacolo. Davanti c'è uno schema McPherson; dietro, una soluzione a ruote interconnesse

2

Mani pulite

La ruota di scorta, contrariamente alle abitudini di casa Renault, è ospitata in un vano sotto il bagagliaio e non agganciata sotto il pianale all'esterno, cosa che permette di non imbrattarsi se la si utilizza

3

SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, trasversale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 74 mm
- Corsa 72 mm
- Cilindrata 1.239 cm³
- Rapporto di compressione 8,8:1
- Potenza 40 kW (54 CV a 5.300 giri/minuto)
- Coppia 90 Nm (9,2 kgm) a 2.800 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa, 2 per cilindro
- Un albero a camme laterale
- Iniezione elettronica single point Marelli, accensione elettronica
- Raffreddamento a liquido
- Lubrificazione forzata
- Impianto elettrico 12 V, batteria 35 Ah

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio a 5 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Riduzione finale 3,733:1
- Pneumatici 145/70R13T

Corpo vettura

- Monovolume 3 porte, 4 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indep., schema McPherson, barra stabilizz.
- Sospensioni posteriori a ruote interconnesse, molle elicoidali
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni ant. a disco, post. a tamburo
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio carburante 40 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.347 mm
- Carreggiate: ant. 1.416 mm post. 1.374 mm
- Lunghezza 3.433 mm
- Larghezza 1.630 mm
- Altezza 1.423 mm
- Massa 825 kg

Prestazioni

- Velocità 150 km/h
- Consumo medio 6,5 litri/100 km

LA PROVA

UN VESTITO SBARAZZINO E IDEE AZZECCATE

Quattroruote riporta che, se la pagella prevedesse la simpatia, **la Twingo avrebbe cinque stelle**. Non così per la dotazione

Nel numero di giugno 1993 la Twingo viene sottoposta alla Prova su strada di rito. Anche Quattroruote sottolinea che l'essenza del nuovo modello è nella sua filosofia innovativa, giovanile e improntata alla praticità. Tanto che chi decide di acquistare la nuova Renault compra soprattutto un'idea, non certo a buon prezzo, soddisfatto di possedere una macchina tanto diversa dalla concorrenza. Se poi la meccanica è collaudatissima, per non dire obsoleta, e tecnicamente non ci sono elementi di spicco che possano reggere il confronto con l'unicità di carrozzeria e abitacolo, poco importa. Come non interessa che le prestazioni siano oneste e nulla più; questo lo aveva immaginato, facendo centro, anche la Casa madre, che infatti non propone cilindrate alternative o versioni più performanti. Quattroruote trova decisamente scarna la dotazione di accessori di serie, parzialmente giustificabile se si

accetta la filosofia già della precedente Renault 4, ma non in linea con gli standard degli anni 90 né con il prezzo di listino.

DA LETTO A FURGONE

Dentro, la Twingo viene considerata trasgressiva, per la plancia con display centrale e batteria di spie di fronte al pilota e per i comandi colorati. E anche per le molteplici possibilità offerte dai sedili, anche posteriori: si spostano longitudinalmente, si possono reclinare o ribaltare completamente, trasformando l'auto in un furgoncino, oppure abbassare nel senso opposto, per creare due posti letto affiancati. Il grosso tasto tondo del lampeggio di emergenza viene criticato, perché, pur scenografico, non è facilmente raggiungibile. Anche i comandi non illuminati, il volante fisso e l'impianto di climatizzazione poco efficiente ricevono giudizi non soddisfacenti, mentre lo spazio a bordo è da primato, per la categoria. Passando al comportamento dinamico, Quattroruote rileva che la leggerezza della Twingo consente al vecchio 4 cilindri aste e bilancieri di fare ancora una discreta figura, con uno 0-80 km/h in meno di nove secondi e una sufficiente brillantezza, che unita al diametro di sterzata molto contenuto rende agile e svelta la piccola Renault nel traffico cittadino. Anche il cambio è riuscito, preciso e ben manovrabile. Lo sterzo risente un po' della mancanza della servoassistenza, ma basta muoversi appena per ritrovare

UN VOLUMETTO DI SIMPATIA

LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

VELOCITÀ MASSIMA
150,063 km/h in IV (dichiarata 150 km/h)

RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO
Potenza assorbita a 100 km/h: 13,0 kW (17,7 CV)
Rendimento energetico a 100 km/h: 00,0%

SCARTO MEDIO TACHIMETRO
5,6% in più

CONDIZIONI DELLA PROVA
Massa della vettura in prova: 907 kg - Temperatura: 15 °C
Pressione atmosferica: 1019 millibar - Umidità relativa: 62%
Vento: 0-2,1 m/s - Peso specifico carburante: 743 g/l

CONSUMO in V

Velocità in km/h	litri/100 km	km/litro
60	4,0	24,8
80	4,9	20,4
90	5,5	18,2
100	6,1	16,4
110	6,8	14,8
120	7,8	12,8
130	9,1	11,0
140	10,5	9,5

VALORI DICHIARATI:
a 90 km/h: 5,1 l/100km
a 120 km/h: 7,0 l/100 km

HA DALLA SUA LA COMODITÀ

Sarà soprattutto una questione di ambiente, di atmosfera e di colori nell'abitacolo, ma la «Twingo» si guida con allegria. Quando si sale a bordo, si è colpiti soprattutto dalla foggia inconsueta dei comandi, dall'assenza del tradizionale cruscotto davanti al conducente e dall'impressione di spaziosità, non abituale in questa categoria di vetture. La caratteristica voce del motore aste e bilancieri è sommessima e abbastanza gradevole al minimo. Le lievi vibrazioni che si manifestano sul volante e sui sedili non infastidiscono, mentre la rumorosità aumenta sensibilmente quando si tirano le marce fino agli alti regimi. Per fortuna, perché, in assenza dei contagiri e di un limitatore sull'impianto di accensione o di alimentazione, l'aumento della rumorosità è l'unico freno all'utilizzo delle marce oltre il limite massimo di giri sopportato dal motore. Alla «Twingo» si perdona anche questo e, comunque, quando si tirano le marce la risposta è vivace e permette di districarsi con agilità anche nel traffico più intenso. Passa da 0 a 80 km/h in meno di nove secondi e raggiunge i 100 km/h in 14 secondi. Sono risultati soddisfacenti per la categoria. Un po' pigra, invece, la ripresa. Il cambio ha una quinta piuttosto lunga (34,2 km/h a 1000 giri/min), che ha il merito di contenere la rumorosità in autostrada e i consumi entro limiti ragionevoli, ma che, ovviamente, riduce anche il «tono» del motore e costringe a scalare marcia quando c'è bisogno di uno scatto brillante. Nonostante tutto, il motore è sufficientemente elastico e, se non si ha fretta, consente una guida rilassata, con frequente uso dei rapporti più alti.

164
1993



la necessaria leggerezza. Le sospensioni, pur non sofisticate, assorbono bene e consentono di viaggiare con il tipico confort «alla francese», con un molleggio morbido che filtra buche e sconnessioni varie.

TENUTA SICURA

L'assetto non pregiudica il comportamento stradale, che si mantiene sempre sicuro e intuitivo, nonostante l'ampia escursione delle sospensioni. Anche sul bagnato, complice la modesta potenza, non ci sono problemi di perdita dell'aderenza.

La forma di piccola monovolume rende semmai la Twingo un po' più sensibile della media alle raffiche di vento laterali, ma senza raggiungere livelli che possano causare preoccupazione. La stabilità è altrettanto sicura; il rollio è elevato, ma raramente sono necessarie manovre correttive, peraltro molto intuitive. Passando ai consumi, si ottengono risultati confortanti quando si guida con dolcezza, senza tirare le marce. A 90 orari sono oltre 18 i chilometri che si percorrono con un litro di benzina, mentre

GIUGNO 1993 - L. 80/93

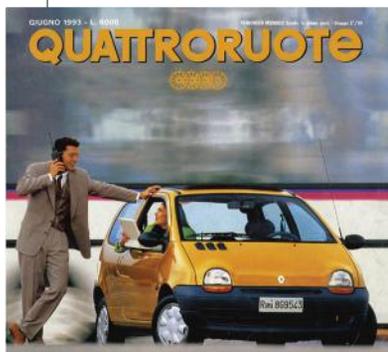
QUATTRORUOTE

LA NUOVA "Y10" NON È PIÙ MINI

PROVE

- «Twingo», l'indifferente fuoriserie?
- «Trio» è partito e se scappa l'abbiamo?
- Arriva in scatto un «Prunella» e «Sirena»?

FERRARI "456" - L'ABBIAMO PROVATA PER 4000 KM



NON È FACILE AVERE DEGLI UTILI SULLE AUTO PICCOLE. **RENAULT PUNTA SULL'UNICITÀ** PER ALZARE IL PREZZO

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0 - 60	5,4
0 - 80	6,9
0 - 100	14,0
0 - 120	22,4
0 - 130	28,9

1 CHILOMETRO con partenza da fermo: 36,0 s velocità d'uscita: 136,7 km/h
 400 METRI con partenza da fermo: 19,0 s velocità d'uscita: 113,1 km/h
 1 CHILOMETRO da 40 km/h in 1^a: 39,1 s velocità d'uscita: 130,2 km/h

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	15,9
80	28,2
100	44,0
120	63,4
130	74,4

Diametro di sterzata

10,10 m a destra; 10,00 m a sinistra

RIPRESA in V

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70 - 80	5,3
70 - 100	17,1
70 - 120	32,4



165
6/93



Gradevole anche la vista posteriore della «Twingo». Inedita la collocazione dell'antenna radio, che spunta dalla carrozzeria dello specchio sinistro.

al limite autostradale di 130 se ne coprono ancora 11. Se si cercano le prestazioni, però, il 4 cilindri mostra di non gradire troppo, diventando rumoroso e scendendo a una percorrenza di 9,5 km/litro a 140 orari, velocità che, però, non è così distante dalla punta massima rilevata, di 150 km/h. I voti della pagella di Quattroruote spaziano dalle 5 stelle dell'abitabilità alle 2 stelle per la plancia e i comandi, la strumentazione, la climatizzazione, la finitura, gli accessori, la ripresa

e la dotazione di sicurezza. In sostanza, si può concludere che chi sceglie la Twingo sposa una filosofia, un concetto progettuale, e non considera alcune lacune come veri difetti, ma piuttosto come tratti della personalità esclusiva della prima piccola monovolume europea. Così come accadeva in precedenza per la Renault 4, che, pur superata sotto più di un aspetto, conservava, e conserva tuttora, una nutrita schiera di sostenitori che non vedevano reali alternative.

LA PAGELLA

FUNZIONALITÀ	Posto guida	★★★	La posizione di guida è abbastanza comoda per la maggior parte dei conducenti, nonostante sedile (un po' stretto) e volante non regolabili in altezza.
	Plancia e comandi	★★	Non c'è il cruscotto davanti al conducente e la plancia è veramente originale. I comandi (alcuni fuori portata) non sono illuminati.
	Strumentazione	★★	La presentazione (digitale) è originale, ma c'è veramente poco. La visualizzazione dell'orologio è in alternativa a quella dei contaghiometri.
	Climatizzazione	★★	La mancanza del riciclo è inaccettabile su una moderna «cittadina», soprattutto considerando la funzionalità degli impianti di alcune concorrenti.
	Finitura	★★	L'impostazione è economica, studiata in funzione del «colpo d'occhio» più che della sostanza. Molti particolari lasciano a desiderare.
	Accessori	★★	Si è partiti dall'assioma che «spartano è bello» e si è trascurato l'equipaggiamento. L'abitacolo è arredato all'insegna del colore e dell'economia.
	Cambio	★★★★	La manovrabilità della leva è gradevole, grazie agli innesti precisi e alla buona sincronizzazione. I rapporti, piuttosto lunghi, sono adatti.
	Sterzo	★★★	Un po' pesante nelle manovre da fermo e a bassa velocità. Permette di invertire la marcia con una sola manovra in una strada larga dieci metri.
	Confort	★★★★	Le sospensioni assorbono abbastanza bene anche lo sconnesso. Il motore è un po' rumoroso. La «Twingo» meriterebbe qualche accessorio in più.
	Media stelle	2,7	
VOLUMETRIA	Abitabilità	★★★★★	È omologata solo per quattro persone, ma per quattro c'è spazio in abbondanza, sia davanti sia dietro. Peccato che non ci sia una «cinque porte».
	Bagagliaio	★★★	Con il sedile posteriore (regolabile) in posizione avanzata la capacità è di 247 dm ³ . Con lo schienale indietro si scende a 202 dm ³ , un valore solo sufficiente.
	Media stelle	4,0	

* INSUFFICIENTE ** SUFFICIENTE *** DISCRETO **** BUONO ***** OTTIMO

166
6/93

PRESTAZIONI	Motore	★★★	Fa onestamente il suo lavoro nonostante la distribuzione di tipo «démodé» (albero a camme laterale con aste e bilancieri). Manca il limitatore di giri.
	Accelerazione	★★★	Quando si tirano le marce risponde con una certa vivacità. Passa da 0 a 100 km/h in 14 secondi, contro i 18 della nuova Opel «Corsa 1.2».
	Ripresa	★★	La quinta, molto lunga per ridurre la rumorosità e i consumi, non consente riprese brillanti. È necessario scalare spesso.
	Media stelle	2,7	
	SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA	Visibilità	★★★
Dotazione		★★	Piuttosto carente. Mancano le barre di rinforzo nelle porte, ma, soprattutto, le cinture non sono regolabili in altezza neanche per i posti anteriori.
Freni		★★★	Il pedale è ben modulabile e si ottengono spazi di frenata abbastanza contenuti (44 m a 100 km/h). La decelerazione media è di 8,8 m/sec ² (pari a 0,9 g).
Tenuta di strada		★★★★	Affidabile anche sui percorsi più impegnativi e sul bagnato. È abbastanza sensibile al vento laterale, ma il comportamento resta sincero.
Stabilità		★★★★	Le variazioni di assetto sono prevedibili nonostante il rollio un po' elevato. Le poche correzioni necessarie sono intuitive.
Media stelle	3,2		
ECONOMIA	Consumo	★★★	Abbastanza sobria quando si sfrutta il motore con moderazione. Se si tirano le marce il consumo sale sensibilmente. Percorre 11 km/litro a 130 km/h.
	Aerodinamica	★★★	Il coefficiente di penetrazione è pari a 0,35. Per avanzare a 130 km/h, la vettura assorbe 25,2 kW, poco più di 34 CV.
	Media stelle	3,0	

167
6/93

IL DESIGN PADRI CELEBRI E NUOVI SPUNTI

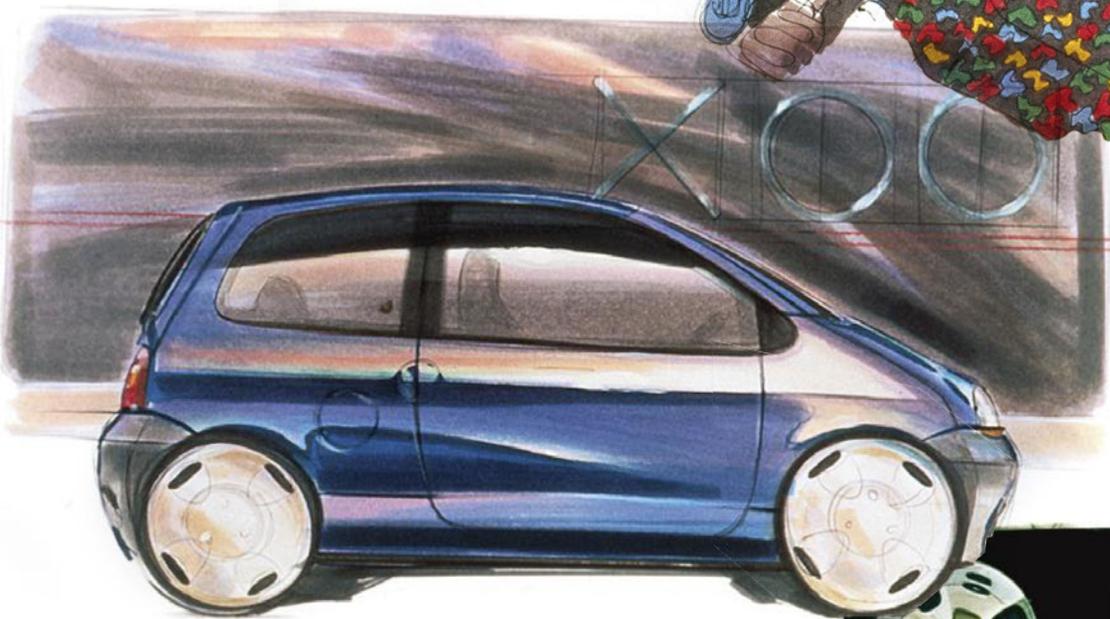
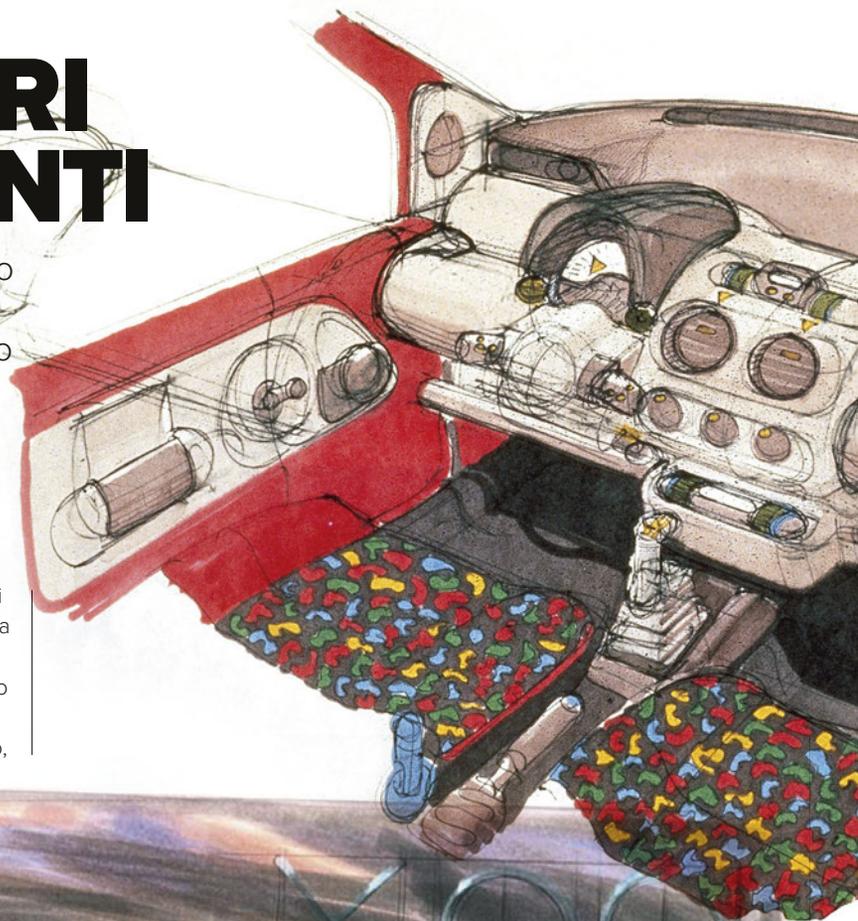
Furono coinvolti fior di designer, fra cui Marcello Gandini, per sviluppare sin dai primi schizzi **una citycar monovolume**, alla ricerca di spazio

Gia per il nome, in casa Renault, le pretese erano più elevate del solito: non la solita sigla numerica degli anni passati, 4, 5, 12, 20, 30 e via contando, ma un termine che restasse facilmente nella memoria, fosse inconfondibile e suggerisse la dinamicità e l'allegria che la Régie voleva fossero evidenti nel nuovo modello. Ci si orientò sulla danza, e nell'indecisione fra Swing, Twist e Tango, il nome di battesimo derivò dalla crasi dei tre balli: e Twingo fu.

GESTAZIONE LUNGA

Il progetto VBG (Vehicule Bas de Gamme, veicolo di gamma bassa) era già nato addirittura nel 1973, quando, avendo la R4 ormai dodici anni, si era iniziato a pensare a una sua sostituta, da subito immaginata con un design tendente al monovolume, per esaltare le doti di spaziosità e praticità. Tra i primi nomi di spicco a occuparsi della futura auto ci fu Robert Opron, che propose un paio di anni dopo due varianti in scala 1:1, ideate

assieme al designer Gaston Juchet; i vertici della Casa non seppero prendere una decisione, così Opron e Juchet presentarono l'anno successivo, si era nel 1976, altri tre modelli di stile, di cui uno ideato dal collega Jacques Nocher. Nulla di fatto ancora una volta, anzi, il progetto VBG subì una battuta d'arresto. Sarà rispolverato solo anni dopo,



quando, nel 1984, venne chiesta la consulenza di alcuni designer esterni, fra cui Marcello Gandini, già autore delle linee della Renault Super 5, che propose una monovolume, in due versioni, ritenuta però troppo spigolosa. Il progetto si chiamava a questo punto W60 e divenne X06 nel 1987, quando Jean-Pierre Ploué e Patrick LeQuément, assieme a Gerard Gauvry per l'interno, crearono la linea pressoché definitiva della Twingo, come si può vedere dai disegni di queste

pagine. Le forme della Twingo furono "congelate" nel 1988, ma ancora una volta i dirigenti non erano convinti del progetto. Ci volle l'intervento diretto del presidente di Renault, Raymond Lévy, per dare via libera alla nuova auto, i cui prototipi avrebbero cominciato i test nel 1990 e che sarebbe diventata un'icona, tanto da essere già oggi ambita dai collezionisti.

GUIDA ALL'ACQUISTO È UN OTTIMO MODO PER INIZIARE

Modello virtualmente privo di punti deboli, facile da riparare e di semplice gestione, **costa ancora davvero poco**. Pertanto, meglio scegliere un esemplare già in buono stato. L'offerta è abbondante

MECCANICA A TUTTA PROVA

Non c'è praticamente nulla di cagionevole nella meccanica della Twingo. Ogni componente è iper collaudato e molto semplice, quindi refrattario ai guasti. Superare i 200 mila chilometri senza inconvenienti è la regola. Se si vuole trovare qualcosa da nominare, raramente i supporti del motore diventano rumorosi e le cuffie dei semiassi si possono tagliare, ma questo è un difetto comune a tutte le automobili, col passare degli anni.

CARROZZERIA E INTERNI, POCHI NEI

Non è che i rivestimenti interni siano particolarmente delicati, ma quelli delle serie speciali sono difficili da reperire. La strumentazione tende a perdere di leggibilità con gli anni, ma molto dipende anche da quanto l'auto è rimasta esposta al sole e alla polvere. Lo sportellino del bocchettone di rifornimento, invece, è fragile: tende a rompersi e ad aprirsi da solo. Le porte, molto lunghe, possono andare fuori registro con una certa facilità, mentre i fascioni possono sbiancare; spesso, è sufficiente scaldarli per farli tornare uniformi.

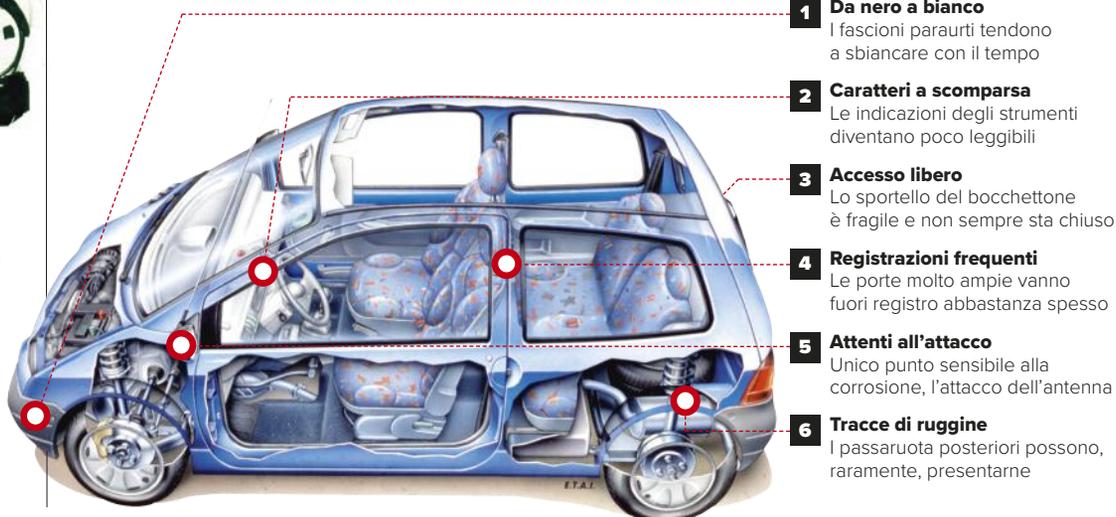
QUOTAZIONI STABILI, PER ORA

Fino a oggi tutte le Twingo della prima generazione (1993-2007) hanno, in Italia, la medesima quotazione di mercato. Non ci sono ancora distinzioni tra la "prima serie" e la "seconda serie" del 1998, successiva al restyling. Probabilmente in futuro le prime avranno un valore leggermente superiore, perché più "pure". Nemmeno le serie speciali, finora, costano di più, ma è una situazione provvisoria. Presto, un'edizione limitata, con tutti i dettagli specifici in ordine, si rivaluterà. La quotazione attuale è di 2.500 euro.

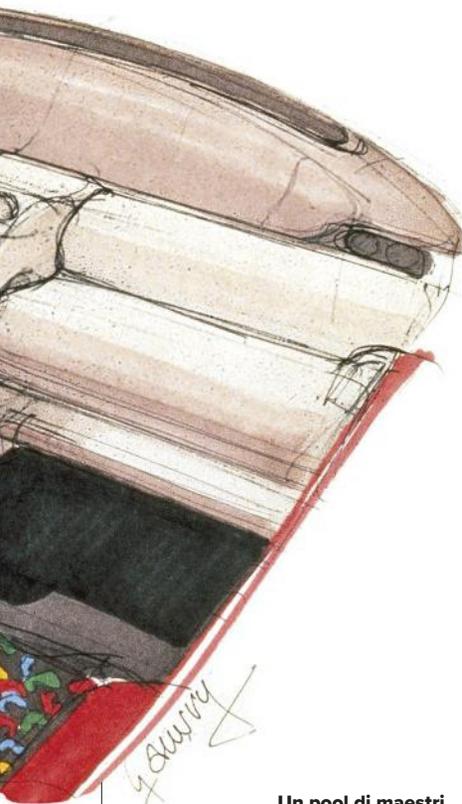
SPECIALISTI? TROPPO PRESTO

Al momento sarebbe esagerato indicare dei veri e propri specialisti, cosa comune per le youngtimer. Però possiamo dirvi che per l'assistenza meccanica ci si può tranquillamente rivolgere alla rete Renault: Autocastello di Legnano (MI), storica concessionaria, ci conferma che non ci sono problemi di sorta, per le Twingo di prima generazione. Quanto alla carrozzeria, oltre alla rete ufficiale, ci sentiamo di segnalare la Nuova Carrozzeria Canavesio, via dei Fontanili 4, Fossano (CN): la citiamo nel servizio e ha già riportato a nuovo una quindicina di Twingo. Quanto ai ricambi, si trovano presso la rete ufficiale, in internet o nei campi di demolizione, a prezzi assolutamente contenuti: per esempio (nuovi), retrovisore esterno a 22 euro, faro anteriore 45 euro, fascione posteriore 65 euro, parafrangente anteriore 40 euro (da verniciare).

I PUNTI DEBOLI: SOLTANTO QUALCHE DETTAGLIO



- 1 Da nero a bianco**
I fascioni paraurti tendono a sbiancare con il tempo
- 2 Caratteri a scomparsa**
Le indicazioni degli strumenti diventano poco leggibili
- 3 Accesso libero**
Lo sportello del bocchettone è fragile e non sempre sta chiuso
- 4 Registrosi frequenti**
Le porte molto ampie vanno fuori registro abbastanza spesso
- 5 Attenti all'attacco**
Unico punto sensibile alla corrosione, l'attacco dell'antenna
- 6 Tracce di ruggine**
I passaruota posteriori possono, raramente, presentarne



Un pool di maestri
L'interno è opera di Gerard Gauvbry; qui sotto, la X06, frutto dell'estro di Patrick LeQuément e Jean-Pierre Ploué; in basso, una maquette della Twingo

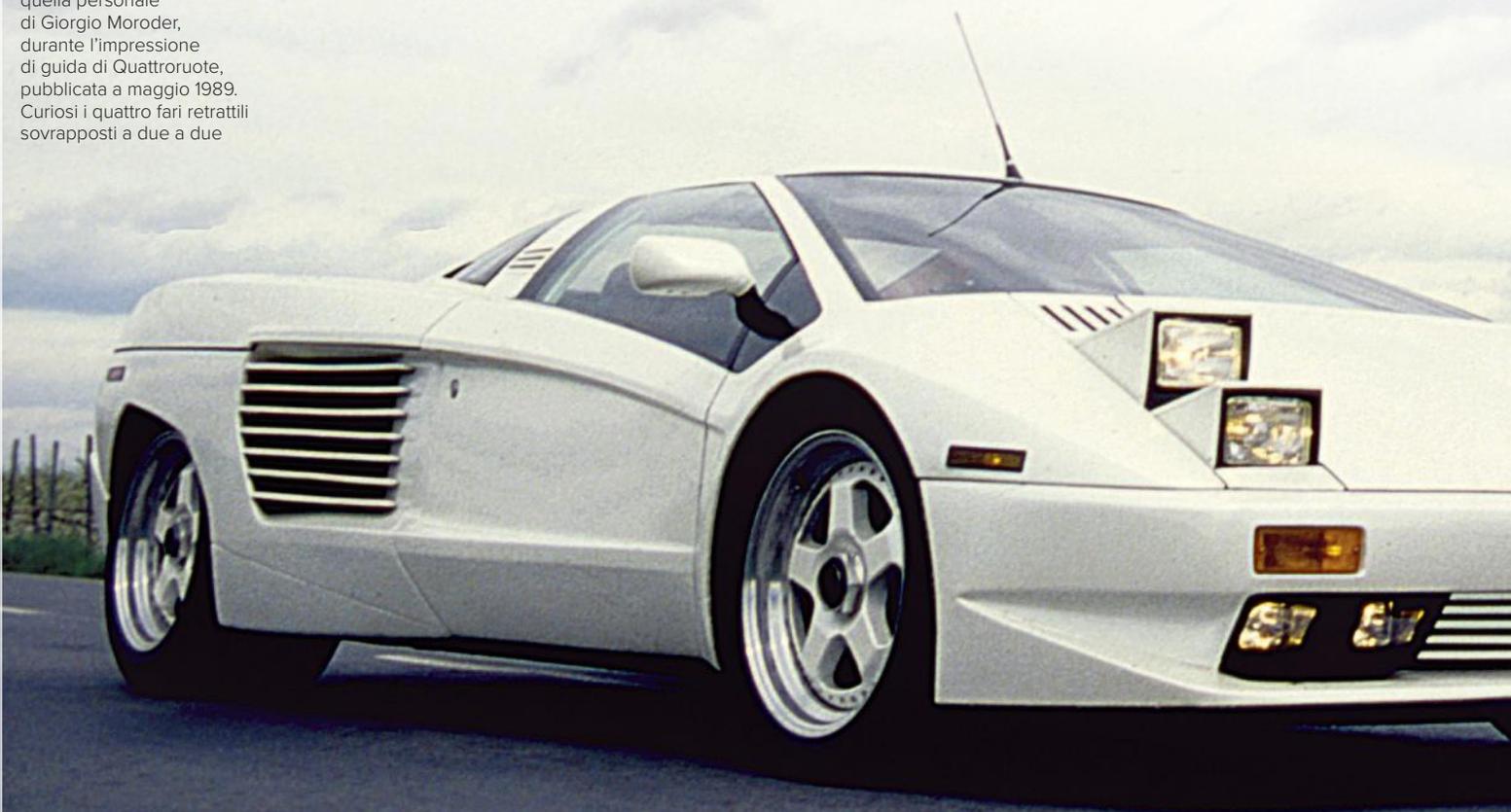


MA SENTI COME SUONA

Nei piani di Claudio Zampolli e del celebre produttore discografico Giorgio Moroder, la V 16 T **doveva diventare la supercar più esclusiva**, con il suo motore 16 cilindri. Lo è stata, solo per una decina di esemplari, 35 anni fa

L'avevamo guidata

La V 16 T "numero 1", quella personale di Giorgio Moroder, durante l'impressione di guida di Quattroruote, pubblicata a maggio 1989. Curiosi i quattro fari retrattili sovrapposti a due a due



Triade d'eccezione

A destra, in senso orario, i tre maggiori artefici della Cizeta V 16 T: Marcello Gandini, celebre designer che ne ha firmato la linea; Claudio Zampolli, ideatore del progetto e convinto sostenitore della sua creatura fino alla fine; Giorgio Moroder, il discografico ritenuto il padre della disco music, nonché finanziatore dell'avventura



Chiamatela supercar dei record, se volete. Anche se ha avuto poca fortuna, la Cizeta Moroder V 16 T ne ha battuti un paio ben 35 anni dopo la sua nascita. Nel gennaio 2022, il prototipo, appartenente al produttore discografico

“Da subito ho deciso che **avrebbe avuto un’orchestra** di 16 elementi, posti al centro”

Claudio Zampolli

altoatesino Giorgio Moroder, è stata la prima supercar venduta all’asta con un pacchetto Nft (Non Fungible Token) compreso nel prezzo. Per la cifra di 1.191 mila euro, il secondo proprietario ha acquisito contenuti multimediali esclusivi, fra cui lo scan tridimensionale dell’auto. Si

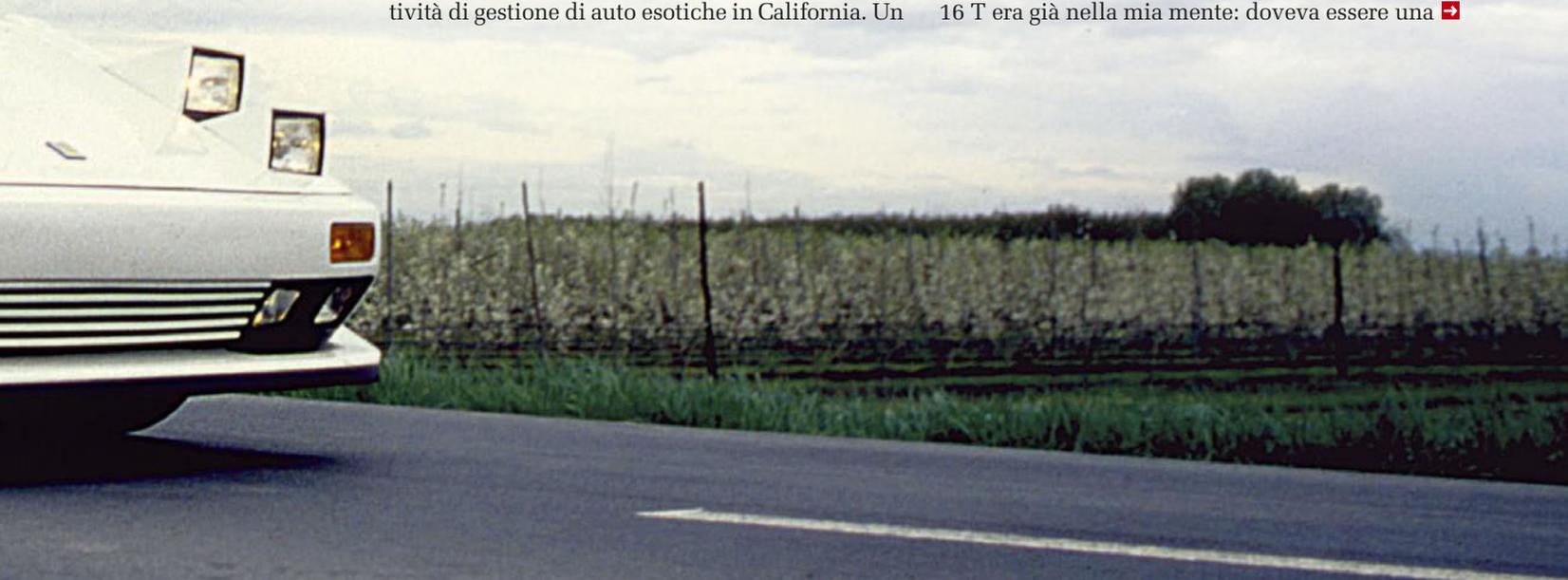
tratta della stessa show car svelata da Jay Leno il 5 dicembre 1988 nella cornice glamour del Century Plaza di Beverly Hills, per il Los Angeles Auto Show. Per l’occasione, Moroder scrisse la colonna sonora “A car is born”.

NATA PER ESSERE IL MASSIMO

La V 16 T è la Grace Jones delle supercar. Qualcosa di mai visto prima, anche in quei tempi di edonismo sfrenato. L’acronimo Cizeta deriva dalle iniziali di Claudio Zampolli, il tecnico modenese che lascia la Lamborghini per avviare un’attività di gestione di auto esotiche in California. Un



giorno conosce Moroder, pioniere della disco e della musica elettronica da film, con tre premi Oscar e quattro Grammy in salotto. Uno che ama anticipare i tempi, anche in fatto di macchine. Naturale che accetti di diventare socio per costruire la supercar più esclusiva di tutte. Qualcosa di futuribile, come la sua musica. “L’idea mi è venuta alla fine del 1984, convinto che sui principali mercati e soprattutto in America, dove risiedo ormai da anni, ci fosse ancora spazio per questo genere di vetture”, racconta Claudio Zampolli a Quattroruote. “La V 16 T era già nella mia mente: doveva essere una ➔





MENU DEI MOTORI COLLECTION (2)



Anche scoperta

Qui sopra, gli interni della versione definitiva della V 16 T. In alto, la versione spider, ribattezzata Fenice, ultimata negli Usa in seguito alla chiusura della Cizeta di Modena nel 1994

Si ringrazia Fabrizio Ferrari, collaboratore al tempo di Claudio Zampolli, per la ricerca iconografica

→ berlinetta esclusiva a due posti, dalla linea aggressiva e spinta da un 16 cilindri piazzato al centro". Un biglietto da visita importante, nonché uno dei rarissimi casi di V16 realizzati dopo la seconda guerra mondiale.

MEGLIO TUBOLARE

Lo sviluppo prende l'avvio nel 1985 alla Tecnostile di Achille Bevini e Oliviero Pedrazzi a Campogalliano, non lontano dalla "Fabbrica blu" della Bugatti, secondo un programma ambizioso di progettazione e produzione completamente in-house. Messo al banco, il 6 litri aspirato in lega di alluminio gira benissimo. Ha una meccanica raffinata e potente, senza la mediazione dell'elettronica (quella, ai tempi, è ancora roba da... Moroder), ma semplificata al massimo per facilitarne la manutenzione. I problemi che ostacolano lo sviluppo della V 16 T arrivano dal telaio. Il prototipo dello scatolato in acciaio è scartato; meglio la struttura tubolare in lega di molibdeno, meno costosa e più pratica. A chi può essere affidato il design, se non a un altro ambasciatore dello stile italiano, come

“Il motore è in posizione **molto avanzata**, per via del suo grande ingombro trasversale”

Marcello Gandini

Marcello Gandini? Le attese non vanno deluse: le matite dello stilista delineano una sportiva a due posti dalla forma a cuneo molto pronunciata, riconoscibile dai quattro proiettori a scomparsa e dai "pettini" laterali tipo Testarossa. Gandini dichiarerà poi che la V 16 T è il prologo della Lamborghini Diablo, oltre ad avere una certa aria di famiglia con la Bugatti EB 110. "Sono tutte auto a motore centrale che hanno lo stesso spirito, salvo che il 16 cilindri di Zampolli si era un po' distaccato dai 12 di Ferrari e Lamborghini", spiega oggi il grande designer. "Per la Cizeta non mi fece richieste particolari, l'impostazione tecnica era già definita, l'ho solo vestita, senza grossi problemi. Dato il grande ingombro trasversale, il motore è stato collocato per forza in posizione più avanzata, davanti alle ruote posteriori e non fra loro. Questo spiega anche la larghezza dell'auto".

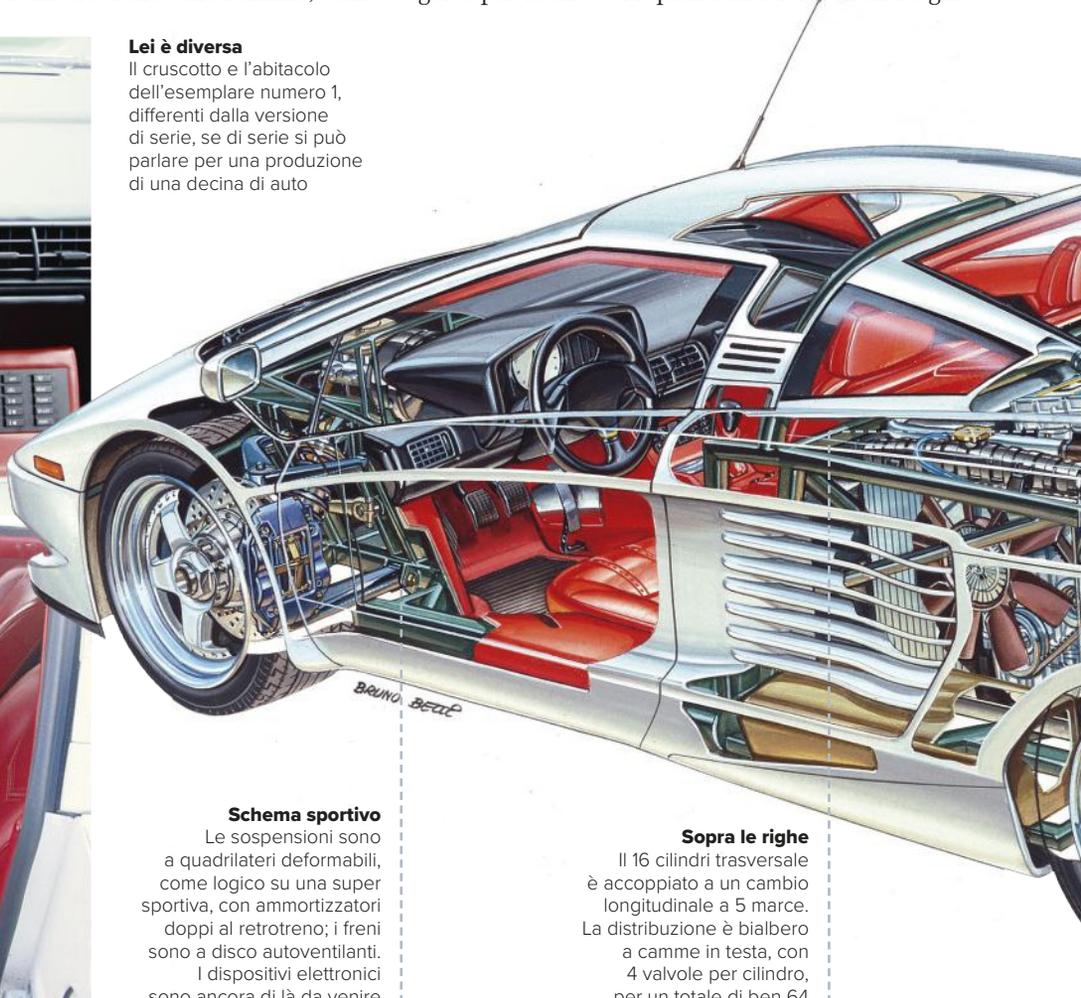
MORODER, SOLO LA PRIMA

Il primo esemplare fu ultimato nella notte del 25 novembre 1988, prima di volare a Los Angeles per lo show. A quella data l'avventura è già



Lei è diversa

Il cruscotto e l'abitacolo dell'esemplare numero 1, differenti dalla versione di serie, se di serie si può parlare per una produzione di una decina di auto

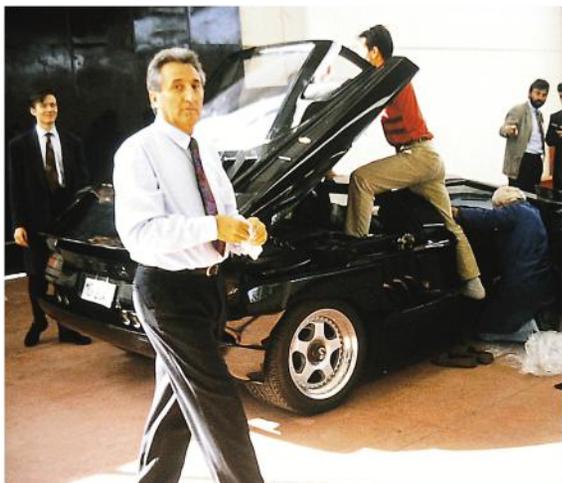


Schema sportivo

Le sospensioni sono a quadrilateri deformabili, come logico su una super sportiva, con ammortizzatori doppi al retrotreno; i freni sono a disco autoventilanti. I dispositivi elettronici sono ancora di là da venire

Sopra le righe

Il 16 cilindri trasversale è accoppiato a un cambio longitudinale a 5 marce. La distribuzione è bialbero a camme in testa, con 4 valvole per cilindro, per un totale di ben 64

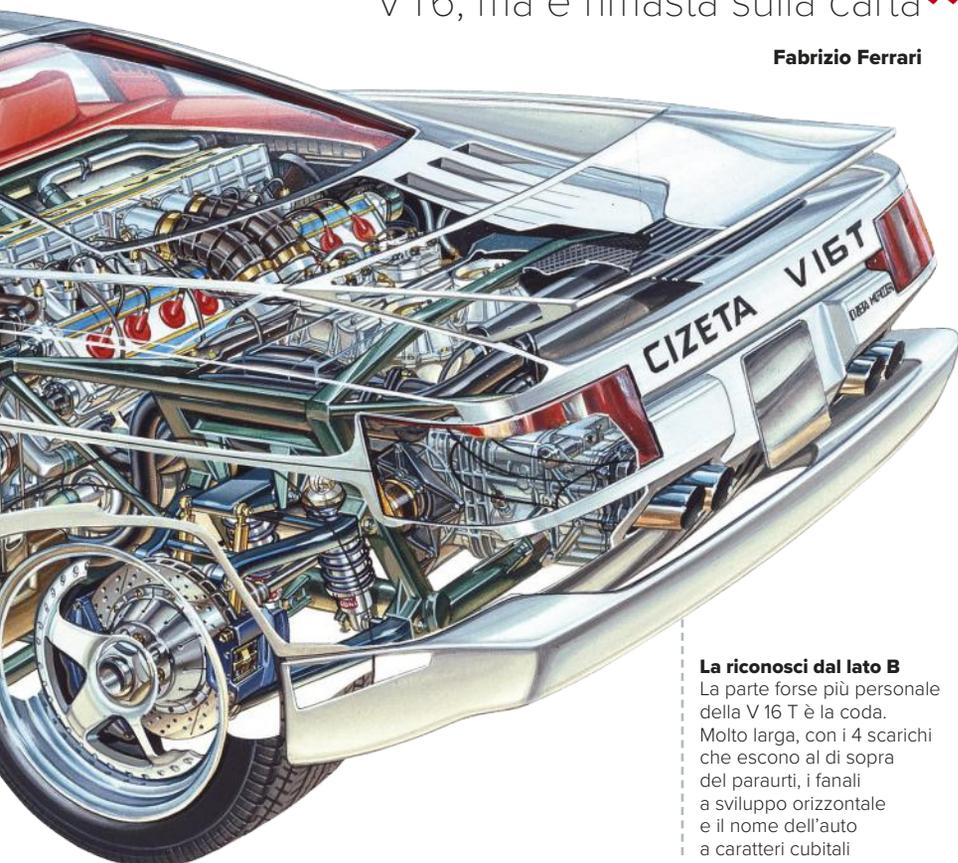


Ricordi di un'avventura

Dall'alto a sinistra, in senso orario: Claudio Zampolli davanti a una V 16 T, nel 1991; la scocca della vettura in allestimento; il motore a 16 cilindri a V trasversale, collegato al cambio longitudinale; la presentazione ufficiale a Modena, nel 1991, del modello definitivo

“Avevamo studiato **anche una berlina**, sempre col motore V16, ma è rimasta sulla carta”

Fabrizio Ferrari



La riconosci dal lato B
La parte forse più personale della V 16 T è la coda. Molto larga, con i 4 scarichi che escono al di sopra del paraurti, i fanali a sviluppo orizzontale e il nome dell'auto a caratteri cubitali

costata sei miliardi di lire, omologazioni escluse. Il piano è di produrre 25 unità, che a pieno regime sarebbero diventate 50 all'anno, vendute a 300 mila dollari (400 milioni di lire) di allora. Nel 1990, però, la Cizeta perde il cognome Moroder, diventando Cizeta Automobili. Troppi costi e troppi ritardi ne hanno inficiato le aspettative. Zampolli invece tira dritto: il potenziale c'è. Il 16 cilindri a V sprigiona qualcosa come 560 CV e 542 Nm e vola da zero a 100 in 4 secondi, per toccare i 328 orari di velocità massima.

Emanuele Sanfront la guida su strada per Quattroruote e riporta che “il bolide si rivela abbastanza agile e, una volta presa la mano, diventa divertente, a patto però di usare con delicatezza l'acceleratore”. Confermate anche le ottime impressioni sul V16: “Sorprende, perché consente di disporre, già dai regimi più bassi, di tutta la potenza. I cavalli vengono scaricati a terra con progressività, il che rende la V 16 T non troppo impegnativa, soprattutto quando si affrontano curve strette”. Sì, tutto sembra facile e possibile, in quegli anni. Anche reinventarsi costruttori. Dura solo una decina di Cizeta il sogno del “selvàdeg”, il selvaggio, come era soprannominato Zampolli. “Un uomo molto gradevole e coraggioso, che avrebbe meritato miglior fortuna. Ha avuto il coraggio di farla a Modena: per quel che ne so, molte difficoltà sono nate da quello, perché quella macchina aveva dato fastidio a qualcuno”, si lascia sfuggire Gandini. Ma la storia ha confermato che, sulle supercar a 16 cilindri, il tecnico scomparso nel 2021 aveva visto giusto. 

Fab Four (e Romeo)

Da sinistra, Francesco Rolli con Romeo (la mascotte della carrozzeria), Giovanni Gatti, Dario Denichilo e Luciano Gatti. La struttura orobica è attiva dal 1979 ed effettua restauri di alto livello anche su prototipi e modelli di stile. In questa foto, nel telaio "girarresto", una Dino 246 GTS a cui sono stati ricostruiti diversi lamierati



Al ritmo

Restauri di alto livello **nella bellissima struttura di Bergamo**, con le note del quartetto di Liverpool.

Qui, da due generazioni, l'amore per la preservazione dell'originalità prevale su tutto

DEI



Chiedi chi erano i Beatles, cantavano gli Stadio alla fine degli anni 80. A Luciano Gatti, carrozziere conosciuto e stimato anche Oltreoceano (per esempio a Pebble Beach), bergamasco purosangue, classe 1955, è meglio non chiedere chi erano i Fab Four. Perché li adora talmente tanto che inizierebbe un soliloquio sulla storia del gruppo “più famoso di Gesù Cristo”, che neanche Gino Castaldo potrebbe intavolare. Si pensi che ha imposto, nella sua affascinante struttura, solo ed esclusivamente le note del mitico quartetto di Liverpool. Ora è chiaro perché i restauri nella Carrozzeria Gatti, fondata nel 1979, vengano così bene. Ribattere il parafrangente di un’Alfa anteguerra al ritmo di “She loves you” o ricostruire il paraurti di una Cisitalia ascoltando “Here comes the sun” è proprio tutta un’altra musica.

LA GRANDE SCUOLA ITALIANA

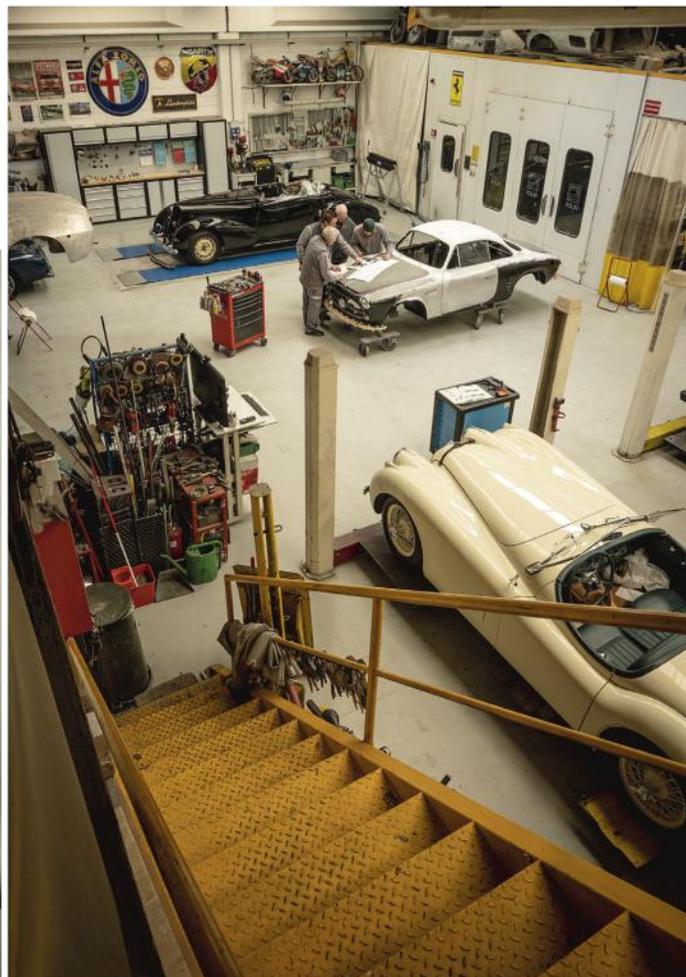
“L’inizio della mia attività non è stato semplice”, spiega il sempre sorridente artigiano bergamasco, “ma per fortuna alla fine degli anni 70, in Italia, c’era già un’ottima scuola di maestri nel restauro delle auto. Avevo 24 anni e una gran voglia d’imparare. Ho iniziato in punta di piedi, cercando di attingere la tecnica da tutti i grandi ‘martellini’, perché nel nostro mestiere è più importante recuperare un parafrangente originale piuttosto che buttarlo via e costruirne uno ex novo. Qui si parla di autentiche opere d’arte, e anche solo poterci lavorare per una semplice lucidatura ti riempie d’orgoglio”. Dopo appena un paio di anni, la decisione di specializzarsi solo sul restauro, partendo da due marchi universalmente amati come Alfa Romeo e Citroën.

Figlio d’arte, Giovanni Gatti nel 2000 decide di seguire le orme del padre e diventa parte integrante dell’organico della carrozzeria, come responsabile tecnico, col compito di fornire un 



BEATLES

“Nel nostro mestiere è fondamentale **l'approccio 'tailor made'**, perché non esiste un restauro uguale all'altro”



Salvataggi importanti

Qui sopra, una lavorazione di recupero della vernice su una Fiat 1500 Spider Moretti, restaurata anni fa; una tecnica che la riporta ai massimi livelli senza riverniciarla. Per quanto riguarda la tappezzeria, la struttura orobica è in grado di rifare moquette, sedili, pannelli e capote, utilizzando tessuti e materiali che rispettano per qualità e fedeltà l'allestimento di primo equipaggiamento della Casa costruttrice

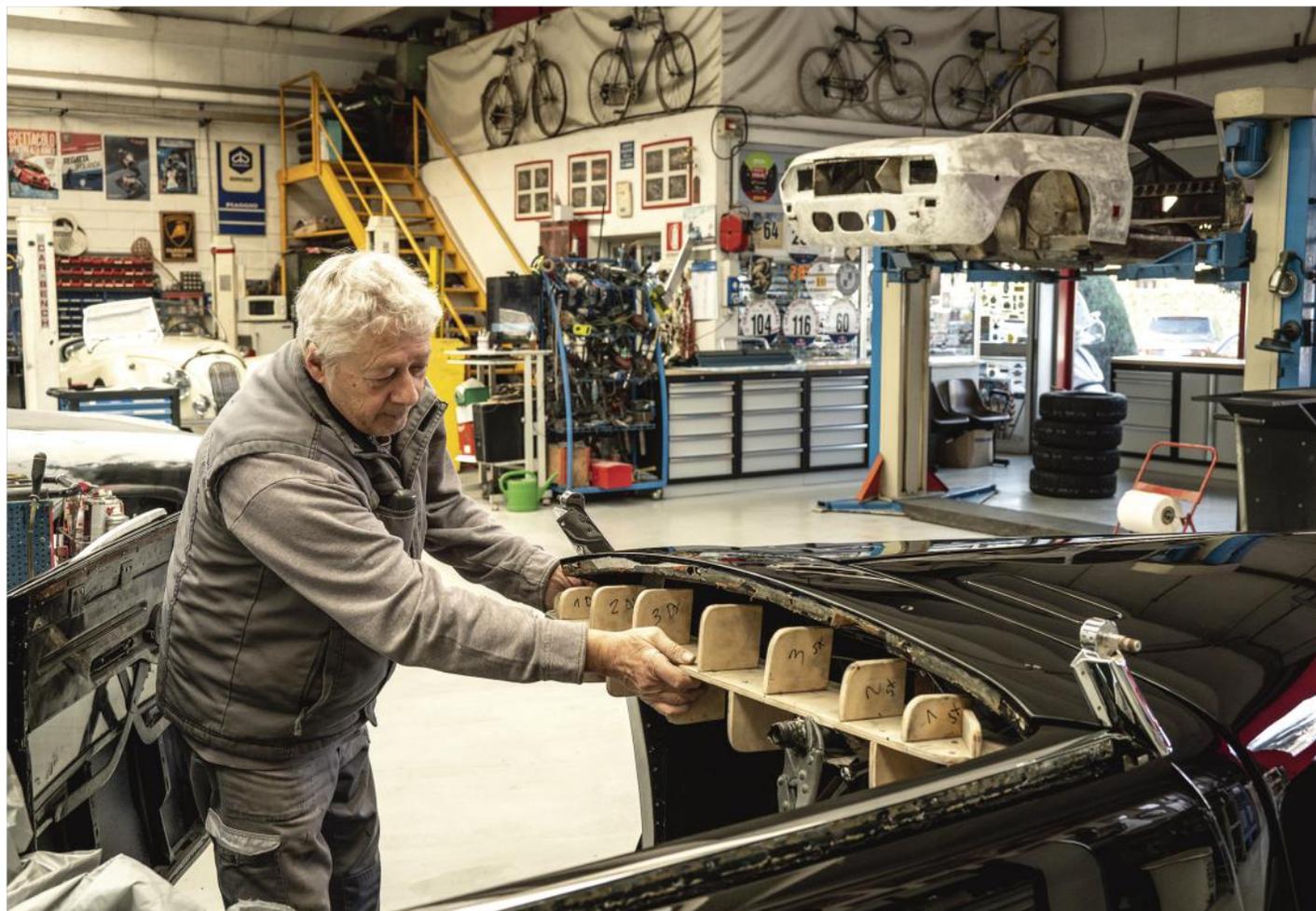
➔ contribuito in termini di nuove idee per far crescere l'azienda: “In realtà non ho inventato nulla”, spiega Giovanni accarezzando il parafrangente di una Cisitalia 202 spider, “ho semplicemente introdotto il sistema del 'tailor made' nella nostra attività. Ciascun mezzo che varca la soglia dell'officina ha la sua storia, e non si può generalizzare il metodo di lavoro. Non esistono solo auto da riparare in seguito a un sinistro o vetture totalmente da restaurare. Ci sono anche veicoli con ripristini datati, che meritano di essere salvati senza essere rifatti totalmente, e in questo caso la tecnologia moderna viene in aiuto. E poi ci sono dei rifacimenti parziali su auto del tutto originali: anche in questo caso la lavorazione ha un suo approccio, anche storico, ben preciso e totalmente differente dai precedenti”.

ARTIGIANATO E TECNOLOGIA

Il ripristino di un veicolo effettuato salvando il più possibile le parti originali è la vera sfida, da qualche anno a questa parte, nel mondo della carrozzeria. “Eseguiamo restauri conservativi completi”, prosegue Giovanni, “mantenendo materiali, componenti e dettagli originali, preservando l'interesse storico delle auto, a costo di non dormire la notte. La missione, in molti casi, sembra impossibile: quella cioè di effettuare interventi mirati al ripristino delle parti mancanti, o danneggiate, con l'obiettivo di salvaguardare l'originalità e l'integrità dell'auto in ogni particolare. Fa-

cile a dirsi, difficile a farsi. Ecco perché è importante poter contare su un pool di collaboratori validi, che offrono la massima garanzia di qualità quando si deve replicare un pezzo, indipendentemente dal materiale, senza che si veda la differenza con quello originale. Come nel caso dei parafranti della berlinetta 1100 TV Allemano del 1953 che stiamo ricostruendo in questo momento”. Giovanni continua a spiegare: “La base di partenza è una foto originale in bianco e nero, per giunta sbiadita. Si parte da una maquette di legno creata da noi sull'auto, cercando, dopo varie misurazioni, di arrivare esattamente a com'era in origine il componente anteriore e posteriore. Oltre a questi, siamo in grado di ricostruire profili, pomelli e leveraggi a campione, tramite ispezione visiva (anche digitale). Ci sono poi alcuni casi in cui, causa l'eccezionale rarità del veicolo, ad esempio un prototipo da Salone, non esiste la possibilità di reperire sul mercato un ricambio. Allora ci avvaliamo di aziende specializzate nella progettazione e ricostruzione di qualsiasi particolare”.

Oltre alla piacevole colonna sonora, la struttura è accogliente e avvincente, perché raccoglie molta memorabilia, appesa sulle pareti o esposta in apposite teche, frutto della passione sia del padre sia del figlio. E, se per caso un pezzo di carrozzeria non è recuperabile, non si butta via nulla, anzi. Sopra i due forni di verniciatura, c'è spazio per la loro esposizione. In questo mondo, il più piccolo particolare è un'opera d'arte. **R**



Si ricostruisce tutto

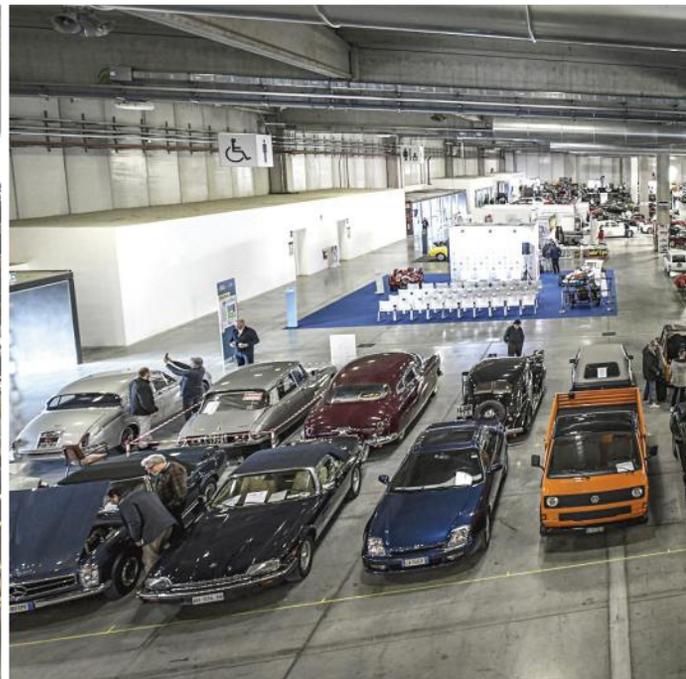
Qui sopra, Luciano Gatti alle prese col rifacimento della plancia di una Lancia Aprilia cabriolet fuoriserie Stabilimenti Farina.

Qui accanto, la prova di un fregio laterale e, in basso, lo studio dei dettagli della berlina 1100 TV Allemano, lo speciale panno per spolverare, realizzato solo per la carrozzeria, e alcuni accessori ricostruiti su campione, tra cui i tipici pomelli di bachelite arancione della Cisitalia 202



ALLA FIERA DELL'EMILIA

Il trasloco a Parma è stato positivo. **La quarantesima edizione della manifestazione, un tempo legata al Lingotto**, ha avuto un ottimo seguito, con numerosi affari conclusi e un sempre più crescente interesse verso l'automobilista



Da quarant'anni Automotoretrò è un appuntamento fisso per tutti gli appassionati di auto e moto d'epoca e per gli operatori del settore delle aste. La manifestazione, per la quale ogni anno si staccano decine di migliaia di biglietti, quest'anno ha traslocato dal Lingotto, dov'era nata nel 1983, a Parma. Sembrava impossibile lo spostamento così drastico (e organizzato in meno di due mesi) di un evento, tutto sommato, molto torinese sotto ogni punto di vista. Invece, dati alla mano, l'esperimento è riuscito, per la soddisfazione non soltanto degli organizzatori, ma anche di visitatori ed espositori.

A BRACCETTO COL MERCANTE

Pure la scelta della data si è rivelata vincente. La manifestazione, insieme ad Automotoracing (giunta alla sua tredicesima edizione, oltre 300 vetture elaborate esposte, un ricco programma di test nello spazio limitrofo alla fiera), si è svolta a braccetto con Mercanteinfiera Primavera,

uno degli eventi legati al mobile d'antan più importanti di tutta Europa. Quindi, due super eventi al prezzo di uno: niente male.

Sono state diverse le presentazioni di libri e iniziative nel corso del weekend, sia da parte di Aci Storico sia di Asi. Inoltre due le aste organizzate, una di Wannenes Art Auctions e l'altra, molto interessante e seguita, di automobilia, organizzata dalla Casa d'Aste della Motor Valley di Mauro Battaglia e Antonio Giusti: oltre 160 lotti tra foto storiche, documenti originali, cimeli e memorabilia che hanno fatto la storia delle corse di ogni epoca. Un'intera sezione è stata dedicata alla Ferrari, con alcune perle: dal casco di Fernando Alonso della stagione 2014 all'ombrello personale di Enzo Ferrari, fino ad arrivare al semaforo riprodotto per il film di Michael Mann su Enzo Ferrari, in cui, curiosamente, luce rossa e luce verde sono invertite. Tra i rialzi più vertiginosi, che hanno impressionato il pubblico in sala, il portasigarette originale argentato fuori e placcato oro dentro 

Autentiche chicche

1. Più raro, oggi, di una Ferrari 250 GTO: un Fiat 600 furgoncino del 1967, splendidamente restaurato.
2. Una Fiat Dino 2400 del 1970 dall'insolita livrea Champagne.
3. La Citroën Dyane del 1979 comprata da un collezionista belga per 13.500 euro.
4. Una Fiat 128 del 1975 molto ben conservata.
5. Prezzi in costante ascesa per il "Bulli" finestrato della Volkswagen.
6. A Parma esposta anche una Volkswagen Pescaccia, accanto a un rarissimo Fiat 1100 furgone





recante la scritta “Società Anonima Scuderia Ferrari”: il Commendatore l’aveva regalato ad Alfredo Caniato. Partito da una base di 3 mila euro, il pezzo è stato battuto dopo una lunga sequenza di rilanci per 32 mila euro.

Altro lotto esclusivo, lo scooter Aprilia 150 Michael Schumacher del 2002, battuto per 15 mila euro, con una partenza di 5 mila. Notevole anche il materiale fotografico, tra cui lo scatto datato 1930 dell’Alfa Romeo P2 con Tazio Nuvolari ed Enzo Ferrari ritratti alla partenza della Trieste-Opicina; partiti da 300 euro, si è arrivati addirittura a 6.600.

UN COSTANTE FERMENTO

Buone notizie anche dal punto di vista del mercato. Stando ai dati forniti dagli espositori, a Parma si sono conclusi parecchi affari con trattative veloci e positive. Quello che si evince è che, in questo momento, i collezionisti sembrano privilegiare l’esemplare conservato piuttosto che quello già restaurato. Questa tendenza, metabolizzata in Italia negli ultimi anni dal mercato europeo, sta iniziando ad avere il sopravvento e a Parma c’è stata l’ennesima conferma.

Una Citroën Dyane del 1979, splendidamente conservata nella sua livrea Vert Tuileries, con pochi km all’attivo, targhe e documenti originali, è stata comperata da un collezionista belga per 13.500 euro, cifra superiore alla stima massima delle nostre quotazioni. “Qui ad Automotoretrò ho sempre acquistato auto in splendido stato

che da noi in Belgio è difficile trovare”, è stato il commento del nuovo, felice possessore. Contento lui, contenti tutti. Mercato in fermento anche per le poche anteguerra presenti, a dimostrazione di un’inversione di tendenza rispetto al recente passato. Due splendide conservate in vendita si sono subito accasate, entrambe Fiat, una 509 del 1926 e una Balilla Torpedo del 1933. Quest’ultima con le targhe originali a tre cifre, che, con una veloce messa a punto della meccanica e una lucidata generale della carrozzeria, farà ancora la sua bella figura nei concorsi di eleganza. In questi casi, le cifre richieste erano in linea con le nostre quotazioni, e hanno dunque facilitato la trattativa.

Un occhio anche al settore dei ricambi, che sembra non conoscere momenti di stanca. Prezzi decisamente alti per i pezzi “Nos” (new old stock, originali e nuovi, mai montati), ma l’idea di poterli acquistare come si faceva una volta dai vecchi negozi di ricambi attira sempre tanto. Due gruppi ottici anteriori della Lancia Aurelia B20 quarta serie a 1.500 euro sembrano, in quest’ottica, un ottimo affare per chi se li è portati a casa.

Parma dunque ha vinto la sfida. “La decisione di lasciare Torino è stata molto sofferta”, ha spiegato Alberto Gianoglio, che organizza l’evento col padre Beppe, “Automotoretrò è la fiera di auto e moto d’epoca più antica d’Italia, ma con il Lingotto ormai le cose non andavano bene da anni. Qui a Parma l’accoglienza è stata ottima e il nostro augurio è che le cose continuino ad andare a gonfie vele anche in futuro”.



Dormire sul tetto

1. Sempre molto richieste le Porsche 356, come l'intramontabile sorella 911.
2. Un'Alfa Romeo Giulietta Spider sverniciata dallo specialista De Cicco.
3. Un restauro datato, ma comunque di alto livello, per questa Alfa Romeo 1900.
4. La tenda Air-Camping di Autohome montata su una Land Rover 88



5



6



7



Per tutte le età

5. Una Fiat Balilla Torpedo, in buone condizioni e con targhe originali.

6. Un paio di motori Lancia Aurelia in vendita.

7. La Lancia Flaminia della Polizia di Stato.

Qui accanto e sopra, alcuni dei modellini a pedali esposti alla rassegna parmense

INDIPENDENT PORSCHE SPECIALIST
CLASSIC & SPORT CARS

OLTRE 50 PORSCHE SEMPRE DISPONIBILI
ASSISTENZA SPECIALIZZATA PORSCHE



ADR MOTORSPORT
Fossalta di Portogruaro - Venezia

www.adrmotorsport.it



BELLEZZE A CORTE



I festeggiamenti per i primi 75 anni della Casa di Stoccarda sono cominciati **con un'esclusiva mostra a Montecarlo**, allestita nelle nuove sale del museo dell'automobile della famiglia Grimaldi

Elogio di aerodinamica

Nella pagina a fianco, la 908 in versione a coda lunga del 1968, col caratteristico alettone con pinne laterali regolabili. Monta l'8 cilindri boxer raffreddato ad aria con cilindrata di 3 litri e una potenza di 320 CV nella prima versione

Da tre quarti di secolo, Porsche è sinonimo di auto sportive inimitabili. La Casa venne fondata l'8 giugno 1948. Proprio quel martedì venne omologata per l'uso su strada la prima vettura, la 356 "N. 1" roadster. In occasione dell'anniversario, il Cercle des Amis de la Collection des Voitures du Prince ha organizzato una straordinaria mostra temporanea di Cavalline di Stoccarda. L'esposizione è stata allestita nelle nuove sale del museo dell'automobile, inaugurata pochi mesi fa a Port Hercule.

PUROSANGUE MEMORABILI

Presentata da Alberto di Monaco e illustrata da Thierry Boutsen, ex della Formula 1, la rassegna comprende i capitoli più significativi della storia sportiva di Porsche. A partire dalla Carrera GTL Abarth, versione corsaiola della 356 allestita per la stagione agonistica 1960 con l'importante consulenza tecnica della Casa dello Scorpione e iscritta alla Targa Florio dalla Scuderia Serenissima del conte Volpi di Misurata. Impressionante lo schieramento delle 911, a partire da una splendida Carrera RS del 1973 in versione Touring, per poi passare alla SC Safari ex works del 1978 con

cui Björn Waldegård e Vic Preston hanno percorso 5.000 km su e giù per l'Africa Orientale. Poco più in là, ecco la GT1 Evo del 1998 e la RSR del 2016, che non solo ha conquistato il titolo nella categoria GTLM alla 12 Ore di Sebring, ma si è anche piazzata al secondo posto di categoria alla 24 Ore di Le Mans.

DALLA TARGA FLORIO ALLA CAN-AM

Impressionante per dimensioni la 962 Dauer Le Mans GT con cui nel 1994 proprio Boutsen, insieme a Hans-Joachim Stuck e Danny Sullivan, ha conquistato il terzo posto nella 24 Ore di Le Mans. Di capolavoro in capolavoro, sembra un giocattolo la 908/03 Spyder (pesa solo 550 kg) che ha partecipato alla Targa Florio del 1970 con Leo Kinnunen e Pedro Rodriguez, classificandosi al secondo posto, dietro la vittoriosa vettura gemella di Jo Siffert e Brian Redman. Altra 908, stavolta coupé, che ha gareggiato al Gran Premio d'Austria del 1968 con Hans Herrmann e Kurt Ahrens. Ciliegina sulla torta, la 917, la preferita da Alberto di Monaco (e non solo), dalla livrea rossa fiammante, guidata da Jo Siffert nel 1971, nelle competizioni della Can-Am. **R**

Livrea Gulf

Qui sotto, Alberto di Monaco insieme a Thierry Boutsen, ex pilota di Formula 1, presidente del museo monegasco e curatore della mostra, davanti alla 908 con livrea Gulf. In sequenza, da sinistra, la 911 SC Safari del 1978, la Carrera RS del 1973, la 962 terza alla 24 Ore di Le Mans (1994) e la 917 Spyder (1971), allestita per le corse Can-Am





IMPRESSIONANTE LA LINEA
DELLA 908 A CODA LUNGA,
COL CARATTERISTICO ALETTONE
CON PINNE LATERALI



YOUNGTIMER IN PASSERELLA

Una **sessantina di vetture costruite tra il 1993 e il 2003** ha sfilato sul tappeto rosso dell'evento organizzato dal Milano Historic Cars Club & Youngtimer Club Milano. Che conferma quanta passione muovano oggi questi modelli



**BEST IN SHOW
MASERATI GHIBILI
OPEN CUP STRADALE**
Francesco Neri e il padre
Daniele con il trofeo

**CATEGORIA SPIDER
PORSCHE BOXSTER S**
Un classico delle youngtimer
di Stoccarda, una S del 2002,
splendidamente tenuta

**COUPÉ
MASERATI COUPÉ GT**
Era di un ambasciatore,
è di un elegante color
bronzo con interni tabacco

Dalla pista alla strada

La Ghibli Open Cup Stradale presentata al concorso è un prototipo di auto "street legal" derivato dalla vettura impegnata nel trofeo Open Cup. È stata acquistata dal Reparto Esperienze della Casa del Tridente





Che le youngtimer siano un fenomeno nel mondo degli appassionati è ormai una certezza, tanto da essere diventate protagoniste anche dei concorsi di eleganza. La conferma arriva dal successo di quello organizzato domenica 12 marzo a Cassano d'Adda (MI) dal Milano Historic Cars Club & Youngtimer Club Milano, un sodalizio molto attivo, che si è fatto promotore della cultura di queste vetture da collezione. E i numeri della seconda edizione danno ragione al presidente del club, Domenico Semprini, che in questo trend ha creduto da subito. Erano una sessantina, infatti, le auto in concorso, costruite tra il 1993 e il 2003 e divise in quattro categorie (spider, coupé, berline e granturismo), alle quali si è aggiunta una decina di instant classic, modelli contemporanei o quasi, ma già destinati a entrare nelle wishlist dei collezionisti. E altrettante richieste di partecipazione sono state respinte, per la limitata disponibilità di spazio. La manifestazione, infatti, si è svolta nel Castello Visconteo della cittadina affacciata sull'Adda e sulla piazza antistante.

VENTENNI (E PIÙ) DI CLASSE

Il parterre era molto variegato, con esemplari di ottima qualità: numerose, come sempre, le Alfa Romeo, tra GTV, Spider e 156 GTA, molte le Porsche 911 e Boxster, ma anche le Maserati, le Jaguar XK8 e XJS, le BMW Z3 e le Mercedes SLK

e CLK. E immancabili le Ferrari, qui rappresentate da 348 GTS, F355 Spider e 575M Maranello F1. Sul piazzale davanti al castello, che dal mattino presto si è riempito di appassionati e di curiosi, c'erano anche alcune chicche. La più interessante, che si è poi aggiudicata il premio Best in Show della giuria, della quale Ruoteclassiche faceva parte, è certamente la Maserati Ghibli Open Cup Stradale, prototipo del 1996 acquistato dal collezionista Daniele Neri direttamente dal Reparto Esperienze della Casa del Tridente, un muletto della versione "street legal" della vettura che correvano nel trofeo Open Cup, presentato al Motor Show di Bologna del 1995 e dotato di una versione da 330 CV del 2.0 biturbo, del quale il proprietario conserva una ricca documentazione, che comprende le note di collaudatori e ingegneri.

Tra le altre curiosità, c'erano una Toyota Celica Turbo 4WD Carlos Sainz Edition del 1994 e una Ford Escort RS Cosworth del 1993 di proprietà di padre e figlio, una Thesis tenuta come una reliquia da una famiglia di lancisti, un'Audi TT 1.8 Coupé impeccabile, una Mercedes-Benz 200 E (W124), berlina da "commenda" posseduta con orgoglio da un ventenne cultore di auto della Stella. E ancora, Fiat Barchetta, Toyota MR2 MKIII e una delle ultime Mini Cooper prodotte dalla Rover nel 2000, con Sports Pack. Tutte a testimoniare come la passione non si limita ai pezzi di grande valore.



Ritrovo al castello

Le youngtimer sono state esposte in piazza Perrocchetti, nel centro di Cassano d'Adda e nel cortile dell'adiacente Castello Visconteo. Sopra, altre vetture in concorso, un momento della sfilata davanti al pubblico e la folla di curiosi che ha animato la manifestazione

BERLINE CITROËN XM TURBO CT

Il fascino della normalità per quest'auto da famiglia, conservata in ogni dettaglio



GRANTURISMO BMW Z8

Questa bellissima roadster del 2002 è da sempre nella mani dello stesso proprietario ed è perfetta



INSTANT CLASSIC PORSCHE 911 CLUB COUPÉ

Livrea verde per celebrare i 60 anni del Porsche Club



PREMIO SPECIALE FERRARI 360 MODENA

Il Comune di Cassano d'Adda ha premiato la instant classic più fascinosa



TERRE DI CANOSSA

LA REGINA ASPETTA I SUOI SUDDITI

Seicento chilometri lungo le strade della grancontessa Matilde: dal 27 al 30 aprile è in programma la gara di regolarità superturistica, con **un centinaio tra vetture heritage e sportive moderne**

C'è la storia millenaria. C'è il glamour contemporaneo. Ci sono le auto classiche, con tre Regioni da attraversare e 600 chilometri da percorrere. E c'è l'abbraccio ai più giovani, perché il mondo heritage è anche loro. Terre di Canossa 2023, la gara di regolarità superturistica, è pronta per partire dal 27 al 30 aprile. L'appuntamento di primavera, promosso da Canossa Events, vedrà al via da Forte dei Marmi un centinaio di vetture, tra le auto d'antan (costruite dal 1919 al 1976), più un drappello limitato fino al 1990 e le sportive moderne dal 1991 a oggi, selezionate dal comitato organizzatore. Una classifica speciale è dedicata alle signore anteguerra, che si contenderanno la Pre-War Cup. E dalle vecchiette ai giovani: Terre di Canossa offre ai teenager, dai 14 ai 18 anni, la possibilità di vivere l'esperienza di codriver (l'organizzazione si occupa delle licenze per i ragazzi). Il viaggio lungo le strade

della grancontessa Matilde, regina d'Italia nel XII secolo, parte, appunto, dalla Versilia, per poi toccare le Cinque Terre, l'Appennino toscano e guardare l'Emilia dall'alto del Passo delle Radici. Il tutto scandito da prove a cronometro e di media. E da un'organizzazione che è solita coccolare i suoi ospiti.

FASCINO ESCLUSIVO

Il programma prevede, nel pomeriggio di giovedì 27 aprile, le verifiche tecniche a Viareggio e lo spostamento a Forte dei Marmi, per la cena inaugurale con chef stellato e tanta eleganza. Alle 9 del 28 aprile cominciano le danze. La carovana sfilava via via a Massa, a Carrara, all'Arsenale Militare de La Spezia con passaggio a Porto Venere, poi a Lerici e di nuovo a Viareggio, dove le auto saranno in esposizione, prima del rientro a Forte dei Marmi. Sabato 29 aprile, dopo la sfilata a Castelnuovo Garfagnana, si sale verso il Passo delle Radici, si sconfinano in Emilia-Romagna



per risalire il Passo dell'Abetone e rientrare in Toscana. Da qui si attraversano il centro storico di Pistoia e Montecatini Terme. E a Lucca è prevista la sfilata sulle antiche mura. A fine giornata, rientro al "Forte" (per il beach party). Domenica, giornata conclusiva di Terre di Canossa 2023: terza tappa dalla Fondazione Versiliana a Marina di Pietrasanta, direzione Viareggio, con il seguente giro nell'entroterra fino al Monte Serra e discesa a Pisa. Rientro a Viareggio per le premiazioni. Info: terredicanossa.canossa.com

PANDA RAID

TRAVERSATA NEL DESERTO

Trecento equipaggi daranno vita al quindicesimo Panda Raid, che scatterà a Marbella il 28 aprile (fino al 5 maggio) per poi passare in Marocco. Oltre alle Panda, partecipano anche Seat Marbella d'epoca. Nutrita la colonia italiana iscritta alla traversata, tra deserto e monti. In basso, la Panda bianca numero 19 di Maurizio Mancasola e Maurizio Ribaldone. Info: muzziu10@yahoo.it, maurizioribaldone@gmail.com



LA 500 A FUMETTI

Sono aperte le iscrizioni al 40° Meeting Internazionale Fiat 500 Storiche di Garlenda. L'edizione 2023, in programma dal 7 al 9 luglio e promossa dal Fiat 500 Club Italia, è dedicata alla 500 nei comics, quindi nei fumetti e nei cartoni animati. Ospiti d'onore i cinquecentisti della Campania. Tra le novità, anche il mercato ricambi al Parco Villafranca. Info: 500clubitalia.it



TESTADORO

LA BARCETTA INTERROTTA

La Casa torinese, che produceva testate di motori e auto da corsa, aveva progettato nel 1951 una vettura artigianale mai realizzata. Oggi **Dario Pasqualini ha rilevato il marchio** e ha portato a termine quell'idea



Fatica artigianale

La vettura di Pasqualini è frutto della lavorazione a mano dei modelli preparatori e dei relativi mascheroni di legno in scala reale, per la battitura della carrozzeria in alluminio

Nel 1949, dopo appena tre anni di attività, chiudeva i battenti il marchio torinese Testadoro. Dalla fine degli anni 30 preparava speciali testate fuse in bronzo (da cui il nome) per motori (all'inizio della Fiat "Balilla"). Poi il passaggio alle vetture da corsa (ne saranno realizzate nove) e il lancio del marchio. Ma le gare

di allora erano dure e l'avventura si bruciò in poche stagioni. Oggi, un appassionato di Torino, Dario Pasqualini, ha acquistato quel marchio e ha portato a termine un'idea della Testadoro di allora: la Barchetta 1951. L'azienda era già chiusa da un paio di anni, ma probabilmente il socio rimasto, l'imprenditore Giorgio Giusti, pensava di rivendere il progetto a un altro costruttore.

ANTICHE BOTTEGHE

In un'officina di battilastra (*boita*), alle porte di Torino, durante i mesi di pandemia, Pasqualini, classe 1971, cresciuto con la

passione per le storiche carrozzerie piemontesi, si mette all'opera per completare quella vettura sportiva, che era molto evoluta per i suoi tempi. Si occupa del disegno della carrozzeria e del mascherone di legno per la successiva battitura della pelle di alluminio, affidando ad altri la realizzazione concreta di carrozzeria e telaio. Non trovando una testata originale Testadoro, prende un primo motore Fiat che si rivela inutilizzabile e poi un secondo, della Fiat 1100 B, che ha modificato secondo le specifiche storiche della Testadoro.



Daniela e le altre

A lato, Dario Pasqualini sulla Barchetta 1951. Sopra, una fase della realizzazione. Più in alto, la Daniela, una delle nove auto da corsa firmate Testadoro



JAGUAR E LAND ROVER

AUTENTICITÀ CERTIFICATA

Per proteggere il valore (nel tempo) di Jaguar e Land Rover, la Casa ha messo a disposizione dei suoi clienti nuovi certificati di autenticità. Per ottenerli, attraverso le concessionarie ufficiali, le vetture, storiche e moderne, vengono sottoposte a una serie di 165 controlli (dalle prove su strada ai test elettrici, dall'analisi dell'interno a quella di carrozzeria). Alla fine dell'iter (costo, da 260 euro), viene rilasciato un documento ufficiale Jaguar o Land Rover, utile per riconoscere il valore effettivo del modello in caso di compravendita. Info: jaguarlandrover.com



CHIMICA AL MUSEO

Nasce a Santena il museo della Petronas Lubricants International. Testimonianze delle innovazioni tecniche a partire dal 1912, con la fondazione a Torino di Fiat Lubrificanti. Heritage Highlights espone (per ora a dipendenti e clienti, più avanti al pubblico) prodotti del suo passato, insegne, pubblicità, documenti e memorie dei successi sportivi. Info: it.pli-petronas.com





TOPOLINO CLUB FIRENZE

RAGAZZI, IL MONDO HERITAGE È PER VOI

L'attenzione alle nuove generazioni di appassionati è uno dei cardini della filosofia del sodalizio che **lega il suo nome alla simpatica Fiat 500**. Un ricco calendario di eventi, anche a carattere benefico

Otto amici appassionati di storiche. Ma con il desiderio di non essere elitari. Ecco perché l'idea di dedicare il neonato gruppo all'automobile classica più semplice, modesta e accessibile, la Fiat 500, ossia la "Topolino". Era il 1989. Da allora, oltre alla federazione con Asi, si sono moltiplicati gli eventi del Topolino Club Firenze, sono aumentati i soci, si è affinata la collaborazione con gli iscritti per le pratiche burocratiche e mai si è dimenticata la solidarietà verso

chi ha più bisogno. Ma un altro "pallino" del club fiorentino sono i giovani, da prendere per mano e accompagnare nel mondo heritage. La svolta nel 2021, con il rinnovamento del direttivo: oggi, tre dei nove consiglieri sono under 30 e molti soci coetanei rivestono ruoli attivi nell'organizzazione del club. Con questo spirito, è stato concepito Strade della Toscana, dedicato agli under 40, che quest'anno si terrà il 2 giugno. Le auto storiche partiranno da



LA SCHEDA DEL CLUB

Nome	Topolino Club Firenze
Presidente	Carlo Fischi
Anno fondazione	1989
Sede	Largo Pierluigi da Palestrina 20, Scandicci (FI)
Telefono	3493202762
Sito	topolinoclubfirenze.it
Mail:	info@topolinoclubfirenze.it
House organ	no
Numero iscritti	400
Quota iscrizione	100 euro, compresa tessera Asi
Raduni annuali	Strade della Toscana, La Toscana e le su' Genti, Wine Cup, Guelfi e Ghibellini: Pace Fatta!

piazzale Michelangelo, a Firenze, per risalire i più spettacolari passi toscani. Ovviamente, i soci senior rappresentano sempre la fetta più sostanziosa del sodalizio. Ogni anno vengono organizzati una quindicina di eventi. Oltre alle visite a musei e vecchi borghi e alle iniziative benefiche, spicca La Toscana e le su' Genti, una "due giorni" promossa a turno dai nove club toscani più importanti. Anche per il 2023 il calendario è ricco: il 16 aprile è in programma il raduno Vivere nel Verde, una visita a vivai e giardini, con una conferenza sui 60 anni della Porsche 911. Il 6 e 7 maggio

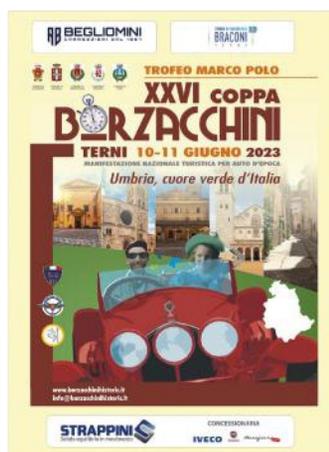
è il turno del raduno Guelfi e Ghibellini: Pace Fatta!, insieme al Club Scame di Siena: avvio dal sagrato dell'Abbazia di San Miniato al Monte a Firenze, per raggiungere Pienza, lungo le strade della Val d'Orcia, e, il giorno dopo, Montaperti e Fonterutoli. Il 17 settembre sarà la volta di Profumo di Mosto, ritrovo con le storiche in una cantina nel Chianti. Dal vino all'"oro liquido": il 26 novembre La Festa dell'Olio in un frantoio. E ancora: il 7 e 8 ottobre, l'inedita Wine Cup Idea Toscana, tra olivi, vigne, fattorie, cantine e un po' di regolarità con i cronometri.

COPPA BORZACCHINI

IN UMBRIA TRA ULIVI E ANTICHI TELAI

Un viaggio in terre ombre, tra le province di Terni e Perugia: la XXVI edizione della Coppa Borzacchini è in programma il 10 e l'11 giugno. La manifestazione turistica,

organizzata dal Borzacchini Historic Club Terni e valida per il Trofeo Marco Polo Asi, è riservata a 50 storiche, certificate Asi. Partenza il sabato mattina da Sangemini, destinazione Montefalco. Nel pomeriggio, gli equipaggi faranno tappa a Bevagna, per visitare le botteghe medievali dei mestieri, compresa la seteria che custodisce il telaio circolare funzionante più antico al mondo. La prima giornata si concluderà a Spoleto. Domenica mattina, trasferimento a Trevi, per la visita a Villa Fabri col suo giardino terrazzato incorniciato dagli ulivi. Premiazione nella campagna umbra, tra Spoleto e Terni (località Strettura).
Info: info@borzacchinihistoric.it, borzacchinihistoric.it



500 MIGLIA TOURING



25 ANNI IN FESTA

Da Brescia, Capitale della Cultura, alle due perle dell'arte, Firenze e Venezia. Interessante il percorso tracciato per festeggiare la venticinquesima edizione della 500 Miglia Touring, in programma dal 28 al 30 aprile. Una manifestazione per auto d'epoca con la più anziana che parte per prima e via via tutte le altre (ma sono ammesse anche vetture più recenti, purché di marchi prestigiosi,

e sempre in coda alle signore più âgées). Anteprima giovedì 27 aprile a Brescia, con un tour nel centro storico. Poi il via, la mattina di venerdì, per la tappa da Brescia a Firenze, via Fontanellato e Passo della Cisa, Pontremoli. Sabato 29, da Firenze si passa a Castorcaro Terme e poi a Ravenna, per arrivare a Venezia. Domenica rientro a Brescia, via Padova e Verona. Info: tel. 0303580187, 500miglia.net

BSAsospensioni.it

IL RICHIAMO DELLA LEGGENDA







Cavalcata SUI MONTI

È stato un vero gran premio della montagna quello andato in scena nella competizione invernale by 1000 Miglia. Una “quattro giorni” tra Italia, Svizzera, Austria e Germania che si conferma un appuntamento ambito per gli **appassionati italiani e stranieri**, con il giusto **mix di sportività e glamour**



Dotazioni e talismani
Istantanee dalla "quattro giorni" di regolarità: sopra, in senso orario, l'orsetto portafortuna della Bugatti T37 A giunta prima; la Freccia rossa su una delle vetture, a ricordare la "corsa più bella del mondo"; la salita al Passo Fuorn, in Svizzera; auto in colonna prima delle prove al Lago di Misurina; un momento della partenza da Tirano; l'arrivo in serata a Sankt Moritz e la Jaguar XK 150 FHC con la ruota di scorta sul tetto

Non è una prova generale della Freccia rossa, ché il contesto è assai diverso, ma le somiglia molto. La Coppa delle Alpi, con i suoi 1.100 chilometri in quattro tappe, che si sono snodate in quell'angolo dell'arco alpino in cui si stringono Italia, Svizzera, Austria e Germania, dalla classica Brescia-Roma-Brescia ha mutuato soprattutto il côté internazionale. Dei 75 equipaggi che hanno preso parte alla competizione partita mercoledì 1° marzo e terminata il sabato successivo, oltre la metà era straniero. Appassionati e collezionisti di Germania, Olanda, Belgio, Gran Bretagna, ma anche di Polonia, Ungheria, Stati Uniti e Cina componevano il parterre variegato che ricorda quello dei concorrenti della "corsa più bella del mondo".

La competizione ha avuto inizio con il ritrovo al Museo Mille Miglia e con il prologo del Trofeo Bergamo-Brescia Capitale Italiana della Cultura 2023, un circuito cittadino con prove cronometrate che si sono svolte nel centro storico. Da qui la carovana si è spostata a Tirano (SO) per la partenza. Molto scenografico il percorso, che



ha visto alcuni passaggi davvero spettacolari: il primo assaggio è stata la scalata notturna del Passo Bernina con l'arrivo della prima tappa a Sankt Moritz, seguito dalla partenza, il mattino dopo, davanti al lago ghiacciato. Per non parlare delle prove cronometrate disputate nella Cava di Montebello, su fondo innevato, che hanno testato l'abilità dei piloti in un ambiente unico. E ancora, tra le "cartoline" dalla Coppa delle Alpi ricordiamo la salita al Passo Fuorn, che dalla Svizzera ha riportato le vetture in Italia, il passaggio accanto al Lago Resia, con il campanile che affiora dall'acqua, e, dopo una puntata in Germania, a Garmisch, l'arrivo nel centro di Innsbruck, con la sfilata davanti alle case colorate affacciate sul ponte

GLI EQUIPAGGI ARRIVAVANO DA 13 PAESI DIVERSI: **MOLTO COMPETITIVI** GLI ITALIANI, **PIÙ RILASSATI** GLI STRANIERI



che dà il nome alla città. Nella terza tappa si è tornati su suolo italiano per quello che è stato un vero gran premio della montagna. Dopo il controllo a timbro davanti alle Cime di Lavedo e una serie di prove cronometrate terminate al Lago di Misurina, è iniziata un'infilata strepitosa di passi dolomitici: il Tre Croci, che ha portato le vetture a Cortina d'Ampezzo, e da qui, in serie, Giau, Falzarego, Valparola e Gardena, che hanno regalato ai concorrenti grande piacere per la guida e per gli occhi.

UN PARCO DI RILIEVO

L'ultima tappa, partita da Bressanone, si è snodata tra Trentino e Lombardia, con i passaggi

più belli al Passo della Mendola e del Tonale, dove si sono svolte le ultime prove di media, e con l'arrivo nel centro di Bormio.

Erano ammesse alla gara vetture costruite fino al 1965, ma era possibile accedervi anche con modelli più recenti, a cui era dedicata una classifica speciale. I più arditi hanno affrontato il percorso con spider e barchette come Jaguar XK 120 Roadster, Austin Healey 100/4, Triumph TR3 e Osca 750 S, tutte rigorosamente aperte. Molti altri equipaggi, invece, si sono dotati di vetture più confortevoli per l'utilizzo invernale: tra le altre, c'erano numerose Porsche 356 e 911 di varie versioni, dalla T del 1968 alla Carrera RS 2.7 del 1972, ma anche Fiat 508 C, Lancia ➔

In gara con stile

Molti dei concorrenti hanno sfoggiato accessori e abbigliamento coordinati con le vetture. Da sinistra, in senso orario, la Bugatti T37 A del 1927 prima classificata e l'equipaggio composto da Matteo Belotti e Ingrid Plebani; accanto, la Porsche 356 SC del 1964 di Stradi-Fiorenza e lo stiloso dettaglio della valigia di cuoio fissata sul portapacchi; qui sopra, un tocco di classe per l'equipaggio Schrauwen-Clerckx su Porsche 911 Targa

LA PARTENZA NELLA LUCE ABBACINANTE DEL LAGO GHIACCIATO DI **SANKT MORITZ**



Fino agli Eighties
La Ferrari 328 GTS del 1988 è una delle vetture più recenti ammesse alla competizione, nella categoria speciale. Sopra, in senso orario, Porsche 356 SC del 1965, Mercedes-Benz 250 SL del 1967 sulle rive del lago di Sankt Moritz, una rara Osca 750 S del 1956, Jaguar XK 140 OTS (1956) e Alfa Romeo Montreal (1972)

→ Aprilia, Mercedes-Benz 190 e 280 SL, Alfa Romeo GT Junior e Montreal, una splendida Aston Martin DB2/4, una fascinosa Lancia Aurelia B20, fino alle più recenti BMW 2002 Turbo e 325i, Audi 80 Quattro e Ferrari 328 GTS.

CHI GAREGGIA E CHI SI GODE LA STRADA

Proprio come accade alla 1000 Miglia, anche alla Coppa delle Alpi il parterre dei partecipanti si poteva dividere in due tipologie: i regolaristi più esperti e agguerriti che hanno affrontato la sfida con il cronometro in mano, il coltello tra i denti e l'occhio sempre attento ai risultati. Tra questi, hanno spiccato gli equipaggi italiani, come sempre assai competitivi, tanto da conqui-

stare i primi sei posti della classifica generale. Per la cronaca, la vittoria è andata ai bresciani Matteo Belotti e Ingrid Plebani, che hanno affrontato la gara sulla loro Bugatti T37 A del 1927, seguiti, a una manciata di penalità, da Francesco e Giuseppe Di Pietra su Fiat 508 C del 1938 e da Sisti-Guandani, terzi su Lancia Aprilia del 1937.

E poi c'erano tutti gli altri: quelli che si sono goduti il piacere della guida, le strade e i paesaggi. Karsten e Patrica Wohlenberg, per esempio, hanno trascorso la luna di miele sulla loro Porsche 911 T del 1968. Joseph e Margot Calabrese, invece, arrivati da Los Angeles con una Giulietta Sprint del 1955, erano alla prima esperienza con la regolarità e ne sono rimasti entusiasti. C'è stato anche chi, come Bardo Reugels, ha avuto l'iscrizione alla "Coppa" in dono da un amico, il driver Stefan Hamacher, per gareggiare insieme con una Jaguar XK 150 FHC del 1959. Tutti si sono gustati il percorso e gli scenari spettacolari. Un po' come avviene alla Freccia rossa, che è uno spettacolo da vivere, ciascuno al ritmo che preferisce. **R**

23^{ÈME} CONCOURS D'ÉLÉGANCE "TROFEO SALVAROLA TERME"

13-14 MAGGIO 2023

SPECIAL GUEST REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO

In collaborazione con **MUSEI FERRARI**



PROGRAMMA

Il 13 e 14 Maggio 2023 si terrà il 23^{ème} Concours d'Elégance Trofeo Salvarola Terme, organizzato da Terme della Salvarola in collaborazione con i Musei Ferrari, i Comuni di Sassuolo, Modena, Maranello, Fiorano Modenese e Formigine, BPER Banca, il Consorzio dell'Aceto Balsamico Tradizionale e ACI Modena. Una sfida di eleganza alla scoperta delle eccellenze modenesi.

Saranno istituite varie classi aperte ai **modelli d'alta gamma prodotti fino al 1975 di tutti i marchi** e alcune classi riservate alle Alfa Romeo, in omaggio allo **Special Guest Registro Italiano Alfa Romeo**. Per i partecipanti al Concours è previsto un pacchetto turistico, con la giornata del sabato dedicata alla visita del territorio.

SABATO 13 MAGGIO 2023

Partenza da Salvarola Terme. Visita al Museo Ferrari di Maranello. Visita della Collezione Mario Righini. Pranzo in un'acetaia produttrice di Aceto Balsamico Tradizionale di Modena. Rientro a Salvarola Terme e possibilità di fruire del percorso benessere termale alla Spa Balnea. Visita della Reggia Ducale di Sassuolo e Cena di Gala con prodotti tipici nel ristorante nelle ex-scuderie del palazzo. Pernottamento all'Hotel Terme Salvarola o altro hotel.

DOMENICA 14 MAGGIO 2023

Presentazione di tutte le auto, mostra e sfilata a Salvarola Terme con esame delle vetture da parte della prestigiosa Giuria. Annullo filatelico speciale dedicato al Concours. Pranzo a Salvarola Terme Premiazioni e proclamazione Best of Show in piazza Roma di fronte al Palazzo Ducale nel Centro storico di Modena.

**CLASSI APERTE AD AUTO DI ALTA GAMMA
DI TUTTI I MARCHI PRODOTTE FINO AL 1975**

**CLASSI RISERVATE ALLO
SPECIAL GUEST ALFA ROMEO**

Iscrizioni entro il 15/04/23
www.trofeosalvarolaterme.it
trofeosalvarolaterme@gmail.com
tel. 0536 871788





GENTE DI SPIRITO

La corsa ampezzana ha premiato la Bugatti T37 di Paglione-De Angelis. **E Ruoteclassiche ha consegnato il suo trofeo** all'Alfa Romeo GT Junior di De Iudicibus-Gordesco (anche) per come hanno affrontato la gara

Il premio Bolide

Quest'anno è stato assegnato il primo premio Bolide di Ruoteclassiche. E se l'è aggiudicato l'equipaggio dell'Alfa Romeo GT Junior di Sergio De Iudicibus e Siba Gordesco, nella foto in alto. Consegnato da Marco Pascali, uno dei due vicedirettori della nostra rivista, sul palco dell'Hotel Savoia, il neonato trofeo viene assegnato al pacchetto vincente: auto ed equipaggio. Ma soprattutto è un riconoscimento allo spirito visto in gara

Il tempo vola quando ci si diverte. E questa è l'ennesima riprova: ecco perché dieci anni sembrano solo ieri. È stato questo l'argomento preferito di quel manipolo di amici che, tra innesti e potature, ogni anno si dà appuntamento a Cortina d'Ampezzo per chiudere in bellezza la stagione invernale alla WinteRace: due giornate, ormai diventate un must della regolarità, su e giù per le strade dolomitiche (il percorso dell'edizione 2023 prevedeva un totale di 400 chilometri e 60 prove cronometrate).

Tra le novità di quest'anno, a parte una cosa che si è fatta notare per la sua assenza, e cioè la neve (e l'altra che si è fatta piacevolmente sentire, ovvero il caldo inusuale del venerdì),

c'è stato l'apprezzatissimo sconfinamento a Linz, in Austria. Due le categorie di auto in corsa, Classic e Icon, le ruoteclassiche, appunto, e le contemporanee. Che poi l'aver aperto le strade della regolarità alle supercar di oggi è una delle peculiarità di questa manifestazione.

VESTITO IN TONO

Gli sforzi di Rossella Labate e Stefano Sangalli sono stati ripagati dai complimenti unanimi all'organizzazione, con una ciliegina sulla torta: una Bugatti T37 del 1927 sul gradino più alto del podio (ci è arrivata grazie ai due piloti dell'Officina Ferrarese: Massimiliano Paglione e Alessio De Angelis). "Ci prendono sempre per



matti”, sottolinea l’equipaggio bardato quasi da motociclista, “ma quando si amano queste macchine, ci si adatta... E ci si diverte sempre”. Ottimo punto di vista.

Al secondo posto si piazza un grande classico, la Fiat 1100/103 del 1957, di Luigino Genaro e Stefano Bovio. Terzi Alberto Battistella e Dario Soldan sulla Porsche 356 “Pre A” Speedster del 1955 (comunicazione di servizio: trattasi di equipaggio under 40). E non è finita qui, perché quest’anno c’è stato pure il quarto iridato.

LA SCELTA DI RUOTECLASSICHE

Visto che a Cortina ha esordito il premio Bolide di Ruoteclassiche (in concomitanza con quello di Quattroruote, andato a una Icon). Questo neonato trofeo viene assegnato al pacchetto, che non vuol dire solo equipaggio-auto, ma anche lo spirito col quale si affronta la gara. Ecco perché non poteva che andare a Sergio De Iudicibus e Siba Gordesco su Alfa Romeo GT Junior del 1971, che, sul Giau, sono stati visti sbucare da una curva con il sorriso più grande di tutta la carovana.

Va segnalata anche l’eco internazionale della manifestazione, visto che c’era una nutrita spedizione di messicani che, per far sfilare le proprie inglesine su corso Italia, di strada ne ha fatta parecchia. Ma ne è valsa la pena, per loro e per gli appassionati, che così hanno potuto ammirare alcuni splendidi esempi di eleganza bri-



tannica. Una per tutte: la Jaguar XK 120 del 1952. E mentre turisti e ampezzani si lustravano gli occhi con questo serpentone di vetture heritage, un rumore sospetto ha fatto temere l’arrivo di un temporale.

Ma per fortuna era solo una nuvola di passaggio, a forma di un’assordante Ford Mustang (tanto fumo e niente arrosto, però, visto che non è riuscita a entrare neanche nella classifica finale). Ma siccome il mondo delle old car è bello perché è vario, per passare da un estremo all’altro, si segnalano anche due pesi piuma: una Lotus Elan S3 del 1966 e la Fiat X 1/9 del 1973. Per non parlare dell’immane Inno-centi Mini Cooper (1972). **R**

Sfilate dolomitiche

Alcuni momenti della decima edizione della WinteRace. In alto a sinistra, le verifiche del giovedì; a destra, la vittoriosa Bugatti T37 del 1927. Negli altri scatti, il parcheggio dell’Hotel Savoia prima della partenza e gli equipaggi, in corso Italia, vestiti come negli anni in cui furono costruite le auto

COPPA CITTÀ DELLA PACE

TRENTINO
DECISIVO

I detentori del titolo 2022, Guido Barcella e Ombretta Ghidotti, **dominano la gara di regolarità** sulle strade della Vallagarina

Edizione numero trenta per la Coppa Città della Pace, che è andata in scena a Rovereto in Vallagarina: ha messo subito in chiaro quali saranno i pretendenti al titolo tricolore del Ciresas. La sfida trentina, sempre probante dal punto di vista tecnico, ha premiato i campioni italiani in carica Guido Barcella e Ombretta Ghidotti, che, a bordo della fida Fiat 508 C, non hanno avuto rivali. Sul secondo gradino del podio sono invece saliti i padovani Alberto e Giuseppe Scapolo, sempre su Fiat 508 C, che hanno raggranellato punti importanti per la classifica generale. Terzo posto per i bresciani Lorenzo e Mario Turelli, al volante di una Lancia Aprilia. Quarta posizione per un'altra Fiat 508 C, quella

di Edoardo Bellini e Roberto Tiberti, seguiti da Franco Spagnoli, "navigato" da Roberto Rossoni su Fiat 520.

UN GIOCO A TRE

Tra le donne al via, il successo è andato al duo Torri-Vagliani su un'A112, vettura da sempre molto performante per la regolarità. A questo punto la classifica generale del Ciresas, dopo la disputa di due prove, vede al comando Lorenzo e Mario Turelli con 72 punti, davanti a Barcella-Ghidotti (69) e Spagnoli-Rossoni (62). L'impressione è che possano essere questi tre equipaggi a giocarsi un titolo che sarà nobilitato anche dai punti assegnati in una classifica riservata all'interno della Targa Florio di metà ottobre.



COPPA DELLA PERUGINA

DOLCEZZE
E RARITÀ

Di gran corsa nella verdissima Umbria per la più dolce delle rievocazioni storiche. Un itinerario tra città d'arte e antichi borghi, tradizione, cortesia, cultura ed enogastronomia d'eccellenza: questo è, da sempre, il manifesto della Coppa della Perugina, organizzata dal Camep di Perugia. Nell'edizione 2023 (11-14 maggio) sono previste sia prove di regolarità sul circuito di Magione sia, soprattutto, le visite a luoghi storici come i castelli di Solfignano e Rosciano, ai gioielli di Sansepolcro e Cortona e alla tenuta Lamborghini. Sempre bello lo spettacolo



della folla festante lungo corso Vannucci, a Perugia, durante la sfilata delle auto. Immane la sosta alla Nestlé-Perugina per la rievocazione della "Coppa" e per vedere in azione i maestri del cioccolato della storica azienda. Quest'anno Ruoteclassiche parteciperà alla manifestazione con la Lancia Aurelia B20 della Collezione Quattroruote. Info: coppadellaperugina.com

EVENTI ACI SPORT



APRILE

7-8 FRANCIACORTA HISTORIC
Vecars - Brescia - franciacortahistoric.it

14-15 SAN MARINO REVIVAL
Fams - San Marino - smracingorganization.com

27-30 TERRE DI CANOSSA
Scuderia Tricolore - Parma - terredicanossa.canossa.com

28-30 CIRCUITO STRADALE DEL MUGELLO
Scuderia Biondetti - Firenze - circuitostradaledelmugello.it

29 PICO STORICA
Comune di Pico - Frosinone - comune.pico.fr.it

MAGGIO

5-6 TROFEO CLASSIC LAGO DI COMO
AC Como - Como - lagodicomostorico.it

12-13 VALLI BIELLESI
Veglio 4x4 - Biella - vallibiellesi.it

12-14 MITTELEUROPEAN RACE
Asd Adrenalinika - Trieste - mitteleuropeanrace.it

27-28 CAMPAGNE E CASCINE
Scuderia 3T - Cremona - scuderia3t.it

EVENTI ASI



APRILE

28-30 RIEVOCAZIONE COPPA TOSCANA
Camet - Livorno - camet.org

30 COLLI GORIZIANI HISTORIC
Club Gorizia Auto e Moto Storiche - Gorizia - colligorizianihistoric.it

MAGGIO

8-14 GIRO DI SICILIA
Panormus - Palermo - girodisicilia.it

11-14 COPPA DELLA PERUGINA
Camep - Perugia - coppadellaperugina.com

QUATTORRUOTE

RACCONTIAMO L'EMOZIONE



QUATTORRUOTE È IN EDICOLA

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

QUATTRO INCANTI

BUSINESS AL DISCOUNT

Le vendite americane hanno registrato il fatturato più alto di sempre, **ma molti lotti sono stati aggiudicati sotto la stima**. Troppe auto o valutazioni esagerate? Forse l'economia globale impone cautela

Siamo ancora al dilemma del bicchiere: mezzo pieno o mezzo vuoto? Quella di Amelia Island 2023 doveva essere l'edizione dei record: molti analisti si erano sbilanciati nel prevedere un fatturato complessivo vicino ai 200 milioni di dollari e percentuali di vendita elevate. Invece... Il record c'è stato, il fatturato però si è "fermato" a 177 milioni di dollari (166,7 milioni di euro), comunque mai così alto nelle 24 edizioni di Amelia Island. Le quattro Case d'asta impegnate in Florida (Bonhams, Broad Arrow, Gooding & Co., RM Sotheby's) hanno venduto 396 auto delle 454 in catalogo: l'87% del totale (90% nel 2022). Fin qui il bicchiere mezzo pieno. Il dato che allarma un po' gli addetti ai lavori è relativo alla percentuale di auto vendute sotto la stima minima, che ad Amelia Island è stata del 60%. Altissima. Significa che sei auto su dieci sono state aggiudicate a valori inferiori a quelli richiesti. Come fossero lotti offerti "senza prezzo di riserva" (questi ultimi erano il 50% del catalogo). Insomma, la domanda è ancora alta, ma le quotazioni sono in frenata per le vetture più prestigiose e in ribasso per molte delle altre.



GARANZIA FERRARI

Anche in Florida la Ferrari ha fatto centro: sono state vendute 41 delle 45 vetture presenti (13 aggiudicate sopra il milione di dollari). Sette figurano nella top ten assoluta, a partire dalla Ferrari 250 GT Spider California SWB del 1962, offerta da Gooding & Co. a 17-19 milioni di euro e venduta a 17. Tra le Rosse, la prestazione più alta in termini di crescita di prezzo l'ha ottenuta invece una Dino 246 GTS del 1974, nell'allestimento "Chairs and Flares": stimata 560-660 mila euro, è passata di mano da Gooding & Co.

a 911.445 euro, record mondiale. In generale tutte le Dino proposte hanno riscosso molto successo. Bene anche una F50 del 1995, venduta poco sopra i 4,7 milioni di euro. Dopo le Rosse, le Porsche: su 62 esemplari, ne sono stati aggiudicati 53 (85%), ma molti sotto la stima minima, senza troppi acuti, insomma.

ALFA ROMEO SEMPRE BENE

Al contrario delle Alfa Romeo: su 21 auto, 18 hanno trovato un nuovo proprietario. Al top, una 1900 C SS Zagato del 1955, battuta da Gooding & Co. alla stima minima:

1.455.490 euro. A seguire, una 6C 1750 Gran Sport carrozzata Figoni del 1932 (1.196.420 euro). La sorpresa è arrivata poi da Mercedes-Benz, con 34 lotti piazzati su 36. Molto oltre la valutazione iniziale due AMG portate da Broad Arrow e riferibili al periodo precedente all'ingresso in Mercedes-Benz: una AMG 6.0 "Hammer" coupé del 1991 (834 mila euro) e una berlina Mercedes-Benz AMG "Hammer" del 1987 (730 mila euro). Su tutte però l'ha spuntata una Pagani Zonda R "Revolution Specification" del 2010, aggiudicata a 5 milioni di euro



- Brilla Maranello**
1. Ferrari 250 GT Spider California SWB (1962)
 2. Alfa Romeo 1900 C SS Zagato (1955)
 3. AMG 6.0 "Hammer" coupé "widebody" (1991)
 4. Ferrari F50 (1995)

TOP TEN DELLE ASTE DI AMELIA ISLAND

Modello	Prezzo
Ferrari 250 GT Spider California SWB (1962) - G. & Co.	€ 16.999.530
Pagani Zonda R "Revolution Specification" (2010) - RM S.	5.030.617
Ferrari F50 (1995) - RM Sotheby's	4.771.550
Duesenberg J "Disappearing Top" (1931) - RM S.	4.046.160
Ferrari 288 GTO (1985) - RM Sotheby's	3.735.280
Ferrari 275 GTB/4 (1967) - Gooding & Co.	3.320.772
Ferrari 250 MM Spider (1953) - G. & Co.	3.320.772
Ferrari F40 (1990) - Gooding & Co.	2.906.265
Maserati A6 GCS/53 Spyder (1953) - RM Sotheby's	2.439.943
Ferrari 365 GTS/4 Daytona (1973) - G. & Co.	2.388.130

TUTTI I NUMERI DELLE ASTE DI AMELIA ISLAND

	2023	2022
Fatturato complessivo	€ 167.489.355	118.732.025
Numero di auto in vendita	454	270
Numero di auto aggiudicate	396	244
Percentuale di auto aggiudicate	87%	90%
Percentuale di auto vendute sotto la stima minima	60%	48%
Percentuale di auto vendute oltre la stima massima	14%	18%
Percentuale di auto senza prezzo di riserva	50%	46%
Prezzo medio delle auto vendute	€ 422.953	486.605
Età media delle auto offerte (n° anni)	54	57

GOODWOOD MEETING

RALLYSTE DI FAMA

Bonhams metterà all'asta il 16 aprile, al Goodwood Meeting, tre vetture da rally d'eccezione. Si parte dalla Austin Healey 3000 (BN7) giudicata "la più famosa al mondo": la "URX 727" vincitrice della Liegi-Roma-Liegi del 1960, con alla guida Pat Moss, sorella minore di Stirling e campionessa di rally (stima 390-500 mila euro, in basso in primo piano). Poi la Mini Cooper S "569 FMO" del 1963, settima assoluta al Rally di Montecarlo 1964 con Aaltonen e Ambrose (135-168 mila euro). Infine una Austin Healey 100/4 che partecipò al GP di Nuova Zelanda nel 1953 (157-200 mila euro). bonhams.com



VILLA D'ESTE

BWM M PER CINQUE



Cinque generazioni (e 22 anni) di automobili firmate BMW M Power Collection saranno tra le prelibatezze a motore in vendita da RM Sotheby's il prossimo 20 maggio a Cernobbio, in occasione del Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Si tratta di una M3 Sport Evolution del 1990 (stimata 180-220 mila euro); di una M3 CSL del 2003 (120-160 mila); di una M3 GTS del 2010 (150-200 mila); di una M4 GTS del 2016 (100-150 mila); di una M4 CSL del 2022 (170-230 mila). rmsothebys.com

ANNIVERSARIO

75 TRIBUTI ALLA PORSCHE

Per i 75 anni della Porsche, la Casa statunitense Broad Arrow dedica al marchio tedesco un'asta dall'8 al 10 giugno, ad Atlanta (Georgia). Saranno proposte 75 Porsche di tutte le epoche. Tra le più interessanti, una VW-Porsche 914/6 "Competition Option Group M471" del 1971 (foto), una delle 23 realizzate. È stimata 500-520 mila euro. broadarrowauctions.com



no stress
CAR DETAILING

INTERNI AUTO DA RESTAURARE? **no stress** CI PENSIAMO NOI!



Siamo specializzati nel restauro conservativo di plastiche e pelli interne di auto classiche e sportive.
Visita il nostro sito per vedere le nostre ultime lavorazioni.

Via dell'edilizia, 57 - 36100 Vicenza, VI
393 6013518 - Manuel Barbagallo
info@nostressct.com
www.nostresscardetailing.com

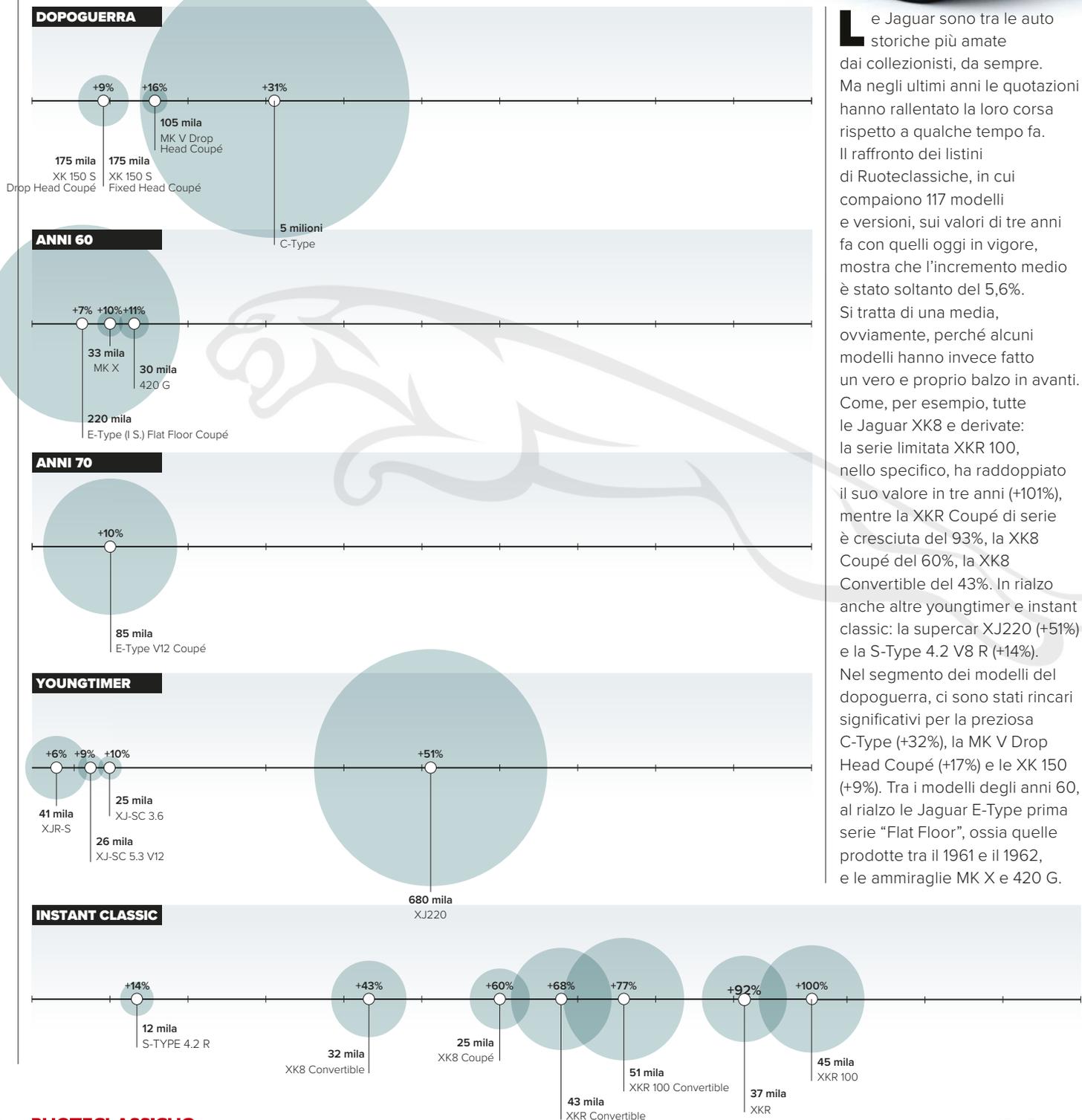


CRESCITA SÌ CLAMORE NO

In tre anni le quotazioni della Casa di Coventry sono cresciute **in media appena del 5,6%**, ma la XKR 100, per esempio, ha raddoppiato il valore

La regina di Le Mans

La C-Type è cresciuta di 1,2 milioni di euro, il 32%. Ma le più vivaci sono youngtimer e instant classic

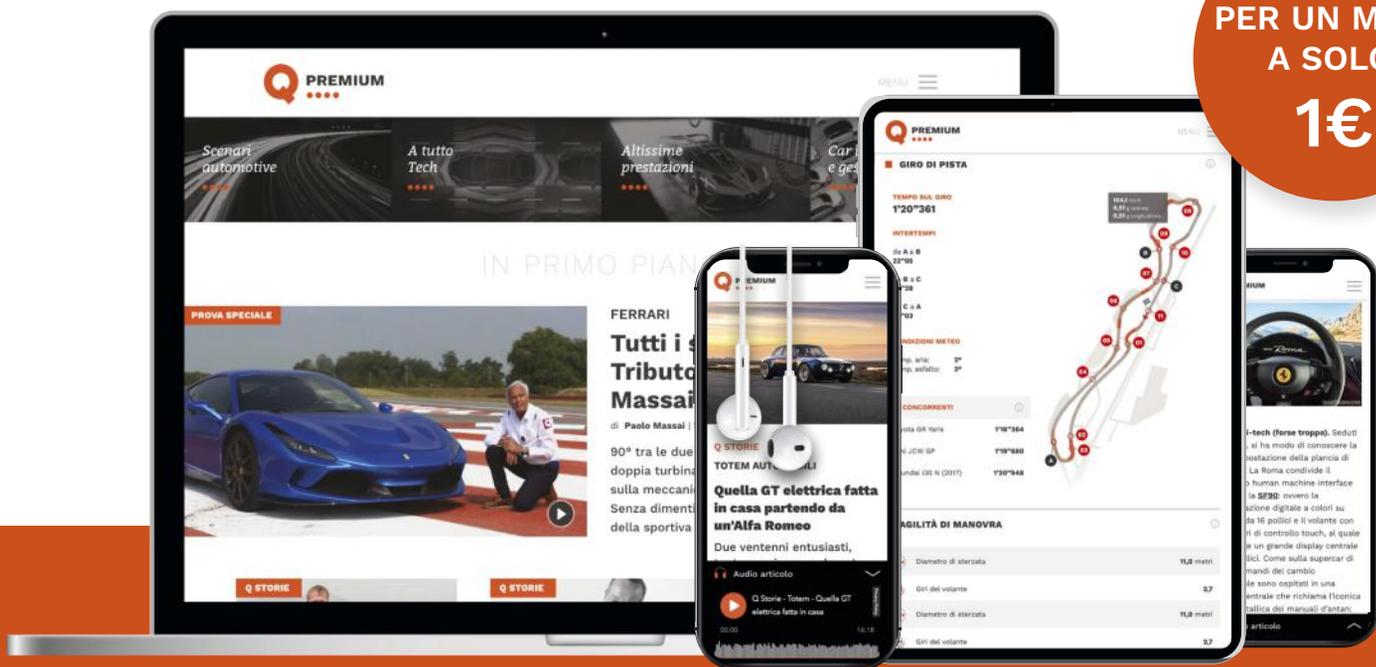


Le Jaguar sono tra le auto storiche più amate dai collezionisti, da sempre. Ma negli ultimi anni le quotazioni hanno rallentato la loro corsa rispetto a qualche tempo fa. Il raffronto dei listini di Ruoteclassiche, in cui compaiono 117 modelli e versioni, sui valori di tre anni fa con quelli oggi in vigore, mostra che l'incremento medio è stato soltanto del 5,6%. Si tratta di una media, ovviamente, perché alcuni modelli hanno invece fatto un vero e proprio balzo in avanti. Come, per esempio, tutte le Jaguar XK8 e derivate: la serie limitata XKR 100, nello specifico, ha raddoppiato il suo valore in tre anni (+101%), mentre la XKR Coupé di serie è cresciuta del 93%, la XK8 Coupé del 60%, la XK8 Convertible del 43%. In rialzo anche altre youngtimer e instant classic: la supercar XJ220 (+51%) e la S-Type 4.2 V8 R (+14%). Nel segmento dei modelli del dopoguerra, ci sono stati rincari significativi per la preziosa C-Type (+32%), la MK V Drop Head Coupé (+17%) e le XK 150 (+9%). Tra i modelli degli anni 60, al rialzo le Jaguar E-Type prima serie "Flat Floor", ossia quelle prodotte tra il 1961 e il 1962, e le ammiraglie MK X e 420 G.



**La nuova offerta di contenuti digitali
firmata Quattroruote pensata per soddisfare
i lettori più esigenti.**

**PROVALO
PER UN MESE
A SOLO
1€**



Q PREMIUM. IL VALORE DELLA VERITÀ

Un esclusivo servizio in abbonamento dedicato al mondo dell'auto, all'insegna del giornalismo di qualità e dell'approfondimento continuo: prove inedite, imperdibili anteprime, guide all'acquisto, storie originali, video e audio articoli.

Disponibili dove e quando vuoi da PC, smartphone e tablet.



GIOCCARE D'ANTICIPO

LA ZAMPATA DELLE INSTANT CLASSIC

Le indicazioni che giungono dal giro d'affari in questa prima parte del 2023 mostrano **la solita corsa al rialzo da parte dei venditori**, soprattutto per le youngtimer. Per gli acquisti, è forse ora di cambiare strategia

La prima fiera italiana importante dell'anno, Automotoretrò, ha abbandonato la tradizionale sede del Lingotto a Torino e si è trasferita a Parma (vedere servizio a pag. 84). Pur riorganizzata all'ultimo momento, si è chiusa con un risultato piuttosto positivo in termini di affluenza di pubblico. Poco spazio, forse, alla cultura, e molto al mercato, con tanti commercianti protagonisti dell'esposizione. Auto a volontà, insomma, anche se non sempre di elevata qualità e spesso proposte a prezzi troppo alti. Le richieste esagerate, cui non si sottraggono ormai nemmeno i venditori privati, stanno diventando una costante di questa prima parte del 2023. Continuando di questo passo, il mercato è destinato a correre a tutta velocità incontro allo scoppio di una bolla speculativa: il comparto non potrà reggere a lungo la rincorsa degli aumenti, soprattutto se continueranno ad abbondare i veicoli banali e di modesto interesse collezionistico, maggiormente diffusi nel segmento delle youngtimer, proposti a prezzi da gioielleria.

Se le "quasi storiche" sono inflazionate e non costituiscono più il terreno ideale per gli investimenti migliori, il consiglio degli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche è quello di ampliare gli orizzonti.

GUARDARE LONTANO

Per fare ancora affari a prezzi convenienti, si deve sondare il mercato delle instant classic: i modelli che non hanno ancora compiuto i fatidici 20 anni, che si possono acquistare a cifre modeste e che è possibile reperire nel normale circuito dell'usato, non ancora amatoriale. Certo, non avrete alcuna agevolazione fiscale, a differenza delle automobili più anziane, ma nel lungo periodo la rivalutazione ripagherà l'investimento. A patto di saper scegliere con ocularità. Ecco la dritta giusta: i modelli più sportivi, le coupé, le spider e le cabriolet sono da preferire. Vanno bene anche le berline, ma devono essere di produzione limitata, meglio se con caratteristiche distintive, quali l'appartenenza a un marchio premium. Soprattutto, è imprescindibile puntare sempre sulle versioni al top della gamma. Il valore può essere più che doppio.

LE ASTE DI CATAWIKI

N. di lotti in asta	1.206
Quote vendite in Italia	21,38%
Quote vendite in Francia	21,01%
Quote vendite in DACH*	16,67%
Quote vendite in Spagna e Portogallo	12,32%
Tipologia di auto	Youngtimer

*Germania-Austria-Svizzera

Italia al primo posto

Continua il rally delle youngtimer; anche lo scorso mese, nelle aste di Catawiki, sono state protagoniste (quasi una su tre aggiudicazioni). Complessivamente sono state trattate 1.206 auto da collezione, un volume superiore del 10% rispetto al mese precedente: l'avvicinarsi della primavera fa ripartire il mercato. La piattaforma di Catawiki si conferma come uno dei principali strumenti di vendita per tutto ciò che è collezionabile, auto e moto in particolare. Al primo posto si è piazzata una Porsche 356 1600 Roadster (sotto), aggiudicata per l'incredibile cifra di 255 mila euro. In seconda posizione una Rolls-Royce Silver Cloud III cabriolet (132 mila euro, in basso). A seguire, tre classici: Mercedes 190 SL (115 mila), Jaguar XK 150 S OTS (112 mila) e Porsche 911 E 2.2 Targa (90 mila).



L'ESPERTO

CENERENTOLE DA SCOVARE



S secondo l'esperto Mauro Moro (nella foto), consulente del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche per le youngtimer e le marche inglesi, il mercato odierno è condizionato da richieste troppo esose e ingiustificabili per molti modelli ultraventennali, ancora parecchio diffusi. Il consiglio è di puntare sulle "cenerentole": auto che non sono ancora sotto i riflettori ma, in prospettiva, ripagheranno con gli interessi. Come, per esempio, le Rover 100 Cabriolet, le MG F e TF, le Saab 9-3 Cabriolet e Volvo C70 di prima generazione. Tra i modelli di maggiore prestigio, le berline Jaguar più sportive, quelle siglate R, come le derivate dalla S-Type e dalla XJ, che sono attualmente sottovalutate rispetto alle contemporanee BMW M e Mercedes AMG: hanno probabilmente ancora più fascino e rappresentano un'occasione irresistibile. Tra le Mini, le Cooper S e JCW dei primi anni Duemila sono una valida alternativa, in prospettiva, rispetto alle Mini delle generazioni precedenti.

ANALISI DEL MESE - APRILE 2023

Marche quotate	330
Modelli quotati	9.907
Youngtimer	2.693
Instant classic	894
Anni 60	1.168
Italiane quotate	2.796
Veicoli pubblicati su RCL	7.528

CHI SALE E CHI SCENDE

QUATTRO ANELLI CHE SPLENDONO

I collezionisti del marchio Audi puntano soprattutto sui modelli non ancora divenuti storici, in particolare quelli più sportivi.

Tra le regine, la Quattro Sport protagonista delle aste più importanti

Con una rivalutazione media del 2,2% negli ultimi 12 mesi, può sembrare che il mercato Audi viva una fase di stanca. Non è così: la media è bassa, perché a crescere sono stati solo 46 modelli sui 199 del listino di Ruoteclassiche (quindi meno di uno su quattro). Se si contano solamente quelli

in rialzo, l'incremento di valore sfiora invece il 10%.

PIÙ O MENO BLASONATE

La superstar del mercato è la Quattro Sport. Si tratta di un modello che generalmente viene trattato nelle più importanti sedute d'asta. Ma il trend di crescita riguarda anche auto

meno blasonate, seppure importanti: la RS2 Avant, per esempio, che è cresciuta di 4.500 euro (A+). O la A8 nella rara versione 6.0 W12 di seconda generazione: ha sfiorato il +30%. Stanno invece vivendo una fase di stanca le TT: la 1.8 Roadster a trazione anteriore è addirittura calata un po' di valore.



CHI SALE



CHI SCENDE



AUDI QUATTRO SPORT (1983-85) +200.000 euro

È la regina delle quotazioni Audi, la versione base per il Gruppo B della Quattro. Ed è anche protagonista assoluta sul mercato. In un anno è cresciuta del 40%.



AUDI RS2 AVANT (1994-96) +4.500 euro

Una variazione all'insù di modesta entità percentuale (+7,5%), ma significativa quanto a valore assoluto: in un anno si è rivalutata di 4.500 euro (label A+).



AUDI Q7 3.0 TDI V6 (2006-11) -1.500 euro

Pollice verso per la grossa Suv, ma soltanto per le versioni a gasolio 3.0 TDI V6. Stabili le altre. Del resto, non è una novità che le diesel siano in fase calante.



AUDI TT ROADSTER 1.8 (1999-06) -1.500 euro

Fase di fiacca per le TT: a salire di valore sono state solo le versioni di punta (3.2 V6 e 1.8 Turbo 225 CV). La versione base della TT Roadster è calata del 13,3%.

IN BREVE

IL FASCINO DELL'AUTO BLU

La Fiat 132 è sempre più al centro dell'attenzione dei collezionisti, in particolare la terza serie del 1977, che all'epoca era una quasi ammiraglia, usata anche come "auto blu" da politici e rappresentanti dello Stato. Anche perché la 130 era uscita dal listino. Interessante la versione 2.000 a iniezione: vale pochissimo rispetto alla rivale Alfetta ed è nettamente più rara.



OCCASIONI RANGE ROVER

Se le Range Rover "Classic" sono ormai volate verso valori altissimi, migliori occasioni si possono trovare con la II serie, nota come "P38". E, più ancora, scegliendo una "L322" (cioè la III serie), non ancora del tutto entrata nel mirino dei collezionisti. Però bisogna puntare esclusivamente sulle versioni V8 a benzina.



FULVIA COUPÉ FUORI MODA

Un tempo era una delle regine del mercato: la Lancia Fulvia Coupé era un vero e proprio assegni circolare. Ora ce ne sono poche sul mercato e spesso a prezzi trattabili. Sembra passata di moda: forse è il momento di approfittarne.



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.

ABBONATI SUBITO!

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

1 ANNO

Ruoteclassiche

12 NUMERI**



Quattroruote

12 NUMERI**

a solo

€ 84,70*

INVECE DI €142,80

SCONTO

41 %

2 ANNI

Ruoteclassiche

24 NUMERI**

a solo

€ 89,90***

INVECE DI €144,00

SCONTO

38 %



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

IN PIÙ

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



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

L'immagine presentata è puramente indicativa

SCEGLI LA MODALITÀ DI ABBONAMENTO CHE PREFERISCI:

shoped.it/rcl23

oppure telefona al **02 56568800***

dal Lunedì al Venerdì dalle 9.00 alle 18.00

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

La meccanica del concorso prevede che possano partecipare all'estrazione del premio consistente in n. 10 SAMSUNG GALAXY Z FLIP 4 256 GB i maggiorenni residenti in Italia o nella Repubblica di San Marino, che avranno sottoscritto regalato o rinnovato un abbonamento (carta con digitale incluso) a una delle seguenti riviste: QUATTRORUOTE o RUOTECCLASSICHE 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>



FERRARI 308 COMPETIZIONE

ANNO 1976

LIVREA MARLBORO

I DI SOLI 45 ESEMPLARI REALIZZATI

auto
classic

Corso Savona 50/1 - 10024 - Moncalieri - Torino - Italia

Telefono: +39-011644119



Email: autoclassic@autoclassic.it

www.autoclassic.it

Instagram: [autoclassicaly](https://www.instagram.com/autoclassicaly)



FERRARI 308 COMPETIZIONE

ANNO 1977

SPECIFICHE MICHELOTTO

I DI SOLI 45 ESEMPLARI REALIZZATI



ALFA ROMEO 1750 GTAM

ANNO 1971 - MOTORE TESTASTRETTA

RESTAURO TOTALE

CERTIFICATO DI ORIGINE



DE TOMASO PANTERA GTS

ANNO 1974 - RESTAURO TOTALE

MATCHING NUMBERS

TARGATA - IVA ESPOSTA



BMW Z1 ROADSTER

ANNO 1989

STUPENDE CONDIZIONI

VERNICE E INTERNI ORIGINALI



ALFA ROMEO 2000 TOURING

ANNO 1959 - RESTAURATA

HARD TOP

STUPENDE CONDIZIONI



ABARTH 1600 OSCA SPIDER

ANNO 1959 - RESTAURO TOTALE

MOTORE BIALBERO

MATCHING NUMBERS



FIAT DINO 2.4 SPIDER

ANNO 1970

RESTAURO TOTALE - TARGHE TORINO

DOCUMENTI ORIGINALI



LANCIA DELTA INTEGRALE WRC

ANNO 1989

GRUPPO A - IMPORTANTE PALMARES

HTP E DOCUMENTI ORIGINALI



FIAT 124 ABARTH

ANNO 1974

LIVREA OLIO FIAT - TARGHE ORIGINALI

PASSATO SPORTIVO



FERRARI 360 N-GT

ANNO 2000 - EX IVAN CAPELLI

1000 KM DI MONZA GT FIA

LIVREA DOLOMITI SUPERSKI



**ALFA ROMEO QUATTORRUOTE
GRAN SPORT ZAGATO**

ANNO 1967 - CONSERVATA

ORIGINALE - MATCHING NUMBERS



FIAT JOKER 75

ANNO 1973

SPIAGGINA ORIGINALE REALIZZATA

DA BRUSEGHINI SU BASE FIAT 600



FIAT PANDA 4X4 TEMPO LIBERO

ANNO 1988

PROTOTIPO REALIZZATO DA BONESCHI

TARGHE MILANO

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, 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 2013, con una sovrapposizione a quelle di Quattroruote (i "Prezzi dell'Usato") per gli anni dal 2008 al 2013. 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, bisogno di alcuni interventi per arrivare alla perfetta efficienza. Non presente per motoveicoli.
- B+** Incompleto in alcuni dettagli, marciante, ma con meccanica da rivedere.
- B** Incompleto di carrozzeria e/o meccanica, che necessita di un restauro anche impegnativo. Non presente per motoveicoli.
- C** Allo stato di relitto, da considerare principalmente come fonte di ricambi. Non presente per motoveicoli e per alcune vetture.

MERCATO

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORIS

Modello	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

MERCATO

QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICA

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

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

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 COUPÉ ZAGATO	747 1955-57	108,0	72,0	36,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747 1958-59	113,0	75,0	37,5
750 SPIDER ZAGATO	747 1957-59	145,0	95,0	47,5
500 BERLINA	479 1957-63	30,0	20,0	10,0
500 COUPÉ ZAGATO	479 1957-59	90,0	60,0	30,0
595	594 1963-71	34,0	25,0	15,0
595 SS	594 1964-71	38,0	28,0	16,8
695	690 1964-71	43,0	32,0	19,2
695 SS	690 1964-71	51,5	38,0	22,8
695 SS ASSETTO CORSA	690 1965-71	59,5	44,0	26,4
850 TC BERLINA	847 1960-64	40,5	30,0	18,0
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847 1961-64	52,5	35,0	17,5
OT 850 BERLINA	847 1964-68	27,2	17,0	11,9
OT 1000	982 1964-68	32,0	20,0	14,0
OT 1000 COUPÉ	982 1964-68	40,0	25,0	17,5
OT 1300 SCORPIONE SS F.LOMBARDI	1280 1969-71	64,0	40,0	28,0
OTR 1000 COUPÉ	982 1964-68	67,0	42,0	29,4
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982 1965-67	70,5	44,0	31,0
OTS 1000 COUPÉ	982 1964-68	61,0	38,0	26,6
1000 BERLINA	982 1962-64	60,0	40,0	20,0
1000 BERLINA CORSA	982 1962-64	52,5	35,0	17,5
1000 BERLINA CORSA	982 1965-67	60,0	40,0	20,0
1000 RADIALE BERLINA	982 1968-70	90,0	60,0	30,0
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V	1368 2007-10	11,3	7,5	3,8
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V SS	1368 2009-10	14,3	9,5	4,8

AC

GRAN BRETAGNA				
2 LITRI SEI CILINDRI	1991 1947-55	75,0	50,0	25,0
2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991 1947-55	83,0	55,0	27,5
ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553 1954-63	375,0	250,0	125,0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971 1954-63	430,0	320,0	190,0
ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991 1954-60	300,0	200,0	100,0
ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971 1954-63	355,0	235,0	118,0
ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553 1961-63	265,0	175,0	88,0
COBRA 260	4261 1962-63	680,0	500,0	300,0
COBRA 289 MK II/MK III	4736 1962-65	1.100,0	850,0	510,0
COBRA 427	6997 1964-68	1.100,0	800,0	480,0
COBRA MK IV	4942 1963-97	175,0	130,0	78,0
SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942 1997-05	190,0	125,0	62,5
COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942 1999-00	175,0	130,0	78,0
COBRA V8 427	6997 2004-06	180,0	135,0	81,0
428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989 1967-73	113,0	75,0	37,5
3000 ME	2994 1979-84	37,5	25,0	12,5

ACM

ITALIA				
10.1 ENDURO/OFF 4WD	1588-1595 1988-93	2,0	1,3	0,7

ACMA

FRANCIA				
VESPA 400	393 1958-64	27,0	18,0	9,0

ALFA ROMEO

ITALIA				
RLSS	2994 1925-27	450,0	335,0	200,0
6C 1500 NORMALE	1487 1927-29	180,0	135,0	81,0
6C 1500 SPORT/SS	1487 1928-29	1.500,0	1.100,0	670,0
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	2.500,0	1.900,0	1.100,0
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 TURISMO 5 POSTI/7 POSTI	2443 1939-50	190,0	140,0	84,0
6C 2500 SPORT	2443 1939-51	160,0	120,0	72,0
6C 2500 SPORT COUPÉ	2443 1939-50	475,0	350,0	210,0
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2443 1939-51	430,0	320,0	190,0
6C 2500 SS COUPÉ	2443 1939-51	680,0	500,0	300,0
6C 2500 SS CABRIOLET	2443 1939-51	680,0	500,0	300,0
6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO	2443 1947-51	250,0	185,0	111,0
6C 2500 SPORT/GT	2443 1950-53	205,0	150,0	90,0
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443 1949-51	1.000,0	750,0	450,0
8C 2300	2336 1932-34	12.200,0	9.000,0	5.400,0
1900	1884 1950-54	36,0	26,7	16,0

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

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	180,0	135,0	80,0
AR 51 «MATTA»	1884 1951-55	33,0	22,0	11,0
GIULIETTA SPRINT (I.S.)	1290 1954-55	111,0	82,0	49,0
GIULIETTA SPRINT (II S.)	1290 1955-58	90,0	60,0	30,0
GIULIETTA SPRINT (III S.)	1290 1958-59	61,0	45,0	27,0
GIULIETTA SPRINT (III S.)	1290 1959-62	54,5	40,5	24,3
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290 1959-62	120,0	89,0	53,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (I S.)	1290 1956-58	250,0	185,0	111,0
GIULIETTA S.V. (I.S.) «CONFORT-»	1290 1958	120,0	89,0	53,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (II S.)	1290 1958-62	81,0	60,0	36,0
1300 SPRINT	1290 1963-65	52,0	34,5	17,3
GIULIA 1600 SPRINT	1570 1962-64	60,0	40,0	20,0
GIULIETTA (I.S.)	1290 1955-59	24,0	17,8	10,7
GIULIETTA (II S.)	1290 1959-61	21,6	16,0	9,6
GIULIETTA (III S.)	1290 1961-63	20,3	13,5	6,8
GIULIETTA TI (I.S.)	1290 1957-59	27,2	17,0	11,9
GIULIETTA TI (II S.)	1290 1959-61	24,3	18,0	10,8
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	22,1	14,7	7,4
2000 SPRINT	1975 1960-62	47,5	31,5	15,8
2000 SPIDER TOURING	1975 1958-61	95,0	63,0	31,5
2600	2584 1962-69	27,9	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	315,0	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	23,0	14,4	10,1
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	13,0	8,7	4,3
GIULIA SUPER 1.6	1570 1972-74	15,0	10,0	5,0
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	11,5	7,7	3,8
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.6	1570 1974-77	13,0	8,7	4,3
GIULIA SPRINT GT	1570 1963-66	48,0	30,0	21,0
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	32,0	20,0	14,0
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290 1968-72	285,0	210,0	125,0
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290 1969-72	50,0	37,0	22,2
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290 1971-76	26,0	16,3	11,4
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570 1971-76	29,0	18,1	12,7
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570 1972-74	54,0	36,0	18,0
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 T22	1570 1964-65	3.500,0	2.600,0	1.600,0

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

1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570 1965-67	90,0	60,0	30,0
1600 SPIDER (DUETTO)	1570 1966-68	49,5	36,5	21,9
1750 SPIDER VELOCE	1779 1967-69	46,0	30,5	15,3
1750 SPIDER VELOCE (AMERICA)	1779 1967-69	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1300 JUNIOR	1290 1968-69	38,0	25,3	12,7
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290 1969-72	23,0	15,3	7,7
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	22,1	14,7	7,4
SPIDER 1.6	1570 1975-82	22,1	14,7	7,4
SPIDER 1.6	1570 1983-90	13,5	9,0	4,5
SPIDER 2.0	1962 1983-90	15,0	10,0	5,0
SPIDER 2.0 Q.V.	1962 1986-90	19,1	12,7	6,4
SPIDER 1.6	1570 1990-93	21,0	14,0	7,0
SPIDER 2.0	1962 1990-95	23,0	15,3	7,7
1750	1779 1968-72	15,0	10,0	5,0
1750 GT VELOCE (I.S.)	1779 1968-70	49,0	32,5	16,3
1750 GT VELOCE (II S.)	1779 1970-72	45,0	30,0	15,0
2000 BERLINA	1962 1971-77	18,0	12,0	6,0
2000 GTV	1962 1971-76	50,0	33,5	16,7
33 STRADALE	1995 1967-69	15.000,0	11.000,0	6.700,0
MONTREAL	2593 1970-77	78,0	57,5	34,5
ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)	1186-1490 1972-80	10,0	6,7	3,3
ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)	1186-1490 1980-84	6,5	4,3	2,2
ALFASUD TI	1186-1286 1973-77	15,0	10,0	5,0
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	1186-1351 1975-80	11,0	7,3	3,7
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5	1286-1490 1976-79	15,0	10,0	5,0
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5 VELOCE	1351-1490 1979-83	14,0	9,3	4,7
ALFASUD SPRINT TROFEO	1490 1982-83	15,0	10,0	5,0
SPRINT 1.3/1.5	1351-1490 1983-89	11,0	7,3	3,7
SPRINT Q.V.	1490-1712 1983-89	13,1	8,7	4,4
ALFETTA	1779 1972-75	20,0	14,8	8,9
ALFETTA 1.6	1570 1975-77	14,0	10,4	6,2

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490 1989-95	4,5	3,0	1,5
NUOVA 33 1.7 IE/1.7 IE 16V	1712 1989-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V.	1712 1990-92	12,8	8,5	4,3
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V. SPORT W.	1712 1989-94	12,0	8,0	4,0
NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712 1990-92	6,0	4,0	2,0
NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4/04 SPORT W.	1712 1991-95	13,5	9,0	4,5
NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4/04	1712 1991-95	13,5	9,0	4,5
NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351 1992-95	8,3	5,5	2,8
NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351 1989-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4X4	1712 1989-94	5,7	3,8	1,9
NUOVA 33 1.7 IE/1.7 IE 16V SPORT W.	1712 1990-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.3/1.3 IE SPORT W. 4X4	1351 1990-95	5,0	3,3	1,7
ALFA 90 1.8/2.0	1719-1962 1984-88	6,0	4,0	2,0
ALFA 90 2.0 V6	1996 1985-88	8,3	5,5	2,8
ALFA 90 2.5i	2492 1984-87	10,5	7,0	3,5
ARNA L/SL	1086 1983-87	6,0	4,0	2,0
ARNA TI	1351 1984-87	9,0	6,0	3,0
ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1779 1985-94	8,3	5,5	2,8
ALFA 75 1.8 INDY	1779 1991-92	9,8	6,5	3,3
ALFA 75 2.0	1962 1985-89	12,0	8,0	4,0
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962 1987-92	16,0	10,0	7,0
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962 1991-92	18,0	12,0	6,0
ALFA 75 TURBO	1779 1986-87	20,0	13,3	6,7
75 TURBO AMERICA	1779 1987-90	21,0	14,0	7,0
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE	1779 1990-92	24,0	16,0	8,0
75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE A.S.N.	1779 1991	28,1	18,7	9,4
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1762 1987-88	58,0	43,0	25,8
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492 1985-92	20,0	13,3	6,7
ALFA 75 3.0 V6	2959 1987-92	23,0	15,3	7,7
164 TWIN SPARK	1962-1995 1987-98	6,0	4,0	2,0
164 TURBO	1995 1987-92	8,0	5,3	2,7
164 2.0 V6 TURBO	1996 1991-93	10,0	6,7	3,3
164 3.0 V6	2959 1987-97	13,0	8,7	4,3
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959 1990-94	15,0	10,0	5,0
164 3.0i V6 24V QUADRIFOGLIO VERDE	2959 1992-93	19,0	12,7	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	24,0	16,0	8,0
SZ (ES 30)	2959 1989-96	83,0	55,0	27,5
RZ	2959 1993-96	90,0	60,0	30,0
155 1.7/1.8i TWIN SPARK	1747-1773 1992-98	4,1	2,7	1,4
155 1.8i TS SILVERSTONE	1773 1994-95	7,5	5,0	2,5
155 2.0i TWIN SPARK	1995 1992-95	6,5	4,3	2,2
155 2.0 TURBO 16V Q4	1995 1992-97	25,0	15,6	10,9
155 2.5 V6	2492 1992-97	11,3	7,5	3,8
155 1.6/1.8i 16V TWIN SPARK	1598-1747 1996-98	3,0	2,0	1,0
155 2.0 16V TWIN SPARK	1970 1995-97	5,3	3,5	1,8
155 2.0i 16V TS	1970 1997-98	4,5	3,0	1,5
GTV (916) 1.8i 16V TWIN SPARK	1747 1998-02	8,0	5,3	2,7
GTV (916) 2.0i 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	10,0	6,7	3,3
GTV (916) 2.0i 16V TWIN SPARK CUP	1970 2001-02	12,0	8,0	4,0
GTV (916) 2.0 V6 TURBO	1996 1995-01	14,0	9,3	4,7
GTV (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959 1997-03	18,0	12,0	6,0
GTV (916) 2.0 TS	1970 2003-06	9,0	6,0	3,0
GTV (916) 2.0 JTS	1970 2003-06	9,5	6,3	3,2
GTV (916) 3.2 V6 24V	3179 2003-06	17,0	11,3	5,7
SPIDER (916) 1.8i 16V TWIN SPARK	1747 1998-01	10,0	6,7	3,3
SPIDER (916) 2.0i 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	12,0	8,0	4,0
SPIDER (916) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	20,0	13,3	6,7
SPIDER (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959 1995-03	25,0	16,7	8,3
SPIDER (916) 2.0 TS	1970 2003-06	12,0	8,0	4,0
SPIDER (916) 2.0 JTS	1970 2003-06	12,5	8,3	4,2
SPIDER (916) 3.2 V6 24V	3179 2003-06	23,0	15,3	7,7
145 1.3/1.6	1351-1596 1994-97	3,8	2,5	1,3
145 1.4i/1.6i/1.8i 16V TWIN SPARK	1370-1747 1997-01	4,5	3,0	1,5
145 1.7 16V	1712 1994-97	5,3	3,5	1,8
145 2.0 16V T. SPARK QUADRIFOGLIO	1970 1995-01	8,3	5,5	2,8
146 1.3/1.6	1351-1596 1994-97	3,8	2,5	1,3
146 1.4i/1.6i/1.8i TWIN SPARK	1370-1747 1997-01	4,5	3,0	1,5
146 1.7 16V	1712 1995-97	5,3	3,5	1,8
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.)	1598-1747 1997-03	2,7	1,8	0,9
156 2.0 TS (I S.)	1970 1997-02	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESPEED (I S.)	1970 1999-02	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS (I S.)	1970 2002-03	5,3	3,5	1,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
156 2.0 JTS SELESPEED (I S.)	1970 2002-03	5,7	3,8	1,9
156 2.5 V6 24V (I S.)	2492 1997-03	8,3	5,5	2,8
156 1.6/1.8 T.S. SPORTWAGON (I S.)	1598-1747 2000-03	2,7	1,8	0,9
156 2.0 TS SPORTWAGON (I S.)	1970 2000-02	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESPEED SPORTW. (I S.)	1970 2000-02	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SPORTWAGON (I S.)	1970 2002-03	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SELESPEED SPORTW. (I S.)	1970 2002-03	5,7	3,8	1,9
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (I S.)	2492 2000-03	8,3	5,5	2,8
156 1.6/1.8 T.S. (II S.)	1598-1747 2003-06	2,4	1,6	0,8
156 2.0 JTS (II S.)	1970 2003-06	4,1	2,7	1,4
156 2.0 JTS SELESPEED (II S.)	1970 2003-06	4,5	3,0	1,5
156 2.5 V6 24V (II S.)	2492 2003-06	8,3	5,5	2,8
156 1.6/1.8 T.S. SPORTWAGON (II S.)	1598-1747 2003-06	2,6	1,7	0,9
156 2.0 JTS SPORTWAGON (II S.)	1970 2003-05	4,5	3,0	1,5
156 2.0 JTS SELESP. SPORTW. (II S.)	1970 2003-06	5,3	3,5	1,8
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492 2003-06	8,3	5,5	2,8
156 GTA	3179 2004-06	30,0	20,0	10,0
156 GTA SELESPEED	3179 2004-06	25,1	16,7	8,4
156 GTA SPORTWAGON	3179 2004-06	27,0	18,0	9,0
156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179 2004-06	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.) 2.0i 16V TWIN SPARK	1970 2003-06	2,3	1,5	0,8
166 (II S.) 2.5 V6 24V	2492 2003-05	3,6	2,4	1,2
166 (II S.) 3.0 V6 24V	2959 2003-06	4,5	3,0	1,5
166 (II S.) 3.2 V6 24V	3179 2003-08	5,3	3,5	1,8
147 (I S.) 1.6 16V TWIN SPARK/T.S.	1598 2000-05	2,6	1,7	0,9
147 2.0 16V TWIN SPARK (II S.)	1970 2000-09	3,0	2,0	1,0
147 GTA	3179 2002-06	30,0	20,0	10,0
147 GTA SELESPEED	3179 2003-06	25,1	16,7	8,4
GT 1.8 16V TS	1747 2004-11	4,5	3,0	1,5
GT 2.0 JTS	1970 2003-08	5,3	3,5	1,8
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) 1750 TBI	1742 2009-11	16,5	11,0	5,5
SPIDER (939) 2.2 JTS	2198 2006-10	11,3	7,5	3,8
SPIDER (939) 3.2 JTS V6	3195 2008-10	18,0	12,0	6,0
SPIDER (939) 3.2 JTS V6 Q4	3195 2006-10	19,5	13,0	6,5
8C COMPETIZIONE	4691 2007-10	300,0	200,0	100,0
8C SPIDER	4691 2009-10	225,0	165,0	99,0

ALLARD GRAN BRETAGNA			
Modello	cm ³ anni	A+	AB
K1 ROADSTER	3622 1946-54	120,0	80,0
K2 ROADSTER	3622 1946-54	135,0	90,0
J2/J2X ROADSTER	3917 1946-54	450,0	300,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
A110 1600 SX	1647 1976-77	88,0	58,5	29,3
A 310 1600	1647 1971-76	45,0	30,0	15,0
A 310 V6	2664 1976-84	45,0	30,0	15,0
V6 GT	2849 1985-90	26,3	17,5	8,8
V6 TURBO	2458 1985-91	30,0	20,0	10,0
A 610 TURBO	2975 1991-95	34,0	22,5	11,3

ALVIS GRAN BRETAGNA			
Modello	cm ³ anni	A+	AB
A BERLINA	2993 1950-54	56,5	37,5
TA DROP HEAD	2993 1950-54	75,0	50,0
TB DROP HEAD	2993 1951-52	75,0	50,0
TC BERLINA	2993 1954-58	67,5	45,0
TC DROP HEAD	2993 1954-56	83,0	55,0
TD BERLINA	2993 1958-63	67,5	45,0
TD DROP HEAD	2993 1958-63	83,0	55,0
TE BERLINA	2993 1963-65	67,5	45,0
TE DROP HEAD	2993 1963-65	83,0	55,0
TF BERLINA	2993 1965-67	67,5	45,0
TF DROP HEAD	2993 1965-67	83,0	55,0

AMPHICAR GERMANIA			
Modello	cm ³ anni	A+	AB
770	1147 1961-65	85,0	56,5

ANSALDO ITALIA			
Modello	cm ³ anni	A+	AB
4C TORPEDO	1847 1923-26	65,0	43,5
4F TORPEDO	1847 1926-28	65,0	43,5
22 BERLINA	3500 1929-32	115,0	77,0

APAL BELGIO			
Modello	cm ³ anni	A+	AB
SPEEDSTER	1192-1592 1966-98	41,5	27,5

ARMSTRONG SIDDELEY GRAN BRETAGNA			
Modello	cm ³ anni	A+	AB
30	4960 1919-32	55,5	37,0
18/18 MK II	2318-2872 1921-27	49,5	33,0
4/14 / 4/14 MK II	1852 1923-29	33,0	22,0
15	1900-1928 1927-30	30,0	22,0
20 LONG/20 SHORT	2872 1927-32	41,5	27,5
12	1236-1434 1928-31	30,0	20,0
NEW 20	3190 1932	41,5	27,5
SPECIAL	4960 1932-39	64,5	43,0
17 SHORT/STD/LONG	2394 1934	33,0	22,0
12/14	1666 1936-37	30,0	20,0
20/25	3670 1937	40,5	27,0
16-SIX	1990 1939	33,0	22,0
20	2783 1939	40,5	27,0
16 LANCASTER/TYPHOON	1991 1945-49	27,0	18,0
16 HURRICANE	1991 1945-49	33,0	22,0
18 HURRICANE	2309 1949-53	36,0	24,0
18 WHITLEY/TYPHOON	2309 1949-53	30,0	20,0
18 LIMOUSINE	2309 1950-51	30,0	20,0
SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435 1953-60	41,5	27,5
SAPPHIRE 234	2290 1955-58	36,0	24,0
SAPPHIRE 236	2309 1955-57	30,0	20,0
STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990 1958-60	46,5	31,0

ARO ROMANIA			
Modello	cm ³ anni	A+	AB
M 461 C	2512 1971-76	3,2	2,1
SERIE 240	2495-3119 1972-96	3,6	2,4
10	1289-1870 1980-00	2,0	1,3

ASA ITALIA			
Modello	cm ³ anni	A+	AB
1000 GT COUPÉ	1032 1962-67	150,0	112,0
1000 GT SPIDER	1032 1963-67	160,0	117,0

ASIA MOTORS COREA DEL SUD			
Modello	cm ³ anni	A+	AB
ROCTA (TUTTE LE VERSIONI)	1789-2184 1992-00	2,0	1,3

ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA			
Modello	cm ³ anni	A+	AB
1.5 LITRE OHC	1495 1927-32	355,0	240,0
INTERNATIONAL	1495 1927-32	195,0	145,0
LE MANS	1495 1932-33	580,0	430,0
ULSTER	1495 1934-36	1.900,0	1.400,0
DB2 COUPÉ</			

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
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	1989-90	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	5935	1995-01	56,5	37,5	18,8
DB7 GT	5935	2002-03	71,5	47,5	23,8
DB7 VANTAGE	5935	1999-03	75,0	50,0	25,0
DB7 VOLANTE	5935	1996-01	66,0	44,0	22,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	1999-03	79,0	52,5	26,3
DB9	5935	2004-13	54,0	36,0	18,0
DB9 VOLANTE	5935	2004-13	63,0	42,0	21,0
LWB VOLANTE	5340	1997-99	75,0	50,0	25,0
VANTAGE	5340	1994-01	98,0	65,0	32,5
VANTAGE 600	5340	1998-99	270,0	180,0	90,0
VANTAGE LE MANS	5340	1999	345,0	230,0	115,0
VANQUISH	5935	2001-04	90,0	60,0	30,0
VANQUISH S	5935	2004-07	98,0	65,0	32,5
V8 VANTAGE '00	4280	2005-08	74,5	55,0	33,0
V8 VANTAGE VOLANTE '00	4280	2007-08	84,0	62,0	37,0
DBS V12	5935	2008-13	195,0	130,0	65,5
DBS V12 VOLANTE	5935	2010-13	205,0	140,0	69,0
V12 VANTAGE COUPÉ	5935	2009-13	160,0	105,0	52,5
V12 VANTAGE ROADSTER	5935	2013	185,0	124,0	62,0
RAPIDE COUPÉ	5935	2010-13	122,0	81,0	40,5

ATS

ITALIA

GT 2500	2468	1963-64	500,0	370,0	220,0
GTS 2500	2468	1963-64	600,0	445,0	265,0

AUDI

GERMANIA

80 (B1) TUTTE LE VERSIONI	1296-1588	1972-78	7,5	5,0	2,5
80 (B1/B2) GTE/GLE	1588	1975-81	5,3	3,5	1,8
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) TUTTE LE VERSIONI	1595-1994	1986-92	1,5	1,0	0,5
80 (B3) 16V	1984	1990-91	1,7	1,1	0,6
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) 2.0/2.3	1984-2309	1991-94	4,5	3,0	1,5
80 (B4) 2.6 - 2.8 E V6/ QUATTRO	2598-2771	1991-94	7,5	5,0	2,5
80 (B4) 2.0/2.3 AVANT	1984-2309	1992-96	4,5	3,0	1,5
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) 100/100 QUATTRO	1984-2309	1990-94	4,5	3,0	1,5
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) AVANT/AVANT QUATTRO	1984-2771	1991-94	6,0	4,0	2,0

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
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 TURBO	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.) BZ	1390-1984	2003-08	3,3	2,2	1,1
A3 (II S.) SPB BZ	1390-1984	2004-08	3,3	2,2	1,1
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	24,9
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	70,0	52,0	31,0
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	7,6	4,4	2,2
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	21,5	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 1.8 T. (180 CV) QUATTRO (I S.)	1781	1998-00	3,8	2,5	1,3
A4 1.8 T. (180 CV) Q. AVANT (I S.)	1781	1998-00	3,8	2,5	1,3
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V (I S.)	2598-2771	1994-00	4,5	3,0	1,5
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT (I S.)	2598-2771	1995-01	5,3	3,5	1,8
A4 3.0 V6 30V (II S.)	2976	2001-04	6,4	4,2	2,1
A4 3.0 V6 30V AVANT (II S.)	2976	2001-04	6,3	4,2	2,1
A4 CABRIO 1.8 T/2.4/3.0/3.2 (II S.)	1781-3123	2002-06	6,8	4,5	2,3
A4 3.2 V6 FSI (III S.)	3123	2005-07	7,5	5,0	2,5
A4 3.2 V6 FSI QUATTRO (III S.)	3123	2005-07	8,3	5,5	2,8
A4 3.2 V6 FSI AVANT (III S.)	3123	2005-08	7,5	5,0	2,5
A4 3.2 V6 FSI QUATTRO AV. (III S.)	3123	2005-08	8,3	5,5	2,8
A4 CABRIOLET 1.8/2.0 (III S.)	1781-1984	2005-09	8,3	5,5	2,8
A4 CABRIOLET 3.2 V6 FSI (III S.)	3123	2006-09	11,0	7,3	3,7
A4 CABRIOLET 3.2 V6 FSI Q. (III S.)	3123	2005-09	13,2	8,8	4,4
A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 30V (I S.)	2598-2771	1994-97	6,4	4,2	2,1
A6 2.6/2.8 V6/2.8 V6 30V (I S.) AV.	2771	1994-97	7,2	4,8	2,4
A6 2.8 V6 30V (II S.)	2771	1997-01	6,7	4,5	2,2
A6 3.0 V6 (II S.)	2976	2001-04	6,9	4,6	2,3
A6 4.2 V8 (II S.)	4172	1999-04	7,8	5,2	2,6
A6 2.8 V6 30V AVANT (II S.)	2771	1998-01	8,4	5,6	2,8
A6 3.0 V6 AVANT (II S.)	2976	2001-05	8,4	5,6	2,8
A6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-05	7,8	5,2	2,6
A6 ALLROAD (I S.) 2.7/3.2 V6 30V	2671-3123	2000-06	6,4	4,2	2,1
A6 ALLROAD (I S.) 4.2 V8 40V	4163	2002-06	8,3	5,5	2,8
A6 ALLROAD (II S.) 4.2 V8 FSI	4163	2006-10	11,3	7,5	3,8
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO (III S.)	4163	2004-12	7,8	5,2	2,6
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO AV. (III S.)	4163	2005-12	7,8	5,2	2,6
V8	3562-4172	1989-94	11,3	7,5	3,8
A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)	2771	1994-99	6,4	4,2	2,1
A8 3.7/4.2 V8/QUATTRO (I S.)	3697-4172	1994-99	8,2	5,4	2,7
A8 2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)	2771	1998-02	6,0	4,0	2,0
A8 3.7/4.2 V8 40V/QUATTRO (I S.)	3697-4172	1999-02	7,5	5,0	2,5
A8 6.0 W12 48V QUATTRO (I S.)	5998	1999-02	11,3	7,5	3,8
A8 3.0 V6 (II S.)	2976	2003-05	6,8	4,5	2,3
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

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MINI MOKE	848 1964-68	24,8	16,5	8,3
BMC MINI MOKE (AUS)	998 1969-70	19,5	13,0	6,5
BMC/LEYLAND MOKE (AUS)	998 1970-81	18,0	12,0	6,0
LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998-1275 1974-77	18,0	12,0	6,0
LEYLAND MINI MOKE (P)	998 1980-90	19,5	13,0	6,5
CAGIVA MINI MOKE (I)	998 1991-95	19,5	13,0	6,5
METRO 1.0 (TUTTE LE VERSIONI)	998 1980-90	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 1.3 SPORT/6S/GTA	1275 1988-90	5,3	3,5	1,8
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
MAESTRO MG	1598-1994 1983-90	4,5	3,0	1,5
MAESTRO MG TURBO	1994 1988-90	5,3	3,5	1,8
MONTEGO MG	1994 1984-90	4,5	3,0	1,5
MONTEGO MG TURBO	1994 1985-90	5,3	3,5	1,8

AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA

100 BM1	2660 1953-55	90,0	60,0	30,0
100 S BN2	2660 1954-55	75,0	50,0	25,0
100 BN2	2660 1955	98,0	65,0	32,5
100 M BN2	2660 1956	190,0	125,0	62,5
100/6 BN4-BN6	2639 1956-59	113,0	75,0	37,5
3000 BN7/B7T	2912 1959-61	90,0	60,0	30,0
3000 MK II BN7/B7T/BJ7	2912 1961-63	98,0	65,0	32,5
3000 MK III BJ8	2912 1963-68	105,0	70,0	35,0
SPRITE MK I (FROG EYE)	948 1958-61	32,0	21,3	10,7
SPRITE MK II	948 1961-62	23,0	15,3	7,7
SPRITE MK II	1098 1962-66	20,0	13,3	6,7
SPRITE MK III	1098 1966-67	18,5	12,3	6,2
SPRITE MK IV	1275 1967-70	17,0	11,3	5,7

AUTO UNION / DKW GERMANIA

F 91/4	896-980 1954-62	9,0	6,0	3,0
1000/1000 S	980 1959-63	10,5	7,0	3,5
1000/1000 S COUPÉ-DE LUXE C.	980 1958-63	13,5	9,0	4,5
1000 UNIVERSAL KOMBI	980 1959-62	10,5	7,0	3,5
1000 SP COUPÉ/ROADSTER	980 1958-65	18,0	12,0	6,0
MUNGA 4-6-8	980 1963-68	10,5	7,0	3,5

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
A111	1438 1969-72	5,5	3,7	1,8
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 11 4WD	999-1008 1986-95	7,5	5,0	2,5
Y10 TURBO	1049 1985-89	11,3	7,5	3,8
Y10 1.3 I.E./GT I.E.	1297-1301 1987-95	7,2	4,8	2,4
Y10 FIRE I.E./I.E. LX/ELECTRONIC	999-1008 1987-95	4,5	3,0	1,5
Y10 JUNIOR/IGLOO	1008 1995-96	3,8	2,5	1,3

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

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

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	58,0	43,0	25,8
S I CONTINENTAL	4887 1955-59	475,0	350,0	210,0
S II	6230 1959-62	62,0	46,0	27,6
S II CABRIOLET	6230 1959-62	230,0	170,0	102,9
S III	6230 1962-66	65,0	48,0	28,0
S III CABRIOLET	6230 1962-66	230,0	170,0	102,0
T	6230 1965-70	37,5	25,0	12,5
T COUPÉ J. YOUNG	6230 1966-67	87,0	58,0	29,0
T 2 PORTE MPW SALOON	6230-6750 1967-71	80,0	53,0	26,5
T 2 PORTE DHC	6230-6750 1967-71	87,0	58,0	29,0
T	6750 1971-77	36,0	24,0	12,0
T2	6750 1977-80	42,0	28,0	14,0
CORNICHE TWO DOOR	6750 1971-77	67,5	45,0	22,5
CORNICHE CABRIOLET	6750 1971-77	80,0	53,0	26,5
CORNICHE TWO DOOR	6750 1977-81	67,5	45,0	22,5
CORNICHE CABRIOLET	6750 1977-84	80,0	53,0	26,5
MULSANNE	6750 1980-83	33,0	22,0	11,0
MULSANNE	6750 1984-89	36,0	24,0	12,0
MULSANNE S	6750 1987-93	39,0	26,0	13,0
MULSANNE TURBO	6750 1982-91	49,5	33,0	16,5
EIGHT	6750 1984-93	36,0	24,0	12,0
TURBO R/S/RT	6749-6761 1985-98	52,5	35,0	17,5
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 2003-12	48,0	32,0	16,0
CONTINENTAL FLYING SPUR	5998 2005-12	43,5	29,0	14,5
CONTINENTAL CONVERTIBLE	6761 1993-95	90,0	60,0	30,0
BROOKLANDS/R	6750 1992-98	36,0	24,0	12,0
AZURE	6761 1995-04	105,0	70,0	35,0
AZURE	6761 2006-10	120,0	80,0	40,0
CONTINENTAL GTC	5998 2006-11	56,5	37,5	18,8
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
CONTINENTALE SUPERSPORTS	5998 2010-11	101,0	67,0	33,5
CONTINENTALE SUPERSPORTS CONVERT.	5998 2010-12	101,0	67,0	33,5

BERTONE ITALIA

FREECLIMBER/FREECLIMBER 2	1596-2693 1989-93	3,3	2,2	1,1
---------------------------	-------------------	-----	-----	-----

BIANCHI ITALIA

S4 TORPEDO	1287 1925-27	41,5	27,5	13,8
S5 1300 TORPEDO	1287 1928-32	41,5	27,5	13,8
S5 1500 TORPEDO	1452 1932-34	41,5	27,5	13,8
S9 BERLINA	1452 1934-39	45,0	30,0	15,0

BIZZARRINI ITALIA

5300 GT STRADA	5358 1964-68	920,0	680,0	410,0
1900 GT EUROPA	1897 1967-68	160,0	120,0	72,0

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
3200 CS	3168 1962-65	145,0	95,0	47,5
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 (SETTA)	245-298 1955-62	37,5	25,0	12,5
600	582 1957-59	21,0	14,0	7,0
700 COUPÉ	697 1959-64	16,5	11,0	5,5
700 CABRIOLET	697 1959-63	24,0	16,0	8,0
700 BERLINA	697 1960-61	12,8	8,5	4,3
700 COUPÉ SPORT	697 1960-64	24,0	16,0	8,0
700 LS BERLINA	697 1962-65	12,0	8,0	4,0
700 LS COUPÉ	697 1964-65	15,0	10,0	5,0
1500	1499 1961-64	14,4	9,0	6,3
1800 TI	1773 1964-66	20,8	13,0	9,1

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

1800 TI/SA	1773 1964-65	130,0	80,0	56,0
2000 TI/TI LUX	1990 1966-70	24,0	15,0	10,5
2000 C COUPÉ	1990 1965-69	28,8	18,0	12,6
2000 CS COUPÉ	1990 1965-69	38,5	24,0	16,8
2800 CS (SERIE E9)	2788 1968-71	42,0	28,0	14,0
3.0 CS (SERIE E9)	2986 1971-75	45,0	30,0	15,0
3.0 CSI (SERIE E9)	2986 1971-75	70,5	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"	3003-3153 1973-75	420,0	280,0	140,0
2.5 CS (SERIE E9)	2494 1974-77	31,5	21,0	10,5
1600 (SERIE O2)	1573 1966-71	14,4	9,0	6,3
1502/1802 (SERIE O2)	1573-1766 1971-76	12,8	8,0	5,6
1600 TI (SERIE O2)	1573 1967-68	20,8	13,0	9,1
1600 CABRIOLET (SERIE O2)	1573 1967-71	61,0	38,0	26,6
1600-1800 TOURING (SERIE O2)	1573-1766 1971-74	14,4	9,0	6,3
2002 (SERIE O2)	1990 1968-76	20,4	12,0	9,0
2000 TOURING (SERIE O2)	1990 1971-74	18,4	11,5	8,1
2002 TI (SERIE O2)	1990 1968-71	36,0	22,5	15,8
2002 TII (SERIE O2)	1990 1971-75	41,5	26,0	18,2
2000 TII TOURING (SERIE O2)	1990 1971-74	38,5	24,0	16,8
2002 CABRIOLET S. O2 (CON ROLLBAR)	1990 1971-75	42,5	25,0	18,8
2002 TURBO (SERIE O2)	1990 1973-74	130,0	85,0	42,5
1502 (SERIE O2)	1573 1975-77	11,2	7,0	4,9
2500/2800/2.8 L (SERIE E3)	2494-2788 1968-77	11,2	7,0	4,9
3.0 S (SERIE E3)	2986 1971-77	23,3	13,7	10,3
3.0 SI (SERIE E3)	2986 1971-77	37,5	22,0	16,5
3.0 L (SERIE E3)	2986 1975-77	19,2	12,0	8,4
3.3 L/LI (SERIE E3)	3210-3299 1974-77	48,0	30,0	21,0
518/520 (E12)	1766-1990 1972-81	5,6	3,5	2,5
520I (E12)	1990 1973-77	11,9	7,0	5,3
520 (E12 6 CILINDRI)	1991 1977-81	7,7	4,5	3,4
525/528 (E12)	2494-2788 1973-81	9,6	6,0	4,2
528I (E12)	2788 1977-81	17,0	10,0	7,5
M535I (E12)	3453 1980-81	38,5	24,0	16,8
316/318 (E21)	1573-1766 1975-80	8,0	5,0	3,5
315/316 (E21)	1573-1766 1980-84	8,8	5,5	3,9
318I (E21)	1766 1980-83	10,4	6,5	4,6
320 (E21 4 CILINDRI)	1990 1975-78	12,0	7,5	5,3
320I (E21 4 CILINDRI)	1990 1975-78	14,4	9,0	6,3
320 (E21 6 CILINDRI)	1991 1977-82	10,4	6,5	4,6
323I (E21)	2316 1977-82	19,2	12,0	8,4
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991 1978-82	12,8	8,0	5,6
323I CABRIOLET BAUR (E21)	2316 1978-82	20,0	12,5	8,8
M1	3430 1979-81			

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
320I (E30) 2 PORTE S	1990 1986-87	12,8	8,0	5,6
318IS (E30)	1766-1796 1989-92	13,9	8,2	6,2
323I (E30)	2316 1982-86	11,2	7,0	4,9
325I (E30) 2 PORTE	2494 1985-91	13,6	8,5	6,0
325I (E30) 4 PORTE	2494 1985-91	12,0	7,5	5,3
325IX 2/4 P (E30)	2494 1985-90	11,9	7,0	5,3
320IS 2 P (E30)	1990 1988-91	31,5	18,5	13,9
320IS 4 P (E30)	1990 1988-90	26,4	15,5	11,6
318I TOURING (E30)	1796 1989-94	6,8	4,0	3,0
320I TOURING (E30)	1991 1987-91	8,5	5,0	3,8
325I TOURING (E30)	2494 1988-91	11,2	7,0	4,9
325IX TOURING (E30)	2494 1988-92	11,1	6,5	4,9
318I CABRIOLET (E30)	1796 1990-94	11,2	7,0	4,9
320I CABRIOLET BAUR (E30)	1990 1983-87	11,2	7,0	4,9
320I CABRIOLET (E30)	1991 1988-92	15,3	9,0	6,8
323I CABRIOLET BAUR (E30)	2316 1983-86	13,6	8,0	6,0
325I CABRIOLET (E30)	2494 1985-92	18,7	11,0	8,3
M3 (E30)	2302 1986-89	67,5	45,0	22,5
M3 CAT (E30)	2302 1989-91	67,5	45,0	22,5
M3 EVOLUTION (E30)	2302 1988-89	83,0	55,0	27,5
M3 SPORT EVOLUTION/II (E30)	2467 1989-91	120,0	80,0	40,0
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302 1988-91	75,0	50,0	25,0
730I (E32)	2986 1986-92	6,4	4,0	2,8
730I (E32)	2986 1982-94	6,4	4,0	2,8
730I V8 (E32)	2997 1992-94	7,5	4,7	3,3
735I (E32)	3430 1986-92	8,8	5,2	3,9
735IL (E32)	3430 1988-92	9,2	5,4	4,1
740I V8 (E32)	3982 1992-94	11,7	6,9	5,2
750I/IL/HL (E32)	4988 1986-94	12,8	7,5	5,6
Z1	2494 1989-94	64,0	40,0	28,0
525I (E34)	2494 1988-94	5,4	3,2	2,4
525I 24V (E34)	2494 1990-95	6,8	4,0	3,0
525IX 24V (E34)	2494 1991-95	4,5	3,0	1,5
530I (E34)	2986 1988-94	6,0	3,5	2,6
535I (E34)	3430 1988-94	11,1	6,5	4,9
M5 (E34)	3535 1988-92	27,2	16,0	12,0
525I 24V TOURING (E34)	2494 1991-96	6,0	3,5	2,6
525IX 24V TOURING (E34)	2494 1991-96	5,1	3,0	2,3
530I V8 TOURING (E34)	2997 1992-95	5,6	3,5	2,5
540I V8 TOURING (E34) MANUALE	3982 1992-97	20,4	12,0	9,0
540I V8 TOURING (E34) AUTOMATICA	3982 1992-97	12,8	8,0	5,6
M5 TOURING (E34)	3795 1992-95	34,0	20,0	15,0
840 CI/V8 32V MANUALE (E31)	3982-4398 1993-00	30,5	19,0	13,3
840 CI/V8 32V AUTOMATICA (E31)	3982 1993-95	25,6	16,0	11,2
850I/850 CI V12 MANUALE (E31)	4988-5379 1990-99	39,0	23,0	17,3
850I/850 CI V12 AUTOMATICA (E31)	4988 1990-95	34,0	20,0	15,0
850 CSI V12 (E31)	5576 1992-96	70,0	41,0	31,0
318IS (E36)	1796-1895 1993-98	5,1	3,0	2,3
320I 24V (E36)	1991 1990-98	5,1	3,0	2,3
323I/325I 24V (E36)	2494 1990-97	7,7	4,5	3,4
328I 24V (E36)	2793 1995-98	8,5	5,0	3,8
318IS RACING/CLASS II (E36)	1796 1994-98	13,6	8,0	6,0
316I COUPÉ (E36)	1596 1993-99	4,8	3,0	2,1
318IS 16V COUPÉ (E36)	1796-1895 1991-99	7,2	4,5	3,2
320I 24V COUPÉ (E36)	1991 1991-99	6,4	4,0	2,8
323I 24V COUPÉ (E36)	2494 1995-99	7,7	4,5	3,4
325I/328I 24V COUPÉ (E36)	2494-2793 1991-99	9,4	5,5	4,1
318I CABRIOLET (E36)	1796 1994-00	6,5	3,8	2,9
320I 24V CABRIOLET (E36)	1991 1994-00	8,5	5,0	3,8
323I/325I 24V CABRIO (E36)	2494-2793 1993-95	12,0	7,5	5,3
328I 24V CABRIO (E36)	2793 1995-00	12,8	8,5	4,3
320I 24V TOURING (E36)	1991 1995-99	5,1	3,0	2,3
323I/325I 24V TOURING (E36)	2494 1995-00	6,0	3,5	2,6
328I 24V TOURING (E36)	2793 1995-00	8,8	5,5	3,9
M3 (E36)	2990 1994-95	33,0	22,0	11,0
M3 3.2 (E36)	3201 1995-99	38,5	24,0	16,8
M3 3.2 SMG (E36)	3201 1997-99	32,0	20,0	14,0
M3 COUPÉ (E36)	2990 1992-95	36,0	24,0	12,0
M3 3.2 COUPÉ (E36)	3201 1995-00	40,0	25,0	17,5
M3 3.2 COUPÉ SMG (E36)	3201 1997-99	35,0	22,0	15,4
M3 CABRIOLET (E36)	2990 1994-95	38,5	24,0	16,8
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201 1995-00	40,0	25,0	17,5
M3 3.2 CABRIOLET SMG (E36)	3201 1997-99	38,5	22,5	16,9
323 TI COMPACT (E36)	2494 1994-00	9,4	5,5	4,1
325 TI COMPACT (E46)	2494 2001-05	4,8	3,0	2,1

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	8,8	5,2	3,9
740I V8 (E38)	4398 1996-01	9,7	5,7	4,3
750I/IL (E38)	5379 1994-01	11,1	6,5	4,9
530I 24V (E39)	2979 2001-03	8,5	5,0	3,8
535I 32V (E39)	3498 1996-01	7,2	4,5	3,2
540I 32V (E39)	4398 1996-03	9,6	6,0	4,2
530I 24V TOURING (E39)	2979 2001-04	8,5	5,0	3,8
535I 32V TOURING (E39)	3498 1997-01	7,7	4,8	3,4
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	1991-2101 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
316I 4 PORTE (E46)	1796-1895 1999-05	2,6	1,5	1,1
323I/325I 24V (E46)	2494-2495 1998-05	5,1	3,0	2,3
328I 24V (E46)	2793 1998-00	6,8	4,0	3,0
330I 24V (E46)	2979 2000-05	7,7	4,5	3,4
316I TOURING (E46)	1796 2003-05	2,4	1,5	1,1
323I/325I 24V TOURING (E46)	2494-2495 1999-05	6,0	3,5	2,6
328I 24V TOURING (E46)	2793 1999-00	6,8	4,0	3,0
330I 24V TOURING (E46)	2979 2000-05	7,7	4,5	3,4
316I/318I COUPÉ (E46)	1895-1995 1999-06	4,0	2,5	1,8
323I/325I 24V COUPÉ (E46)	2494-2495 1999-06	7,1	4,2	3,2
328I 24V COUPÉ (E46)	2793 1999-00	8,3	4,9	3,7
330I 24V COUPÉ (E46)	2979 2000-06	10,5	6,2	4,7
318I/320I CABRIOLET (E46)	1995-2101 2000-06	6,4	4,0	2,8
323I/325I 24V CABRIOLET (E46)	2494-2495 2000-06	7,2	4,5	3,2
328I 24V CABRIOLET (E46)	2793 2000	8,0	5,0	3,5
330I 24V CABRIOLET (E46)	2979 2000-06	11,2	7,0	4,9
M3 COUPÉ (E46)	3246 2001-06	39,0	24,5	17,2
M3 CABRIOLET (E46)	3246 2001-06	35,5	23,5	11,8
X5 (E53) 3.0	2979 1999-07	6,0	3,5	2,6
X5 (E53) 4.4	4398 1999-07	9,6	6,0	4,2
X5 (E53) 4.6/4.8	4619-4799 2002-07	16,2	9,5	7,1
Z8 ROADSTER	4941 2000-04	250,0	165,0	83,0
730I/735I (E65)	2979-3600 2001-08	5,1	3,0	2,3
740I/745I (E65)	4000-4398 2001-08	7,2	4,5	3,2
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	14,4	9,0	6,3
630I CABRIO (E64)	2996 2004-08	16,8	10,5	7,4
645 CI/650I CABRIO (E64)	4398-4799 2004-08	20,8	13,0	9,1
M6 COUPÉ (E63)	4998 2005-09	45,0	30,0	15,0
M6 CABRIO (E64)	4998 2006-09	46,5	31,0	15,5
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) 2.5I/2.5SI 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
X3 (E83) 2.5I/3.0I	2494-2996 2003-10	6,0	4,0	2,0
325I/330I (E90)	2497-2996 2005-08	6,0	4,0	2,0
335I (E90)	2979 2006-08	7,8	5,2	2,6
325I/330I TOURING (E91)	2497-2996 2005-08	6,0	4,0	2,0
335I TOURING (E91)	2979 2006-08	7,8	5,2	2,6
325I/330I COUPÉ (E92)	2497-2996 2006-10	7,5	5,0	2,5
335I COUPÉ (E92)	2979 2007-10	9,0	6,0	3,0
325I/330I CABRIO (E93)	2979-2996 2007-10	7,5	5,0	2,5
335I CABRIO (E93)	2979 2007-10	9,8	6,5	3,3
M3 (E90)	3999 2008-10	30,0	20,0	10,0
M3 COUPÉ (E92)	3999 2007-10	31,5	21,0	10,5
M3 CABRIO (E93)	3999 2008-10	31,5	21,0	10,5
520I/523I/525I (E60)	1995-2996 2003-10	6,0	4,0	2,0
530I (E60)	2996 2003-10	7,5	5,0	2,5
540I/545I/550I (E60)	4000-4799 2003-10	9,0	6,0	3,0
530I TOURING (E61)	2996 2005-10	6,8	4,5	2,3
545I/550I TOURING (E61)	4398-4799 2004-10	9,0	6,0	3,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
M5 (E60)	4998 2004-10	41,5	27,5	13,8
M5 TOURING (E61)	4998 2007-10	40,5	27,0	13,5

BORGWARD				GERMANIA
HANSA 1500	1498 1949-52	19,5	13,0	6,5
HANSA 1500 KOMBI	1498 1950-52	19,5	13,0	6,5
HANSA 1500 CABRIOLET HEBMÜLLER	1498 1950-52	24,0	16,0	8,0
HANSA 1500 SPORT-CABRIOLET 2/2	1498 1950-53	34,5	23,0	11,5
HANSA 1800	1758 1952-54	16,5	11,0	5,5
HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBI	1758 1953-54	13,5	9,0	4,5
HANSA 1800 KOMBI	1758 1952-54	16,5	11,0	5,5
HANSA 1800 CABRIOLET HEBMÜLLER	1758 1952-54	37,5	25,0	12,5
HANSA 1800 SPORT-CABRIOLET 2/2	1758 1953-54	33,0	22,0	11,0
HANSA 2400	2337 1952-55	19,5	13,0	6,5
HANSA 2400 PULLMAN	2240-2337 1953-58	21,0	14,0	7,0
ISABELLA	1493 1954-58	43,5	29,0	14,5
ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493 1955-58	48,0	32,0	16,0
ISABELLA COMBI	1493 1955-58	25,5	17,0	8,5
ISABELLA COUPÉ DEUTSCH	1493 1955-57	52,5	35,0	17,5
ISABELLA CABRIOLET/7/5 CABRIOLET	1493 1955-58	49,5	33,0	16,5
ISABELLA	1493 1959-61	27,0	18,0	9,0
ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493 1959-61	31,5	21,0	10,5
ISABELLA COMBI	1493 1959-61	21,0	14,0	7,0
ISABELLA TS CABRIOLET	1493 1959-61	40,5	27,0	13,5
ISABELLA COUPÉ	1493 1957-61	40,5	27,0	13,5
ISABELLA COUPÉ HECKFLOSSE	1493 1959-60	40,5	27,0	13,5
ISABELLA COUPÉ CABRIOLET	1493 1958-61	49,5	33,0	16,5
2.3 LITER (P 100)	2240 1960-61	18,0	12,0	6,0

BRISTOL				GRAN BRETAGNA
400	1971 1947-51	135,0	90,0	45,0
401	1971 1949-52	75,0	50,0	25,0
402 CABRIOLET	1971 1952-53	75,0	50,0	25,0
403	1971 1953-57	75,0	50,0	25,0
404	1971 1954-57	75,0	50,0	25,0
405	1971 1955-60	75,0	5	

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
TYPE 57S	3257 1936-38	2.000,0	1.500,0	900,0
TYPE 57SC	3257 1937-39	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 101/101C	3257 1951-52	540,0	400,0	240,0
EB 110 GT	3500 1991-95	1.800,0	1.200,0	600,0
EB 110 SS	3500 1991-95	2.400,0	1.600,0	800,0
VEYRON 16.4	7993 2005-11	1.500,0	940,0	660,0
VEYRON 16.4 GRAND SPORT	7993 2008-11	2.100,0	1.400,0	700,0
VEYRON SUPER SPORT	7993 2010-13	1.900,0	1.300,0	630,0
VEYRON GRAND SPORT VITESSE	7993 2012-15	2.400,0	1.600,0	800,0

CATERHAM

GRAN BRETAGNA

SUPER SEVEN	1396-1998 1986-06	43,5	29,0	14,5
211.6/1.8/2.0 16V	1508-1998 1995-01	37,5	25,0	12,5
SEVEN CSR 200/260	2261 2004-07	48,0	32,0	16,0
SEVEN ROADSPORT	1595 2007-09	39,0	26,0	13,0
SEVEN SV ROADSPORT	1595 2007-09	42,0	28,0	14,0
SEVEN SV-R200	2261 2007-09	52,5	35,0	17,5
SEVEN CSR	2261 2007-09	64,5	43,0	21,5

CEIRANO

ITALIA

150N TORPEDO	1458 1924-28	78,0	52,0	26,0
150S TORPEDO	1458 1924-31	117,0	78,0	39,0

CHRYSLER

STATI UNITI

VISION	3518 1993-99	1,8	1,2	0,6
NEON 1.8/2.0 16V	1796-1996 1995-01	1,7	1,1	0,6
SEBRING (II S.) CONVERTIBLE	1996-2736 2001-08	6,5	4,3	2,2
SEBRING (III S.) 2.0 16V	1998 2007-10	3,4	2,3	1,1
STRATUS	1996-2497 1995-01	3,3	2,2	1,1
STRATUS CONVERTIBLE 2.0 16V	1996 1996-01	5,3	3,5	1,8
STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497 1996-01	6,0	4,0	2,0
PT CRUISER	1598-2429 1999-08	3,0	2,0	1,0
PT CRUISER CABRIOLET	1598-2429 2004-08	5,3	3,5	1,8
VOYAGER 3.0 V6 (I S.)	2972 1988-90	3,3	2,2	1,1
GRAND VOYAGER 3.0 V6 (I S.)	2972 1988-90	3,3	2,2	1,1
VOYAGER 3.0/3.3 V6 (II S.)	2972-3301 1991-95	3,6	2,4	1,2
GRAND VOYAGER 3.0/3.3 V6 (II S.)	2972-3301 1991-95	3,6	2,4	1,2
VOYAGER 2.5 TD SE/LE (II S.)	2499 1991-96	1,8	1,2	0,6
GRAND VOYAGER 2.5 TD SE/LE (II S.)	2499 1991-96	1,8	1,2	0,6
VOYAGER 3.3/3.8 V6 (III S.)	3301-3778 1996-00	3,8	2,5	1,3
GRAND VOYAGER 3.3/3.8 V6 (III S.)	3301-3778 1996-00	3,8	2,5	1,3
VOYAGER 3.3/3.8 V6 (IV S.)	3301-3778 2001-08	4,5	3,0	1,5
GRAND VOYAGER 3.3/3.8 V6 (IV S.)	3301-3778 2001-08	4,2	2,8	1,4
GRAND VOYAGER (V S.) 3.8 V6	3778 2009-10	6,8	4,5	2,3
300 M 2.7 V6	2736 1998-05	2,3	1,5	0,8
300 M 3.5 V6	3518 1998-05	2,7	1,8	0,9
300 C 3.5 V6 24V	3518 2005-10	5,0	3,3	1,7
300 C 3.5 V6 24V AWD SW	3518 2005-10	5,7	3,8	1,9
300 C 5.7 V8	5654 2003-10	5,0	3,3	1,7
300 C 5.7 V8 HEMI AWD SW	5654 2003-10	5,7	3,8	1,9
300 C 6.1 V8 HEMI SW SRT-8	6063 2006-10	9,0	6,0	3,0
CROSSFIRE	3199 2002-08	12,8	8,5	4,3
CROSSFIRE ROADSTER	3199 2004-08	15,8	10,5	5,3

CISITALIA

ITALIA

202 BERLINETTA	1089 1947-52	650,0	480,0	290,0
202 CABRIOLET	1089 1947-52	450,0	335,0	200,0
202 SMM SPYDER NUVOLARI	1089 1947-48	1.200,0	900,0	540,0
303 DF	1089 1951-53	90,0	66,5	40,0
750 GT/850 GT	735-847 1961-63	16,2	12,0	7,2

CITROËN

FRANCIA

7 A TRACTION AVANT	1303 1934	25,5	17,0	8,5
7 B TRACTION AVANT	1529 1934	25,5	17,0	8,5
7 S TRACTION AVANT	1911 1934	25,5	17,0	8,5
7 C TRACTION AVANT	1628 1934-39	24,0	16,0	8,0
7 CE TRACTION AVANT	1628 1939-40	24,0	16,0	8,0
7 FAUX-CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1529-1911 1934-38	130,0	87,0	43,5
7 CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)	1303-1628 1934-39	130,0	85,0	42,5
11 A TRACTION AVANT	1911 1934-37	24,0	16,0	8,0
11 AL TRACTION AVANT	1911 1934-37	27,0	18,0	9,0
11 L TRACTION AVANT	1911 1934-37	25,5	17,0	8,5
11 FAUX-CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1911 1935-38	123,0	82,0	41,0
11 CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)	1911 1934-39	120,0	80,0	40,0
11 B TRACTION AVANT	1911 1937-39	24,0	16,0	8,0
11 BL TRACTION AVANT	1911 1937-45	25,5	17,0	8,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
11 C TRACTION AVANT	1911 1938-40	24,0	16,0	8,0
15 SIX	2867 1938-45	36,0	24,0	12,0
15 SIX CABRIOLET	2867 1939	270,0	180,0	90,0
15 SIX	2867 1946-56	33,0	22,0	11,0
15 SIX H (HYDRO-PNEUMATIQUE)	2867 1954-55	37,5	25,0	12,5
11 B - 11 D NORMALE	1911 1946-57	21,0	14,0	7,0
11 B - 11 D LÉGÈRE	1911 1946-57	22,5	15,0	7,5
2 CV	375-425 1948-60	24,0	14,0	10,6
2 CV	425-602 1961-70	20,0	11,8	8,8
2 CV AZAM/3 CV	425-602 1962-67	22,5	15,0	7,5
2 CV4	435 1970-78	9,8	6,5	3,3
2 CV6/CLUB	602 1970-90	10,2	6,8	3,4
2 CV6 SPECIAL	602 1976-90	8,7	5,8	2,9
2 CV SPOT	435-602 1976	17,3	11,5	5,8
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602 1980-90	12,8	8,5	4,3
2 CV PERRIER/007/COCORICO	602 1981-89	15,0	10,0	5,0
2 CV TRANSAT/FRANCE 3	602 1983-84	15,0	10,0	5,0
2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850 1958-66	120,0	89,0	53,5
DS 19	1911 1955-62	37,5	25,0	12,5
DS 19 PRESTIGE	1911 1959-62	75,0	50,0	25,0
DS 19	1911-1985 1963-67	28,5	19,0	9,5
DS 19 PRESTIGE	1911-1985 1963-67	75,0	50,0	25,0
DS 21 PRESTIGE	2175 1966-67	75,0	50,0	25,0
DS 19	1985 1967-68	27,0	18,0	9,0
DS 20	1985 1967-75	27,0	18,0	9,0
DS 20 PALLAS	1985 1968-75	30,0	20,0	10,0
DS PRESTIGE (TUTTI I TIPI)	1985-2347 1968-75	72,0	48,0	24,0
DS 20 BREAK (TUTTI I TIPI)	1911-1985 1968-75	27,0	18,0	9,0
DS 21	2175 1965-67	34,5	23,0	11,5
DS 21	2175 1967-72	28,5	19,0	9,5
DS 21 PALLAS	2175 1965-67	37,5	25,0	12,5
DS 21 PALLAS	2175 1967-72	31,0	20,7	10,3
DS 21 I.E.	2175 1969-72	30,0	20,0	10,0
DS 21 I.E. PALLAS	2175 1969-72	32,5	24,1	14,4
DS 23	2341 1972-75	30,0	20,0	10,0
DS 23 PALLAS	2341 1972-75	32,5	24,1	14,4
DS 23 I.E.	2341 1972-75	36,0	24,0	12,0
DS 23 I.E. PALLAS	2341 1972-75	39,0	26,0	13,0
DS 23 BREAK (TUTTI I TIPI)	2347 1972-75	30,0	20,0	10,0
DLUXE	1985 1969-72	18,0	11,3	7,9
DSPÉCIAL	1985 1969-75	18,0	11,3	7,9
DSUPER	1985 1969-75	18,0	11,3	7,9
DSUPER 5	2175 1972-75	21,5	14,3	7,2
DS/ID CABRIOLET USINE	1911-2175 1960-71	245,0	165,0	82,0
ID 19	1911-1985 1957-62	30,0	17,6	13,2
ID 19	1911-1985 1962-67	28,0	16,5	12,4
ID 19 B	1985 1967-72	18,0	11,3	7,9
ID 20	1985 1968-69	18,0	11,3	7,9
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911-1985 1957-62	35,0	21,9	15,3
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911-1985 1962-67	30,0	20,0	10,0
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1985-2175 1967-72	28,5	19,0	9,5
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175 1965-67	36,0	24,0	12,0
AMI 6	602 1961-69	16,5	11,0	5,5
AMI 6 BREAK	602 1964-69	10,5	7,0	3,5
AMI 8	602 1969-78	9,0	6,0	3,0
AMI 8 BREAK	602 1969-79	7,5	5,0	2,5
AMI SUPER BERLINA/BREAK	1015 1972-76	12,5	8,3	4,2
DYANE	425 1967-70	9,0	6,0	3,0
DYANE 4/6	435-602 1968-84	11,5	6,8	5,1
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	26,0	17,3	8,7
CX (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2175 1974-79	9,0	6,0	3,0
CX 20/22	1995-2165 1979-85	8,0	5,0	3,5
CX 2400 PRESTIGE	2347 1976-83	15,0	10,0	5,0
CX 2400/2400 GTI	2347 1977-82	15,0	10,0	5,0
CX 25 PRESTIGE	2500 1983-85	19,0	12,7	6,3
CX 25 GTI	2500 1983-85	17,5	11,7	5,8
CX 25 GTI	2500 1986-89	17,5	11,7	5,8
CX 25 TURBO GTI	2500 1984-86	18,0	12,0	6,0
CX 25 RI/TRI	2500 1986-89	12,8	8,5	4,3

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
CX 25 TURBO PRESTIGE	2500 1986-87	18,0	12,0	6,0
CX 25 TURBO 2 GTI/PRESTIGE	2500 1987-89	19,0	12,7	6,3
CX 2000 BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1985 1975-85	9,0	6,0	3,0
CX 2400 BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	2387 1977-85	12,0	8,0	4,0
CX 20/22 BREAK (TUTTE LE VER.)	1995-2165 1982-91	9,0	6,0	3,0
CX 25 BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	2499 1985-91	12,0	8,0	4,0
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	1360 1984-86	45,0	26,5	19,9
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 (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1905 1982-94	2,3	1,5	0,8
BX BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1360-1905 1985-92	2,7	1,8	0,9
BX 19 TRS BERLINA/BREAK	1905 1986-89	3,0	2,0	1,0
BX GT/DIGIT/GTI	1905 1983-92	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 19 4X4	1905 1988-92	5,3	3,5	1,8
BX 19 4X4 BREAK	1905 1988-92	5,7	3,8	1,9
BX 4 TC	2141 1985-86	75,0	50,0	25,0
AX 1.4 4X4	1360 1991-97	6,8	4,5	2,3
AX SPORT	1294 1987-93	10,5	7,0	3,5
AX GT/GTI	1360 1988-96	8,3	5,5	2,8
XM 2.0/2.0 INJECTION/2.0 TURBO CT	1998 1989-90	5,3	3,5	1,8
XM 3.0 I V6/V6 24V	2946-2975 1989-00	10,5	7,0	3,5
XM 2.0I/2.0 TURBO CT BREAK	1998 1992-99	5,3	3,5	1,8
XM 3.0 I V6/V6 24V BREAK	2946-2975 1991-00	10,5	7,0	3,5
XANTIA 3.0 V6	2946 1996-00	6,0	4,0	2,0
XANTIA 3.0 V6 BREAK	2946 1996-00	6,0	4,0	2,0
SAXO VTS/(II S.)	1587 1996-04	8,3	5,5	2,8
XSARA COUPÉ 2.0 16V/VTS	1998 1998-04	5,3	3,5	1,8
C5 3.0 V6 24 V (III S.)	2946 2001-07	2,1	1,4	0,7
C5 3.0 V6 24V BREAK (III S.)	2946 2001-07	2,4	1,6	0,8
C3 PLURIEL	1360-1587 2003-10	4,5	3,0	1,5
C2 (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587 2003-10	1,5	1,0	0,5
C2 1.6 16V 125 CV	1587 2004-10	5,0	3,3	1,7
C4 (I S.) 2.0I 16V (177 CV) COUPÉ	1997 2004-07	3,0	2,0	1,0
C6 3.0 V6	2946 2006-09	5,3	3,5	1,8
C-CROSSER 2.4				

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
TREVIS 1.0	989 2006-10	2,7	1,8	0,9
MATERIA 1.3/1.5 (TUTTE LE VERSIONI)	1298-1495 2006-11	3,9	2,6	1,3
CUORE (VII S.) TUTTE LE VERSIONI	997 2007-11	3,0	2,0	1,0

DAIMLER

GRAN BRETAGNA

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
MAJESTIC	3794 1958-59	45,0	30,0	15,0
MAJESTIC MAJOR	4561 1960-68	49,5	33,0	16,5
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561 1961-68	52,5	35,0	17,5
SP 250 DART	2548 1959-64	72,0	48,0	24,0
V8 2.5 LITRE	2548 1962-67	41,5	27,5	13,8
V8 250	2548 1967-69	39,0	26,0	13,0
DS 420 LIMOUSINE	4235 1968-91	30,0	20,0	10,0
SOVEREIGN	4235 1966-69	24,8	16,5	8,3
SOVEREIGN 2.8	2791 1969-72	12,0	8,0	4,0
SOVEREIGN 4.2 (I S.)	4235 1969-73	15,0	10,0	5,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 (II S.)	3442-4235 1973-79	12,0	8,0	4,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 (III S.)	3442-4235 1979-86	13,5	9,0	4,5
SOVEREIGN 4.2 COUPÉ (II S.)	4235 1973-77	26,3	17,5	8,8
DOUBLE SIX 5.3 (I S.)	5345 1972-73	16,5	11,0	5,5
DOUBLE SIX 5.3 (II S.)	5345 1973-79	13,5	9,0	4,5
DOUBLE SIX 5.3 (III S.)	5345 1979-81	13,5	9,0	4,5
DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E.	5345 1981-86	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E.	5345 1986-92	16,5	11,0	5,5
DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	5993 1993-94	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 6.0 V12	5993 1994-97	18,0	12,0	6,0
DOUBLE SIX 5.3 COUPÉ (II S.)	5345 1973-77	31,5	21,0	10,5
3.6-4.0 (XJ40)	3590-3980 1986-94	11,3	7,5	3,8
SIX 4.0-6 24V	3980 1994-97	12,8	8,5	4,3
V8 4.0 32V	3996 1998-02	14,3	9,5	4,8
SUPER V8 4.0 32V	3996 1998-02	18,0	12,0	6,0
SUPER V8	4196 2005-08	30,0	20,0	10,0

DATSUN

GIAPPONE

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
240 Z	2393 1969-75	34,5	23,0	11,5
FAIRLADY SPORT 1600	1595 1966-70	15,0	10,0	5,0
FAIRLADY (TUTTE LE VERSIONI)	1989-1998 1969-78	25,5	17,0	8,5
FAIRLADY (TUTTE LE VERSIONI)	1998 1978-81	21,0	14,0	7,0

DB

FRANCIA

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745 1951-54	52,5	35,0	17,5
750 CABRIOLET PANHARD	745 1951-54	37,5	25,0	12,5
750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851 1955-60	49,5	33,0	16,5
850 LE MANS	851 1961-62	37,5	25,0	12,5

DE LOREAN

STATI UNITI

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
DMC12	2849 1981-83	56,5	37,5	18,8

DE TOMASO

ITALIA

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
VALLELUNGA	1499-1592 1963-67	250,0	165,0	83,0
MANGUSTA	4728 1966-70	300,0	200,0	100,0
PANTERA/PANTERA L	5763 1970-80	130,0	85,0	42,5
PANTERA L	5763 1981-89	165,0	110,0	55,0
PANTERA GT/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1972-80	165,0	110,0	55,0
PANTERA GTS/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1981-85	195,0	130,0	65,0
PANTERA GTS/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1985-90	195,0	130,0	65,0
DEAUVILLE	5763 1971-80	75,0	50,0	25,0
DEAUVILLE	5763 1981-88	83,0	55,0	27,5
LONGCHAMP (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1973-89	75,0	50,0	25,0
LONGCHAMP SPIDER	5763 1980-89	105,0	70,0	35,0
NUOVA PANTERA	4942 1991-96	93,0	62,0	31,0
NUOVA PANTERA TARGA	4942 1991-96	107,0	71,0	35,5

DELAGE

FRANCIA

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524 1918-24	105,0	70,0	35,0
DO	3003 1918-24	90,0	60,0	30,0
DE/DI/DIS 11 CV	2116-2120 1922-28	90,0	60,0	30,0
GL (GRAND LUXE)	5954 1924-27	120,0	80,0	40,0
DM/DMS/DMN 17 CV	3180 1926-30	105,0	70,0	35,0
DR	2170 1927-30	90,0	60,0	30,0
D8/DBS	4060 1929-33	265,0	175,0	88,0
D4	1480 1933-34	75,0	50,0	25,0
D6/DS	2517-3045 1931-33	105,0	70,0	35,0
D6-11/D6-11S	2000 1932-34	90,0	60,0	30,0
D6-65	2678 1934-35	120,0	80,0	40,0
D6-60/D6-80	2449-3226 1935-37	130,0	85,0	42,5
D6-70	2729 1936-37	135,0	90,0	45,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
D6-75	2800-2984 1938-40	150,0	100,0	50,0
D8-15/D8-15S	2660 1933-39	205,0	150,0	90,0
D8-85/D8-105	3570 1934-35	245,0	180,0	108,0
D8-100/D8-120	4300-4750 1935-37	500,0	370,0	220,0
DI-12	2151 1935-38	90,0	60,0	30,0
DI-50	2370 1938-39	98,0	65,0	32,5
3 L	2984 1946-54	113,0	75,0	37,5
SPORT OLYMPIC	2984 1946-54	130,0	85,0	42,5

DELAHAYE

FRANCIA

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
TYPE 82	4410 1919-24	105,0	70,0	35,0
TYPE 84/84 N	2940 1919-24	90,0	60,0	30,0
TYPE 87	1843 1921-26	83,0	55,0	27,5
TYPE 94	2940 1923-26	90,0	60,0	30,0
TYPE 97	1847 1923-26	83,0	55,0	27,5
TYPE 92	2513 1924-28	90,0	60,0	30,0
TYPE 107/107 M	1785 1926-29	83,0	55,0	27,5
TYPE 112	2872 1927-29	90,0	60,0	30,0
TYPE 102 M SPORT	2750 1928-31	98,0	65,0	32,5
TYPE 108/108 N	2460 1928-33	90,0	60,0	30,0
TYPE 109	1496 1929-31	45,0	30,0	15,0
TYPE 110	2178 1930-31	60,0	40,0	20,0
TYPE 124	2102 1931-34	60,0	40,0	20,0
TYPE 126	2860 1931-34	90,0	60,0	30,0
TYPE 122/123	1800 1932-33	52,5	35,0	17,5
TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151 1933-46	60,0	40,0	20,0
TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORT S.-L.	3227 1933-35	75,0	50,0	25,0
TYPE 132 SUPER-LUXE	1800 1934-36	52,5	35,0	17,5
TYPE 143/144	1800-2102 1934	52,5	35,0	17,5
TYPE 154 LONG	2152 1934-35	83,0	55,0	27,5
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557 1935-38	295,0	220,0	130,0
TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557 1935-37	445,0	330,0	200,0
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227 1935-39	235,0	175,0	105,0
TYPE 148 /148 L	3557 1936-53	120,0	80,0	40,0
TYPE 145/165	4496 1937-38	1.400,0	1.000,0	600,0
TYPE 134 G	2371 1938-46	60,0	40,0	20,0
TYPE 135 M/M/S/M COMPETITION	3557 1938-52	295,0	220,0	130,0
TYPE 168	3557 1938-39	90,0	60,0	30,0
TYPE 175	4455 1947-50	950,0	700,0	420,0
TYPE 178/180	4455 1947-50	340,0	250,0	150,0
TYPE 182 V.L.R.	1995 1950-53	22,5	15,0	7,5
TYPE 235	3557 1951-54	225,0	150,0	75,0
TYPE 235 BERLINA	3557 1951-54	135,0	90,0	45,0

DELTA

FILIPPINE

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
MINI CRUISER	1587-1951 1974-85	3,8	2,5	1,3

DIATTO

ITALIA

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
20A BERLINA	1996 1924-27	56,5	37,5	18,8
20A TORPEDO	1996 1924-27	56,5	37,5	18,8

DINO

ITALIA

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
206 GT	1986 1967-69	650,0	480,0	290,0
246 GT	2419 1969-73	365,0	270,0	160,0
246 GTS	2419 1972-74	450,0	335,0	200,0
208 GT4	1991 1975-80	54,0	40,0	24,0
308 GT4	2926 1973-77	75,0	55,5	33,5

DKW

GERMANIA

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
MEISTERKLASSE F 89 P (2 CIL.)	684 1950-54	9,0	6,0	3,0
MEISTERKLASSE UNIVERSAL	684 1951-54	9,8	6,5	3,3
MEISTERKLASSE COUPÉ 2P HEBMÜLLER	684 1951-52	15,0	10,0	5,0
MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684 1951-52	15,0	10,0	5,0
MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684 1950-52	12,0	8,0	4,0
SONDERKLASSE F 91 (3 CIL.)	896 1953-55	9,0	6,0	3,0
SONDERKLASSE LUXUS-COUPÉ 4P	896 1953-55	9,8	6,5	3,3
SONDERKLASSE UNIVERSAL	896 1953-57	9,8	6,5	3,3
SONDERKLASSE COUPÉ 2P KARMANN	896 1953-55	11,3	7,5	3,8
SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896 1953-55	12,0	8,0	4,0
SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896 1953-55	12,0	8,0	4,0
3-6 (F 93/F 94)	996 1955-59	10,5	7,0	3,5
3-6 UNIVERSAL	996 1957-59	10,5	7,0	3,5
3-6 LUXUS-COUPÉ 4P	996 1955-59	12,0	8,0	4,0
3-6 CABR. 2P KARMANN	996 1955-56	15,0	10,0	5,0
3-6 CABR. 4P KARMANN	996 1955-56	15,0	10,0	5,0
3-6 MONZA	980-996 1956-58	37,5	25,0	12,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
JUNIOR	741 1959-62	7,5	5,0	2,5
JUNIOR DE LUXE	796 1961-63	8,3	5,5	2,8
F 11/F 12	796-889 1963-65	7,5	5,0	2,5
F 12 ROADSTER	889 1964	10,5	7,0	3,5
F 102	1075 1964-66	7,5	5,0	2,5

DODGE

STATI UNITI

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
CALIBER 1.8/2.0 VVT	1798-1998 2006-10	3,8	2,5	1,3
NITRO 4.0 R/T 4WD	3952 2007-10	6,0	4,0	2,0
JOURNEY 2.4	2360 2009-10	6,0	4,0	2,0
JOURNEY 2.7 V6	2736 2009-10	6,8	4,5	2,3

FACEL VEGA

FRANCIA

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
FVS CABRIOLET	4520-5407 1955-5			

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
400 GT AUTOMATICA	4823 1976-79	54,0	40,0	24,0
400I	4823 1979-84	70,0	52,0	31,0
400I AUTOMATICA	4823 1979-84	54,0	40,0	24,0
412	4942 1985-90	80,0	59,5	35,5
412 AUTOMATICA	4942 1985-90	58,0	43,0	25,8
512 BB	4942 1976-82	340,0	250,0	150,0
512 BBI	4942 1981-84	285,0	210,0	125,0
MONDIAL 8	2926 1980-82	40,5	30,0	18,0
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926 1982-85	47,5	35,0	21,0
MONDIAL CABRIOLET	2926 1983-85	58,0	43,0	25,8
MONDIAL 3.2	3185 1985-89	51,5	38,0	22,8
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185 1985-89	61,0	45,0	27,0
MONDIAL 3.4 T	3405 1989-93	58,0	43,0	25,8
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405 1989-94	67,5	50,0	30,0
TESTAROSSA	4942 1984-86	170,0	125,0	76,0
TESTAROSSA	4942 1986-92	135,0	100,0	60,0
512 TR	4942 1982-95	180,0	135,0	80,0
F512 M	4942 1984-96	300,0	220,0	135,0
348 TB	3405 1989-94	61,0	45,0	27,0
348 TS	3405 1989-94	64,0	47,5	28,5
348 SPIDER	3405 1989-95	90,0	66,5	40,0
348 GTB	3405 1993-95	92,0	68,0	41,0
348 GTS	3405 1993-95	92,0	68,0	41,0
360 MODENA	3586 1999-04	105,0	78,0	46,5
360 MODENA F1	3586 1999-04	85,0	63,0	38,0
360 CHALLENGE STRADALE	3586 2003-05	300,0	220,0	135,0
360 SPIDER	3586 2000-05	125,0	94,0	56,5
360 SPIDER F1	3586 2000-05	105,0	78,0	46,5
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	3.500,0	2.600,0	1.600,0
F355 BERLINETTA	3496 1994-99	110,0	81,0	49,0
F355 BERLINETTA F1	3496 1997-99	85,0	63,0	38,0
F355 GTS	3496 1994-99	120,0	89,0	53,5
F355 GTS F1	3496 1997-99	95,0	70,5	42,0
F355 SPIDER	3496 1995-00	130,0	96,0	58,0
F355 SPIDER F1	3496 1997-00	100,0	74,0	44,5
F40	2936 1988-93	2.200,0	1.600,0	980,0
F430	4307 2004-10	160,0	120,0	72,0
F430 F1	4307 2004-10	135,0	100,0	60,0
F430 SPIDER	4307 2005-10	180,0	135,0	81,0
F430 SPIDER F1	4307 2005-10	140,0	105,0	63,0
F430 SCUDERIA F1	4307 2007-10	230,0	170,0	102,0
F50	4698 1995-97	3.500,0	2.600,0	1.600,0
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	750,0	500,0	250,0
CALIFORNIA	4297 2008-12	150,0	101,0	50,5

FERVES		ITALIA		
RANGER 4X4	499 1966-71	17,3	11,5	5,8

FIAT		ITALIA		
501/502/503 TORPEDO	1460 1919-27	45,0	30,0	15,0
501 S	1460 1921-26	52,5	35,0	17,5
509/509 A	990 1925-29	37,5	25,0	12,5
509 S	990 1925-29	45,0	30,0	15,0
520 TORPEDO	2244 1927-29	56,5	37,5	18,8
521/521 C	2516 1928-31	56,5	37,5	18,8
525/525 N/525 S	3739 1928-31	75,0	50,0	25,0
525 SS	3739 1929-31	225,0	150,0	75,0
514 S/SS MILLE MIGLIA	1438 1929-32	250,0	165,0	83,0
514/514 L	1438 1929-32	30,0	20,0	10,0
522 C/522 L	2516 1931-33	52,5	35,0	17,5
522 S	2516 1932-33	57,0	38,0	19,0
524 C/524 L	2516 1931-34	52,5	35,0	17,5
508 «BALILLA» (3M) BERLINA	995 1932-34	28,8	18,0	12,6

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	235,0	165,0	79,0
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	235,0	165,0	79,0
508 S «BALILLA» (4M) BERL. MILLE M.	995 1935-37	265,0	175,0	88,0
518 C/518 L «ARDITA» 1750	1758 1933-38	45,0	30,0	15,0
518 C/518 L «ARDITA» 2000	1944 1933-38	49,5	33,0	16,5
527/527 S «ARDITA» 2500	2516 1934-37	67,5	45,0	22,5
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)	569 1936-38	22,4	14,0	9,8
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569 1936-38	22,5	15,0	7,5
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569 1938-45	19,5	13,0	6,5
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)	569 1938-45	21,0	14,0	7,0
500 A (BALESTRA LUNGA)	569 1946-48	18,0	12,0	6,0
500 B	569 1948-49	24,0	16,0	8,0
500 B GIARDINIERA LEGNO	569 1948-49	29,9	19,9	10,0
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)/1100 (L)	1089 1939-48	24,0	16,0	8,0
1100 B/BL	1089 1948-49	19,5	13,0	6,5
1100 E/EL	1089 1949-53	18,0	12,0	6,0
1100 S	1089 1947-50	225,0	150,0	75,0
1100 S	1089 1950-51	195,0	130,0	65,0
8V	1996 1952-54	1.100,0	850,0	510,0
8V ZAGATO	1996 1952-54	1.800,0	1.300,0	780,0
1400	1395 1950-54	21,0	14,0	7,0
1400 CABRIOLET	1395 1950-54	42,0	28,0	14,0
1400 A	1395 1954-56	19,5	13,0	6,5
1400 B	1395 1956-58	22,5	15,0	7,5
1400 A/B DIESEL	1901 1953-58	18,0	12,0	6,0
1900	1901 1952-54	24,0	16,0	8,0
1900 A	1901 1954-56	24,0	16,0	8,0
1900 B	1901 1956-58	25,5	17,0	8,5
1900 GRANLUCE	1901 1952-54	33,0	22,0	11,0
1900 A GRANLUCE	1901 1954-56	33,0	22,0	11,0
1900 B GRANLUCE	1901 1956-58	33,0	22,0	11,0
1100/103	1089 1953-56	15,0	10,0	5,0
1100/103 FAMILIARE	1089 1953-56	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	9,5	6,3	3,2
600 MULTIPLA	633 1956-60	26,3	17,5	8,8
600 D MULTIPLA	767 1960-67	24,8	16,5	8,3
NUOVA 500 «VETRI FISSI»	479 1957	22,5	15,0	7,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	28,4	18,9	9,5
2300 COUPÉ S	2279 1961-69	34,5	23,1	11,6
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 1968-71	4,5	3,0	1,5
850 COUPÉ	843 1965-68	10,5	7,0	3,5
850 SPORT COUPÉ	903 1968-71	9,0	6,0	3,0
850 SPIDER	843 1965-68	18,0	12,0	6,0
850 SPORT SPIDER	903 1968-72	16,5	11,0	5,5
850 FAMILIARE	843-903 1965-76	7,5	5,0	2,5
DINO 2000 COUPÉ	1987 1967-69	41,5	27,5	13,8
DINO 2000 SPIDER	1987 1966-69	120,0	80,0	40,0
DINO 2400 COUPÉ	2418 1969-72			

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
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	12,6	8,4	4,2
127 PANORAMA	1049 1980-86	5,0	3,3	1,7
X1/9	1290 1972-78	20,4	12,0	9,0
X1/9 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498 1979-82	15,3	9,0	6,8
X1/9 FIVE SPEED BERTONE	1498 1982-89	18,7	11,0	8,3
126/126 PERSONAL	594-652 1972-83	4,5	3,0	1,5
126/BIS/UP	652-704 1983-96	3,8	2,5	1,3
130 (I/II/III S.) BERLINA	1301-1585 1974-83	4,5	3,0	1,5
131 (I/II/III S.) PANORAMA	1297-1585 1974-84	5,3	3,5	1,8
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1995 1978-83	6,0	4,0	2,0
131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1995 1978-85	6,8	4,5	2,3
131 RALLY ABARTH	1995 1976-78	180,0	120,0	60,0
131 RACING	1995 1978-81	18,0	12,0	6,0
131 RACING VOLUMETRICA	1995 1980-81	27,0	18,0	9,0
131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995 1981-83	24,0	16,0	8,0
132 (TUTTE LE VERSIONI)	1592-1995 1972-91	4,5	3,0	1,5
ARGENTA (TUTTE LE VERSIONI)	1585-1995 1981-85	3,0	2,0	1,0
ARGENTA VOLUMEX	1995 1983-85	9,0	6,0	3,0
RITMO/RITMO SUPER (I.S.)	1049-1498 1978-82	5,3	3,5	1,8
RITMO 105 TC (I.S.)	1585 1981-83	15,0	10,0	5,0
RITMO 85 S CABRIO	1498 1981-83	8,3	5,5	2,8
RITMO (II S.)	1116-1498 1982-88	4,2	2,8	1,4
RITMO 105 TC (II S.)	1585 1983-85	13,5	9,0	4,5
RITMO 70-85 CAB. (II S.), CABRIO B.	1301-1498 1983-85	7,5	5,0	2,5
RITMO 125 TC	1995 1981-83	24,0	15,0	10,0
RITMO 130 TC	1995 1983-88	24,0	16,0	8,0
RITMO (III S.)	1116-1585 1985-88	4,2	2,8	1,4
BERTONE RITMO 70 S CABRIO (III S.)	1301 1985-88	6,8	4,5	2,3
BERTONE RITMO SUPER CABRIO 100S	1585 1985-88	7,5	5,0	2,5
REGATA (TUTTE LE VERSIONI)	1299-1585 1983-90	2,6	1,7	0,9
REGATA WEEKEND (TUTTE LE VER.)	1301-1585 1984-90	2,6	1,7	0,9
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 L/CL/CLX/YOUNG	899 1994-00	1,8	1,2	0,6
PANDA 1000 L/CL/CLX/S	999 1986-94	2,6	1,7	0,9
PANDA 1000 SERGIO TACCHINI	999 1990	3,9	2,6	1,3
PANDA 1000 ITALIA '90 CABRIO	999 1990	9,0	6,0	3,0
PANDA 1100 I.E. YOUNG	1108 2000-04	2,0	1,3	0,7
PANDA 1100 I.E. COLLEGE	1107-1108 2001-04	2,1	1,4	0,7
PANDA 1000/1100 SELECTA	999-1108 1991-98	2,7	1,8	0,9
PANDA ELETTRA	1990-99	4,5	3,0	1,5
PANDA 965 4X4	965 1983-86	8,6	5,7	2,9
PANDA 1000/1100 I.E. 4X4	999-1108 1986-04	7,4	4,9	2,5
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 SELECTA	1116 1988-89	3,0	2,0	1,0
UNO TURBO I.E./ANTISKID	1301 1985-89	14,9	9,9	5,0
UNO TURBO I.E. 1400/RACING	1372 1989-93	12,4	8,3	4,1
UNO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	903-1499 1989-95	1,5	1,0	0,5
UNO SELECTA/SELECTA IE (II S.)	1116-1499 1989-94	1,8	1,2	0,6
CROMA 1.6/2.0 CHT/I.E.	1585-1995 1985-97	3,8	2,5	1,3
CROMA 2.0 I.E. TURBO	1995 1985-97	6,0	4,0	2,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
CROMA 2.0 IE 16V	1995 1992-96	4,5	3,0	1,5
CROMA 2.5 V6	2492 1993-96	8,3	5,5	2,8
TIPO (TUTTE LE VERSIONI)	1108-1995 1988-96	2,3	1,5	0,8
TIPO 1.8 I.E. 16V	1756 1989-93	5,3	3,5	1,8
TIPO 2000 16V	1995 1990-96	7,5	5,0	2,5
TEMPRA (TUTTE LE VERSIONI)	1372-1756 1990-97	1,5	1,0	0,5
TEMPRA 2.0 IE	1995 1990-95	1,5	1,0	0,5
TEMPRA SW (TUTTE LE VERSIONI)	1372-1756 1990-97	1,5	1,0	0,5
TEMPRA 2.0 IE SW	1995 1990-95	1,5	1,0	0,5
TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995 1992-95	5,3	3,5	1,8
CINQUECENTO	704-903 1991-98	2,1	1,4	0,7
CINQUECENTO SPORTING	1108 1994-99	4,5	3,0	1,5
SEICENTO 900/1.1	899-1108 1998-05	1,8	1,2	0,6
SEICENTO 1.1 SPORTING	1108 1998-04	4,5	3,0	1,5
SEICENTO 1.1 SPORT. M. SCHUMACHER	1108 2001-02	6,0	4,0	2,0
PUNTO (I.S.) TUTTE LE VERSIONI	1108-1581 1993-99	1,8	1,2	0,6
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.) TUTTE LE VERSIONI	1242 1999-05	1,5	1,0	0,5
PUNTO (II S.) 1.8 I.E. HGT/ABARTH	1747 1999-03	7,5	5,0	2,5
PUNTO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1242-1368 2003-11	2,1	1,4	0,7
PUNTO (III S.) 1.8 I.E. HGT	1747 2003-05	7,5	5,0	2,5
BRAVA (TUTTE LE VERSIONI)	1242-1596 1995-02	1,8	1,2	0,6
BRAVA 1.8 16V/115 16V	1747 1995-00	1,5	1,0	0,5
BRAVO (TUTTE LE VERSIONI)	1242-1596 1995-02	2,0	1,3	0,7
BRAVO 1.8 16V/115 16V	1747 1995-00	1,5	1,0	0,5
BRAVO HGT 2.0/115 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
COUPE 1.8 16V	1747 1996-00	10,0	6,7	3,3
COUPE 2.0 16V/TURBO 16V	1995 1994-98	14,0	9,3	4,7
COUPE 2.0 20V/TURBO 20V	1998 1996-00	16,0	10,7	5,3
COUPE 2.0 TURBO 20V LIMITED EDITION	1998 1998-99	22,5	15,0	7,5
MAREA (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1747 1996-03	1,8	1,2	0,6
MAREA 2.0 20V/150 20V/155 20V	1998 1996-03	3,8	2,5	1,3
MAREA WEEKEND (TUTTE LE VER.)	1581-1747 1996-03	2,6	1,7	0,9
MAREA 2.0 20V/150 20V/155 20V WEEK.	1998 1996-03	3,0	2,0	1,0
STILO 1.2 I.E. 16V/1.4 I.E. 16V	1242-1368 2001-07	0,8	0,5	0,3
STILO 1.6 I.E. 16V	1596-1598 2001-07	1,1	0,7	0,4
STILO 1.8 I.E. 16V	1747 2003-06	1,5	1,0	0,5
STILO 2.4 ABARTH 3P/3P SELESPEED	2446 2001-06	6,4	4,0	2,8
STILO 2.4 ABARTH 5P SELESPEED	2446 2001-06	6,4	4,0	2,8
STILO 2.4 ABARTH 3P M. SCHUMACHER	2446 2004-06	8,0	5,0	3,5
STILO 1.4 I.E. MULTI WAGON	1368 2003-07	1,2	0,8	0,4
STILO 1.6 I.E. MULTI WAGON	1596-1598 2002-07	1,5	1,0	0,5
STILO 1.8 I.E. MULTI WAGON	1747 2002-06	2,0	1,3	0,7
MULTIPLA (I.S.)	1581-1596 1998-04	3,8	2,5	1,3
MULTIPLA (I.S.) BLU/BIPOWER	1581-1596 1998-04	3,0	2,0	1,0
DOBLO (I.S.) 1.2 I	1242 2001-05	2,3	1,5	0,8
DOBLO (I.S.) 1.6 I.E. 16V	1596 2001-05	3,0	2,0	1,0
DOBLO (I.S.) 1.6 I.E. BIPOWER	1596 2003-04	2,7	1,8	0,9
PANDA (II S.) 1.1	1108 2003-11	3,0	2,0	1,0
PANDA (II S.) 1.2	1242 2003-12	3,8	2,5	1,3
PANDA (II S.) 1.4 16V 100 HP	1368 2006-11	6,0	4,0	2,0
IDEA 1.2/1.4/1.4 16V	1242-1368 2003-12	3,0	2,0	1,0
AR 51	1901 1951-55	13,5	9,0	4,5
AR 55	1901 1955-59	12,0	8,0	4,0
AR 59	1901 1959-73	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA	1901 1951-55	13,5	9,0	4,5
CAMPAGNOLA A	1901 1955-73	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA DIESEL	1901 1953-55	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901 1955-60	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901 1960-68	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895 1968-73	10,5	7,0	3,5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995 1974-87	6,8	4,5	2,3
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995 1974-87	6,0	4,0	2,0

FORD

EUROPA

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
V8	2225-3620 1935-41	60,0	40,0	20,0
V8 CABRIOLET	3620 1937-39	90,0	60,0	30,0
TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498 1962-66	7,5	5,0	2,5
TAUNUS 12M P6 (TUTTE LE VER.)	1183-1305 1966-70	6,0	4,0	2,0
TAUNUS 15M P6 (TUTTE LE VER.)	1498-1699 1966-70	6,0	4,0	2,0
TAUNUS 17M P2 (TUTTE LE VER.)	1699 1957-60	8,3	5,5	2,8
TAUNUS 17M P3 (TUTTE LE VER.)	1498-1758 1960-64	8,3	5,5	2,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
TAUNUS 17M P3 TURNIER	1498-1758 1960-64	9,0	6,0	3,0
TAUNUS 17M P5 (TUTTE LE VER.)	1498-1699 1964-67	7,5	5,0	2,5
TAUNUS 17M P5 TURNIER	1498-1699 1964-67	7,5	5,0	2,5
TAUNUS 20M P5 (TUTTE LE VER.)	1998 1964-67	7,5	5,0	2,5
TAUNUS 20M P5 TURNIER	1998 1964-67	7,5	5,0	2,5
17M P7A (TUTTE LE VER.)	1498-1998 1967-68	7,5	5,0	2,5
17M P7A TURNIER	1498-1998 1967-68	8,3	5,5	2,8
17M P7B (TUTTE LE VER.)	1498-2293 1968-71	7,5	5,0	2,5
17M P7B TURNIER	1498-2293 1968-71	8,3	5,5	2,8
20M P7A (TUTTE LE VER.)	1998-2293 1967-68	7,5	5,0	2,5
20M P7A TURNIER	1998 1967-68	8,3	5,5	2,8
20M P7B (TUTTE LE VER.)	1998-2550 1968-71	7,5	5,0	2,5
20M P7B TURNIER	1998-2550 1968-71	8,3	5,5	2,8
26M P7B (TUTTE LE VER.)	2550 1969-71	9,8	6,5	3,3
OSI 20M/TS COUPE	1998-2293 1967-68	45,0	30,0	15,0
TAUNUS BERLINA (I/II/III S.)	1294-1999 1970-82	3,8	2,5	1,3
TAUNUS S.W. (I/II/III S.)	1294-1999 1970-82	3,8	2,5	1,3
CAPRI (I/II S.) TUTTE LE VERSIONI	1305-2293 1969-73	12,8	8,5	4,3
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	11,3	7,5	3,8
CAPRI (IV S.) TUTTE LE VERSIONI	1298-2994 1978-87	10,5	7,0	3,5
ESCORT (I S.) TUTTE LE VERSIONI	940-1298 1968-74	7,5	5,0	2,5
ESCORT (II S.) TUTTE LE VERSIONI	940-1297 1975-80	4,5	3,0	1,5
ESCORT (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1117-1597 1980-90	2,3	1,5	0,8
ESCORT XR3I/XR3I	1597 1980-90	9,0	6,0	3,0
ESCORT (III S.) CABRIOLET	1392-1597 1983-90	4,5	3,0	1,5
ESCORT XR3I CABRIO	1597 1983-90	10,5	7,0	3,5
ESCORT (IV S.) XR3I	1796 1990-95	8,3	5,5	2,8
ESCORT (IV S.) CABRIOLET	1392-1796 1990-95	5,3	3,5	1,8
ESCORT (IV S.) MK7 CABRIOLET	1392-1796 1995-99	4,5	3,0	1,5
ESCORT MEXICO	1601 1971-75	41,5	27,5	13,8
ESCORT RS 1600	1601 1971-75	56,5	37,5	18,8
ESCORT RS 1800	1835 1975-77	52,5	35,0	17,5
ESCORT RS 2000	1993 1973-77	52,5	35,0	17,5
ESCORT RS 2000	1993 1977-80	37,5	25,0	12,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MONDEO 3.0 V6 ST220 (III S.)	2967 2002-07	4,5	3,0	1,5
MONDEO 3.0 V6 ST220 SW (III S.)	2967 2002-07	5,3	3,5	1,8
PUMA	1388-1679 1997-02	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.9I 24V/4X4 (I S.)	2935 1991-94	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW (I S.)	2933 1992-94	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.9 V6/V6 24V (II S.)	2935 1994-98	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.9 V6/V6 24V SW (II S.)	2935 1993-98	3,8	2,5	1,3
KA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1299 1996-08	2,3	1,5	0,8
STREETKA	1599 2003-06	6,0	4,0	2,0
SPORT KA	1599 2003-08	4,5	3,0	1,5

FORD

FRANCIA

T "BORDELAISE"	2896 1924-28	30,0	20,0	10,0
A	3285 1928-32	33,0	22,0	11,0
AF	2043 1928-32	22,5	15,0	7,5
ALSACE (MATFORD)	3621 1935-36	27,0	18,0	9,0
V8-62 (MATFORD)	2225 1938-37	22,5	15,0	7,5
V8-66 (MATFORD)	3621 1936-37	25,5	17,0	8,5
V8-72 (MATFORD)	2225 1937	18,0	12,0	6,0
V8-76 (MATFORD)	3621 1937	21,0	14,0	7,0
V8-F-81 (MATFORD)	3621 1938-39	19,5	13,0	6,5
V8-F-82 (MATFORD)	2225 1938-39	15,0	10,0	5,0
V8-F-91A (MATFORD)	3621 1939-40	18,0	12,0	6,0
V8-F-92A (MATFORD)	2225 1939-40	13,5	9,0	4,5
F 472 A	2225 1946-48	13,5	9,0	4,5
COMETE	2158-2351 1951-53	21,8	14,5	7,3
MONTE-CARLO	3923 1953-54	33,0	22,0	11,0
VEDETTA LIMOUSINE	2158 1948-52	13,5	9,0	4,5
VEDETTA LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158 1952-54	13,5	9,0	4,5
VEDETTA LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158 1952-54	15,0	10,0	5,0
VEDETTA COUPÉ	2158 1949-52	15,0	10,0	5,0
VEDETTA CABRIOLET	2158 1949-52	19,5	13,0	6,5
VENDOME (F39E)	3923 1953-54	15,0	10,0	5,0
ABELLE	2158 1952-54	17,3	11,5	5,8

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
ZEPHYR 6 MK3	2553 1962-66	10,5	7,0	3,5
ZODIAC MK3	2553 1962-66	10,5	7,0	3,5
CONSUL 315	1340-1498 1961-63	12,0	8,0	4,0
CONSUL CAPRI	1340-1498 1961-64	15,0	10,0	5,0
CORSAIR (TUTTE LE VERSIONI)	1498-1996 1964-70	9,0	6,0	3,0
CORTINA (TUTTE LE VER.)	1198-1500 1962-66	9,8	6,5	3,3
CORTINA LOTUS	1558 1963-66	75,0	50,0	25,0
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558 1967-69	52,5	35,0	17,5

FRAZER-NASH

GRAN BRETAGNA

TT	1496-1660 1933-39	530,0	350,0	175,0
328 (BMW)	1971 1938-40	1.100,0	750,0	375,0
LE MANS	1971 1949-53	1.300,0	850,0	425,0
MILLE MIGLIA	1971 1949-53	1.200,0	800,0	400,0
TARGA FLORIO	1971 1952	1.100,0	750,0	375,0

GAZ

RUSSIA

69 M/AM	2430 1953-73	7,5	5,0	2,5
---------	--------------	-----	-----	-----

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
128 (TUTTE LE VERSIONI)	1116-1580 1970-80	11,3	7,5	3,8
127 NP (TUTTE LE VERSIONI)	903-1049 1971-81	12,0	8,0	4,0
X 1/9 SPECIAL	1290 1973-78	22,5	15,0	7,5
126 GP (TUTTE LE VERSIONI)	594-794 1973-80	9,0	6,0	3,0
RITMO (TUTTE LE VERSIONI)	1116-1301 1979-85	12,0	8,0	4,0
PANDA (TUTTE LE VERSIONI)	652-903 1981-85	8,3	5,5	2,8
590 CORSA REPLICA	652 1993	27,0	18,0	9,0

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

GINETTA

GRAN BRETAGNA

G2	1172 1958-60	34,5	23,0	11,5
G3	997 1961	34,5	23,0	11,5
G4	997 1960-69	34,5	23,0	11,5
G15	875-998 1967-74	26,3	17,5	8,8
G21	1599-2954 1970-79	30,0	20,0	10,0
G32	1597 1982-88	21,0	14,0	7,0
G32	1597 1988-91	26,3	17,5	8,8
G32 CONVERTIBLE	1597 1990-91	33,0	22,0	11,0
G33	3947 1990-91	34,5	23,0	11,5
G34/G27	1986-1993 1990-97	34,5	23,0	11,5
G40	1986 1995-00	39,0	26,0	13,0
G20/G27 (II S.)	1988-3950 2002-06	43,0	28,5	14,3

GLAS

GERMANIA

GOGGOMOBIL T 250/300	247-296 1955-69	22,5	15,0	7,5
GOGGOMOBIL TS 250/300 COUPÉ	247-296 1957-69	25,5	17,0	8,5
GOGGOMOBIL T 400	395 1957-67	22,5	15,0	7,5
GOGGOMOBIL TS 400 COUPÉ	395 1957-67	27,0	18,0	9,0
ISAR 1600/1700	584-688 1958-65	19,5	13,0	6,5
1004/1204/1304	992-1290 1962-67	15,0	10,0	5,0
1700/1700 TS	1682 1964-67	27,0	18,0	9,0
1300/1700 GT	1290-1682 1964-67	37,5	25,0	12,5
BMW 1600 GT	1573 1967-68	75,0	50,0	25,0
2600 V8/3000 V8	2580-2982 1966-68	49,5	33,0	16,5
BMW 3000 COUPÉ	2982 1967-68	83,0	55,0	27,5

GREPPI

ITALIA

SAVANA	1297-2360 1979-81	3,6	2,4	1,2
--------	-------------------	-----	-----	-----

HEALEY

GRAN BRETAGNA

WESTLAND	2443 1949-50	270,0	180,0	90,0
SILVERSTONE	2443 1949-50	400,0	265,0	135,0
ELLIOTT	2443 1949-50	120,0	80,0	40,0
TICKFORD	2443 1949-50	98,0	65,0	32,5

HEINKEL

GERMANIA

KABINEROLLER	175-204 1956-61	34,0	22,7	11,3
--------------	-----------------	------	------	------

HILLMAN

GRAN BRETAGNA

11	1593 1919-26	19,5	13,0	6,5
14	1953 1926-28	19,5	13,0	6,5
SPEED MODEL	1122 1920	16,5	11,0	5,5
SPORTING	1496 1921	16,5	11,0	5,5
VORTIC	2618 1928-32	22,5	15,0	7,5
WIZARD 65/75	2110-2810 1931-33	19,5	13,0	6,5
14	1944 1937-39	15,0	10,0	5,0
16 HP	2110-2576 1933-35	18,0	12,0	6,0
16 HP	2110-2576 1935-37	19,5	13,0	6,5
20/70	2810 1933-35	21,0	14,0	7,0
80	3181 1935-38	21,0	14,0	7,0
AERO MINX	1185 1932-35	18,0	12,0	6,0
HAWK	3181 1935-37	22,5	15,0	7,5
MINX	1185 1931-35	15,0	10,0	5,0
MINX MAGNIFICENT	1185 1935-39	13,5	9,0	4,5
MINX PHASE I/II	1185 1939-48	10,5	7,0	3,5
MINX PHASE II CONVERTIBLE	1185 1945-48	12,0	8,0	4,0
MINX PHASE III/IV/V	1185-1265 1948-53	9,0	6,0	3,0
MINX PHASE III/IV/V CONVERTIBLE	1185-1265 1948-53	15,0	10,0	5,0
MINX MK VI/VII/VIII/VIII A	1265-1390 1953-56	9,0	6,0	3,0
MINX MK VI/VII/VIII/VIII A CV-C.F	1265-1390 1953-56	15,0	10,0	5,0
HUSKY	1265 1954-57	7,5	5,0	2,5
MINX SERIES I/II/III A-B-C	1390-1592 1956-63	9,0	6,0	3,0
MINX SERIES I/II/III A-B-C CONVERT.	1390-1592 1956-62	13,5	9,0	4,5
HUSKY SERIES III/III	1390 1958-65	7,5	5,0	2,5
MINX SERIES V/VI SALOON	1592-1725 1963-67	9,0	6,0	3,0
SUPER MINX SERIES I/II/III/IV	1592-1725 1961-67	8,3	5,5	2,8
SUPER MINX CONVERTIBLE	1592 1962-64	12,8	8,5	4,3
NEW MINX (TUTTE LE VER.)	1496-1725 1967-70	6,0	4,0	2,0
AVENGER (TUTTE LE VER.)	1248-1598 1970-76	3,8	2,5	1,3
HUNTER (TUTTE LE VER.)	1725 1966-77	4,5	3,0	1,5
IMP/SUPER IMP (TUTTE LE VER.)	875 1963-76	8,3	5,5	2,8
IMP RALLY	998 1965-68	12,0	8,0	4,0
IMP CALIFORNIAN	875 1967-70	10,5	7,0	3,5
HUSKY (IMP ESTATE)	875 1967-70	9,0	6,0	3,0

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

HISPANO SUIZA

SPAGNA

T 3230 HP	4712 1917-24	340,0	250,0	150,0
H6B 32 HP (T41)	6597 1919-29	475,0	350,0	210,0
H6C 46 HP (T56)	7982 1924-34	610,0	450,0	270,0
HS 26 JUNIOR	4560 1930-34	135,0	100,0	60,0
T48	2498 1926-31	67,5	50,0	30,0
T49	3746 1924-36	95,0	70,0	42,0
T64	4581 1929-33	130,0	95,0	57,0
T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404 1932-43	61,0	45,0	27,0
J12 (T68)	9424-1131 1931-37	780,0	580,0	345,0
K6 (T70)	5181 1934-37	610,0	450,0	270,0

HONDA

GIAPPONE

S 600	606 1965-66	22,5	15,0	7,5
S 800	791 1966-70	27,0	18,0	9,0
N360/N400/N600	354-599 1969-74	10,5	7,0	3,5
CIVIC 1.6 16V VTI	1595 1991-95	11,3	7,5	3,8
CIVIC 1.6i 16V V-TEC	1595 1990-92	12,0	8,0	4,0
CIVIC TYPE R	1998 2001-05	19,5	13,0	6,5
CIVIC CRX	1590-1595 1984-94	13,5	9,0	4,5
CIVIC CRX 1.6i 16V V-TEC	1595 1990-94	18,0	12,0	6,0
CRX	1590-1595 1992-97	19,5	13,0	6,5
ACCORD VI S. 2.2i 16V V-TEC TYPE R	2157 1998-01	10,5	7,0	3,5
ACCORD VI S. COUPE 3.0i V6 24V V.T.	2397 1998-01	9,0	6,0	3,0
INTEGRA TYPE R	1797 1997-01	30,0	20,0	10,0
LEGEND (I S.) 2.7i V6 24V COUPÉ	2675 1988-90	7,5	5,0	2,5
LEGEND (I S.) 3.2/3.5i V6 24V COUPÉ	3206-3474 1991-98	9,0	6,0	3,0
NSX	2977-3179 1991-01	98,0	65,0	32,5
PRELUDE 2.0i/2.0i-16 4WS (I S.)	1958 1988-91	5,3	3,5	1,8
PRELUDE 2.0 16V/2.2i 16V 4WS (I S.)	1996-2259 1991-97	6,0	4,0	2,0
S 2000	1997 1999-09	25,5	17,0	8,5

HOTCHKISS

FRANCIA

686	3485 1936-50	30,0	20,0	10,0
864	2312 1938-50	22,5	15,0	7,5
13.50 ANJOU	2312 1950-54	19,5	13,0	6,5
20.50 ANJOU	3485 1950-54	24,0	16,0	8,0

HUMBER

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
NEW IMPERIAL	2965	1964-67	15,0	10,0	5,0
SCEPTRE	1592	1963-65	9,0	6,0	3,0
SCEPTRE MK II	1725	1965-67	8,3	5,5	2,8
SCEPTRE MK III	1725	1967-76	6,0	4,0	2,0

HYUNDAI

COREA DEL SUD

Modello	cm ³	anni	A+	AB	B+
PONY (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1238-1598	1975-82	1,5	1,0	0,5
PONY (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1238-1598	1982-91	1,1	0,7	0,4
PONY (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1298-1468	1991-95	1,1	0,7	0,4
PONY COUPÉ	1468	1980-82	2,3	1,5	0,8
S-COUPÉ/SCOUPE	1468-1495	1990-97	2,3	1,5	0,8
LANTRA (TUTTE LE VER.)	1468-1975	1991-00	1,5	1,0	0,5
LANTRA 1.9 D	1905	1997-00	1,2	0,8	0,4
ACCENT 1.3/1.5 (I S.)	1341-1495	1994-99	0,9	0,6	0,3
ACCENT 1.3/1.5 (II S.)	1341-1495	1999-06	0,9	0,6	0,3
COUPÉ/TIBURON	1599-1975	1996-02	3,0	2,0	1,0
COUPÉ II SERIE	1599-2656	2002-09	3,0	2,0	1,0
ATOS/ATOS PRIME	999-1086	1998-09	0,8	0,5	0,3
SONATA (TUTTE LE VER.)	1795-1997	1989-96	1,1	0,7	0,4
SONICA (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1997-2656	1998-06	2,0	1,3	0,7
SONICA (IV S.) TUTTE LE VERSIONI	2359-3242	2006-09	3,9	2,6	1,3
SANTA FE (I S.) TUTTE LE VERSIONI	2351-2656	2000-06	2,7	1,8	0,9
SANTA FE (II S.) CRDI TUTTE LE VER.	1991	2001-06	2,3	1,5	0,8
SANTA FE (II S.) 2.7 V6	2656	2006-10	4,5	3,0	1,5
SANTA FE (II S.) 2.2 CRDI	2188	2006-10	3,0	2,0	1,0
GALLOPER 2.5 TDI CORTO/WAGON	2477	1997-01	3,0	2,0	1,0
MATRIX (TUTTE LE VERSIONI)	1599-1995	2001-09	3,2	2,1	1,1
TERRACAN	3497	2005-06	5,0	3,3	1,7
TERRACAN TD	2902	2001-07	4,8	3,2	1,6
TUCSON (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1975-2656	2004-10	4,5	3,0	1,5
I30 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1396-1591	2007-12	4,4	2,9	1,5
I30 (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1396-1591	2008-12	5,3	3,6	1,8

IATO

ITALIA

1.6/1.9 TD/2.0 CHT	1580-1995	1991-93	2,3	1,5	0,8
--------------------	-----------	---------	-----	-----	-----

INNOCENTI

ITALIA

Modello	cm ³	anni	A+	AB	B+
A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	7,5	5,0	2,5
A 40 S	1098	1963-67	8,3	5,5	2,8
950 SPIDER	948	1960-63	15,0	10,0	5,0
1100 SPIDER	1098	1963-68	15,0	10,0	5,0
1100 C COUPÉ	1098	1967-69	15,0	10,0	5,0
IM3/IM3S	1098	1963-70	10,5	7,0	3,5
J4/J4S/J5	1098	1964-73	8,3	5,5	2,8
MINI MINOR (33.1 CV DIN)	848	1965-67	10,5	7,0	3,5
MINI MINOR (37 CV DIN)	848	1967-68	9,8	6,5	3,3
MINI MINOR MK2	848	1968-70	9,0	6,0	3,0
MINI MINOR MK3	848	1970-72	8,3	5,5	2,8
MINI 1000/1001/EXPORT	998	1972-75	8,3	5,5	2,8
MINI MATIC 1000	998	1972-74	9,8	6,5	3,3
MINI COOPER	998	1966-68	21,0	14,0	7,0
MINI COOPER MK2	998	1968-70	19,5	13,0	6,5
MINI COOPER MK3	998	1970-72	18,0	12,0	6,0
MINI COOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	16,5	11,0	5,5
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	12,8	8,5	4,3
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	12,0	8,0	4,0
MINI T MK2 METALLICA	848	1968-70	9,8	6,5	3,3
MINI T MK3 METALLICA	848	1971-72	9,8	6,5	3,3
MINI T 1000	998	1972-73	9,8	6,5	3,3
REGENT	1275-1405	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
3 CILINDRI (TUTTE LE VERSIONI)	993	1982-87	3,0	2,0	1,0

ISO

ITALIA

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

ISO RIVOLTA

ITALIA

Modello	cm ³	anni	A+	AB	B+
GT 300/IR 300	5359	1962-70	160,0	120,0	72,0
GT 340/IR 340	5359	1962-70	175,0	130,0	78,0
GRIFO GL (300-365 CV)/IR	5359	1965-70	405,0	300,0	180,0
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	540,0	400,0	240,0
GRIFO IR8	5762	1971-74	460,0	340,0	205,0
GRIFO IR9 CAN AM	6998	1971-74	540,0	400,0	240,0
45 (4 SPORTELLI)/FDIA/IR 10	5359-5762	1967-74	95,0	70,0	42,0

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

ISOTTA FRASCHINI

ITALIA

Modello	cm ³	anni	A+	AB	B+
TIPO 8	5898	1919-24	760,0	560,0	335,0
TIPO 8A	7370	1924-30	900,0	670,0	400,0
TIPO 8AS	7370	1924-30	1.000,0	740,0	445,0
TIPO 8A SS	7370	1928-32	1.100,0	810,0	485,0
TIPO 8B	7370	1930-32	1.000,0	740,0	445,0

ISUZU

GIAPPONE

TROOPER	2238-3494	1981-03	3,8	2,5	1,3
---------	-----------	---------	-----	-----	-----

ITALA

ITALIA

Modello	cm ³	anni	A+	AB	B+
TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	57,0	38,0	19,0
TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	52,5	35,0	17,5
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	75,0	50,0	25,0

JAGUAR

GRAN BRETAGNA

Modello	cm ³	anni	A+	AB	B+
1/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	83,0	55,0	27,5
1/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	83,0	55,0	27,5
2/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	90,0	60,0	30,0
2/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	90,0	60,0	30,0
3/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	98,0	65,0	32,5
3/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	98,0	65,0	32,5
1/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	135,0	90,0	45,0
2/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	150,0	100,0	50,0
3/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	165,0	110,0	55,0
3/2 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 (II S.) COUPÉ	4235	1964-68	130,0	75,0	56,5
E TYPE (I S.) COUPÉ 2+2	4235	1966-68	107,0	63,0	47,5
E TYPE (II S.) COUPÉ	4235	1968-71	111,0	65,0	49,0

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
E TYPE (II S.) COUPÉ 2+2	4235	1968-71	89,0	52,5	39,5
E TYPE V12 COUPÉ	5345	1971-73	85,0	50,0	37,5
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</	

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
STATION WAGON	2199-3703 1946-62	41,5	27,5	13,8
JEEPSTER	2199-2638 1947-51	26,3	17,5	8,8
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687 1967-74	24,0	16,0	8,0
CJ-5	2199 1955-65	19,5	13,0	6,5
CJ-5	2199-3800 1966-70	16,5	11,0	5,5
CJ-5	2199-4981 1971-79	16,5	11,0	5,5
CJ-5	2475-4981 1980-85	16,5	11,0	5,5
CJ-5 RENEGADE	4981 1970-79	26,3	17,5	8,8
CJ-5 RENEGADE	4981 1980-85	26,3	17,5	8,8
CJ-6	2199 1955-65	14,3	9,5	4,8
CJ-6	2199-3801 1966-70	12,0	8,0	4,0
CJ-6	2199-4981 1971-79	12,8	8,5	4,3
CJ-6	2475-4981 1980-85	12,8	8,5	4,3
CJ-7	2199-4981 1976-79	19,5	13,0	6,5
CJ-7	1995-4981 1980-86	19,5	13,0	6,5
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981 1977-80	27,0	18,0	9,0
CJ-7 LAREDO	4981 1981-86	25,5	17,0	8,5
WRANGLER (YJ)	2464-4235 1986-96	15,0	10,0	5,0
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464 1987-96	16,5	11,0	5,5
WRANGLER 4.0 LAREDO (YJ)	3960 1987-96	19,5	13,0	6,5
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3960 1990-94	21,0	14,0	7,0
WRANGLER (TJ)	2429-3964 1996-07	21,0	14,0	7,0
WAGONEER	3777-5359 1962-73	27,0	18,0	9,0
WAGONEER	4235-5896 1974-83	25,5	17,0	8,5
WAGONEER	2466-3956 1984-92	18,0	12,0	6,0
WAGONEER	4235-5904 1984-91	25,5	17,0	8,5
CHEROKEE	4235-5896 1974-83	10,5	7,0	3,5
CHEROKEE	2464-3988 1984-01	7,5	5,0	2,5
CHEROKEE (II S.)	2429-3700 2001-08	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE	3956-5898 1992-98	10,5	7,0	3,5
GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701 1998-05	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 4.7 V8	4701 2005-09	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 5.7 V8 HEMI	5654 2005-08	9,0	6,0	3,0
GRAND C. (III S.) 6.1 V8 HEMI SRT-8	6059-6063 2006-09	12,0	8,0	4,0
COMMANDER 4.7 V8	4701 2006-08	9,0	6,0	3,0
COMMANDER 5.7 V8 HEMI	5654 2006-08	10,5	7,0	3,5

JENSEN				GRAN BRETAGNA
PW	3860-4274 1946-52	42,0	28,0	14,0
INTERCEPTOR COUPÉ/CONV.	3993 1949-58	60,0	40,0	20,0
541/541R/541 S	3993-5354 1953-63	75,0	50,0	25,0
CV8	5916-6276 1962-66	67,5	45,0	22,5
INTERCEPTOR (II/III S.)	6276-7212 1966-76	71,5	47,5	23,8
INTERCEPTOR SP	7212 1971-72	69,0	46,0	23,0
INTERCEPTOR (III S.) CONVERTIBLE	7212 1974-76	75,0	50,0	25,0
INTERCEPTOR S4	5898 1987-91	71,5	47,5	23,8
FF (II/III S.)	6276-7212 1967-72	83,0	55,0	27,5
JENSEN-HEALEY	1973 1972-76	33,0	22,0	11,0
GT	1973 1975-76	26,3	17,5	8,8
S-V8	4601 1998-02	41,5	27,5	13,8
CV8 COUPÉ	4601 2000-02	41,5	27,5	13,8

JOWETT				GRAN BRETAGNA
7/17	907 1921-36	12,0	8,0	4,0
10	1166 1936-39	13,5	9,0	4,5
8	946 1937	13,5	9,0	4,5
JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486 1947-54	16,5	11,0	5,5
JUPITER 1/1A	1486 1950-54	21,0	14,0	7,0

KIA				COREA DEL SUD
PRIDE (TUTTE LE VERSIONI)	1139-1324 1991-00	0,9	0,6	0,3
SEPHIA (TUTTE LE VERSIONI)	1498-1839 1993-00	1,1	0,7	0,4
SPORTAGE I.S.	1998 1993-04	2,0	1,3	0,7
SPORTAGE I.S. D/TD	1998-2184 1993-02	1,8	1,2	0,6
SPORTAGE (II S.) 2.0	1975 2004-11	4,5	3,0	1,5
SPORTAGE (II S.) 2.7 V6	2656 2004-10	5,6	3,7	1,9
CLARUS 1.8/2.0 16V	1793-1998 1997-00	1,5	1,0	0,5
SHUMA 1.5I 16V	1498 1998-01	1,4	0,9	0,5
CARNIVAL I.S.	2497 1999-06	2,3	1,5	0,8
CARNIVAL (I S.) TDI/CRDI/HPDI	2902 1999-06	2,3	1,5	0,8
CARNIVAL II S.	2656 2006-08	3,4	2,3	1,1
CARNIVAL II S. CRDI	2902 2006-10	3,4	2,3	1,1
RIO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1343-1493 2000-05	2,0	1,3	0,7
RIO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1399-1599 2005-09	2,3	1,5	0,8
CARENS (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1594-1993 2001-08	2,8	1,9	0,9
CARENS (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1998 2006-09	3,3	2,2	1,1

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
OPIRUS	3497 2003-08	3,0	2,0	1,0
PICANTO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	999-1086 2004-08	2,6	1,7	0,9
PICANTO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	999-1086 2008-11	3,4	2,3	1,1
SORENTO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	3342-3497 2005-09	4,5	3,0	1,5
CEE'D (I S.) 1.4/1.6	1396-1591 2007-12	3,0	2,0	1,0
CEE'D (II S.) SW 1.4/1.6	1396-1591 2007-12	4,0	2,6	1,3

LADA				RUSSIA
NIVA	1568 1976-81	2,7	1,8	0,9
NIVA	1568-1690 1982-10	4,1	2,7	1,4
NIVA D/TD	1905 1986-01	3,0	2,0	1,0
NIVA MASTER	1568-1690 1994-01	5,0	3,3	1,7
21043/2105 SW/NOVA SW	1198-1690 1992-96	1,1	0,7	0,4
2107 BERLINA/NOVA	1197-1690 1990-96	1,1	0,7	0,4
SAMARA (TUTTE LE VER.)	1099-1499 1987-99	1,1	0,7	0,4
110/111/112	1499 1995-01	1,1	0,7	0,4

LAFER				BRASILE
MP SPIDER	1584 1974-90	15,0	10,0	5,0

LAGONDA				GRAN BRETAGNA
11.9/12/24	1420 1920-25	37,5	25,0	12,5
16/65	2400-2692 1926-28	52,5	35,0	17,5
2 LITRE	1954 1926-33	37,5	25,0	12,5
3 LITRE (TUTTE LE VER.)	2931-3181 1929-33	52,5	35,0	17,5
16/80	1991 1933	60,0	40,0	20,0
4 1/2 V12/RAPIDE	4480 1937-40	270,0	200,0	120,0
LG45	3619-4453 1935-36	180,0	120,0	60,0
LG6	4453 1938-39	130,0	88,0	44,0
M45 T	4453 1933-34	210,0	140,0	70,0
M45 RAPIDE	4453 1935-36	600,0	400,0	200,0
2 1/2 LITRE	2580 1946-53	60,0	40,0	20,0
2 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2580 1946-53	90,0	60,0	30,0
3 LITRE	2922 1953-58	67,5	45,0	22,5
3 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2922 1953-58	98,0	65,0	32,5
RAPIDE	3995 1961-64	130,0	88,0	44,0

LAMBORGHINI				ITALIA
350 GT	3464 1964-67	550,0	410,0	245,0
400 GT	3929 1966-68	500,0	370,0	220,0
400 GT 2+2	3929 1966-68	425,0	315,0	190,0
P 400 MIURA	3929 1966-68	1.400,0	1.000,0	620,0
P 400 MIURA S	3929 1968-71	1.600,0	1.200,0	710,0
P 400 MIURA SV	3929 1971-73	2.800,0	2.100,0	1.200,0
ESPADIA I S.	3929 1968-70	205,0	150,0	90,0
ESPADIA II S.	3929 1970-72	180,0	135,0	81,0
ESPADIA III S.	3929 1972-78	160,0	120,0	72,0
ISLERO/ISLERO S	3929 1968-70	230,0	170,0	102,0
JARAMA/JARAMA S	3929 1970-76	120,0	89,0	53,5
COUNTACH LP400	3929 1973-78	740,0	550,0	330,0
COUNTACH LP400S	3929 1978-82	510,0	380,0	225,0
COUNTACH LP5000S	4754 1982-85	465,0	345,0	205,0
COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167 1985-89	475,0	350,0	210,0
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167 1988-90	350,0	260,0	155,0
P 250 S 2+2 URRACO	2462 1970-75	115,0	85,0	51,0
URRACO P200	1994 1974-79	85,0	63,0	38,0
URRACO P250	2462 1976-79	108,0	80,0	48,0
URRACO P300	2996 1974-79	135,0	100,0	60,0
SILHOUETTE	2996 1977-79	190,0	140,0	84,0
JALPA P350 GTS	3485 1983-88	95,0	70,0	42,0
DIABLO	5707 1990-99	190,0	140,0	85,0
DIABLO VT	5707 1993-00	245,0	180,0	109,0
DIABLO VT ROADSTER	5707 1996-00	325,0	240,0	145,0
DIABLO SE30	5707 1994-95	325,0	240,0	145,0
DIABLO SV	5707 1996-00	295,0	220,0	130,0
DIABLO SV ROADSTER	5707 1998-99	260,0	190,0	115,0
DIABLO SVR	5707 1996	410,0	300,0	180,0
DIABLO GT	5992 1999-00	730,0	540,0	325,0
DIABLO GTR	5707 2000	970,0	720,0	430,0
DIABLO 6.0	5992 2000-02	275,0	205,0	123,0
DIABLO 6.0 SE	5992 2000-02	325,0	240,0	145,0
MURCIELAGO 6.2 V12	6192 2002-06	205,0	150,0	91,0
MURCIELAGO 6.2 V12 E-GEAR	6192 2002-06	190,0	140,0	84,0
MURCIELAGO 6.2 V12 ROADSTER	6192 2004-06	270,0	200,0	120,0
MURCIELAGO 6.2 V12 ROADSTER	6192 2004-06	250,0	185,0	111,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640	6496 2006-10	270,0	180,0	90,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 E-GEAR	6496 2006-10	250,0	165,0	83,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 ROADSTER	6496 2007-10	320,0	215,0	108,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 ROAD E-G.	6496 2007-10	295,0	195,0	98,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP670-4 SV	6496 2009-10	300,0	200,0	100,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP650-4 ROADSTER	6496 2009-10	340,0	225,0	113,0
GALLARDO 5.0 V10	4961 2003-08	101,0	75,0	45,0
GALLARDO 5.0 V10 SPIDER	4961 2006-09	130,0	95,0	57,0
LM 002	5167 1986-92	270,0	200,0	120,0

LANCHESTER				GRAN BRETAGNA
40	6178 1919-28	72,0	48,0	24,0
21	3100-3327 1923-31	49,5	33,0	16,5
30	4437 1928-33	66,0	44,0	22,0
40	6180 1928-31	66,0	44,0	22,0
18	2504 1931-34	30,0	20,0	10,0
10	1203 1932-35	18,0	12,0	6,0
LIGHT 6	1378 1933-37	21,0	14,0	7,0
E 18	2390 1935	30,0	20,0	10,0
18	2565 1935-39	30,0	20,0	10,0
11	1444 1936-39	15,0	10,0	5,0
SPECIAL S-8	4625 1936-39	49,5	33,0	16,5
14	1809 1937-39	19,5	13,0	6,5
ROADRIDER	1527 1937-38	18,0	12,0	6,0
10	1287 1946-51	15,0	10,0	5,0
14 LEDA	1968 1950-54	13,5	9,0	4,5

LANCIA				ITALIA
LAMBDA (I S.) TORPEDO	2120 1922-23	250,0	185,0	111,0
LAMBDA (II/III/IV/V I 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 S.) TORPEDO	2570 1928-31	140,0	105,0	63,0
LAMBDA VIII/VIII X SERIE SPIDER	2370-2570 1927-31	245,0	180,0	108,0
DILAMBDA (II S.) BERLINA	3960 1928-32	160,0	120,0	72,0
ARTENA BERLINA	1925 1931-34	67,5	45,0	22,5
ASTURA (II/III/IV S.) BERL.	2604-2972 1931-39	150,0	100,0	50,0
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 B50/B51	1754 1950-51	90,0	60,0	30,0
AURELIA B10	1754 1950-52			

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
FLAMINIA BERLINA 2.8	2775 1963-70	33,0	22,0	11,0
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458 1959-63	40,5	27,0	13,5
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8	2775 1963-67	42,0	28,0	14,0
FLAMINIA GT TOURING	2458 1958-63	120,0	80,0	40,0
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775 1963-65	135,0	90,0	45,0
FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775 1963-65	98,0	65,0	32,5
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458 1960-63	170,0	100,0	75,0
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775 1963-64	185,0	110,0	83,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459 1958-63	510,0	300,0	225,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775 1963-64	440,0	260,0	195,0
FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775 1964-67	475,0	280,0	210,0
FLAVIA BERLINA	1500 1960-67	10,5	7,0	3,5
FLAVIA 1.8	1800 1963-67	10,5	7,0	3,5
FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800 1965-67	12,8	8,5	4,3
FLAVIA COUPÉ PININFARINA	1500 1962-64	19,5	13,0	6,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8	1800 1963-68	22,5	15,0	7,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800 1965-68	24,0	16,0	8,0
FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500 1962-64	41,5	27,5	13,8
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/LUSSO	1584 1970-72	48,0	32,0	16,0
FULVIA COUPÉ MONTECARLO	1298 1972-73	22,0	14,7	7,3
FULVIA COUPÉ 3	1298 1973-76	13,5	9,0	4,5
FULVIA COUPÉ 3 MONTECARLO	1298 1973-76	21,0	14,0	7,0
FULVIA COUPÉ SAFARI	1298 1974-76	16,5	11,0	5,5
FULVIA SPORT ZAGATO	1216 1965-67	56,0	33,0	24,8
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ALLUMINIO)	1298 1967-69	48,0	32,0	16,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ACCIAIO)	1298 1967-69	46,5	31,0	15,5
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO (I.S.)	1298 1968-70	45,0	30,0	15,0
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO (II S.)	1298 1970-72	43,5	29,0	14,5
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584 1971-72	73,0	43,0	32,5
2000 BERLINA 4M/5M	1991 1971-75	9,0	6,0	3,0
2000 I.E. BERLINA	1991 1972-75	10,5	7,0	3,5
2000 COUPÉ	1991 1971-74	21,0	14,0	7,0
2000 COUPÉ HF	1991 1971-74	24,0	16,0	8,0
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 (I S.)	1297-1756 1972-75	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 (VII 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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995 1980-85	25,5	15,0	11,3
037 RALLY	1995 1982-85	600,0	445,0	265,0
STRATOS HF	2418 1973-78	750,0	560,0	335,0
GAMMA 2000/2500 (I S.)	1999-2484 1976-79	8,3	5,5	2,8
GAMMA 2000 (II S.)	1999 1980-85	9,0	6,0	3,0
GAMMA 2500/2500 I.E. (II S.)	2484 1980-85	9,8	6,5	3,3
GAMMA 2000 COUPÉ (I S.)	1999 1976-79	12,8	8,5	4,3
GAMMA 2500 COUPÉ (I S.)	2484 1976-79	15,0	10,0	5,0
GAMMA 2000 COUPÉ (II S.)	1999 1980-85	15,0	10,0	5,0
GAMMA 2500 I.E. COUPÉ (II S.)	2484 1980-85	16,5	11,0	5,5
DELTA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585 1979-93	4,2	2,8	1,4
DELTA GT 1600/GT I.E.	1585 1982-93	6,0	4,0	2,0
DELTA HF TURBO	1585 1983-86	15,0	10,0	5,0
DELTA HF TURBO I.E.	1585 1986-93	16,5	11,0	5,5
DELTA S4	1759 1986-88	800,0	590,0	355,0
DELTA HF 4WD	1995 1986-87	25,5	17,0	8,5
DELTA HF INTEGRALE	1995 1987-93	36,0	24,0	12,0
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995 1989-91	43,5	29,0	14,5
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995 1991-93	83,0	55,0	27,5
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995 1993-94	90,0	60,0	30,0
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 5	1995 1992	140,0	93,0	46,5
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 6	1995 1992	160,0	120,0	72,0
DELTA HF INTEGRALE 16V EVO. YORK	1995 1993-94	120,0	80,0	40,0
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. SPECIALE	1995 1993-94	105,0	70,0	35,0
DELTA HF INT. 16V EVO. DEALERS C.	1995 1994-95	110,0	73,0	36,5
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. FINALE	1995 1995	130,0	85,0	42,5
PRISMA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585 1983-89	3,0	2,0	1,0
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995 1986-89	7,5	5,0	2,5
THEMA 2.0 I.E.	1995 1984-88	5,7	3,8	1,9
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995 1984-88	9,5	6,3	3,2
THEMA V6	2849 1984-88	8,7	5,8	2,9
THEMA V6 LIMOUSINE	2849 1987-89	20,3	13,5	6,8
THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995 1986-88	9,5	6,3	3,2
THEMA 2.0 I.E./I.E. 16V (II S.)	1995 1988-94	6,0	4,0	2,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (II S.)	1995 1988-92	9,0	6,0	3,0
THEMA V6 (II S.)	2849 1988-92	8,3	5,5	2,8
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (II S.)	1995 1988-92	6,8	4,5	2,3
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (II S.)	1995 1988-92	9,8	6,5	3,3
THEMA 2.0 I.E. 16V (III S.)	1995 1992-94	5,7	3,8	1,9
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (III S.)	1995 1992-94	9,0	6,0	3,0
THEMA 3.0 V6 (III S.)	2959 1992-94	9,8	6,5	3,3
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (III S.)	1995 1992-94	6,8	4,5	2,3
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (III S.)	1995 1992-94	9,8	6,5	3,3
THEMA 3.0 V6 (III S.) SW	2959 1992-94	10,5	7,0	3,5
THEMA 8.32	2927 1986-88	26,3	17,5	8,8
THEMA 8.32 (II S.)	2927 1988-92	26,3	17,5	8,8
DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF	1995 1992-94	15,0	10,0	5,0
DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF INTEGRALE	1995 1992-94	18,0	12,0	6,0
DEDRA SW INTEGRALE	1995 1994-97	6,0	4,0	2,0
DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995 1993-96	9,8	6,5	3,3
DELTA HPE 2.0 16V TURBO (II S.)	1995 1995-99	10,5	7,0	3,5
K 3.0 V6 24V	2959 1994-01	3,8	2,5	1,3
K 3.0 V6 24V S.W.	2959 1996-00	3,8	2,5	1,3
K COUPÉ 2.0 16V TURBO	1995 1996-98	9,8	6,5	3,3
K COUPÉ 2.4 20V	2446 1997-00	10,5	7,0	3,5
K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959 1997-00	12,0	8,0	4,0
K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998 1998-00	11,3	7,5	3,8
LYBRA 2.0 I 20V	1998 1999-06	2,3	1,5	0,8
LYBRA 2.0 I 20V SW	1998 1999-06	2,3	1,5	0,8
THESIS 2.0 TURBO 20V	1998 2002-08	4,5	3,0	1,5
THESIS 2.4 20V	2446 2002-08	3,8	2,5	1,3
THESIS 3.0 V6	2959 2002-04	4,5	3,0	1,5
THESIS 3.2 V6	3179 2003-07	5,6	3,7	1,9
YPSILON (I S.) 1.2/1.2 16V	1242 2003-06	3,3	2,2	1,1
YPSILON (I S.) 1.4 16V	1368 2003-06	3,0	2,0	1,0

LAND ROVER

Modello	cm ³ anni	GRAN BRETAGNA		
		A+	AB	B+
80 (SERIE 1)	1595-1997 1948-54	45,5	30,5	15,2
86 (SERIE 1)	1997 1954-56	36,5	24,3	12,2
88 (SERIE 1)	1997 1957-58	27,5	18,3	9,2
88 D (SERIE 1)	2052 1957-58	23,0	15,3	7,7
107 (SERIE 1)	1997 1955-58	27,5	18,3	9,2
109 (SERIE 1)	1997 1957-58	23,8	15,9	7,9
109 D (SERIE 1)	2052 1957-58	20,8	13,9	6,9
88 (SERIE 2)	2286 1958-61	20,0	13,3	6,7
88 D (SERIE 2)	2052 1958-61	17,8	11,9	5,9

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
109 (SERIE 2)	2286 1958-61	20,0	13,3	6,7
109 D (SERIE 2)	2052 1958-61	17,8	11,9	5,9
88 (SERIE 2A)	2286 1962-71	17,8	11,9	5,9
88 D (SERIE 2A)	2052-2286 1962-71	20,4	13,6	6,8
109 (SERIE 2A)	2286-2625 1962-71	17,0	11,3	5,7
109 D (SERIE 2A)	2052-2286 1962-71	14,8	9,9	4,9
88 HALF TON	2286 1968-78	23,0	15,3	7,7
88 HALF TON	2286 1979-84	23,0	15,3	7,7
88 (SERIE 3)	2286-2625 1971-84	16,3	10,9	5,4
88 D (SERIE 3)	2286 1971-84	14,0	9,3	4,7
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 (I S.)	3528 1977-82	24,0	16,0	8,0
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528 1983-85	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528 1985-89	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528 1981-82	21,0	14,0	7,0
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528 1983-85	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528 1985-89	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 4P 3.9 V8 IN. (I S.)	3947-3950 1989-95	22,5	15,0	7,5
RANGE ROVER 4P LSE (I S.)	4275 1992-95	36,0	24,0	12,0
RANGE ROVER 4P 4.0 V8 (II S.)	3950 1994-02	9,8	6,5	3,3
RANGE ROVER 4P 4.6 V8 II S.	4554 1994-02	11,3	7,5	3,8
RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4394-4398 2002-07	10,5	7,0	3,

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ELAN +2S 130/4 JPS	1558	1973	64,5	43,0	21,5
EUROPA	1563	1971-75	37,5	25,0	12,5
ECLAT/EXCEL	1969-2174	1976-92	24,0	16,0	8,0
ELITE	1973-2174	1976-83	25,5	17,0	8,5
ESPRIT/S2/S3/S3 TURBO	1969-2174	1975-92	48,0	32,0	16,0
ESPRIT SE/SE TURBO	1973-2174	1989-93	56,5	37,5	18,8
ESPRIT S4/S4S	1973-2174	1993-97	60,0	40,0	20,0
ESPRIT GT3 2.0	1973	1996-99	66,0	44,0	22,0
ESPRIT V8 (TUTTE LE VERSIONI)	3506	1996-04	75,0	50,0	25,0
ELAN 1.6i	1588	1989-92	19,5	13,0	6,5
ELAN 1.6i TURBO/ELAN S2	1588	1989-97	25,5	17,0	8,5
ELISE/ELISE HARDTOP	1796	1996-07	30,0	20,0	10,0
ELISE 340R	1796	1999-00	33,0	22,0	11,0
ELISE 111/111 S/S	1598-1796	1999-11	34,5	23,0	11,5
ELISE 111 R/R	1796	2004-11	37,5	25,0	12,5
ELISE SC	1796	2008-11	43,0	28,5	14,3
ELISE CLUB RACER	1794	2009-11	36,0	24,0	12,0
EXIGE	1796	2000-03	54,0	36,0	18,0
EXIGE (II S.)	1796	2004-07	46,5	31,0	15,5
EXIGE S/220 S	1796	2006-11	49,5	33,0	16,5
EXIGE S PP 240	1796	2008-11	57,0	38,0	19,0
EXIGE 260 CUP	1796	2008-11	64,5	43,0	21,5
EUROPA S/SE	1998	2006-11	37,5	25,0	12,5

LUAZH (VOLIN)

RUSSIA

VOLIN 969	1117-1979	1979-94	4,5	3,0	1,5
-----------	-----------	---------	-----	-----	-----

MAHINDRA

INDIA

C/J/C/D (TUTTE LE VERSIONI)	2112-2520	1987-96	3,8	2,5	1,3
-----------------------------	-----------	---------	-----	-----	-----

MARCOS

GRAN BRETAGNA

GT 1600	1650	1964-70	26,3	17,5	8,8
MINI GT	848-1275	1965-72	18,0	12,0	6,0
MINI	1275	1991-96	18,0	12,0	6,0
3 LITRE	2994	1968-73	33,0	22,0	11,0
2 LITRE	1996	1969-73	30,0	20,0	10,0
MANTIS	2498	1970-73	22,5	15,0	7,5
MANTARA	2792-3528	1992-96	25,5	17,0	8,5
MANTIS	4933	1997-99	33,0	22,0	11,0

MARLIN

GRAN BRETAGNA

CABRIO	1593-2294	1991-94	12,0	8,0	4,0
HUNTER	1993	1994-99	13,5	9,0	4,5
SPORTSTER	1991-3430	1992-99	16,5	11,0	5,5

MARUTI

INDIA

800	796	1987-97	1,1	0,7	0,4
-----	-----	---------	-----	-----	-----

MASERATI

ITALIA

A6 1500	1488	1946-50	680,0	500,0	300,0
A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	740,0	550,0	330,0
A6 G 2000 FRUA SPIDER	1954	1951-53	3.400,0	2.500,0	1.500,0
A6 G/54 BERLINETTA ZAGATO	1985	1954-57	5.400,0	4.000,0	2.400,0
A6 G/54 GT ALLEMANO	1985	1954-57	1.400,0	1.000,0	600,0
A6 G/C5 BERLINETTA PININ FARINA	1985	1954	8.100,0	6.000,0	3.600,0
A6 G/54 GRAN SPORT FRUA SPIDER	1985	1954-57	4.100,0	3.000,0	1.800,0
3500 GT (CARBURATORI)	3485	1957-64	270,0	200,0	120,0
3500 GT SPYDER VIGNALE (CARR.)	3485	1959-64	1.000,0	600,0	450,0
3500 GTI (INIEZIONE)	3485	1961-65	245,0	180,0	108,0
3500 GTI SPYDER VIGNALE (INIEZ.)	3485	1961-64	940,0	550,0	415,0
5000 GT SCIA DI PERSIA TOURING	4937-4941	1960-64	1.600,0	1.200,0	720,0
5000 GT INDIANAPOLIS ALLEMANO	4937-4941	1960-64	1.100,0	800,0	480,0
3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	270,0	200,0	120,0
MISTRAL (3700)	3692	1964-67	215,0	160,0	96,0
MISTRAL 4000	4014	1966-70	230,0	170,0	102,0
MISTRAL SPYDER	3485	1964	475,0	350,0	210,0
MISTRAL 3700 SPYDER	3692	1964-67	500,0	370,0	220,0
MISTRAL 4000 SPYDER	4014	1966-69	540,0	400,0	240,0
3500 GTI SEBRING	3485	1963-69	295,0	220,0	130,0
SEBRING 3700/4000 (II S.)	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	810,0	600,0	360,0
GHIBLI SS SPYDER	4930	1970-73	1.200,0	900,0	540,0
MEXICO	4136	1967-73	135,0	90,0	45,0
MEXICO 4700	4719	1967-73	150,0	100,0	50,0

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
INDY	4136	1969-74	135,0	90,0	45,0
INDY 4700 AMERICA	4719	1970-74	150,0	100,0	50,0
INDY 4900	4930	1971-74	165,0	110,0	55,0
4000 QUATTRO PORTE (2 FARI)	4136	1963-70	120,0	80,0	40,0
4000/4700 QUATTRO PORTE (4 FARI)	4136-4719	1966-70	90,0	60,0	30,0
BORABORA 4900	4719-4930	1971-80	270,0	180,0	90,0
MERAK	2965	1973-75	98,0	65,0	32,5
MERAK SS	2965	1975-80	120,0	80,0	40,0
MERAK SS MODELLO '80	2965	1980-83	150,0	100,0	50,0
MERAK 2000 GT	1999	1977-83	75,0	50,0	25,0
KHAMBIN	4930	1973-83	265,0	175,0	88,0
QUATTRO PORTE (II S.)	2965	1975-78	75,0	50,0	25,0
KYALAMI	4136	1977-83	90,0	60,0	30,0
KYALAMI 4900	4930	1978-83	105,0	70,0	35,0
QUATTROPORTE (III S.)	4136	1979-86	37,5	25,0	12,5
QUATTROPORTE III S. 4900 (MANUALE)	4930	1979-89	41,5	27,5	13,8
QUATTROPORTE III S. 4900 (AUT.)	4930	1979-89	34,5	23,0	11,5
ROYALE	4930	1986-90	75,0	50,0	25,0
BITURBO/BITURBO II	1996	1982-84	13,2	8,8	4,4
BITURBO/BITURBO II	1996	1985-86	13,5	9,0	4,5
BITURBO S/S II	1996	1984-86	19,8	13,2	6,6
BITURBO I	1996	1986-88	14,3	9,5	4,8
BITURBO SI	1996	1987-88	22,5	15,0	7,5
222/222 S	1996	1988-91	19,5	13,0	6,5
2.24V.	1996	1989-94	25,5	17,0	8,5
BITURBO 420	1996	1985-86	9,0	6,0	3,0
BITURBO 420I	1996	1986-88	9,8	6,5	3,3
422	1996	1988-90	14,1	9,4	4,7
4.24V.	1996	1990-94	18,0	12,0	6,0
4.18V.	1996	1991-93	15,0	10,0	5,0
420 S	1996	1986	12,8	8,5	4,3
420 SI	1996	1987-88	14,9	9,9	5,0
BITURBO 425	2491	1984-87	11,6	7,7	3,9
430	2790	1988-91	15,0	10,0	5,0
430 4V.	2790	1990-93	22,5	15,0	7,5
BITURBO SPYDER	1996	1985-86	31,5	21,0	10,5
BITURBO I SPYDER/SPYDER I	1996	1987-88	34,5	23,0	11,5
BITURBO I SPYDER/SPYDER I	1996	1988-93	39,0	26,0	13,0
SPYDER I M.Y. '92 (24V)	1996	1992-93	52,5	35,0	17,5
SPYDER IE	2790	1988-93	42,0	28,0	14,0
228	2790	1987-90	28,5	19,0	9,5
KARIF	2790	1988-91	52,5	35,0	17,5
SHAMAL	3217	1991-96	113,0	75,0	37,5
RACING	1996	1991-92	48,0	32,0	16,0
GHIBLI	1996-2790	1992-93	40,0	26,5	13,3
GHIBLI	1996-2790	1994-95	43,5	29,0	14,5
GHIBLI GT	1996-2790	1995-97	48,0	32,0	16,0
GHIBLI CUP	1996-2790	1996-97	102,0	68,0	34,0
GHIBLI PRIMATIST	1996	1997	60,0	40,0	20,0
QUATTROPORTE (IV S.) SEICILINDRI	1996-2790	1994-98	18,0	12,0	6,0
QUATTROPORTE (IV S.) OTTOCILINDRI	3217	1996-98	25,5	17,0	8,5
QUATTROPORTE (IV S.) V6 EVOLUZIONE	2790	1998-01	21,0	14,0	7,0
QUATTROPORTE (IV S.) V8 EVOLUZIONE	3217	1998-01	30,0	20,0	10,0
QUATTROPORTE (V S.) DUOSELECT	4244	2004-10	22,5	15,0	7,5
QUATTROPORTE (V S.) AUTOMATICA	4244	2007-10	30,0	20,0	10,0
QUATTROPORTE V S. SPORT GT-S (4.2)	4244	2007-10	34,5	23,0	11,5
QUATTROPORTE V S. SPORT GT-S (4.7)	4691	2008-12	49,5	33,0	16,5
QUATTROPORTE (V S.) S	4691	2008-12	39,0	26,0	13,0
NEW QUATTROPORTE	4244	2008-12	33,0	22,0	11,0
3200 GT	3217	1998-02	48,0	30,0	15,0
3200 GTA	3217	1999-01	43,0	27,0	13,5
3200 GT ATSETTO CORSA	3217	2001	83,0	55,0	27,5
CUPÉ E GRANSPORT	4244	2002-08	52,5	35,0	17,5
COUPÉ CAMBIOCORSA	4244	2002-08	37,5	25,0	12,5
GRANSPORT	4244	2004-08	75,0	50,0	25,0
GRANSPORT MC VICTORY	4244	2006-07	90,0	60,0	30,0
SPYDER GT	4244	2001-06	72,0	48,0	24,0
SPYDER CAMBIOCORSA	4244	2001-06	48,0	32,0	16,0
GRANSPORT SPYDER	4244	2006-08	87,0	58,0	29,0
MC 12 STRADALE	5998	2004-05	2.400,0	1.800,0	1.100,0
GRANTURISMO 4.2 V8	4244	2007-12	60,0	40,0	20,0
GRANTURISMO 4.7 V8	4691	2008-12	83,0	55,0	27,5

MATRA

FRANCIA

D JET 5	1108	1965-69	30,0	20,0	10,0
D JET 6	1255	1966-68	34,5	23,0	11,5

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
M530/LX/SX	1699	1967-73	16,5	11,0	5,5
BAGHEERA	1294	1973-80	11,3	7,5	3,8
BAGHEERA S	1294-1442	1975-80	12,8	8,5	4,3
BAGHEERA X	1442	1978-80	14,3	9,5	4,8
MURENA 1600	1592	1980-84	9,0	6,0	3,0
MURENA 2200	2155	1980-84	10,5	7,0	3,5
RANCH (TUTTE LE VERSIONI)	1442	1977-84	7,5	5,0	2,5

MAYBACH

GERMANIA

57/57S (W/V240)	5513-5980	2002-13	95,0	70,0	42,0
62/62S/62 GUARD (W/V240)	5513-5980	2002-13	135,0	100,0	60,0

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	13,5	9,0	4,5
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			

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
190 D/200 D	1998 1961-68	9,0	6,0	3,0
200	1998 1965-68	11,3	7,5	3,8
230	2292 1965-68	13,5	9,0	4,5
220 (W111)	2195 1959-65	18,0	12,0	6,0
220 S (W111)	2195 1959-65	19,5	13,0	6,5
220 SE (W111)	2195 1959-65	21,0	14,0	7,0
230 S	2292 1965-68	15,8	10,5	5,3
300 SE	2996 1961-65	31,5	21,0	10,5
300 SE/SEL	2996 1965-67	25,5	17,0	8,5
300 SEL	2996 1962-65	31,5	21,0	10,5
220 SE COUPÉ (W111)	2195 1961-65	72,0	48,0	24,0
250 SE COUPÉ (W111)	2496 1965-67	87,0	58,0	29,0
280 SE COUPÉ (W111)	2778 1967-71	98,0	65,0	32,5
300 SE COUPÉ	2996 1962-65	113,0	75,0	37,5
220 SE CABRIOLET (W111)	2195 1961-65	120,0	80,0	40,0
250 SE CABRIOLET (W111)	2496 1965-67	135,0	90,0	45,0
280 SE CABRIOLET (W111)	2778 1967-71	165,0	110,0	55,0
300 SE CABRIOLET	2996 1962-65	210,0	140,0	70,0
600 LIMOUSINE	6330 1963-81	200,0	150,0	89,0
600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330 1963-81	230,0	170,0	102,0
600 LANDAULET	6330 1963-81	300,0	220,0	135,0
230 SL «PAGODA» (W113)	2306 1963-66	120,0	80,0	40,0
250 SL «PAGODA» (W113)	2496 1966-68	125,0	83,0	41,5
280 SL «PAGODA» (W113)	2778 1968-71	140,0	93,0	46,5
250 S/250 SE BERLINA	2496 1965-69	13,5	9,0	4,5
280 S/280 SE BERLINA	2778 1968-72	14,3	9,5	4,8
280 SEL	2778 1968-72	15,0	10,0	5,0
280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499 1970-72	19,5	13,0	6,5
300 SEL 2.8 BERLINA	2778 1968-69	22,5	15,0	7,5
300 SEL 6.3 BERLINA	6330 1968-72	75,0	50,0	25,0
280 SE 3.5 COUPÉ	3499 1969-71	145,0	98,0	49,0
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499 1969-71	290,0	180,0	125,0
300 SEL 4.5 AMERICA	4510 1969-71	35,0	23,4	11,7
200/220 (W115)	1998-2197 1968-73	6,8	4,5	2,3
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1998-2496 1973-76	6,8	4,5	2,3
230-6/250 (W114)	2292-2496 1968-73	8,3	5,5	2,8
280/280 E (W114)	2746 1972-76	9,8	6,5	3,3
250 C/250 CE (W114)	2496 1968-73	12,0	8,0	4,0
280 C (W114)	2746 1972-77	12,8	8,5	4,3
280 CE (W114)	2746 1972-77	14,3	9,5	4,8
280 SL (R107)	2746 1974-75	33,0	22,0	11,0
280 SL (R107)	2746 1975-79	30,0	20,0	10,0
280 SL (R107)	2746 1979-86	30,0	20,0	10,0
300 SL (R107)	2962 1985-89	36,5	27,0	16,2
350 SL (R107)	3499 1975-80	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)	496 1985-89	40,5	30,0	18,0
450 SL (R107)	4520 1973-75	45,0	30,0	15,0
450 SL (R107)	4520 1975-80	45,0	30,0	15,0
500 SL (R107)	4973 1980-85	60,0	40,0	20,0
500 SL (R107)	4973 1985-89	60,0	40,0	20,0
560 SL (R107)	5547 1985-89	45,0	30,0	15,0
280 SLC (C107)	2746 1974-81	19,5	13,0	6,5
350 SLC (C107)	3499 1971-80	21,0	14,0	7,0
380 SLC (C107)	3818 1980-81	20,7	13,8	6,9
450 SLC (C107)	4520 1973-80	21,0	14,0	7,0
450 SLC 5.0 (C107)	5025 1978-80	33,0	22,0	11,0
500 SLC (C107)	4973 1980-81	27,0	18,0	9,0
280 S/SE/SEL (W116)	2746 1972-79	7,5	5,0	2,5
350 SE/450 SE (W116)	3499-4520 1972-79	9,0	6,0	3,0
350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520 1973-79	10,5	7,0	3,5
450 SEL 6.9 (W116)	6834 1975-80	40,5	27,0	13,5
200/230/230 E/250 (W123)	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 T (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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
300 SE/SEL (W126)	2962 1989-91	8,3	5,5	2,8
380 SE/SEL (W126)	3818 1980-81	9,8	6,5	3,3
380 SE/SEL (W126)	3818 1982-85	9,8	6,5	3,3
420 SE/SEL (W126)	4196 1986-91	10,5	7,0	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973 1980-81	11,3	7,5	3,8
500 SE/SEL (W126)	4973 1982-87	12,0	8,0	4,0
500 SE/SEL (W126)	4973 1987-91	12,0	8,0	4,0
560 SE (W126)	5547 1988-91	13,5	9,0	4,5
300 SE/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	22,5	15,0	7,5
420 SEC (C126)	4196 1986-92	24,0	16,0	8,0
500 SEC (C126)	4973 1981-87	27,0	18,0	9,0
500 SEC (C126)	4973 1987-92	27,0	18,0	9,0
560 SEC (C126)	5547 1985-87	34,5	23,0	11,5
560 SEC (C126)	5547 1987-92	34,5	23,0	11,5
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299 1982-94	5,3	3,5	1,8
190 E 2.3 16 (W201)	2299 1983-89	30,0	20,0	10,0
190 E 2.5 16 (W201)	2498 1988-93	33,0	22,0	11,0
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2463 1990-93	120,0	80,0	40,0
190 E 2.6 (W201)	2599 1985-93	6,8	4,5	2,3
200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599 1984-93	6,0	4,0	2,0
E 200/E 220 (W124)	1998-2199 1992-95	7,5	5,0	2,5
260 E 4 MATIC (W124)	2599 1987-93	8,3	5,5	2,8
260/280 E/E 280 LIMOUSINE (W124)	2599-2799 1989-95	9,8	6,5	3,3
E 280 (W124)	2799 1993-95	7,5	5,0	2,5
300 E (W124)	2962 1984-93	8,3	5,5	2,8
300 E 4 MATIC (W124)	2962 1987-93	9,8	6,5	3,3
300 E 24 (W124)	2960-3199 1989-93	10,5	7,0	3,5
E 300 4 MATIC (W124)	2962 1993-95	9,8	6,5	3,3
E 320 (W124)	3199 1993-95	9,8	6,5	3,3
400 E/E 400/E 420 (W124)	4196 1991-95	22,5	15,0	7,5
500 E/E 500 (W124)	4973 1990-95	52,5	35,0	17,5
200 T/200 TE/230 TE (T124)	1997-2299 1986-93	6,8	4,5	2,3
E 200 T/E 220 T (T124)	1998-2199 1992-96	7,5	5,0	2,5
E 280 T (T124)	2799 1992-95	9,0	6,0	3,0
300 TE (T124)	2962 1986-93	12,0	8,0	4,0
300 TE 24 (T124)	2960 1989-93	13,5	9,0	4,5
300 TE 4 MATIC (T124)	2962 1987-93	15,0	10,0	5,0
E 300 T 4 MATIC (T124)	2962 1994-95	15,0	10,0	5,0
E 320 T (T124)	3199 1993-96	13,5	9,0	4,5
200 CE/CE 16/E 200/220 C.PÉ (C124)	1997-2199 1990-96	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)	2799 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 600 AMG (R129)	5986 1997-00	52,5	35,0	17,5
280/300/320 SE/SEL (W/V140)	2799-3199 1991-98	6,0	4,0	2,0
420 SE/SEL (W/V140)	4196 1991-98	7,5	5,0	2,5
500 SE/SEL (W/V140)	4973 1991-98	9,0	6,0	3,0
600 SE/SEL (W/V140)	5987 1991-98	11,3	7,5	3,8
420/500 S COUPÉ/CL (C140)	4196-4973 1992-99	13,5	9,0	4,5
600 S COUPÉ/CL (C140)	5987 1992-99	16,5	11,0	5,5
C 230 KOMPRESSOR (W202)	2295 1995-00	4,2	2,8	1,4
C 240 V6 (W202)	2397 1997-00	3,5	2,3	1,2
C 280 (W202)	2799 1993-98	4,5	3,0	1,5
C 280 V6 (W202)	2799 1997-00	4,5	3,0	1,5
C 240 V6 S.W. (S202)	2397-2597 1997-01	5,0	3,3	1,7
C 280 S.W. (S202)	2799 1996-98	5,1	3,4	1,7
C 280 V6 S.W. (S202)	2799 1997-00	5,1	3,4	1,7
C 36 AMG (W202)	3606 1994-97	18,0	12,0	6,0
C 43 AMG (W202)	4266 1997-00	21,0	14,0	7,0
C 43 AMG S.W. (S202)	4266 1997-00	22,5	15,0	7,5
C 230 KOMPRESSOR S.W. (S202)	2295 1997-00	5,3	3,5	1,8
E 200/230/280 (W210)	1998-2799 1995-00	5,3	3,5	1,8
E 200 KOMPRESSOR (W210)	1998 1997-02	6,0	4,0	2,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199 1997-02	9,0	6,0	3,0
E 240/280/320 V6 (W210)	2397-3199 1997-03	8,3	5,5	2,8
E 320 (W 210)	3199 1995-97	7,5	5,0	2,5
E 420 (W210)	4196 1996-97	9,8	6,5	3,3
E 430 V8 (W210)	4266 1997-02	11,3	7,5	3,8
E 50 AMG (W210)	4973 1995-97	22,5	15,0	7,5
E 55 AMG (W210)	5439 1997-02	25,5	17,0	8,5
E 200/230/280 T (S210)	1998-2799 1996-03	7,5	5,0	2,5
E 200 KOMPRESSOR T (S210)	1998 1997-03	8,3	5,5	2,8
E 240/280/320 V6 T (S210)	2397-3199 1997-03	10,5	7,0	3,5
E 320 T (S210)	3199 1996-97	9,0	6,0	3,0
E 280/320 V6 T 4 MATIC (S210)	2799-3199 1997-03	11,3	7,5	3,8
E 420 T (S210)	4196 1996-97	12,0	8,0	4,0
E 430 V8 T (S210)	4266 1997-03	13,5	9,0	4,5
E 55 AMG T (S210)	5439 1997-02	27,0	18,0	9,0
SLK (R170) 200	1998 1996-00	12,0	8,0	4,0
SLK (R170) 200 K	1998 1996-04	13,5	9,0	4,5
SLK (R170) 230 K	2295 1996-04	15,0	10,0	5,0
SLK (R170) 320 V6	3199 2000-04	15,8	10,5	5,3
SLK (R170) 32 AMG	3199 2001-04	22,5	15,0	7,5
SLK (R171) 200 K	1796 2004-11	13,5	9,0	4,5
SLK (R171) 280/300	2996 2005-11	16,5	11,0	5,5
SLK (R171) 350	3498 2004-11	18,0	12,0	6,0
SLK (R171) 55 AMG	5439 2004-11	21,0	14,0	7,0
CLK-GTR	6898 1998-00	4100,0	3000,0	1800,0
CLK 200 (C208)	1998 1997-01	7,5	5,0	2,5
CLK 200 KOMPRESSOR (C208)	1998 1997-02	9,0	6,0	3,0
CLK 230 KOMPRESSOR (C208)	2295 1997-02	9,8	6,5	3,3
CLK 320 (C208)	3199 1997-02	10,5	7,0	3,5
CLK 430 (C208)	4266 1997-02	13,5	9,0	4,5
CLK 200 CABRIO (A208)	1998 1998-01	9,8	6,5	3,3
CLK 200 KOMP				

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
A 190 L/210 L (W/V168)	1897-2084	2001-04	3,5	2,3	1,2
SL 280/300 (R230)	2996	2008-11	21,0	14,0	7,0
SL 350/350 EVO (R230)	3498-3724	2002-11	25,5	17,0	8,5
SL 500/500 EVO (R230)	4966-5461	2001-11	30,0	20,0	10,0
SL 600/600 EVO (R230)	5513	2003-11	37,5	25,0	12,5
SL 55/55 EVO AMG (R230)	5439	2001-08	45,0	30,0	15,0
SL 63 AMG (R230)	6208	2008-11	60,0	40,0	20,0
SL 65/65 EVO AMG (R230)	5980	2004-10	67,5	45,0	22,5
E 200 K (W211)	1796	2002-09	6,6	4,4	2,2
E 240/240 4MATIC (W211)	2597	2002-05	6,6	4,4	2,2
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 200 K T (S211)	1796	2003-09	8,1	5,4	2,7
E 240/240 4MATIC T (S211)	2597	2003-05	8,1	5,4	2,7
E 320/350/4MATIC T (S211)	3199-3498	2003-09	6,0	4,0	2,0
E 500/500 4MATIC T (S211)	4966-5461	2003-09	9,0	6,0	3,0
E 55 K AMG T (S211)	5439	2003-07	13,5	9,0	4,5
E 63 AMG T (S211)	6208	2006-09	18,8	12,5	6,3
CLASSE A 200 TURBO (W/C169)	2034	2005-08	3,6	2,4	1,2
CLS 280/300 (C219)	2996	2008-10	8,3	5,5	2,8
CLS 350 (C219)	3498	2004-10	8,3	5,5	2,8
CLS 500 (C219)	4966-5461	2004-10	9,8	6,5	3,3
CLS 55 KOMPRESSOR AMG (C219)	5439	2004-06	13,5	9,0	4,5
CLS 63 AMG (C219)	6208	2006-10	16,5	11,0	5,5
S 350 (W/V221)	3498	2005-09	12,0	8,0	4,0
S 450/500 (W/V221)	4663-5461	2005-09	13,5	9,0	4,5
S 600 LUNGA (W/V221)	5513	2006-09	18,0	12,0	6,0
S 63 AMG (V/V221)	6208	2006-09	22,5	15,0	7,5
S 65 AMG (W/V221)	5980	2006-09	37,5	25,0	12,5
SLR MC LAREN	5439	2004-08	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
R 350	3498	2005-07	5,3	3,5	1,8
R 500	4966	2005-07	7,5	5,0	2,5
R 63 AMG	6208	2006-07	13,5	9,0	4,5
CLC 350 (CL203)	3498	2008-11	7,2	4,8	2,4
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
VIANO I S. (W639) 3.0/3.2	3199	2003-07	10,5	7,0	3,5
GL 450 (X164)	4663	2006-12	18,0	12,0	6,0
GL 500 (X164)	5461	2006-12	18,0	12,0	6,0

MG

GRAN BRETAGNA

J1/J2/J3 MIDGET	746-847	1932-33	52,5	35,0	17,5
L1/L2 MAGNA	1087	1933-34	57,0	38,0	19,0
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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
A	1489	1955-59	49,5	33,0	16,5
A COUPÉ	1489	1956-59	40,5	27,0	13,5
A TWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	77,0	48,0	33,5
A TWIN CAM COUPÉ	1588	1958-60	64,0	40,0	28,0
A 1600 ROADSTER	1588	1959-61	45,0	30,0	15,0
A 1600 COUPÉ	1588	1959-61	37,5	25,0	12,5
A 1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	46,5	31,0	15,5
A 1600 MK2 COUPÉ	1622	1961-62	39,0	26,0	13,0
B SPIDER	1798	1962-74	31,5	21,0	10,5
B SPIDER	1798	1974-80	24,0	16,0	8,0
B SPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-80	27,0	18,0	9,0
B GT COUPÉ	1798	1965-74	24,0	16,0	8,0
B GT COUPÉ	1798	1974-80	18,0	12,0	6,0
B GT LIMITED EDITION	1798	1979-80	19,5	13,0	6,5
B GT V8	3528	1972-76	40,5	27,0	13,5
C GT COUPÉ	2912	1967-69	40,5	27,0	13,5
C SPIDER	2912	1967-69	48,0	32,0	16,0
MIDGET MKI	948-1098	1961-64	20,3	13,5	6,8
MIDGET MKII	1098	1964-66	16,5	11,0	5,5
MIDGET MKIII	1275	1966-69	16,5	11,0	5,5
MIDGET MK IV	1275	1969-74	15,0	10,0	5,0
MIDGET MK IV 1500	1493	1974-79	15,0	10,0	5,0
F/F VVC	1588-1796	1995-01	8,3	5,5	2,8
RVB	3950	1992-95	24,0	16,0	8,0
TF	1588-1796	2000-05	7,5	5,0	2,5
ZT X POWER 385	4601	2002	12,8	8,5	4,3
ZT 260 V8	4601	2004-05	11,3	7,5	3,8

MINI

GERMANIA

ONE/ONE DE LUXE	1598	2001-07	4,5	3,0	1,5
COOPER	1598	2001-07	6,0	4,0	2,0
COOPER S	1598	2002-07	11,3	7,5	3,8
COOPER S WORKS	1598	2003-07	13,5	9,0	4,5
CABRIO ONE/ONE DE LUXE	1598	2004-09	9,0	6,0	3,0
CABRIO COOPER	1598	2004-09	12,0	8,0	4,0
CABRIO COOPER S	1598	2004-09	15,8	10,5	5,3
CABRIO COOPER S WORKS	1598	2006-07	18,0	12,0	6,0
1.6 16V COOPER WORKS (TUTTE LE V.)	1598	2008-10	14,6	9,7	4,9
CLUBMAN COOPER W. (TUTTE LE V.)	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	6,0	4,0	2,0
COLT GT 16V (TURBO)	1595	1987-91	8,3	5,5	2,8
3000 GT	2972	1990-01	18,8	12,5	6,3
3000 GT SPIDER	2972	1995-00	19,5	13,0	6,5
ECLIPSE	1755-1997	1992-96	6,0	4,0	2,0
ECLIPSE II (S.)	1997	1994-98	6,8	4,5	2,3
LANCER GSR EVO I/II	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
LANCER (V.S.) 1.3/1.6 16V	1299-1584	2003-08	4,2	2,8	1,4
LANCER (V.S.) 2.0 16V SW	1597	2003-08	4,7	3,1	1,6
PAJERO (I S.)	1997-2972	1982-90	7,5	5,0	2,5
PAJERO 3.0 V6 (I S.)	2972	1988-91	8,3	5,5	2,8
PAJERO WAGON (I S.)	1997-2972	1983-90	7,5	5,0	2,5
PAJERO 2.4/2.6 (II S.)	2351-2555	1991-99	6,0	4,0	2,0
PAJERO (II S.) V6/V6 GDI	2972-3497	1991-00	7,5	5,0	2,5
PAJERO V6 (III S.)	3497	1999-06	7,5	5,0	2,5
PAJERO IO (PININ)	1834	1998-06	3,8	2,5	1,3
PAJERO IO (PININ) GDI	1834-1999	1999-06	3,8	2,5	1,3
PAJERO SPORT	2972	1996-99	5,3	3,5	1,8
PAJERO SPORT (II S.)	2972	1998-04	5,3	3,5	1,8
OUTLANDER (I S.)	1997-2378	2003-08	5,3	3,5	1,8

MORGAN

GRAN BRETAGNA

THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	52,5	35,0	17,5
THREEWHEELER (BLACKBURNE)	1098	1930-39	45,0	30,0	15,0
THREEWHEELER (MATCHLESS)	920	1934-39	52,5	35,0	17,5
4-4 (DAL 1946 4/4) (CLIMAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	52,5	35,0	17,5
4/4 SERIES II (FORD 100E)	1172	1955-60	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES IV (FORD 109E)	1340	1961-63	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES V (FORD 116E)	1498	1963-68	45,0	30,0	15,0

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

MORRIS

GRAN BRETAGNA

MINOR	918	1948-50	11,3	7,5	3,8
MINOR	918	1951-53	10,5	7,0	3,5
MINOR	803	1953-56	10,5	7,0	3,5
MINOR 1000	948-1098	1956-71	11,3	7,5	3,8
MINOR TRAVELLER	803	1952-56	14,3	9,5	4,8
MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1956-71	15,8	10,5	5,3
MINOR CONVERTIBLE	918	1951-52	18,8	12,5	6,3
MINOR CONVERTIBLE	803	1953-56	18,8	12,5	6,3
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098	1956-68	20,3	13,5	6,8
OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAV.)	1622	1960-70	10,5	7,0	3,5
MINI MINOR	848	1959-64	1		

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
PATHFINDER (II S.)	3275-3954	1997-06	5,3	3,5	1,8
NSU GERMANIA					
PRINZ VII/VIII	583	1958-61	13,5	9,0	4,5
PRINZ 4/4L	598	1961-73	6,0	4,0	2,0
SPORT COUPÉ	583-598	1959-67	18,0	12,0	6,0
SPIDER WANKEL	500	1964-67	36,0	24,0	12,0
PRINZ 1000 L/S/C	996	1963-73	7,5	5,0	2,5
1000 TT	1085	1965-68	18,0	12,0	6,0
1000 TTS	996	1967-71	33,0	22,0	11,0
1200 TT	1177	1968-72	24,0	16,0	8,0
1200/1200 C	1177	1967-73	11,3	7,5	3,8
TYP 110/110 SC	1085-1177	1965-67	11,3	7,5	3,8
RO 80 (WANKEL 497X2)	994	1967-77	11,3	7,5	3,8
OM ITALIA					
469 (TUTTE LE VERSIONI)	1496-1622	1922-34	52,5	35,0	17,5
665 «SUPERBA» (TUTTE LE VER.)	1991-2200	1923-34	330,0	220,0	110,0
OPEL GERMANIA					
OLYMPIA (1100/S/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	16,5	11,0	5,5
KADETT	1074	1936-37	18,0	12,0	6,0
KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	15,0	10,0	5,0
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	1291-1598	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	15,0	10,0	5,0
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.)	1488-1680	1958-60	9,0	6,0	3,0
1200	1196	1959-62	6,8	4,5	2,3
REKORD	1488-1680	1960-63	9,0	6,0	3,0
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	8,3	5,5	2,8
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	7,5	5,0	2,5
REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	6,8	4,5	2,3
REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	3,0	2,0	1,0
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	3,0	2,0	1,0
REKORD E/EZ BERLINA	1698-2197	1977-86	2,3	1,5	0,8
REKORD E/EZ CARAVAN	1698-2197	1977-86	2,3	1,5	0,8
COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	9,0	6,0	3,0
COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77	9,0	6,0	3,0
COMMODORE GS/E COUPÉ	2784	1972-77	21,0	14,0	7,0
DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354	1964-68	30,0	20,0	10,0
DIPLOMAT V8	5354	1969-77	24,0	16,0	8,0
SENATOR	2490-2969	1977-88	6,0	4,0	2,0
SENATOR 3.0/3.0i 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 (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1297-1998	1981-89	2,0	1,3	0,7
ASCONA 400	2410	1980-82	37,5	25,0	12,5
MONZA	2784-2969	1977-82	10,5	7,0	3,5
MONZA	2784-2969	1983-87	12,0	8,0	4,0
CORSA GSI	1598	1987-94	6,0	4,0	2,0
CORSA (II S.) GSI	1598	1993-01	6,8	4,5	2,3
CORSA (III S.) GSI/SPORT1.8	1796	2001-06	5,3	3,5	1,8
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	3,0	2,0	1,0
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-94	3,8	2,5	1,3
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1991-94	57,0	38,0	19,0
OMEGA 3000 V6 24V/MV6/S.W. (II S.)	2962	1994-01	3,8	2,5	1,3
OMEGA 3.2 V6 24V/SW (II S.)	3175	2000-03	4,5	3,0	1,5
VECTRA I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1389-1998	1988-95	1,2	0,8	0,4
VECTRA (I S.) 2000 16V	1998	1989-95	1,7	1,1	0,6
VECTRA (I S.) 4X4	1796-1998	1988-95	2,0	1,3	0,7

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
VECTRA (I S.) 2.0i TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	4,5	3,0	1,5
VECTRA (III S.) 2.5 V6 24V	2498	1993-00	3,0	2,0	1,0
VECTRA (II S.) 2.5 V6 24V CARAVAN	2498	1996-00	2,3	1,5	0,8
VECTRA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-2198	1995-02	1,2	0,8	0,4
VECTRA (II S.) 1500	2498	1999	2,0	1,3	0,7
VECTRA (II S.) CARAVAN	1598-2198	1996-02	2,0	1,3	0,7
VECTRA I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1796-2198	2002-08	4,4	2,9	1,5
VECTRA (III S.) 2.8 T/3.2 V6 24V	2792-3175	2002-06	3,8	2,5	1,3
VECTRA (III S.) CARAVAN	1796	2003-08	5,1	3,4	1,7
VECTRA (III S.) 2.8 T/3.2 V6 CARAVAN	2792-3175	2003-06	4,5	3,0	1,5
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 (II 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
FRONTERA (TUTTE LE VERSIONI)	1998-2410	1991-98	3,8	2,5	1,3
FRONTERA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	2198-3165	1998-05	4,5	3,0	1,5
MONTEREY	3059-3165	1992-98	3,8	2,5	1,3
MONTEREY (II S.)	2999-3494	1998-99	4,5	3,0	1,5
TIGRA	1389-1598	1994-01	3,8	2,5	1,3
TIGRA TWINTOP 1.8 16V	1796	2005-08	6,0	4,0	2,0
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-05	4,5	3,0	1,5
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC (II S.)	1998	2005-07	4,8	3,2	1,6
SPEEDSTER	2198	2001-07	19,5	13,0	6,5
SPEEDSTER TURBO	1998	2003-07	21,8	14,5	7,3
MERIVA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1364-1796	2003-10	5,0	3,3	1,7
MERIVA (I S.) TURBO OPC	1598	2006-09	6,5	4,3	2,2
SIGNUM 1.8 16V	1796	2003-08	2,3	1,5	0,8
SIGNUM 2.0 TURBO 16V	1998	2003-08	2,7	1,8	0,9
SIGNUM 2.8 T/3.2 V6	2792-3175	2003-06	4,2	2,8	1,4
GT 2.0 TURBO 16V	1998	2007-10	18,0	12,0	6,0
OSCA ITALIA					
1600 GT ZAGATO	1568	1960-65	530,0	390,0	235,0
PAGANI ITALIA					
ZONDA C12 S	7291	2003-07	1.100,0	800,0	480,0
ZONDA ROADSTER	7291	2003-07	1.500,0	1.100,0	660,0
PANHARD FRANCIA					
4 CILINDRI TORPEDO	3180	1920-29	30,0	20,0	10,0
6 CILINDRI LIMOUSINE	1830-3507	1927-30	42,0	28,0	14,0
8 CILINDRI LIMOUSINE	5084	1930-35	60,0	40,0	20,0
DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	42,0	28,0	14,0
DYNA 100/110/120/130	610-854	1947-53	12,0	8,0	4,0
DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56	19,5	13,0	6,5
DYNA Z	851	1953-59	12,0	8,0	4,0
DYNA Z CABRIOLET	851	1957-59	21,0	14,0	7,0
PL 17/PL 17 TIGRE	851	1959-62	12,0	8,0	4,0
PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	24,0	16,0	8,0
17 B/17 BT	848	1963-65	11,3	7,5	3,8
17/17 BREAK	848	1963-65	10,5	7,0	3,5
24 B/BA	848	1964-67	12,0	8,0	4,0
24 BT (TIGRE)	848	1964-67	13,5	9,0	4,5
24 C COUPÉ	848	1963-67	19,5	13,0	6,5
24 CT COUPÉ TIGRE	848	1963-67	21,0	14,0	7,0
CD/RALLYE	848	1963-65	60,0	40,0	20,0
PANTHER GRAN BRETAGNA					
KALLISTA	1597-2792	1982-94	16,5	11,0	5,5
PEGASO SPAGNA					
Z 102	2472-3178	1951-58	680,0	500,0	300,0
Z 102 SPIDER	2472-3178	1951-58	810,0	600,0	360,0
PEKING CINA					
BJ 212	2445	1971-82	3,0	2,0	1,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
PEUGEOT FRANCIA					
172 BC CABRIOLET	667-720	1924-25	20,0	13,3	6,7
172 BC CABRIOLET (ITALIA)	667-720	1925-26	25,1	16,7	8,4
402-302 DARL'MAT	1991	1937	870,0	580,0	290,0
203 BERLINA	1290	1948-60	12,5	8,3	4,2
203 BERLINA DECOUVRABLE	1290	1948-54	31,0	20,8	10,4
203 BERLINA SPECIAL DARL'MAT	1290	1948-60	69,5	43,5	30,5
203 L/C/L FAMILIARE	1290	1950-56	12,5	8,3	4,2
203 COUPÉ (USINE)	1290	1952-60	87,0	54,5	38,0
203 COUPÉ DARL'MAT	1290	1952-54	115,0	72,0	50,5
203 CABRIOLET (USINE)	1290	1951-56	80,0	50,0	35,0
203 CABRIOLET DARL'MAT	1290	1951-56	104,0	65,0	45,5
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 COUPÉ (DARL'MAT)	1468	1956-61	90,0	56,5	39,5
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
309 GTI 16V	1905 1990-94	15,0	10,0	5,0
505 (TUTTE LE VERSIONI)	1796-1995 1979-92	5,0	3,3	1,7
505 2.0/2.2 GTI	1995-2165 1984-90	9,0	6,0	3,0
505 2.2 TURBO INIEZIONE/V6	2155-2849 1985-89	11,5	8,5	5,1
505 BREAK/FAMILIARE	1796-2165 1982-92	5,0	3,3	1,7
505 BREAK 4X4 DANGEL	1971 1985	22,5	15,0	7,5
405 GL/GR/GRI	1360-1905 1987-97	2,1	1,4	0,7
405 SR/SRI/STI	1560-1998 1987-94	3,8	2,5	1,3
405 BREAK (TUTTE LE VER.)	1360-1998 1988-97	2,6	1,7	0,9
405 X4/X4 BREAK	1905-1998 1989-95	2,6	1,7	0,9
405 M16/M16 X4	1905-1998 1987-95	10,5	7,0	3,5
405 T16	1998 1992-95	22,5	15,0	7,5
106 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	954-1587 1991-97	2,6	1,7	0,9
106 (II S.) TUTTE LE VERSIONI	954-1587 1996-04	1,8	1,2	0,6
106 XSI 1.4	1360 1991-94	4,7	3,5	2,1
106 XSI 1.6	1587 1994-96	5,0	3,7	2,2
106 RALLYE (I S.)	1294 1993-96	8,1	6,0	3,6
106 RALLYE (II S.) 8V	1587 1996-98	7,4	5,5	3,3
106 RALLYE (II S.) 16V	1587 1998-04	9,5	7,0	4,2
106 GTI/S 16 (II S.)	1587 1996-98	9,5	7,0	4,2
306 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1360-1998 1993-01	2,6	1,7	0,9
306 STATION WAGON (TUTTE LE VER.)	1360-1761 1997-02	2,6	1,7	0,9
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 (TUTTE LE VERSIONI)	1580-2230 1995-04	2,6	1,7	0,9
406 SV (TURBO)	1998 1996-99	3,0	2,0	1,0
406 3.0 V6 24V/II S.	2946 1997-01	5,5	3,7	1,8
406 BREAK (TUTTE LE VER.)	1749-2230 1996-04	2,6	1,7	0,9
406 BREAK SV (TURBO)	1998 1996-99	3,0	2,0	1,0
406 BREAK 3.0 V6 24V/II S.	2946 1997-01	5,5	3,7	1,8
406 COUPE 2.0/2.2 16V	1997-2230 1997-05	6,8	4,5	2,3
406 COUPE 3.0 V6 24V	2946 1997-05	12,8	8,5	4,3
406 3.0 COUPE V6 24V PLUS 70 ANNI	2946 2000-01	15,8	10,5	5,3
406 COUPE 3.0 V6 24V "ULTIMA ED."	2946 2004-05	13,5	9,0	4,5
206 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587 1998-09	2,6	1,7	0,9
206 SW (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587 2002-08	2,6	1,7	0,9
206 GTI/S W GTI	1997 1999-04	5,3	3,5	1,8
206 GT (WR)	1997 1999-00	9,0	6,0	3,0
206 RC	1997 2003-06	7,0	4,7	2,3
206 CC	1587-1997 2001-07	5,3	3,5	1,8
307 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1360-1587 2001-08	2,4	1,6	0,8
307 2.0 16V	1997 2001-07	2,7	1,8	0,9
307 STATION WAGON (TUTTE LE VER.)	1360-1587 2002-08	2,4	1,6	0,8
307 STATION WAGON 2.0 16V	1997 2002-07	2,7	1,8	0,9
307 CC 1.6 16V	1587 2004-08	4,5	3,0	1,5
307 CC 2.0 16V	1997 2004-08	4,5	3,0	1,5
605 2.0 SVI/SVI PLUS	1998 1990-92	4,0	2,7	1,3
605 2.0 SRI	1998 1991-94	2,7	1,8	0,9
605 2.0 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1998 1993-99	4,0	2,7	1,3
605 2.9 V6 24V	2946 1997-99	2,8	1,9	0,9
605 2.9 V6 24V	2946 1997-99	5,0	3,3	1,7
605 2.9 V6 SRI	2946 1997-99	2,7	1,8	0,9
605 3.0 SV	2975 1991-94	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
407 (I S.) 3.0 V6 24V	2946 2004-06	2,7	1,8	0,9
407 (I S.) 3.0 V6 24V SW	2946 2004-06	2,7	1,8	0,9
407 (I S.) COUPE 2.2	2230 2005-09	5,3	3,5	1,8
407 (I S.) COUPE 3.0 V6	2946 2005-09	7,5	5,0	2,5
607 2.2 16V	2230 2000-07	2,5	1,7	0,8
607 3.0 V6 24V	2946 2000-09	4,8	3,2	1,6
806 2.0/2.0 TURBO	1997-1998 1994-02	3,8	2,5	1,3
RANCH 1.4	1360 1996-09	3,9	2,6	1,3
RANCH 1.6 16V	1587 2001-07	4,5	3,0	1,5
807 2.0/2.2 16V	1997-2230 2002-10	5,1	3,4	1,7
807 2.9 V6 24V	2946 2002-06	2,6	1,7	0,9
207 1.6 THP 150/156 CV	1598 2006-11	3,0	2,0	1,0
207 1.6 THP 175 CV	1598 2007-10	5,1	3,4	1,7
207 CC VTI	1598 2007-11	4,2	2,8	1,4
207 CC THP	1598 2007-11	5,3	3,5	1,8
308 (I S.) 1.6 THP 200 CV	1598 2010-11	6,8	4,5	2,3

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
308 (I S.) CC 1.6 VTI	1598 2009-11	5,0	3,3	1,7
308 (I S.) CC 1.6 THP 140/150/6 CV	1598 2009-11	6,0	4,0	2,0
308 (I S.) CC 1.6 THP 200 CV	1598 2010-11	7,5	5,0	2,5

PEUGEOT DANGEL

FRANCIA

504 BREAK	1971-2304 1980-85	18,8	12,5	6,3
504 PICK UP	1971-2304 1982-85	12,5	8,3	4,2

PORSCHE

GERMANIA

356 1100 (40 CV)	1086 1950-51	320,0	200,0	140,0
356 1100 (40 CV) CABRIOLET	1086 1950-51	400,0	250,0	175,0
356 1100 (40 CV)	1086 1952-54	190,0	120,0	84,0
356 1100 (40 CV) CABRIOLET	1086 1952-54	240,0	150,0	105,0
356 1300 (44 CV)	1286 1951-54	145,0	90,0	63,0
356 1300 (60 CV) S	1290 1953-55	160,0	100,0	70,0
356 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286 1951-54	175,0	110,0	77,0
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 (54 CV)	1488 1952-55	160,0	100,0	70,0
356 1500 (54 CV) CABRIOLET	1488 1952-55	200,0	125,0	88,0
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	1498 1954	370,0	275,0	165,0
356 A 1300 (44 CV)	1286 1954-55	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286 1954-55	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (44 CV)	1286 1955-57	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286 1955-57	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (60 CV) S	1286 1954-55	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET	1286 1954-55	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (60 CV) S	1286 1955-57	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET	1286 1955-57	190,0	120,0	84,0
356 A 1600 (60 CV)	1582 1955-59	145,0	90,0	63,0
356 A 1600 (60 CV) CABRIOLET	1582 1955-59	185,0	115,0	81,0
356 A 1600 (75 CV) S	1582 1955-59	145,0	90,0	63,0
356 A 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582 1955-59	185,0	115,0	81,0
356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA	1498 1955-57	550,0	405,0	245,0
356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA	1587 1958-59	580,0	425,0	255,0
356 A 1500 (110 CV) GT CARRERA	1498 1956-57	700,0	520,0	310,0
356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA	1587 1958-59	700,0	520,0	310,0
356 A 1600 (60 CV) SPEEDSTER	1582 1955-58	300,0	220,0	135,0
356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA SP.	1498 1955-57	1.000,0	740,0	445,0
356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA SP.	1587 1958-59	1.000,0	740,0	445,0
356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA SP.	1587 1958-59	810,0	600,0	360,0
356 1600 (60 CV) CONVERTIBLE D	1582 1958-59	225,0	165,0	99,0
356 B 1600 (60 CV)	1582 1959-60	93,0	58,0	40,5
356 B 1600 (60 CV) CABRIOLET	1582 1959-60	111,0	69,5	48,5
356 1600 (60 CV) ROADSTER	1582 1959-61	180,0	135,0	80,0
356 B 1600 (75 CV) S	1582 1959-61	93,0	62,0	31,0
356 B 1600 (75 CV) S	1582 1961-63	90,0	60,0	30,0
356 B 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582 1959-61	114,0	71,5	50,0
356 B 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582 1961-63	104,0	69,5	35,0
356 B 1600 (90 CV) S	1582 1960-61	101,0	63,0	44,0
356 B 1600 (90 CV) S	1582 1961-63	92,0	61,0	30,5
356 B 1600 (90 CV) S CABRIOLET	1582 1960-61	123,0	82,0	41,0
356 B 1600 (90 CV) S CABRIOLET	1582 1961-63	120,0	80,0	40,0
356 B 1600 (115 CV) GS CARRERA	1587 1960-61	485,0	360,0	215,0
356 B 1600 (115 CV) GT CARRERA	1587 1960-61	550,0	405,0	245,0
356 B 1600 (60 CV)	1582 1961-63	85,0	53,0	37,0
356 B 1600 (60 CV) CABRIOLET	1582 1961-63	108,0	67,5	47,0
356 B 2000 (130 CV) GS CARRERA	1966 1961-63	485,0	360,0	215,0
356 B 2000 (130 CV) GT CARRERA	1966 1961-63	550,0	405,0	245,0
356 C 1600 (75 CV)	1582 1963-65	101,0	63,0	44,0
356 C 1600 (75 CV) CABRIOLET	1582 1963-65	135,0	85,0	59,5
356 SC 1600 (95 CV)	1582 1963-65	109,0	68,0	47,5
356 SC 1600 (95 CV) CABRIOLET	1582 1963-65	150,0	95,0	66,5
356 C 2000 (130 CV) GS CARRERA	1966 1963-66	465,0	345,0	205,0
911 2.0 (CARR. SOLEX)	1991 1963-64	240,0	150,0	105,0
911 2.0	1991 1965-68	140,0	88,0	61,5
911 2.0 S (CARBURATORI)	1991 1966-68	210,0	140,0	70,0
911 2.0 S (CARBURATORI) TARGA	1991 1966-68	180,0	120,0	60,0
911 2.0 L	1991 1967-68	160,0	100,0	70,0
911 2.0 L TARGA	1991 1967-68	170,0	105,0	73,5
911 2.0 T	1991 1967-68	104,0	65,0	45,5
911 2.0 T TARGA	1991 1967-68	104,0	65,0	45,5
911 2.0 E	1991 1967-69	117,0	73,0	51,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
911 2.0 E TARGA	1991 1967-69	117,0	73,0	51,0
911 2.0 T	1991 1968-69	104,0	65,0	45,5
911 2.0 T TARGA	1991 1968-69	104,0	65,0	45,5
911 2.0 S (INIEZIONE)	1991 1968-69	180,0	120,0	60,0
911 2.0 S (INIEZIONE) TARGA	1991 1968-69	160,0	105,0	52,5
911 2.2 T	2195 1969-71	109,0	68,0	47,5
911 2.2 T TARGA	2195 1969-71	109,0	68,0	47,5
911 2.2 E	2195 1969-71	140,0	88,0	61,5
911 2.2 E TARGA	2195 1969-71	140,0	88,0	61,5
911 2.2 S	2195 1969-71	190,0	125,0	62,5
911 2.2 S TARGA	2195 1969-71	165,0	110,0	55,0
911 2.4 T	2341 1971-73	125,0	78,0	54,5
911 2.4 T TARGA	2341 1971-73	125,0	78,0	54,5
911 2.4 E	2341 1971-73	150,0	93,0	65,0
911 2.4 E TARGA	2341 1971-73	150,0	93,0	65,0
911 2.4 S	2341 1971-73	205,0	135,0	67,5
911 2.4 S TARGA	2341 1971-73	180,0	120,0	60,0
911 2.7 CARRERA RS	2687 1972-73	610,0	450,0	270,0
911 2.7 CARRERA RS LIGHTWEIGHT	2687 1972-73	880,0	650,0	390,0
911 2.7	2687 1974-75	62,5	41,5	23,8
911 2.7 TARGA	2687 1974-75	71,0	47,5	20,7
911 2.7 S	2687 1973-75	64,5	43,0	21,5
911 2.7 S TARGA	2687 1973-75	72,5	48,5	24,2
911 2.7 CARRERA	2687 1974-75	150,0	94,0	65,5
911 2.7 CARRERA TARGA	2687 1974-75	145,0	91,0	63,5
911 2.7 UNIFICATA	2687 1976-77			

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
911 (993) CARRERA TIPTRONIC	3600 1993-95	70,0	51,5	31,0
911 (993) CARRERA	3600 1995-98	93,0	69,0	41,5
911 (993) CARRERA TIPTRONIC	3600 1995-98	77,0	57,0	34,5
911 (993) CARRERA TARGA	3600-3746 1995-98	106,0	66,5	46,5
911 (993) CARRERA TARGA TIPTRONIC	3600-3746 1995-98	88,0	55,5	38,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET	3600 1994-95	106,0	66,5	46,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.	3600 1994-95	88,0	55,0	38,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET	3600 1995-98	107,0	67,0	47,0
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	120,0	80,0	40,0
911 (993) CARRERA RS	3746 1993-97	385,0	255,0	130,0
911 (993) CARRERA S	3600 1996-97	120,0	80,0	40,0
911 (993) GT2	3600 1995-98	1100,0	750,0	375,0
911 (993) TURBO 3.6	3600 1995-98	200,0	135,0	66,5
911 (993) TURBO 3.6 S	3600 1997-98	385,0	225,0	170,0
911 (996) CARRERA	3387 1997-01	44,0	32,5	19,6
911 (996) CARRERA TIPTRONIC	3387 1997-01	32,5	24,1	14,4
911 (996) CARRERA CABRIOLET	3387 1998-01	49,5	31,0	21,7
911 (996) CARRERA CABRIOLET TIP.	3387 1998-01	40,0	25,0	17,5
911 (996) CARRERA 4	3387 1998-01	38,0	28,1	16,9
911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET	3387 1998-01	46,5	34,5	20,7
911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET TIP.	3387 1998-01	40,0	29,6	17,8
911 (996) GT1	3198 1997-98	7.000,0	5.200,0	3.100,0
911 (996) GT2	3600 1998-02	190,0	140,0	84,0
911 (996) GT2	3600 2002-04	195,0	145,0	87,0
911 (996) GT3	3600 1999-01	101,0	75,0	45,0
911 (996) GT3	3600 2003-05	108,0	80,0	48,0
911 (996) GT3 RS	3600 2003-05	270,0	200,0	120,0
911 (996) CARRERA 3.6	3596 2002-04	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 3.6 TIPTRONIC	3596 2002-05	46,0	30,5	15,3
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA	3596 2002-04	55,5	37,0	18,5
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA TIP.	3596 2001-05	49,0	32,5	16,3
911 (996) CARRERA 3.6 CABRIOLET	3596 2001-05	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 3.6 CABRIO TIP.	3596 2001-05	47,5	31,5	15,8
911 (996) CARRERA 3.6	3596 2002-04	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 4 3.6	3596 2002-04	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 4 3.6 TIPTRONIC	3596 2001-05	46,0	30,5	15,3
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIOLET	3596 2001-05	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIO TIP.	3596 2001-05	47,5	31,5	15,8
911 (996) CARRERA 4S	3596 2002-04	70,0	46,5	23,3
911 (996) CARRERA 4S TIPTRONIC	3596 2001-05	62,0	41,5	20,7
911 (996) CARRERA 4S CABRIOLET	3596 2003-05	73,5	49,0	24,5
911 (996) CARRERA 4S CABRIO TIP.	3596 2003-05	67,0	44,5	22,3
911 (996) CARRERA 3.6 40° ANNIV.	3596 2003-04	78,0	51,5	25,8
911 (996) CARRERA 3.6 40° ANN. TIP.	3596 2003-04	70,0	46,5	23,3
911 (996) TURBO 3.6	3600 2000-01	84,0	62,0	37,5
911 (996) TURBO 3.6	3600 2001-06	84,0	62,0	37,5
911 (996) TURBO 3.6 S	3600 2000-05	95,0	70,5	42,0
911 (996) TURBO 3.6 CABRIOLET	3600 2003-06	100,0	74,0	44,5
911 (996) TURBO 3.6 S CABRIOLET	3600 2003-06	110,0	81,0	49,0
911 (997) CARRERA	3596-3614 2004-11	43,5	32,0	19,3
911 (997) CARRERA TIPTRONIC	3596-3614 2004-11	40,0	29,6	17,8
911 (997) CARRERA CABRIOLET	3596-3614 2005-11	55,0	34,5	24,1
911 (997) CARRERA CABRIOLET TIP.	3596-3614 2005-11	50,0	31,5	21,9
911 (997) CARRERA 4	3596-3614 2005-11	52,0	32,5	22,8
911 (997) CARRERA 4 TIPTRONIC	3596-3614 2005-11	47,0	29,4	20,6
911 (997) TARGA 4	3596-3614 2006-11	55,0	34,5	24,1
911 (997) TARGA 4 TIPTRONIC	3596-3614 2006-11	50,0	31,5	21,9
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET	3596-3614 2005-11	55,0	34,5	24,1
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET TIP.	3596-3614 2005-11	50,0	31,5	21,9
911 (997) CARRERA S	3800-3824 2004-11	64,0	47,5	28,4
911 (997) CARRERA S PDK	3800-3824 2004-11	60,0	44,5	26,7
911 (997) CARRERA GTS	3800 2011	84,0	56,5	28,1
911 (997) CARRERA S CABRIOLET	3800-3824 2005-11	75,0	47,0	33,0
911 (997) CARRERA S CABRIOLET PDK	3800-3824 2007-11	70,0	44,0	30,5
911 (997) CARRERA 4S	3800-3824 2005-11	72,0	45,0	31,5
911 (997) CARRERA 4S PDK	3800-3824 2007-11	67,0	42,0	29,3
911 (997) CARRERA 4 GTS	3800 2011-12	85,0	57,0	28,4
911 (997) TARGA 4S	3800-3824 2006-11	75,0	47,0	33,0
911 (997) TARGA 4S PDK	3800-3824 2007-11	70,0	44,0	30,5
911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET	3800-3824 2005-11	75,0	47,0	33,0
911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET TIP.	3800-3824 2005-11	70,0	44,0	30,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
911 (997) CARRERA GTS CABRIOLET	3800 2011	88,0	59,0	29,4
911 (997) CARRERA 4 GTS CABRIOLET	3800 2011-12	88,0	59,0	29,4
911 (997) TURBO	3600-3800 2006-11	101,0	75,0	45,0
911 (997) TURBO TIPTRONIC	3600-3800 2006-11	95,0	70,0	42,0
911 (997) TURBO S	3800 2010-11	130,0	85,0	42,5
911 (997) TURBO CABRIOLET	3600-3800 2007-11	119,0	88,0	53,0
911 (997) TURBO CABRIOLET TIPTRONIC	3600-3800 2007-11	108,0	80,0	48,0
911 (997) TURBO S CABRIOLET	3800 2010-11	145,0	98,0	49,0
911 (997) GT3	3600-3797 2006-11	115,0	85,0	51,0
911 (997) GT3 RS	3600-3797 2006-11	180,0	135,0	81,0
911 (997) GT3 RS 4.0	3996 2011	340,0	250,0	150,0
911 (997) GT2	3600 2007-10	250,0	185,0	111,0
911 (997) GT2 RS	3600 2010	380,0	280,0	170,0
CARRERA GT	5733 2003-06	1.900,0	1.400,0	840,0
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
BOXSTER (986) S TIPTRONIC	3179 1999-05	27,2	18,2	9,1
BOXSTER (987)	2687-2893 2004-12	28,9	19,3	9,6
BOXSTER (987) TIPTRONIC	2687 2004-09	26,4	17,6	8,8
BOXSTER (987) S	3179-3436 2004-12	31,5	21,0	10,5
BOXSTER (987) S TIPTRONIC	3179-3387 2004-09	29,3	19,5	9,8
BOXSTER (987) SPYDER 3.4 24V	3436 2010-11	59,0	39,5	19,7
CAYENNE (955) 3.2 V6	3189 2003-07	7,5	5,0	2,5
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
CAYMAN (987)	2687-2893 2006-12	30,0	20,0	10,0
CAYMAN (987) TIPTRONIC	287-2687 2006-10	27,0	18,0	9,0
CAYMAN (987) S	3387-3436 2005-12	33,0	22,0	11,0
CAYMAN (987) S TIPTRONIC	3387 2005-10	30,0	20,0	10,0

RAYTON FISSORE

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
MAGNUM 4X4	1995 1985-91	3,8	2,5	1,3
MAGNUM 4X4 TD FIAT	2445 1985-86	3,5	2,3	1,2
MAGNUM V6	2492 1986-88	5,3	3,5	1,8
2.4 TD BMW (MAGNUM)	2443 1988-90	3,6	2,4	1,2
3.5 BMW (MAGNUM)	3430 1988-90	6,8	4,5	2,3
MAGNUM TURBODIESEL VM	2393 1986-93	3,0	2,0	1,0

RELIANT

Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
REGAL I/II/III/IV/V/VI	747 1952-62	9,0	6,0	3,0
REGAL 3/25	598 1962-68	7,5	5,0	2,5
REGAL 3/30	701 1968-73	8,3	5,5	2,8
SABRE 4	1703 1961-64	15,0	10,0	5,0
SABRE 4 CONVERTIBLE	1703 1962-64	18,0	12,0	6,0
SABRE 6	2553 1964-66	18,0	12,0	6,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
SABRE 6 CONVERTIBLE	2553 1964-66	21,0	14,0	7,0
REBEL	598 1964-67	4,5	3,0	1,5
REBEL MK II	701-748 1967-73	4,5	3,0	1,5
REBEL MK II ESTATE	701-748 1967-72	4,5	3,0	1,5
SCIMITAR GT SE4	2553 1964-66	19,5	13,0	6,5
SCIMITAR GT SE4A/SE4B/SE4C	2495-2994 1966-70	16,5	11,0	5,5
SCIMITAR GTE SE5	2994 1968-75	15,0	10,0	5,0
SCIMITAR GTE SE6	2792-2994 1975-86	13,5	9,0	4,5
SCIMITAR GTC	2792 1980-86	16,5	11,0	5,5
SCIMITAR SS1/TI/SS1/SABRE	1296-1994 1984-96	11,3	7,5	3,8
BUG (BOND)	701-748 1970-74	10,5	7,0	3,5
ROBIN/ROBIN MK II	748-848 1973-94	6,8	4,5	2,3

RENAULT

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
10 CV LIMOUSINE	2050 1919-23	26,3	17,5	8,8
6 CV TORPEDO	950 1922-28	22,5	15,0	7,5
NN/NN1/NN2 BERLINA	951 1925-29	22,5	15,0	7,5
JUVAQUATRE	1003 1937-48	18,8	12,5	6,3
JUVAQ./DAUPHINOISE BREAK	845-1003 1951-60	12,8	8,5	4,3
MONAQUATRE	1299-1463 1932-35	21,8	14,5	7,3
PRIMAQUATRE BERLINA	2120 1931-39	21,8	14,5	7,3
VIVAQUATRE	2120 1931-39	21,8	14,5	7,3
4 CV/4 CV LUSSO	760 1947-50	21,0	14,0	7,0
4 CV AFFAIRES/SPORT	747 1951-61	19,5	13,0	6,5
4 CV GRAN LUSSO DÉCAPOTABLE	747 1950-57	25,5	17,0	8,5
COLORALE PRAIRE/SAVANE	1996-2383 1950-55	12,8	8,5	4,3
DOMAINE/MAINOIR BREAK	2411 1955-60	12,8	8,5	4,3

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
20 (TUTTE LE VERSIONI)	1647-2165	1975-84	3,8	2,5	1,3
14 (TUTTE LE VERSIONI)	1218-1360	1976-83	3,8	2,5	1,3
18 BERLINA	1397-1995	1978-86	3,5	2,3	1,2
18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	11,3	7,5	3,8
18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	11,3	7,5	3,8
18 BREAK	1397-1995	1979-86	3,0	2,0	1,0
18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	5,0	3,3	1,7
FUEGO TL/GTL	1397-1647	1981-83	6,0	4,0	2,0
FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	8,3	5,5	2,8
FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	12,8	8,5	4,3
FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	9,8	6,5	3,3
9 (TUTTE LE VERSIONI)	1108-1721	1981-89	2,6	1,7	0,9
9 TURBO	1397	1985-89	10,5	7,0	3,5
11 (TUTTE LE VERSIONI)	1108-1721	1983-89	2,6	1,7	0,9
11 TURBO	1397	1983-89	10,5	7,0	3,5
SUPER 5 (TUTTE LE VERSIONI)	956-1721	1984-94	3,5	2,3	1,2
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	17,3	11,5	5,8
ESPACE (I S.)	1995-2165	1984-91	6,0	4,0	2,0
ESPACE QUADRA (I S.)	1995	1988-91	6,8	4,5	2,3
ESPACE (II S.)	1995-2049	1991-97	4,5	3,0	1,5
ESPACE QUADRA (II S.)	2165	1991-97	5,0	3,3	1,7
ESPACE 2.0/2.0 16V (III S.)	1998	1997-02	3,0	2,0	1,0
GRAND ESPACE 2.0/2.0 16V (III S.)	1998	1997-02	3,0	2,0	1,0
ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1996-02	3,8	2,5	1,3
GRAND ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1997-02	3,8	2,5	1,3
ESPACE 2.0 16V (IV S.)	1998	2002-10	3,5	2,3	1,2
GRAND ESPACE 2.0 16V (IV S.)	1998	2002-08	3,5	2,3	1,2
ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-08	4,5	3,0	1,5
GRAND ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-08	4,5	3,0	1,5
21 (TUTTE LE VERSIONI)	1397-2165	1986-94	2,0	1,3	0,7
21 2L TURBO	1995	1987-93	12,8	8,5	4,3
21 2L TURBO QUADRA	1995	1989-93	12,8	8,5	4,3
21 NEVADA (TUTTE LE VERSIONI)	1721-2165	1986-95	2,0	1,3	0,7
21 NEVADA 4X4	1995-2165	1988-93	2,7	1,8	0,9
25 (TUTTE LE VERSIONI)	1995-2049	1984-93	2,3	1,5	0,8
25 V6 TURBO	2458	1985-92	10,5	7,0	3,5
25 V6 TURBO BACCARA	2458	1990-92	11,3	7,5	3,8
19 1.2/1.4/1.7/1.8 SP/MPI	1171-1794	1988-96	1,5	1,0	0,5
19 1.8 16V/16 S	1764	1990-96	11,3	7,5	3,8
19 1.8 16V CABRIOLET	1764	1991-95	9,8	6,5	3,3
19 1.8 SP/MPI CABRIOLET	1794	1993-96	6,0	4,0	2,0
19 CHAMADE (TUTTE LE VER.)	1237-1794	1989-95	1,5	1,0	0,5
CLIO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1108-1794	1990-98	2,3	1,5	0,8
CLIO 1.8I 16V	1764	1991-96	15,8	10,5	5,3
CLIO 2.0I 16V WILLIAMS	1998	1993-96	25,5	17,0	8,5
CLIO (II S.) 1.2/1.4/1.6	1149-1598	1998-10	2,0	1,3	0,7
CLIO (II S.) LIMITED/SPORT 2.0 16V	1998	2000-05	7,5	5,0	2,5
CLIO (II S.) SPORT V6	2946	2001-05	49,5	33,0	16,5
CLIO (III S.) 2.0 16V RS	1998	2006-11	10,5	7,0	3,5
SPORT SPIDER	1998	1996-99	55,5	37,0	18,5
SAFRANE (TUTTE LE VERSIONI)	1995-2165	1992-96	1,5	1,0	0,5
SAFRANE 2.9 24V V6/3.0I V6/III S.)	2946-2975	1992-01	4,5	3,0	1,5
SAFRANE BITURBO	2963	1994-96	10,5	7,0	3,5
SAFRANE (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1948-2435	1996-00	1,5	1,0	0,5
TWINGO (I S.)	1149-1239	1993-07	3,8	2,5	1,3
LAGUNA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-1998	1994-01	1,2	0,8	0,4
LAGUNA (I S.) 3.0I V6/3.0I V6 24V	2946-2963	1994-00	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (I S.) BREAK TUTTE LE VER.	1598-1998	1995-01	1,2	0,8	0,4
LAGUNA (I S.) 3.0I V6 24V BREAK	2946	1998-00	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-1998	2001-07	1,5	1,0	0,5
LAGUNA (II S.) 3.0I V6 24V	2946	2001-07	2,6	1,7	0,9
LAGUNA (II S.) BREAK TUTTE LE VER.	1598-1998	2001-07	1,5	1,0	0,5
LAGUNA (II S.) 3.0I V6 24V BREAK	2946	2001-07	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1998	1996-03	1,2	0,8	0,4
MÉGANE (I S.) COACH 1.4 16V/1.6/2.0	1390-1998	1996-03	3,8	2,5	1,3
MÉGANE (I S.) COACH 2.0 16V	1998	1996-03	4,5	3,0	1,5
MÉGANE (I S.) CAB. 1.4/1.6 16V/1.6	1390-1998	1997-03	4,5	3,0	1,5
MÉGANE (I S.) CABRIOLET 2.0 16V	1998	1997-03	6,0	4,0	2,0
MÉGANE (I S.) SCÉNIC TUTTE LE VER.	1390-1998	1996-03	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (I S.) SCÉNIC RX4	1998	2000-03	4,5	3,0	1,5
MÉGANE (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1998	2002-08	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (II S.) S.W. TUTTE LE VER.	1390-1998	2003-09	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (II S.) RS	1998	2004-08	12,0	8,0	4,0
MÉGANE (II S.) COUPÉ-CABRIOLET	1598-1998	2003-09	5,3	3,5	1,8
SCÉNIC (II S.) BZ TUTTE LE VERSIONI	1390-1998	2003-09	3,0	2,0	1,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
KANGOO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1149-1598	1997-03	1,5	1,0	0,5
VEL SATIS	1998-3498	2002-05	2,3	1,5	0,8
VEL SATIS	1998-3498	2005-07	2,6	1,7	0,9
AVANTIME 2.0 TURBO 16V	1998	2002-03	7,5	5,0	2,5
AVANTIME 3.0 V6 24V	2946	2002-03	9,0	6,0	3,0
RENAULT SINPAR FRANCIA					
R4 4X4	845-1108	1964-82	22,5	15,0	7,5
R6 4X4	1108	1972-77	16,5	11,0	5,5
R12 4X4	1269	1972-77	19,5	13,0	6,5
RILEY GRAN BRETAGNA					
PATHFINDER	2443	1953-57	18,0	12,0	6,0
2600	2639	1957-60	18,0	12,0	6,0
1500	1489	1959-67	16,5	11,0	5,5
4/68	1489	1959-61	15,0	10,0	5,0
4/72	1622	1961-69	13,5	9,0	4,5
ELF	848-998	1961-68	16,5	11,0	5,5
KESTREL MKI/MKII/MKIII	1098-1275	1963-68	10,5	7,0	3,5
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
2025 BERLINA	3699	1929-36	135,0	90,0	45,0
PHANTOM I	7695	1925-29	300,0	220,0	135,0
PHANTOM II	7668	1929-35	375,0	280,0	165,0
PHANTOM III	7340	1936-39	375,0	280,0	165,0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	205,0	150,0	90,0
PHANTOM VI LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	205,0	150,0	90,0
WRAITH BERLINA	4257	1938-39	90,0	60,0	30,0
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	75,0	50,0	25,0
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	150,0	100,0	50,0
SILVER DAWN	6761	1996-98	52,5	35,0	17,5
SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	90,0	60,0	30,0
SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	210,0	140,0	70,0
SILVER WRAITH II	6750	1977-80	45,0	30,0	15,0
SILVER CLOUD (I S.) BERL. E LIM.	4887	1955-59	62,0	41,5	20,7
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	67,0	44,5	22,3
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	70,0	46,5	23,3
SILVER CLOUD (III S.) D.H.C.	6230	1962-66	245,0	180,0	108,0
SILVER SHADOW (I S.)	6230	1965-70	42,0	28,0	14,0
SILVER SHADOW (I S.) LUNGA	6230	1969-70	42,0	28,0	14,0
SILVER SHADOW COUPÉ J. YOUNG	6230	1966-67	90,0	60,0	30,0
SILVER SHADOW 2 PORTE MPW SALOON	6230-6750	1967-71	75,0	50,0	25,0
SILVER SHADOW 2 PORTE MPW DHC	6230-6750	1967-71	90,0	60,0	30,0
SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	37,5	25,0	12,5
SILVER SHADOW II	6750	1977-80	37,5	25,0	12,5
CORNICHE COUPÉ	6750	1971-77	80,0	53,0	26,5
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	87,0	58,0	29,0
CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	75,0	50,0	25,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	80,0	53,0	26,5
CORNICHE CABRIOLET II	6750	1987-89	93,0	55,0	27,5
CORNICHE CABRIOLET III	6749	1990-91	90,0	60,0	30,0
CORNICHE CABRIOLET IV	6753-6761	1992-95	150,0	100,0	50,0
CORNICHE V	6761	2000-04	135,0	90,0	45,0
CAMARGUE	6750	1975-86	98,0	65,0	32,5
SILVER SPIRIT	6750	1980-85	31,5	21,0	10,5
SILVER SPIRIT	6750	1986-89	31,5	21,0	10,5
SILVER SPIRIT II	6749	1990-93	34,5	23,0	11,5
SILVER SPIRIT III	6761	1993-96	37,5	25,0	12,5
SILVER SPUR	6750	1980-82	34,5	23,0	11,5
SILVER SPUR	6750	1983-89	34,5	23,0	11,5
SILVER SPUR II	6749	1989-93	37,5	25,0	12,5
SILVER SPUR III	6761	1993-96	42,0	28,0	14,0
SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6761	1996-98	45,0	30,0	15,0
TOURING LIMOUSINE	6749-6761	1991-98	83,0	55,0	27,5
TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO	6750	1995-98	90,0	60,0	30,0
FLYING SPUR	6761	1995-98	56,5	37,5	18,8
SILVER SERAPH	5379	1998-04	42,0	28,0	14,0
PARK WARD	5379	2000-04	67,5	45,0	22,5
PHANTOM	6749	2003-08	130,0	95,0	57,0
PHANTOM EWB	6749	2006-08	135,0	100,0	60,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ROVER GRAN BRETAGNA					
14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	25,5	17,0	8,5
16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2471	1933-40	25,5	17,0	8,5
20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2565	1933-40	25,5	17,0	8,5
P3 60	1595	1948-49	18,0	12,0	6,0
P3 75	2103	1948-49	19,5	13,0	6,5
P4 75	2103	1949-54	21,0	14,0	7,0
P4 75	2230	1954-56	19,5	13,0	6,5
P4 60	1997	1953-59	19,5	13,0	6,5
P4 90	2638	1953-59	18,8	12,5	6,3
P4 105	2638	1956-59	19,5	13,0	6,5
P4 80	2286	1959-62	18,0	12,0	6,0
P4 100	2625	1959-62	19,5	13,0	6,5
P4 110	2625	1962-64	21,0	14,0	7,0
P4 95	2625	1962-64	18,8	12,5	6,3
P5 3 LITRI	2995	1958-62	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65	24,8	16,5	8,3
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	24,8	16,5	8,3
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	24,8	16,5	8,3
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	27,8	18,5	9,3
P6 2000 SC	1978	1963-76	10,5	7,0	3,5
P6 2000 TC	1978	1967-76	12,0	8,0	4,0
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532	1968-76	16,5	11,0	5,5
P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	11,3	7,5	3,8
2300/2300S (SD1)	2350	1977-86	6,0	4,0	2,0
2600/2600S (SD1)	2597	1977-86	6,8	4,5	2,3
3500 (SD1)	3528	1977-82	7,5	5,0	2,5
3500 V8S/SE (SD1)	3528	1978-82	8,3	5,5	2,8
3500 VANDEN PLAS I (SD1)	3528-3532	1980-86	9,0	6,0	3,0
3500 VITESSE (SD1)	3528-3532	1982-86	11,3	7,5	3,8
2000 (SD1)	1994	1982-86	6,0	4,0	

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
25 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1796 2000-05	1,5	1,0	0,5
45 (TUTTE LE VERSIONI)	1396-1997 2000-05	1,5	1,0	0,5
STREETWISE (TUTTE LE VERSIONI)	1396 2003-05	2,0	1,3	0,7

SAAB

SVEZIA

92	764 1950-52	22,0	14,7	7,3
92B	764 1953-56	20,0	13,3	6,7
93	748 1956-57	16,0	10,7	5,3
93B	748 1958-60	14,5	9,7	4,8
95 S.W.	841 1960-68	16,0	10,7	5,3
96	841 1960-68	12,0	8,0	4,0
96 V4	1498 1967-80	11,5	7,7	3,8
95 V4 S.W.	1498 1967-78	14,0	9,3	4,7
99 (TUTTE LE VERSIONI)	1985 1971-80	8,0	5,3	2,7
99 EMS	1985 1976-80	15,0	10,0	5,0
99 TURBO	1985 1977-78	23,0	15,3	7,7
750 GRAN TURISMO	748 1958-59	19,5	13,0	6,5
SONETT III/4	1498 1967-69	22,5	15,0	7,5
SONETT III	1698 1970-74	22,5	15,0	7,5
900 (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2119 1978-93	5,3	3,5	1,8
900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1985 1978-86	10,5	7,0	3,5
900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1985 1986-93	9,0	6,0	3,0
900 TURBO 16 (TUTTE LE VERSIONI)	1985 1984-94	9,8	6,5	3,3
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985 1985-94	15,0	10,0	5,0
900 (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1985-2498 1993-98	5,3	3,5	1,8
900 TURBO 16 (II S.) TUTTE LE VER.	1985 1993-98	7,5	5,0	2,5
900 TURBO 16 CABRIOLET (II S.)	1985-2498 1994-98	12,0	8,0	4,0
900 TURBO 16 EP CABRIOLET	1985 1993-94	13,5	9,0	4,5
9000I/2.0-2.3 TURBO 16V/CD/3.0 V6	1985-2962 1985-99	4,5	3,0	1,5
9000I/2.0-2.3 T. 16V/3.0 V6 4 P.	1985-2962 1988-96	4,5	3,0	1,5
9000I TURBO 16V/2.3 TURBO 16V AERO	1985-2290 1993-97	7,0	4,7	2,3
9-5 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1985-2290 1997-06	3,8	2,5	1,3
9-5 (I S.) 3.0 V6 24V/AERO	2962 1998-03	5,3	3,5	1,8
9-5 (I S.) WAGON (TUTTE LE VER.)	1985-2290 1998-06	4,5	3,0	1,5
9-5 (I S.) 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962 1998-03	6,0	4,0	2,0
9-5 2.3 TURBO AERO	2290 1999-05	7,5	5,0	2,5
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290 1999-05	8,3	5,5	2,8
9-5 (II S.) 2.3 TS 260 CV	2290 2008-10	8,4	5,6	2,8
9-5 (II S.) WAGON 2.3 TS 260 CV	2290 2008-10	8,4	5,6	2,8
9-5 (II S.) 2.8 TURBO	2792 2010-12	15,0	10,0	5,0
9-3 (I S.) 2.0I/2.0I LPT/2.3I	1985-2290 1998-02	3,8	2,5	1,3
9-3 (I S.) TURBO/AERO	1985 1998-02	6,0	4,0	2,0
9-3 (I S.) 2.3 TURBO VIGGEN	2290 1999-00	8,3	5,5	2,8
9-3 (I S.) 2.8 V6 TURBO COMBI	2792 2005-06	9,8	6,5	3,3
9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290 1998-03	12,0	8,0	4,0
9-3 (I S.) CABRIOLET VIGGEN	2290 1999-00	15,0	10,0	5,0
9-3 (II S.) BERLINA	1796-1998 2002-10	1,5	1,0	0,5
9-3 (II S.) 2.0 TURBO/AERO	1998 2003-11	3,8	2,5	1,3
9-3 (II S.) SW	1796-1998 2005-10	1,5	1,0	0,5
9-3 (II S.) 2.0 TURBO SW	1998 2005-11	2,3	1,5	0,8
9-3 (II S.) CABRIOLET	1998 2003-11	7,5	5,0	2,5
9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO	2792 2005-09	6,0	4,0	2,0
9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO SW	2792 2005-09	5,3	3,5	1,8
9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO CABRIOLET	2792 2005-09	11,3	7,5	3,8
9-3X	1998 2009-11	10,5	7,0	3,5

SAMAS

ITALIA

YETI	843-903 1968-73	10,5	7,0	3,5
------	-----------------	------	-----	-----

SANTANA

SPAGNA

LAND ROVER 90 (IV SERIE)	2495 1983-94	9,0	6,0	3,0
LAND ROVER 110 (IV SERIE)	2495 1983-94	10,0	6,7	3,3

SEAT

SPAGNA

1400	1395 1953-54	12,0	8,0	4,0
1400 A	1395 1954-60	10,5	7,0	3,5
1400 B/B SPECIAL	1395 1958-59	11,3	7,5	3,8
600 N	633 1957-63	15,0	10,0	5,0
600 D	767 1963-70	10,5	7,0	3,5
600 E	767 1970-72	9,0	6,0	3,0
600 L	767 1972-73	7,5	5,0	2,5
800 (600 4 PORTE)	767 1964-67	13,5	9,0	4,5
1400 C	1395 1960-64	9,0	6,0	3,0
1400 C FAMILIAR	1395 1960-64	11,3	7,5	3,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
1500	1481 1963-72	9,8	6,5	3,3
850 N/S/E	843 1966-74	3,8	2,5	1,3
850 ESPECIAL 4 PUERTAS	843 1969-74	6,8	4,5	2,3
850 COUPÉ/SPORT COUPÉ	843-903 1968-72	9,8	6,5	3,3
850 SPORT (SPIDER)	843-903 1968-72	13,5	9,0	4,5
124/124 L/124 D/FAMILIAR	1197-1297 1968-80	6,0	4,0	2,0
124 ESPECIAL	1438-1919 1975-80	7,5	5,0	2,5
1430 III/III SERIE	1438-1756 1969-75	9,8	6,5	3,3
133 (TUTTE LE VERSIONI)	843 1974-81	3,0	2,0	1,0
127 4 PORTE	903 1974-82	3,8	2,5	1,3
RONDA	1193-1995 1979-86	1,5	1,0	0,5
FURA	903-1438 1982-87	1,5	1,0	0,5
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
IBIZA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	999-1984 1993-02	2,0	1,3	0,7
IBIZA (II S.) GTI/SPORT/CUPRA	1984 1996-99	4,5	3,0	1,5
IBIZA (II S.) GTI/SPORT/CUPRA	1781 1999-02	4,5	3,0	1,5
IBIZA (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1390 2001-09	1,8	1,2	0,6
IBIZA (III S.) CUPRA	1781 2004-07	6,0	4,0	2,0
IBIZA (III S.) FR	1781 2004-08	4,5	3,0	1,5
MALAGA	1193-1461 1985-93	1,2	0,8	0,4
TOLEDO (I S.)	1595-1984 1991-99	1,5	1,0	0,5
TOLEDO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1781 1999-04	1,5	1,0	0,5
TOLEDO (II S.) 2.3 V5	2325 1999-02	3,0	2,0	1,0
CORDOBA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1984 1993-02	1,2	0,8	0,4
CORDOBA (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1390-1598 1997-03	1,5	1,0	0,5
CORDOBA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1390 2002-09	1,5	1,0	0,5
ALHAMBRA (I S.) TUTTE LE VER.	1781-1984 1996-10	1,4	0,9	0,5
ALHAMBRA (I S.) 2.8 V6 24V	2792 2000-09	2,6	1,7	0,9
AROSA 1.0/1.4	999-1390 1997-05	1,5	1,0	0,5
AROSA 1.4 16V SPORT/FR	1390 2001-05	3,0	2,0	1,0
LEON (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1781 2000-06	1,5	1,0	0,5
LEON (I S.) 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2792 2000-06	5,3	3,5	1,8
LEON (II S.) 2.0 TSI CUPRA	1984 2006-11	8,8	5,9	2,9

1500	1481 1963-72	9,8	6,5	3,3
850 N/S/E	843 1966-74	3,8	2,5	1,3
850 ESPECIAL 4 PUERTAS	843 1969-74	6,8	4,5	2,3
850 COUPÉ/SPORT COUPÉ	843-903 1968-72	9,8	6,5	3,3
850 SPORT (SPIDER)	843-903 1968-72	13,5	9,0	4,5
124/124 L/124 D/FAMILIAR	1197-1297 1968-80	6,0	4,0	2,0
124 ESPECIAL	1438-1919 1975-80	7,5	5,0	2,5
1430 III/III SERIE	1438-1756 1969-75	9,8	6,5	3,3
133 (TUTTE LE VERSIONI)	843 1974-81	3,0	2,0	1,0
127 4 PORTE	903 1974-82	3,8	2,5	1,3
RONDA	1193-1995 1979-86	1,5	1,0	0,5
FURA	903-1438 1982-87	1,5	1,0	0,5
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
IBIZA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	999-1984 1993-02	2,0	1,3	0,7
IBIZA (II S.) GTI/SPORT/CUPRA	1984 1996-99	4,5	3,0	1,5
IBIZA (II S.) GTI/SPORT/CUPRA	1781 1999-02	4,5	3,0	1,5
IBIZA (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1390 2001-09	1,8	1,2	0,6
IBIZA (III S.) CUPRA	1781 2004-07	6,0	4,0	2,0
IBIZA (III S.) FR	1781 2004-08	4,5	3,0	1,5
MALAGA	1193-1461 1985-93	1,2	0,8	0,4
TOLEDO (I S.)	1595-1984 1991-99	1,5	1,0	0,5
TOLEDO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1781 1999-04	1,5	1,0	0,5
TOLEDO (II S.) 2.3 V5	2325 1999-02	3,0	2,0	1,0
CORDOBA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1984 1993-02	1,2	0,8	0,4
CORDOBA (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1390-1598 1997-03	1,5	1,0	0,5
CORDOBA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1390 2002-09	1,5	1,0	0,5
ALHAMBRA (I S.) TUTTE LE VER.	1781-1984 1996-10	1,4	0,9	0,5
ALHAMBRA (I S.) 2.8 V6 24V	2792 2000-09	2,6	1,7	0,9
AROSA 1.0/1.4	999-1390 1997-05	1,5	1,0	0,5
AROSA 1.4 16V SPORT/FR	1390 2001-05	3,0	2,0	1,0
LEON (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1781 2000-06	1,5	1,0	0,5
LEON (I S.) 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2792 2000-06	5,3	3,5	1,8
LEON (II S.) 2.0 TSI CUPRA	1984 2006-11	8,8	5,9	2,9

SIATA

ITALIA

AMICA	633 1948-52	100,0	62,5	44,0
DAINA	1488 1950-58	300,0	200,0	100,0
208 CS	1996 1952-54	1.400,0	1.000,0	600,0
600	633 1956-60	19,5	13,0	6,5
1500 TS	1481 1962-66	21,0	14,0	7,0
1500 TS COUPÉ MICHELOTTI	1481 1962-64	26,3	17,5	8,8
1600 TS COUPÉ MICHELOTTI	1587 1964-66	26,3	17,5	8,8
SPRING 850 SPIDER	845 1967-70	20,3	13,5	6,8

SIMCA / TALBOT

FRANCIA

5 (3 CV)	569 1936-48	18,0	12,0	6,0
6 CV BERLINA	995 1935-37	24,8	16,5	8,3
6 CV CABRIOLET	995 1935-37	33,0	22,0	11,0
8 (1100) BERLINA	1089 1938-49	22,5	15,0	7,5
ARONDE 9	1221 1951-55	10,5	7,0	3,5
ARONDE (TUTTE LE VERSIONI)	1290 1956-64	11,3	7,5	3,8
ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290 1957-62	13,5	9,0	4,5
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290 1957-62	21,6	13,5	9,5
VEDETTE (TUTTE LE VERSIONI)	2351 1955-62	12,8	8,5	4,3
ARIANE (TUTTE LE VERSIONI)	1290-2351 1957-63	11,3	7,5	3,8
1000 (TUTTE LE VERSIONI)	777-1118 1967-72	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 1979-79	5,3	3,5	1,8
1307/1308/1309/1510	1294-1592 1975-84	3,3	2,2	1,1
HORIZON (TUTTE LE VERSIONI)	1118-1592 1977-87	3,0	2,0	1,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
SAMBA	954-1360 1981-87	2,3	1,5	0,8
SAMBA CABRIOLET	1360 1982-86	7,5	5,0	2,5
SAMBA RALLYE	1219-1360 1982-86	9,8	6,5	3,3
SOLARA (TUTTE LE VERSIONI)	1294-1592 1980-87	2,3	1,5	0,8
TAGORA (TUTTE LE VERSIONI)	2155-2849 1980-84	3,0	2,0	1,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
SMART ROADSTER-COUPÉ	698 2002-07	6,8	4,5	2,3
SMART ROADSTER BRABUS	698 2004-07	9,0	6,0	3,0
SMART ROADSTER-COUPÉ BRABUS	698 2004-07	8,3	5,5	2,8

SPA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
TIPO 23/23S - 20 HP TORP./BERL.	2724 1920-25	57,0	38,0	19,0
TIPO 24S - 40 HP TORP./BERL.	4426 1920-26	105,0	70,0	35,0

SSANGYONG

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
KJ/KORANDO	1998-3199 1997-03	3,3	2,2	1,1
KJ/KORANDO D/TD	2299-2874 1997-06	2,6	1,7	0,9
MUSSO	1998-3199 1996-03	2,7	1,8	0,9
MUSSO DIESEL	2299-2874 1996-03	2,0	1,3	0,7
REXTON (I S.) TUTTE LE VERSIONI	3199 2002-06	3,8	2,5	1,3
REXTON (II S.) TD/XDI	2696-2874 2002-06	3,0	2,0	1,0
RODIUS (I S.)	2696 2005-09	5,1	3,4	1,7

STANDARD

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
VANGUARD VIII/III	2088 1948-63	10,5	7,0	3,5
EIGHT	803 1953-59	8,8	5,5	3,9
TEN	948 1954-61	9,0	6,0	3,0

STEYR PUCH

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
500 (TUTTE LE VERSIONI)	493 1958-72	22,5	15,0	7,5
650 (TUTTE LE VERSIONI)	643-660 1963-68	25,5	17,0	8,5
700 C	643 1961-68	16,5	11,0	5,5
700 E	643 1963-66	18,0	12,0	6,0
HAFLINGER	643 1958-75	27,0	18,0	9,0
PINZGAUER	2499 1972-82	34,5	23,0	11,5

SUBARU

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
1800 4 WD/LEONE (TUTTE LE VERSIONI)	1782 1979-91	3,0	2,0	1,0
IMPREZA I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1597-1994 1993-00	4,5	3,0	1,5
IMPREZA I S. 2.0 TURBO 16V 4WD	1994 1994-00	30,0	20,0	10,0
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX GT	1994 1994-97	36,0	24,0	12,0
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO R.LOOK	1994 1996	38,0	25,3	12,7
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WWW	1994 1998-99	40,0	26,7	13,3
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX PLUS	1994 1999-00	45,0	30,0	15,0
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX 3	1994 1999-00	45,0	30,0	15,0
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX LTD	1994 2000	45,0	30,0	15,0
IMPREZA II S. SW (TUTTE LE VER.)	1498-1994 2000-07	4,5	3,0	1,5
IMPREZA II S. WRX "BUGEYE"	1994 2001-03	38,0	25,3	12,7
IMPREZA II S. WRX STI "BUGEYE"	1994 2001-02	50,0	33,5	16,7
IMPREZA II S. WRX "BLOBEYE"	1994 2003-05	42,0	28,0	14,0
IMPREZA II S. WRX STI "BLOBEYE"	1994 2003-05	52,5	35,0	17,5
IMPREZA II S. WRX "STI L.E. SOLB."	1994 2003-05	75,0	50,0	25,0
IMPREZA II S. WRX "HAWKEYE"	2457 2006-07	44,0	29,3	14,7
IMPREZA II S. WRX STI "HAWKEYE"	2457 2006-07	55,0	36,5	18,3
IMPREZA III S. WRX STI	2457 2008-10	32,0	21,3	10,7
LEGACY I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1820-2212 1990-96	2,3	1,5	0,8
LEGACY I S. WAGON (TUTTE LE VER.)	1820-2212 1990-95	2,6	1,7	0,9
LEGACY III/II S. (TUTTE LE VER.)	1820-2500 1993-03	2,6	1,7	0,9
LEGACY (II/III S.) TURBO 16V 4WD	1994 1993-97	4,5	3,0	1,5
LEGACY III/II S. WAGON TUTTE LE V.	1820-2500 1993-03	4,5	3,0	1,5
LEGACY II/III S. WAGON T. 16V 4WD	1994 1993-97	3,8	2,5	1,3
LEGACY III/II S. OUTBACK T. 4WD	1994 1997-05	3,8	2,5	1,3
LEGACY II/III S. OUTB. 16V 4WD	2212-2500 1995-99	4,5	3,0	1,5
LEGACY III/II S. OUTBACK H6 3.0/R	2999 2000-06	6,0	4,0	2,0
LEGACY IV S. (TUTTE LE VERSIONI)	1994 2004-09	4,5	3,0	1,5
LEGACY (IV S.) 3.0R 24V	3000 2003-07	5,6	3,7	1,9
LEGACY IV S. WAGON (TUTTE LE VER.)	1994-2457 2003-09	4,5	3,0	1,5
LEGACY (IV S.) WAGON 3.0R 24V	3000 2003-09	5,6	3,7	1,9
M 80	758 1991-93	2,0	1,3	0,7
SVX	3319 1992-97	12,0	8,0	4,0
JUSTY (I S.) TUTTE LE VERSIONI	997-1189 1986-96	1,8	1,2	0,6
JUSTY (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1298 1996-03	2,4	1,6	0,8
JUSTY (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1328 2003-08	3,3	2,2	1,1
FORESTER I S. (TUTTE LE VER.)	1994 1997-02	3,8	2,5	1,3
FORESTER II S. 2.0I 16V	1994 2002-08	4,5	3,0	1,5
FORESTER (II S.) TURBO	1994-2457 2002-08	5,3	3,5	1,8
OUTBACK (I S.) 2.5 16V	2457 1999-03	6,0	4,0	2,0
OUTBACK (II S.) 3.0 24V H6	3000 2000-03	6,8	4,5	2,3
OUTBACK (III S.) 2.5 16V	2457 2003-09	7,5	5,0	2,5
OUTBACK (III S.) 3.0R 24V	3000 2003-09	10,5	7,0	3,5
B9 TRIBECA	3000 2006-07	4,5	3,0	1,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
B9 TRIBECA 3.6	3630 2007-10	7,5	5,0	2,5

SUNBEAM

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
16/40	3016 1919-24	45,0	30,0	15,0
24/ 24/60 / 24/70	4524 1919-24	51,0	34,0	17,0
14	1954 1921-24	18,0	12,0	6,0
16/50	2540 1924	45,0	30,0	15,0
12	1598 1924-26	18,0	12,0	6,0
14/40	2120 1924-27	21,0	14,0	7,0
20/60	3181 1924-27	48,0	32,0	16,0
3 LITRE	2916 1926-31	63,0	42,0	21,0
30/90	4826 1926-29	80,0	53,0	26,5
SIXTEEN	2035-2193 1927-33	33,0	22,0	11,0
TWENTY	2916-3317 1927-33	40,5	27,0	13,5
TWENTY-FIVE	3617 1927-33	45,0	30,0	15,0
THIRTY-FIVE	5447 1929	98,0	65,0	32,5
DAWN	1627 1934-35	26,3	17,5	8,8
TWENTY	2194-2916 1933-35	42,0	28,0	14,0
TWENTY-FIVE	3317 1934-35	48,0	32,0	16,0
TALBOT 2 LITRE SALOON	1944 1939-48	30,0	20,0	10,0
TALBOT 2 LITRE TOURER/DHC	1944 1939-48	37,5	25,0	12,5
TALBOT 3 LITRE	3181 1937-39	52,5	35,0	17,5
TALBOT 4 LITRE	4086 1938-39	60,0	40,0	20,0
TALBOT TEN SALOON	1184 1938-48	30,0	20,0	10,0
TALBOT TEN TOURER/DHC	1184 1938-48	37,5	25,0	12,5
TALBOT 80	1184 1948-50	30,0	20,0	10,0
TALBOT 80 DHC	1184 1948-50	37,5	25,0	12,5
TALBOT 90/90 MK II/90 MK IIA	1944-2267 1948-54	37,5	25,0	12,5
TALBOT 90/90 MK II/90 MK IIA DHC	1944-2267 1948-54	45,0	30,0	15,0
TALBOT ALPINE	2267 1953-55	52,5	35,0	17,5
MK III/MK III S	2267 1954-57	30,0	20,0	10,0
MK III CONVERTIBLE COUPÉ	2267 1954-57	37,5	25,0	12,5
ALPINE	1494 1959-60	45,0	30,0	15,0
RAPIER SERIES I	1390 1955-58	9,0	6,0	3,0
RAPIER II/III/IIIA	1494-1592 1958-63	9,8	6,5	3,3
RAPIER II/III/IIIA CONVERTIBLE	1494-1592 1958-63	13,5	9,0	4,5
RAPIER IV/V	1592-1725 1963-67	10,5	7,0	3,5
ALPINE (ARROW TYPE)	1725 1967-76	5,3	3,5	1,8
ALPINE II/III/IV/V	1592-1725 1960-68	21,0	14,0	7,0
RAPIER (ARROW TYPE)	1725 1967-76	6,0	4,0	2,0
RAPIER H 120	1725 1967-76	6,8	4,5	2,3
IMP SPORT/SPORT	875 1966-76	7,5	5,0	2,5
STILETTO	875 1967-73	8,5	5,7	2,8
VENEZIA	1592 1963-65	33,0	22,0	11,0
TIGER I (260)	4261 1964-66	105,0	70,0	35,0
TIGER II (289)	4727 1967	150,0	100,0	50,0

SUZUKI

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
LJ10/JIMNY	359 1970-73	6,8	4,5	2,3
LJ50/JIMNY	539 1970-80	6,0	4,0	2,0
LJ80/JIMNY	797 1975-80	6,8	4,5	2,3
SJ 410/413/SAMURAI	970-1324 1982-03	6,8	4,5	2,3
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298-1328 1998-11	6,8	4,5	2,3
VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998 1991-00	4,2	2,8	1,4
VITARA/VITARA TD	1590-1998 1988-04	3,3	2,2	1,1
GRAND VITARA I S. 1.6/2.0/2.5	1590-2493 1998-07	4,1	2,7	1,4
GRAND VITARA II S. 1.6/2.0/2.4 16V	1586-2393 2005-10	5,6	3,7	1,9
GRAND VITARA II S. 3.2 V6 24V	3195 2009-10	6,9	4,6	2,3
SWIFT II/III S. (TUTTE LE VER.)	993-1298 1990-01	2,3	1,5	0,8
SWIFT CABRIOLET	1298 1992-94	4,5	3,0	1,5
BALENO (TUTTE LE VERSIONI)	1298-1839 1994-01	1,2	0,8	0,4
BALENO WAGON (TUTTE LE VER.)	1298-1839 1996-02	1,2	0,8	0,4
X90	1590 1996-00	6,8	4,5	2,3
WAGON R+ (TUTTE LE VERSIONI)	996-1328 1997-06	2,3	1,5	0,8
IGNIS (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1328 2000-03	2,1	1,4	0,7
IGNIS (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1328-1491 2003-09	1,8	1,2	0,6

TALBOT LAGO

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
SPECIAL COUPÉ	3996 1936-39	230,0	170,0	102,0
SPECIAL CABRIOLET	3996 1936-39	270,0	200,0	120,0
SS COUPÉ	3996 1937-39	270,0	200,0	120,0
SS CABRIOLET	3996 1937-39	340,0	250,0	150,0
T 14 L5 SPORT 2500	2491 1955-57	90,0	60,0	30,0
T 26 RECORD	4482 1946-55	105,0	70,0	35,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
T 26 GS GRAND SPORT	4482 1948-53	120,0	80,0	40,0
T 26 GS GRAND SPORT	4482 1953-55	135,0	90,0	45,0

TALBOT/SUNBEAM

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
SUNBEAM (TUTTE LE VERSIONI)	928-1295 1977-81	3,0	2,0	1,0
SUNBEAM TI	1592 1979-81	12,0	8,0	4,0
SUNBEAM LOTUS	2174 1979-81	33,0	22,0	11,0

TOYOTA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
FJ 40	3878 1960-70	14,3	9,5	4,8
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878 1971-79	12,0	8,0	4,0
FJ 55 SW	3878 1967-70	12,8	8,5	4,3
FJ 55 SW	2977-3878 1971-79	11,3	7,5	3,8
FJ 60 SW	3431-4228 1980-82	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980 1983			

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+	A+	AB	B+
GLORIA SIX (6 - 6/16) TOURER/DHC	1476-1991	1934-35	52,5	35,0	17,5	
DOLOMITE/VITESSE SALOON	1496-1991	1937-39	33,0	22,0	11,0	
DOLOMITE 8 ROADSTER	1990	1934	195,0	130,0	65,0	
DOLOMITE 14/60 ROADSTER	1776	1936-38	75,0	50,0	25,0	
DOLOMITE 16 ROADSTER	1991	1938-39	75,0	50,0	25,0	
1800 SALOON	1776	1946-49	19,5	13,0	6,5	
1800/2000 ROADSTER	1776-2088	1946-49	60,0	40,0	20,0	
2000 SALOON (RENOWN)	2088	1949-51	20,3	13,5	6,8	
RENOWN LIMOUSINE	2088	1951	22,5	15,0	7,5	
MAYFLOWER	1247	1949-53	19,5	13,0	6,5	
MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	27,0	18,0	9,0	
TR2 LONG DOOR	1991	1953-54	83,0	55,0	27,5	
TR2 SHORT DOOR	1991	1954-55	67,5	45,0	22,5	
TR3	1991	1955-57	67,5	45,0	22,5	
TR3 A	1991	1957-61	54,0	40,0	24,0	
TR3 B	2138	1962	54,0	40,0	24,0	
ITALIA	1991	1960-61	67,5	45,0	22,5	
TR4	2138	1961-65	45,0	30,0	15,0	
TR4 A IRS	2138	1965-67	52,5	35,0	17,5	
TR5 P.I.	2498	1967-68	83,0	55,0	27,5	
TR 250	2498	1967-68	45,0	30,0	15,0	
TR6 P.I.	2498	1969-75	37,5	25,0	12,5	
TR7 COUPÉ	1998	1976-81	9,0	6,0	3,0	
TR7 SPIDER	1998	1980-82	12,0	8,0	4,0	
HERALD	948-1147	1959-70	9,0	6,0	3,0	
HERALD COUPÉ	948-1147	1959-64	11,3	7,5	3,8	
HERALD CONVERTIBILE	948-1147	1961-71	16,5	11,0	5,5	
VITESSE	1596-1998	1962-71	12,8	8,5	4,3	
VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	18,8	12,5	6,3	
2000 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	9,0	6,0	3,0	
2500 MK2/TC	2498	1968-77	10,5	7,0	3,5	
1300/1300 TC	1296	1966-70	6,0	4,0	2,0	
1500/1500 TC	1493	1970-76	6,8	4,5	2,3	
TOLEDO	1296-1493	1970-76	6,8	4,5	2,3	
STAG	2997	1970-77	37,5	25,0	12,5	
DOLOMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	9,8	6,5	3,3	
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	18,0	12,0	6,0	
SPITFIRE 4	1147	1962-64	24,0	16,0	8,0	
SPITFIRE MK II	1147	1964-67	23,3	15,5	7,8	
SPITFIRE MK III	1296	1967-70	19,5	13,0	6,5	
SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	13,5	9,0	4,5	
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	16,5	11,0	5,5	
GT6 COUPÉ MK I	1998	1966-68	34,5	23,0	11,5	
GT6 COUPÉ MK II	1998	1968-70	34,5	23,0	11,5	
GT6 COUPÉ MK III	1998	1971-73	31,5	21,0	10,5	
ACCLAIM (TUTTE LE VERSIONI)	1335	1980-84	1,8	1,2	0,6	

TVR

GRAN BRETAGNA

GRANTURA	1588-1798	1958-66	36,0	24,0	12,0	
GRIFFITH	4727	1962-67	52,5	35,0	17,5	
VIXEN	1598-1998	1967-70	33,0	22,0	11,0	
TUSCAN	2994-4727	1968-71	45,0	30,0	15,0	
S CONVERTIBILE/S2/S2C	2792-2935	1986-90	34,5	23,0	11,5	
TASMIN	1993-4441	1980-91	35,5	23,5	11,8	
SPEED EIGHT	3947-3950	1989-91	40,5	27,0	13,5	
S3/S3C	2935	1990-91	45,0	30,0	15,0	
GRIFFITH 500 (4.0-4.3-4.5-5.0)	3950-4988	1991-02	67,5	45,0	22,5	
CHIMAERA	3947-4997	1992-04	60,0	40,0	20,0	
CERBERA/CERBERA GT	3966-4475	1995-05	56,5	37,5	18,8	
TUSCAN	4441	1990-91	60,0	40,0	20,0	
TUSCAN/S	3605-3996	2000-06	56,5	37,5	18,8	
TAMORA	3605	2002-06	52,5	35,0	17,5	
SAGARIS	3996	2005-06	63,0	42,0	21,0	

UAZ

RUSSIA

469 B/31512	1995-2498	1964-99	5,3	3,5	1,8	
-------------	-----------	---------	-----	-----	-----	--

UMM

PORTOGALLO

4X4/ALTER/ALVOR (TUTTE LE VER.)	1971-2498	1976-96	3,8	2,5	1,3	
---------------------------------	-----------	---------	-----	-----	-----	--

VANDEN PLAS

GRAN BRETAGNA

PRINCESS 3 LITRI	2912	1959-64	16,5	11,0	5,5	
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	24,8	16,5	8,3	
4 LITRI BERLINA	3993	1960-68	34,5	23,0	11,5	

Modello	cm ³ anni			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+	A+	AB	B+
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	48,0	32,0	16,0	
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	9,8	6,5	3,3	

VAUXHALL

GRAN BRETAGNA

14/40	2297	1921-27	28,5	19,0	9,5	
25 HP	3969	1921	43,5	29,0	14,5	
23/60	4000	1922-26	31,5	21,0	10,5	
30/98	4224	1922-26	46,5	31,0	15,5	
25/70	3880	1926-28	46,5	31,0	15,5	
20/60	2762-2916	1927-30	39,0	26,0	13,0	
CADET	2048	1931-33	19,5	13,0	6,5	
80	3317	1931-32	28,5	19,0	9,5	
BIG 6	2392	1933-35	21,0	14,0	7,0	
27 HP	3180	1933-36	24,0	16,0	8,0	
20 HP	2392	1934-36	19,5	13,0	6,5	
LIGHT 6	1531	1934-36	19,5	13,0	6,5	
14 HP	1781	1935-38	16,5	11,0	5,5	
12 HP	1530	1936-38	15,0	10,0	5,0	
25 HP	3215	1936-39	21,0	14,0	7,0	
10 HP	1203	1938-40	12,0	8,0	4,0	
12 HP	1442	1938-46	13,5	9,0	4,5	
14 HP	1781	1938-48	16,5	11,0	5,5	
14/6	1781	1939-40	16,5	11,0	5,5	
10 HP	1203	1946-47	10,5	7,0	3,5	
12 HP	1442	1946-48	12,0	8,0	4,0	
WYVERN (LDX)	1442	1948-51	7,5	5,0	2,5	
WYVERN (EIX)	1442	1951-52	7,5	5,0	2,5	
WYVERN (EIXW)	1507	1952-57	9,0	6,0	3,0	
VELOX (LIP)	2275	1948-51	8,3	5,5	2,8	
VELOX (EIP)	2275	1951-52	8,3	5,5	2,8	
VELOX (EIPV)	2262	1952-57	8,8	6,5	3,3	
VELOX (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	10,5	7,0	3,5	
VELOX (PB)	2651	1962-64	9,0	6,0	3,0	
VELOX (PB)	3293	1964-65	9,0	6,0	3,0	
CRESTA (EIPC)	2262	1954-57	9,8	6,5	3,3	
CRESTA (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	10,5	7,0	3,5	
CRESTA (PB)	2651	1962-65	9,0	6,0	3,0	
CRESTA (PC)	3293	1965-72	8,3	5,5	2,8	
VISCOUNT	3293	1966-72	9,0	6,0	3,0	
VICTOR	1507	1957-59	8,3	5,5	2,8	
VICTOR II	1507	1959-61	8,3	5,5	2,8	
VICTOR (FB)/VX 4-90	1507	1961-64	7,5	5,0	2,5	
VICTOR (FC 10X)/VX 4-90	1594	1965-67	6,8	4,5	2,3	
VICTOR (FD)	1599	1967-71	5,3	3,5	1,8	
VICTOR 2000 (FD)/VX4-90	1975	1967-72	6,0	4,0	2,0	
VICTOR 1800/2300 (FE) / VX4-90	1759-2279	1972-78	4,5	3,0	1,5	
VICTOR 3300 (FE)	3294	1973-76	5,3	3,5	1,8	
VENTORA	3294	1968-72	6,8	4,5	2,3	
VENTORA II	3294	1972-76	6,0	4,0	2,0	
VIVA (HA) TUTTE LE VERSIONI	1057	1963-66	4,5	3,0	1,5	
VIVA (HB) TUTTE LE VERSIONI	1159-1599	1966-70	4,5	3,0	1,5	
VIVA (HC) TUTTE LE VERSIONI	1159-2279	1970-79	3,8	2,5	1,3	
VIVA BRABHAM	1159	1967-70	22,5	15,0	7,5	
VIVA GT	1975	1968-70	9,0	6,0	3,0	
FIRENZA	1159-2279	1971-73	4,5	3,0	1,5	
FIRENZA	1256-2279	1973-75	3,8	2,5	1,3	
MAGNUM	1759-2279	1973-77	4,5	3,0	1,5	

VENTURI

FRANCIA

VENTURI	2458-2849	1986-93	25,5	17,0	8,5	
VENTURI CABRIOLET	2458-2849	1988-93	33,0	22,0	11,0	
ATLANTIQUE/300/400 GT	2946-2975	1994-01	24,0	16,0	8,0	

VOLKSWAGEN

GERMANIA

TYP 82 KÜBELWAGEN	985-1131	1940-45	66,0	44,0	22,0	
TYP 82 E/60	985-1131	1941-45	71,0	47,5	23,7	
TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	64,5	43,0	21,5	
TYP 166 SCHWIMMwagen	1131	1942-44	90,0	60,0	30,0	
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	

Modello	cm ³ anni			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+	A+	AB	B+
MAGGIOLINO 1300/1500 (12V)	1285-1493	1967-70	12,0	8,0	4,0	
MAGGIOLINO 1200 (12V)	1192	1974-78	8,3	5,5	2,8	
MAGGIOLONE 1302	1192-1584	1970-72	9,0	6,0	3,0	
MAGGIOLONE 1303	1192-1584	1972-74	8,3	5,5	2,8	
MAGGIOLONE 1303	1192-1584	1974-75	7,5	5,0	2,5	
MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-03	7,5	5,0	2,5	
MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	100,0	66,5	33,5	
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-54	74,5	49,5	24,8	
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1954-57	49,5	33,0	16,5	
MAGGIOLINO 1200 CABRIOLET	1192	1957-67	36,5	24,2	12,1	
MAGGIOLINO 1300/1500 CABRIOLET	1285-1493	1965-67	30,0	20,0	10,0	
MAGGIOLINO 1200 CABRIOLET (12V)	1192	1967-70	25,5	17,0	8,5	
MAGGIOLINO 1300/1500 CABR. (12V)	1285-1493	1967-70	27,0	18,0	9,0	
MAGGIOLONE 1302 CABRIOLET	1192-1584	1970-72	19,5	13,0	6,5	
MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET	1192-1584	1972-74	18,0	12,0	6,0	
MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET	1192-1584	1974-80	16,5	11,0	5,5	
KARMANN GHIA COUPÉ	1192	1955-58	45,0	30,0	15,0	
KARMANN GHIA COUPÉ	1192	1958-66	29,7	19,8	9,9	
KARMANN GHIA COUPÉ	1285-1584	1966-74	26,4	17,6	8,8	
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	34,5	23,0	11,5	
KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	28,5	19,0	9,5	
KARMANN GHIA1.5/1.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	44,5	29,7	14,9	
1500/1500 S	1493	1961-65	14,9	9,9	5,0	
1600 L/TL	1584	1965-66	14,9	9,9	5,0	
1600 L/TL	1584	1966-73	13,2	8,8	4,4	
1500						

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
GOLF (II S.) GTI MODEL YEAR '90	1781 1989-92	9,8	6,5	3,3
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781 1989-92	11,3	7,5	3,8
GOLF GTI G60	1781 1990-91	18,8	12,5	6,3
GOLF (II S.) SYNCRO	1781 1986-91	6,0	4,0	2,0
GOLF RALLYE	1781 1989-90	42,0	28,0	14,0
GOLF COUNTRY	1781 1990-91	15,0	10,0	5,0
GOLF III (TUTTE LE VER.)	1391-1984 1991-98	2,1	1,4	0,7
GOLF III GTI/GTI 16V	1984 1991-98	7,5	5,0	2,5
GOLF (III 2.8/2.9 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861 1991-97	9,0	6,0	3,0
GOLF III VARIANT (TUTTE LE VER.)	1391-1984 1993-98	2,0	1,3	0,7
GOLF III CABRIO (TUTTE LE VER.)	1595-1984 1993-98	6,8	4,5	2,3
GOLF IV (TUTTE LE VERSIONI)	1390-1984 1997-04	1,8	1,2	0,6
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781 1997-03	6,0	4,0	2,0
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781 2002-04	6,8	4,5	2,3
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	19,5	13,0	6,5
GOLF IV VARIANT (TUTTE LE VER.)	1390-1984 1999-06	1,5	1,0	0,5
GOLF IV VARIANT 2.3 V5	2325 1999-04	4,5	3,0	1,5
GOLF IV CABRIO	1595-1984 1998-02	5,3	3,5	1,8
GOLF V 1.4 16V/FSI	1390 2003-04	3,0	2,0	1,0
GOLF V 1.6/2.0 FSI	1598-1984 2003-08	4,4	2,9	1,5
GOLF V GTI	1984 2004-08	8,3	5,5	2,8
GOLF V R32	3189 2005-08	18,0	12,0	6,0
SCIROCCO (I S.)	1093-1588 1974-77	10,5	7,0	3,5
SCIROCCO (II 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/16V (II S.)	1588-1781 1981-91	13,5	9,0	4,5
POLO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	895-1272 1975-81	6,5	4,3	2,2
POLO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1272 1981-90	2,3	1,5	0,8
POLO (II S.) MODEL YEAR '91	1043-1272 1990-95	2,3	1,5	0,8
POLO II S. COUPÉ (TUTTE LE VER.)	1043-1272 1982-90	2,7	1,8	0,9
POLO (II S.) COUPÉ MODEL YEAR '91	1043-1272 1990-94	2,7	1,8	0,9
POLO (II S.) COUPÉ G40	1272 1985-94	9,8	6,5	3,3
POLO (III S.) TUTTE LE VERSIONI	999-1598 1994-02	2,0	1,3	0,7
POLO (III S.) CLASSIC	1390-1598 1996	1,8	1,2	0,6
POLO (III S.) GTI	1598 1999-01	7,8	5,2	2,6
POLO III S. VARIANT (TUTTE LE VER.)	1390-1598 1997-02	2,3	1,5	0,8
POLO (IV S.) 1.8 T. 20V GTI	1781 2006-09	5,4	3,6	1,8
DERBY (I S.) TUTTE LE VERSIONI	895-1093 1976-81	4,5	3,0	1,5
DERBY (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1272 1981-88	3,0	2,0	1,0
JETTA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1588 1979-84	3,0	2,0	1,0
JETTA GLI (I S.)	1588-1781 1979-84	6,8	4,5	2,3
JETTA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1272-1781 1984-92	1,8	1,2	0,6
JETTA (II S.) GTI/GTX 16V	1781 1987-91	3,8	2,5	1,3
JETTA (II S.) SYNCRO	1781 1986-91	3,8	2,5	1,3
CORRADO 1.8I G60	1781 1988-93	18,7	11,0	8,3
CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984 1988-95	12,0	8,0	4,0
CORRADO 2.9 VR6	2861 1991-95	24,0	16,0	8,0
VENTO (TUTTE LE VER.)	1598-1984 1992-96	1,5	1,0	0,5
VENTO 2.8 VR6	2792 1992-98	6,0	4,0	2,0
BORA 1.6/1.8 20V/2.0	1595-1984 1999-06	1,5	1,0	0,5
BORA 1.8 TURBO	1781 2001-04	3,8	2,5	1,3
BORA 2.3 V5	2325 1999-02	4,5	3,0	1,5
BORA 2.8 VR6	2792 2000-03	8,3	5,5	2,8
BORA VARIANT 1.6/2.0	1595-1984 2000-06	1,5	1,0	0,5
BORA VARIANT 1.8 TURBO	1781 2001-04	3,8	2,5	1,3
BORA VARIANT 2.8 VR6	2792 2000-03	8,3	5,5	2,8
SHARAN (I S.) 1.8 TURBO 20V	1781 1998-06	2,7	1,8	0,9
SHARAN (I S.) 2.0	1984 1995-11	2,7	1,8	0,9
SHARAN (II S.) 2.8 V6/VR6	2792 1995-03	3,5	2,3	1,2
SHARAN (I S.) 2.8 V6/VR6 SYNC./4M.	2792 1996-06	4,5	3,0	1,5
NEW BEETLE 1.6	1595 2000-11	4,5	3,0	1,5
NEW BEETLE 1.8 T./2.0	1781-1984 1999-10	5,3	3,5	1,8
NEW BEETLE 2.3 V5	2324 2000-05	9,0	6,0	3,0
NEW BEETLE RSI	3189 2000-02	22,5	15,0	7,5
NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595 2003-11	6,8	4,5	2,3
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T./2.0	1781-1984 2003-10	8,3	5,5	2,8
LUPO 1.0/1.4/1.4 16V	997-1390 1998-05	1,8	1,2	0,6
LUPO GTI	1598 1999-05	8,3	5,5	2,8
TOUAREG 3.2 V6/3.6 V6 FSI (I S.)	3189-3597 2002-10	7,5	5,0	2,5
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
PHAEON 3.2/3.6 V6	3189-3597 2002-09	7,5	5,0	2,5
PHAEON 4.2 V8	4172 2003-15	9,0	6,0	3,0
PHAEON 6.0 W12	5998 2002-11	10,5	7,0	3,5
TOURAN (I S.) 1.6	1595 2003-10	3,0	2,0	1,0
EOS 3.2/3.6 V6	3189-3597 2007-10	9,0	6,0	3,0

VOLKSWAGEN PORSCHE

GERMANIA

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

VOLVO

SVEZIA

ÖV 4	1944 1926-29	39,0	26,0	13,0
PV 4	1944 1927-29	39,0	26,0	13,0
PV 650/651/652/653/654/655	3010-3266 1929-34	24,0	16,0	8,0
PV 656/657/658/659	3670 1935-37	24,0	16,0	8,0
PV 36 «CARIOCA»	3670 1935-38	24,0	16,0	8,0
PV 51/52/53/54/55/56	3670 1936-45	24,0	16,0	8,0
PV 60/61	3670 1942-50	19,5	13,0	6,5
PV 444 (TUTTE LE VERSIONI)	1414-1583 1944-58	21,0	14,0	7,0
PV 445 DUETT	1414-1583 1955-60	22,5	15,0	7,5
SPORT	1414 1956-57	45,0	30,0	15,0
PV 544	1583-1778 1958-65	18,0	12,0	6,0
TP 21	3650 1956-59	15,0	10,0	5,0
LAPLANDER	1778-1990 1959-76	19,5	13,0	6,5
SERIE 120 - AMAZON (TUTTE LE VER.)	1583-1986 1956-70	11,3	7,5	3,8
SERIE 140 (TUTTE LE VER.)	1778-1986 1966-74	8,3	5,5	2,8
164	2978 1968-74	12,0	8,0	4,0
P1800/P1800 S	1778-1986 1961-71	28,5	19,0	9,5
1800 ES	1986 1971-73	30,0	20,0	10,0
66 (TUTTE LE VER. ANCHE DAF)	1108-1289 1972-79	4,5	3,0	1,5
343/345	1397-1986 1976-81	2,3	1,5	0,8
340/360 (TUTTE LE VERSIONI)	1397-1986 1982-91	2,3	1,5	0,8
440 (TUTTE LE VERSIONI)	1596-1998 1988-96	1,2	0,8	0,4
440 TURBO	1721 1988-96	2,0	1,3	0,7
460 (TUTTE LE VERSIONI)	1596-1998 1989-96	1,2	0,8	0,4
480 ES	1721-1998 1986-95	6,8	4,5	2,3
480 TURBO	1721 1988-95	8,6	5,7	2,9
244 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2127 1974-81	6,0	4,0	2,0
240 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2316 1982-91	5,3	3,5	1,8
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127 1980-85	10,5	7,0	3,5
245 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2127 1974-81	7,5	5,0	2,5
240 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2316 1982-93	5,3	3,5	1,8
245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127 1981-85	10,5	7,0	3,5
264 DL/GL/GLE	2664-2849 1974-81	7,5	5,0	2,5
265 DL/GL/GLE	2664-2849 1974-81	7,5	5,0	2,5
262 COUPÉ	2664-2849 1977-81	16,5	11,0	5,5
740 (TUTTE LE VER.)	1986-2316 1984-92	3,0	2,0	1,0
740 TURBO	1986-2316 1984-89	3,8	2,5	1,3
740 TURBO 16V	1986 1989-90	4,2	2,8	1,4
740 SW	1986-2316 1985-92	3,0	2,0	1,0
740 TURBO SW	1986 1985-89	3,8	2,5	1,3
740 TURBO 16V SW	1986 1989-90	4,2	2,8	1,4
760 GLE V6	2849 1982-87	4,5	3,0	1,5
760 GLE LIMOUSINE	2849 1986-87	9,0	6,0	3,0
760 TURBO 2.3	2316 1982-87	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 SW	2849 1985-87	4,5	3,0	1,5
760 TURBO 2.3 SW	2316 1985-87	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 (II S.)	2849 1987-90	4,5	3,0	1,5
760 TURBO (II S.)	2316 1987-90	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 SW (II S.)	2849 1987-90	4,5	3,0	1,5
760 TURBO SW (II S.)	2316 1987-90	5,3	3,5	1,8
780 TURBO	1986 1986-90	7,5	5,0	2,5
780 TURBO 16	1986 1989-92	8,3	5,5	2,8
780 V6	2458-2849 1985-92	7,5	5,0	2,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
S40 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1948 1996-04	1,2	0,8	0,4
S40 (I S.) T4	1855-1948 1997-02	3,2	2,1	1,1
V40 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1948 1996-04	1,2	0,8	0,4
V40 (I S.) SW T4	1855-1948 1997-02	3,0	2,0	1,0
940 GLE	2849 1990-93	3,8	2,5	1,3
940 2.0/2.3	1986-2316 1990-96	3,8	2,5	1,3
940 TURBO	1986-2316 1990-96	3,8	2,5	1,3
940 POLAR/SUPER POLAR	1986 1993-95	4,5	3,0	1,5
(940) POLAR 2.3 TURBO	2316 1997	5,3	3,5	1,8
940 GLE SW	2849 1990-93	3,8	2,5	1,3
940 2.0/2.3 SW	1986-2316 1990-96	3,8	2,5	1,3
940 TURBO SW	1986-2316 1990-96	3,8	2,5	1,3
(940) POLAR 2.3 TURBO SW	2316 1997	5,3	3,5	1,8
960 2.0I TURBO 16V	1986 1990-94	5,3	3,5	1,8
960 TURBO	2316 1990-92	4,5	3,0	1,5
960 2.9I 24V	2922 1990-96	6,0	4,0	2,0
960 2.5 24V	2473 1995-96	5,3	3,5	1,8
960 2.0I TURBO 16V SW	1986 1990-94	5,3	3,5	1,8
960 TURBO SW	2316 1990-92	4,5	3,0	1,5
960 2.9I 24V S.W.	2922 1990-96	6,0	4,0	2,0
960 2.5 24V SW	2473 1995-96	5,3	3,5	1,8
850 GLE/GLT	1984-2435 1991-96	3,0	2,0	1,0
850 TURBO 20V T-5	1984-2319 1993-96	7,5	5,0	2,5
850 R/T-5 R	1984-2319 1994-96	12,0	8,0	4,0
850 GLE SW/GLT SW	1984-2435 1993-96	3,8	2,5	1,3
850 TURBO 20V T-5 SW	1984-2319 1993-96	8,3	5,5	2,8
850 R/T-5 R SW	1984-2319 1994-96	13,5	9,0	4,5
S70 (I S.) 2.0I/2.4I	1984-2435 1996-00	3,0	2,0	1,0
S70 20V TURBO	1984-2435 1996-99	4,5	3,0	1,5
V70 2.0I/2.4I	1984-2435 1996-06	3,8	2,5	1,3
V70 20V TURBO	1984-2521 1996-06	5,3	3,5	1,8
V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2435 1996-02	6,0	4,0	2,0
V70 R	1984-2521 1997-06	12,0	8,0	4,0
S90 2.9 24V	2922 1996-98	6,8	4,5	2,3
V90 2.9 24V	2922 1996-98	6,8	4,5	2,3
S80 (I S.) 2.4I 20V	2435 1999-06	3,8	2,5	1,3
S80 (I S.) 2.0I TURBO 20V T	1984 1998-01	3,8	2,5	1,3
S80 (I S.) 2.4I/2.5I TURBO 20V	2435-2521 2000-06	4,1	2,7	1,4
S80 (I S.) 2.0I TURBO 20V T5	1984 1998-00	4,5	3,0	1,5
S80 (I S.) 2.8 24V TURBO T6	2783 1998-02	6,0	4,0	2,0
S80 (I S.) 2.9 24V	2922 1998-06	5,0	3,3	1,7
XC70 2.5I T. 20V AWD (TUTTE LE V.)	2521 2002-06	5,3	3,5	1,8
XC90/XC90 T6 (I S.)	2521-3121 2002-08	6,0	4,0	2,0
XC90 V8 (I S.)	4413 2004-10	7,5	5,0	2,5
S60 (I S.) 2.4I 20V	2435 2000-09	2,0	1,3	0,7
S60 (I S.) 20V TURBO	1984-2521 2000-09	3,0	2,0	

UN PONTE TRA DOMANDA E OFFERTA

- Le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 146
- Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali) hanno la precedenza
- Il quadratino in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

ALFETTA GTV 2000, 1979, rosso, Asi, auto a posto nel complesso, carrozzeria sana, vernice da rivedere, 7.500 € non trattabili



3333538217

DAIMLER

250 V8, 1964, Opalescent Maroon, rarissima colorazione originale Daimler-Jaguar, restauro totale documentato, guida a destra, servosterzo, motore V8 da 140 CV, targhe e documenti italiani, revisione valida fino a gennaio 2025, visibile a Brescia, prezzo trattabile



3407523477

INNOCENTI

MINI MINOR, 1968, blu chiaro, in buono stato, revisionata, vetri scorrevoli, visibile a Verona, 5.500 €

3391987495

MINI COOPER MK 3, 1970, 63 mila km, versione con vetro discendente senza deflettore, motore revisionato, visibile a Savigliano (CN), 15 mila €



fabio.olocco70@gmail.com

LANCIA

APRILIA, 1949, beige metallizzato, carrozzeria restaurata da Quality Cars, interni in pelle marrone, motore rimesso a nuovo da Officina Sergio Gamberini, collettore di aspirazione Weber con carburatore doppio corpo Weber, scarichi inox, 60 CV, Asi Targa oro, visibile a Bologna, 67 mila €



3487658108

Per ordini o informazioni sulle riviste

ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio abbonamenti al numero

02 56568800

(Lunedì-venerdì 9.00/18.00)

uf.abbonamenti@edidomus.it



QUATTORRUOTE
Professional

SEI UN PROFESSIONISTA?

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

www.quattroruotepro.it

o richiedi informazioni scrivendo a

professional@edidomus.it

EPOCA CAR



www.epocacar.com



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

NEGOZIO ON LINE

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

Elettrauto Franco s.r.l.

COSTRUZIONE STRUMENTI
IMPIANTI ELETTRICI
ED LORO ACCESSORI

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



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

Grimaldi Classic Cars

40
ANNIVERSARY

1983 - 2023



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

Compriamo **auto d'epoca**, pagamento istantaneo, **chiamaci subito!**



MERCEDES BENZ SL 380 SERIE 107,

ITALIANA DA SEMPRE
CROMATICA STREPITOSA verde
metallizzato, interni in pelle beige,
hard-top, climatizzatore, vetri
elettrici, cambio automatico, ASI.

ANNO 1982
UNICO PROPRIETARIO



ALFA ROMEO GTA 1.600 "STRADALE"

ITALIANA DA SEMPRE, ALFA
ROMEO HERITAGE - originale
al 100% DALLA NASCITA.

MARZO 1967
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



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

TARGA COMO



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

IMM.2001 - INTERNI FULL PELLE CHIARA!



BMW X5 3.0i, **SOLO 70.000KM DA NUOVA**
ITALIANA DA SEMPRE**PACK SPORT con
cerchi da 19", INTERNI IN PELLE CARTIER.

ANNO 2003 - UNICO PROPRIETARIO



ALFA ROMEO 1.750, grigio indaco con pelle
Cartier, combinazione cromatica favolosa,
oggetto molto speciale, ancora con i suoi
interni originali.

MARZO 1970 - TARGA FERRARA!



JAGUAR MK2 3.8, ••ITALIANA DA SEMPRE
con TARGE VARESE NERE•• RESTAURATA
da NOI COMPLETAMENTE! colore blu con
interni CARTIER.

ANNO 1963 - STRABILIANTE!



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

TARGA RAVENNA



MORGAN 4/4 1.800cc 16V 110cv, ***ITA-
LIANA DA SEMPRE*** VERDE INGLESE con
INTERNI E CAPOTE BEIGE, RUOTE A RAGGI,
mezzeporte, custodie, riscaldamento.

ANNO 2004 - SOLO 36.000 KM



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

NOVEMBRE 1990



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

TARGA PERUGIA - CONDIZIONI TOP



LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16V 4WD
196cv, **78.000km**ITALIANA DA SEMPRE
con targhe d'epoca, ASI.

NOVEMBRE 1989



ALFA ROMEO DUETTO 1300 CODA TRONCA,
TARGA NERA FIRENZE, ASI, interni neri,
ITALIANA DA SEMPRE.

GENNAIO 1975!



BMW M3 3.200cc SMG 343cv, *** ITALIANO
DA SEMPRE *** GIALLO METALLIZZATO.

ANNO 2003 - UNICO PROPRIETARIO



BMW 2000 CS coupè sport 120CV,
•ITALIANA DA SEMPRE• interni originali,
matching, 4 vetri elettrici, interni di nascita
originali.

ANNO 1968 - UNICO PROPRIETARIO



ALFA ROMEO GIULIA 1.300, 4 MARCE
1° SERIE ANNO 1964 RESTAURO TOTALE..
COLORE VERDE.

TARGHE VENEZIA



FIAT 600 MULTIPLA, °°°RESTAURATA dal
nostro Reparto Classic **VITE per VITE**
MOTORE DA RODARE, ASI TARGA ORO.

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



ALFA ROMEO DUETTO OSSO DI SEPIA 1.3,
RESTAURATO ITALIANO DA SEMPRE,
TARGA VARESE.

ANNO 1968



BMW Z4 2.5i, ***SOLO 104.000KM*** ITALIANO
DA SEMPRE, CON INTERNI IN PELLE BEIGE,
full optional.

ANNO 2004 - UNICO PROPRIETARIO



ALFA ROMEO 156 2.5 V6 190CV, ***PERLA
RARA con SOLO 74.789 KM*** Interni in pelle
con marchio alfa cucito sugli appoggiatesta,
ITALIANA DA SEMPRE.

Ottobre 1998!



ALFA ROMEO BRERA 2.4, •SOLO 8.100KM DA
NUOVA• ITALIANA DA SEMPRE.

**ANNO 2006
UNICO PROPRIETARIO**



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

**Ottobre 1975!
ITALIANA DA SEMPRE**



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

**RIVALUTAZIONE CERTIFICATA!
ITALIANA DA SEMPRE**



PORSCHE 718 BOXSTER 300hp, BIANCA, PDK
°SOLO 32.000 km da nuova** ITALIANA DA SEMPRE,
SUPER FULL OPTIONALS, PACK INTERNO PELLE
PLUS, PASM, 19", 111 CONTROLLI, LIBRO TAGLIANDI,
BOSE, PARK ASSIST, cambio automatico ecc..

FINE 2017 - UNICO PROPRIETARIO



VOLKSWAGEN GOLF GTI 1.8 16V 136cv, 3PORTE
***ITALIANA DA SEMPRE ** POCHESSIMI CHILO-
METRI, TUTTA ORIGINALE, libro tagliandi, fatture,
contratto di acquisto ecc. ASI TARGA ORO.

ANNO 1991 - UNICO PRIETARIO



RENAULT 4, **SINPAR 4 RUOTE MOTRICI**
FURGONATA, RESTAURATA, colore blu con
interni marroni. ...4 X 4...

ANNO 1985 - SPECIAL!



LANCIA FULVIA 1.3, RESTAURATA, TARGA
TORINO nera, COLORE BLU LANCIA, INTERNI
CREMA, CERCHI CROMODORA, ASI.

ITALIANA DA SEMPRE!

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

PORSCHE

911 2.4 T TARGA, 1972, nero, originale, pregiata, conservazione documentata, collezionista vende a malincuore, visibile a Torino, 120mila € poco trattabili



3459966381

TRIUMPH

TR4, 1962, rosso, privato vende per inutilizzo, revisione a ottobre 2024, guida a sinistra, volante Moto-Lita e normale, ruote a raggi, inurtata, marmitta da competizione e normale, capote più soft cover, chiavetta esclusione impianto elettrico, Asi Targa oro, sempre al coperto, gomme 3.000 km, bollo 30 euro, visibile a Bassano (VI), 33 mila €



348870778

VOLVO

240 SUPER POLAR, 1992, ben tenuta di carrozzeria e interni, meccanica in ordine, gomme da sostituire, valuto permuta con auto storiche o sportive, visibile a Teramo, 3.800 €



3711489426

850 SW T5 R, 1996, Crs, tagliandi Volvo con fatture, full optional, revisione 11/2024, doppie chiavi, gancio traino, gomme estive su cerchi in lega originali e gomme invernali su cerchi da 15" come da foto, visibile a Monfalcone (GO), 9.900 €



achtresol@libero.it

Bergia Paolo

Restauro Auto d'Epoca

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

Officina specializzata
Alfa Romeo



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

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

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



Ci vediamo a...
MOSTRA SCAMBIO C.A.M.E.R.
26-28 Maggio - Viale Fiera Millenaria 13
GONZAGA (Mn)



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



Officina specializzata
Alfa Romeo



Partner Ufficiale
Officina
Scuderia Jaguar Storiche



Officina - Restauro - Rimessaggio - Vendita



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



Moto Guzzi Nevada 750 - 1994
km 29.000 - € 2.500



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



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

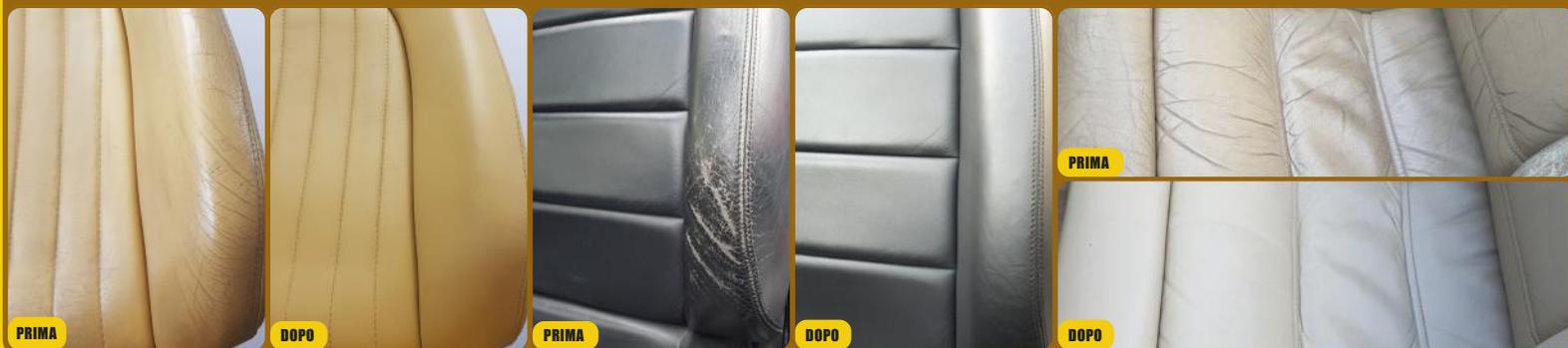
Via Tiburtina 1123 - 00156 Roma - tel. 06-64879004 - Maurizio 340-4033059

www.mucciauto.com - info@mucciauto.com

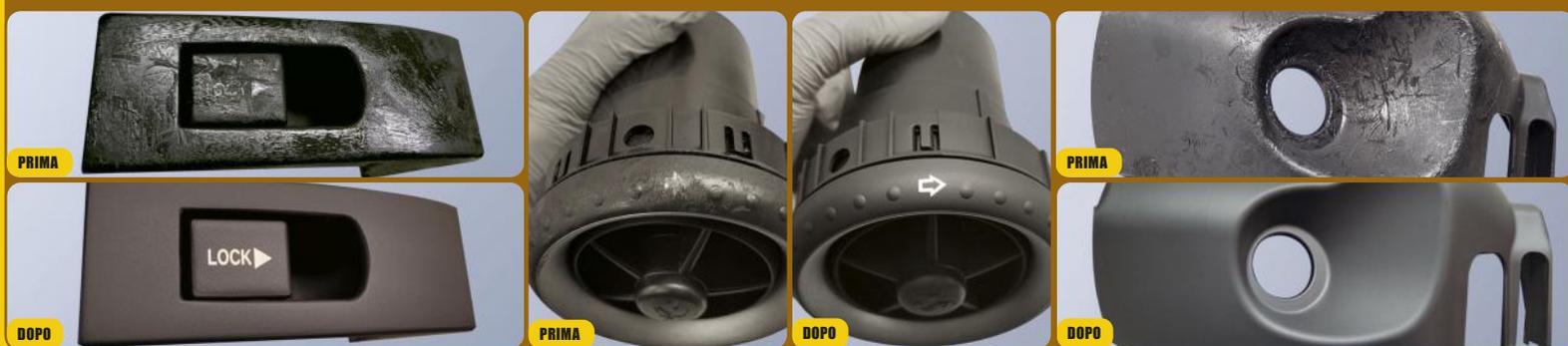
DAI NUOVA VITA AI TUOI INTERNI!

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  

VENDO VARIE

ACCESSORI

HARDTOP, per Alfa Romeo Spider, originale d'epoca per Spider "coda tronca", restaurato, visibile a Campobasso, 800 €

3209039638

STEMMA, della partecipazione al campionato di Formula 1, dorato e smaltato, spedisco, prezzo su richiesta



3336934881

STEMMA, con sagoma e bandiera del Regno Unito (UK), viti di montaggio incluse, posso spedire, 60 €



3336934881

WWW.AIRCOOLED.IT

AIRCOOLED

PORSCHE 356 ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

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

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

ENNE PI®
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.

targhe d'epoca e decorative

EPOCA ITALIA

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

www.targheetarghe.it

GALVANICA SPINO D'ADDA S.r.l.

PULITURA, SABBIAATURA E LUCIDATURA

SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA.

ASSICURIAMO INOLTRE UN TRATTAMENTO DI RESTAURO SUI PARTICOLARI DA RICROMARE

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

EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

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

SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO



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**
- [Color swatches]
- GAMMA COLORI PIPING**
- [Color swatches]

LA VETRINA DI RUOTECLASSICHE

Una rassegna di proposte esclusive riservata ai lettori di Ruoteclassiche!



GUIDA AL COLLEZIONISMO 2022

Le auto straniere più amate

Una collana inedita, **6 volumi (più cofanetto)**. Oltre 800 pagine sulla storia e l'evoluzione delle auto straniere più amate. Inoltre, i consigli degli specialisti del restauro, dove reperire i ricambi e a quale prezzo, i Club dedicati, i trend delle quotazioni e tanto altro da scoprire.

€ 29,90 (anziché € 39,00)

ICONE SENZA TEMPO

Le immortali di ieri, di oggi e di domani

Una raccolta, **3 volumi (più cofanetto)**, dedicata alle auto più significative della nostra epoca. Ogni volume tratta un tema specifico: Instant Classic, Restomod e Supercar. 60 modelli raccontati attraverso meravigliose fotografie, schede tecniche e testi che ne raccontano la filosofia progettuale.

€ 29,90 (anziché € 39,00)



PASSIONE QUATTORRUOTE

Una serie, **3 volumi**, un'occasione per conoscere meglio i marchi nazionali e la loro strategia. Alfa Romeo Tonale, genesi e sviluppo, ma anche strategia e storia del marchio. Maserati Grecale, dalle radici ai giorni nostri di un brand leggendario. Fiat 500, a 50 anni dal primo lancio, proiettati verso il futuro.

€ 10,00 a volume



SPEDIZIONE GRATUITA, ORDINALO SUBITO!

shoped.it/vetrina-rci

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

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

Lo sconto è computato sul prezzo di copertina dei prodotti. I prezzi sono IVA inclusa (IVA assoluta editore). Spedizione gratuita solo per l'Italia. I prodotti possono essere pagati con carta di credito o contrassegno. Per il servizio di contrassegno è richiesto al consumatore un contributo di € 2,90. I prodotti ordinati vengono consegnati entro una settimana dall'ordine. La presente offerta, in conformità con l'art 45 e ss del codice del consumo, è formulata da Editoriale Domus Spa. Si può recedere entro 14 giorni dalla ricezione dell'ordine. Per maggiori informazioni visita <http://www.shoped.it/cga>. Offerta valida solo per l'Italia fino al 31/12/2023 e fino ad esaurimento prodotti.



Inquadra il QR Code con lo smartphone per inserire subito il tuo annuncio

NUOVA MODALITÀ

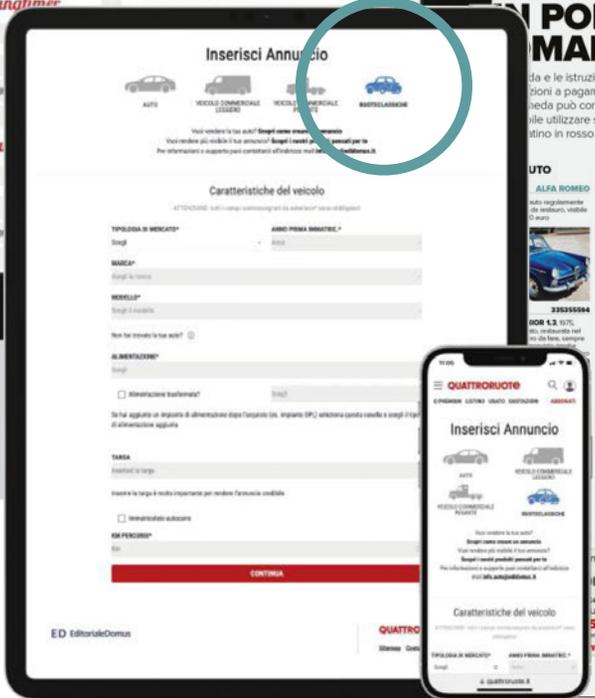
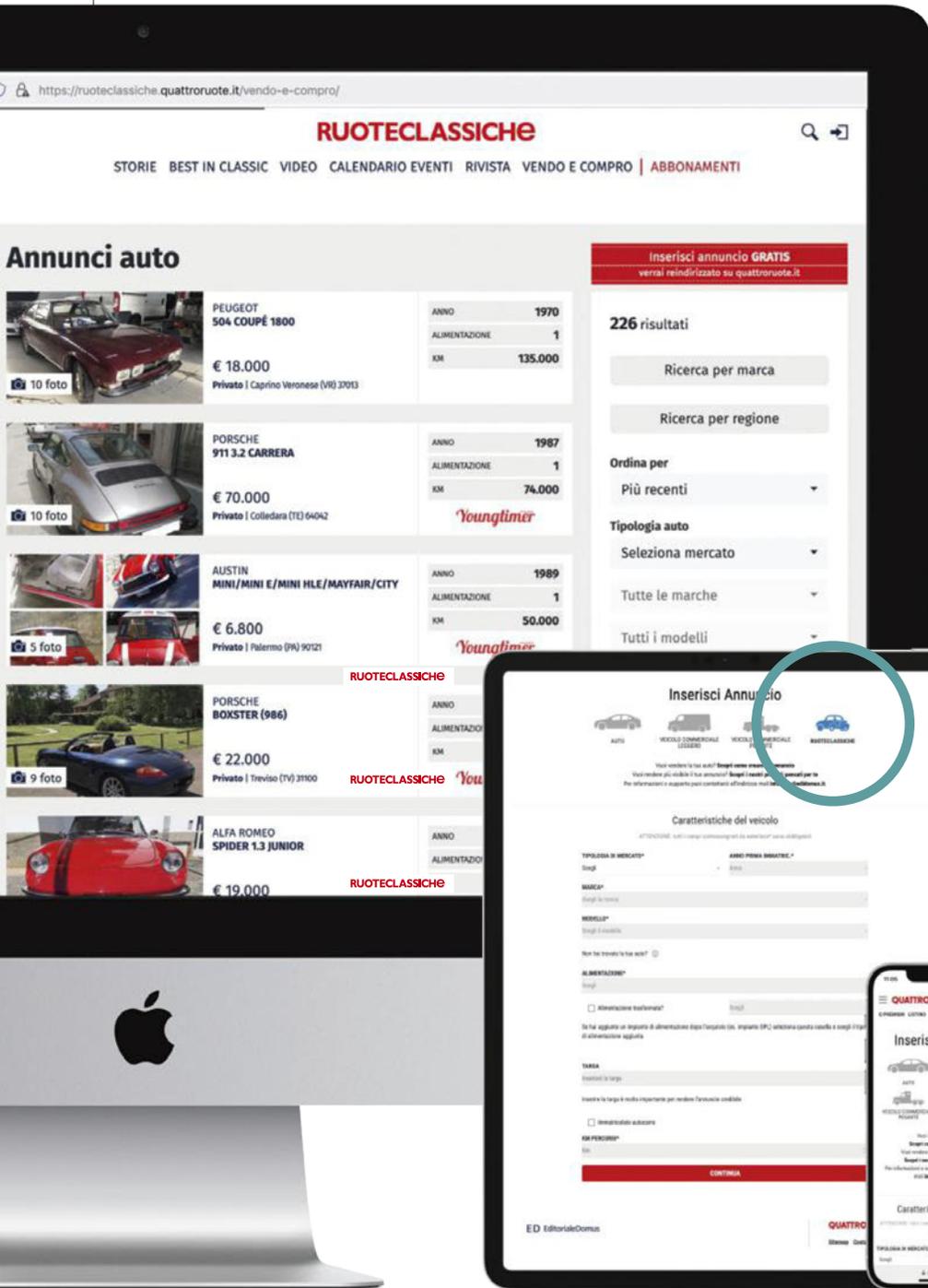
GLI ANNUNCI SONO ONLINE

- Volete vendere auto o ricambi? Comprarli? Da oggi è gratis per i privati
- Digitate quattroruote.it/auto-usate/inserisci-annuncio/auto-epoca
- È facile, basta inserire le caratteristiche del veicolo come richiesto
- Ricordate di aggiungere sempre un vostro recapito, telefono o e-mail
- Ogni inserzione sarà visibile per trenta giorni
- Una selezione di quelle più interessanti sarà pubblicata anche sulla rivista

- Una selezione delle inserzioni online sarà pubblicata ogni mese anche sulla rivista. **Hanno la precedenza quelle contenenti il contatto telefonico.**
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti **vetture prodotte fino al 2003**, oppure **modelli di interesse collezionistico fino al 2013.**

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 02824721.

ATTENZIONE: la presenza sulle pagine oppure sul sito 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 compilabile o acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'inserzionista o sull'acquirente dello spazio relativo.



PONTE TRA RICERCA E OFFERTA

Le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 142. Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza. Un annuncio può contenere una sola inserzione per una sola vettura. Non utilizzare schede fotocopiolate. Il riquadro in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

ALFA ROMEO ALFA ROMEO SPIDER 1.3 JUNIOR Anno: 1970, Km: 135.000, Prezzo: € 18.000	AUSTIN AUSTIN MINI/MINI E/MINI HLE/MAYFAIR/CITY Anno: 1989, Km: 50.000, Prezzo: € 6.800	MINI MINI MINOR 1000 Anno: 1987, Km: 74.000, Prezzo: € 70.000	PEUGEOT PEUGEOT 504 COUPÉ 1800 Anno: 1970, Km: 135.000, Prezzo: € 18.000	PORSCHE PORSCHE BOXSTER (986) Anno: 1986, Km: 31500, Prezzo: € 22.000	ALFA ROMEO ALFA ROMEO SPIDER 1.3 JUNIOR Anno: 1970, Km: 135.000, Prezzo: € 19.000
--	--	--	---	--	--

RUOTECLASSICHE logo is visible on the listings.

NON È SOLO UN PREMIO!
È LO **SNACK** FUNZIONALE
CON **SUPERFOOD**

NOVITÀ



monge[®]
Gift

GRAIN E GLUTEN FREE FORMULA
RICETTE MONOPROTEIN E VEGETAL FORMULA
INGREDIENTI BOTANICI

Cercali nel tuo pet shop di fiducia e online.

NO CRUELTY TEST

MONGE
La famiglia italiana del pet food

GREENCOMPANY



THE MARKET
by Bonhams

PENSI DI
VENDERE?

PENSI DI
COMPRARE?

THE MARKET
BY BONHAMS
È LA RISPOSTA



SCANSIONA IL QR CODE
PER VEDERE LE VETTURE
ALL'ASTA ORA

Aste Online di Auto d'Epoca e da Collezione

▶ themarket.bonhams.com