

RUOTECLASSICHE

D. USC. 07/06/2023

SPECIALE**100****24 ORE DI****LE MANS**COMPIE UN SECOLO
LA GARA PIÙ ICONICA
DEL MOTORSPORT**ESCLUSIVO**

ICKX FACTOR

IL PILOTA BELGA RISALE PER NOI
SULLA PORSCHE 956 #002
CON CUI VINSE NEL 1982**REGINA DEI CORDOLI**

FERRARI 330 P4

ABBIAMO GUIDATO LA MACCHINA
CHE LORENZO BANDINI
PORTÒ AL RECORD NEL 1967



Raid dell'Etna since 1997

Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche
e
Porsche Tribute

24 - 30 settembre 2023

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



STORICHE ALLA PROVA DEL DOMANI

Siccome amo farmi del male, perlomeno sotto il profilo economico, qualche anno fa per sfizio mi comprai una Jaguar XJ V8 Super (serie X350) fra le prime prodotte, quindi anno domini 2003. Splendida bestia, motore con supercharger, quasi 400 CV, consumi da motonave ma prestazioni fenomenali, un confort di assoluto livello, il tutto a un prezzo da svendita (poi vanificato dal superbollo che sperabilmente ora, dopo aver distrutto un segmento di mercato, verrà infine abolito). A un certo punto, la macchina ha iniziato ad avere problemi. Non nella meccanica, che non ha mai perso un colpo, ma nell'elettronica. Il mio esemplare era un top di gamma, in origine immatricolato da un concessionario Jaguar del centro Italia come auto dimostrativa. Quindi non soltan-

to era una versione Super, ma era pure zeppa di optional che in quegli anni stavano debuttando sull'altissimo di gamma: frenata automatica, adaptive cruise control, impianto tv di bordo con schermi posteriori comandati da una plancetta sul

bracciolo centrale, lettore dvd. Un giorno, in autostrada, l'Acc impazzì, decidendo di accelerare di colpo e così propellendomi contro l'auto di fronte: riuscii a frenare per puro miracolo. Qualche settimana dopo, il cruscotto si illuminò in stile natalizio, comunicandomi allarmato che i sensori della frenata automatica non funzionavano più. Da lì in poi fu una discesa negli inferi dei chip. Sempre più rapidamente smisero di funzionare i sedili elettrici (anteriori e posteriori), il lettore dei dvd, il telefono (anzi, i telefoni, perché anche chi era seduto dietro ne aveva uno a disposizione) e pure l'intero impianto audio. In pratica, tutta l'elettronica dell'auto – fatta salva quella del propulsore – era andata a pallino, rifiutandosi di funzionare tipo il computer Hal 9000 in "2001: Odissea nello spazio" (vabbé, quello aveva mire di conquista dell'umanità, credendosi senziente, ma ci siamo capiti). Le officine Jaguar attaccavano il tester e veniva fuori un groviglio inintelligibile di errori di sistema. Cercare di risolverli con una riprogrammazione, posto di trovare qualcuno in grado di farlo, era impensabile: l'unica soluzione era di sostituire un numero imprecisato di centra-

line. Con un piccolissimo particolare: ognuna costava oltre mille euro. Siccome la somma del ripristino superava il valore della XJ, iniziai a cercare sul web le componenti usate. Ne acquistai due, fidandomi del numero di serie corretto: un buco nell'acqua, non ripartiva nulla. A un certo punto, disperato, arrivai a considerare la trasformazione della giovanile signora inglese in un'auto da corsa stile Broadspeed. Alla fine ragione prevalse e vendetti la macchina per pochi soldi a un signore parigino che spese una cifra senza senso per riportare la Jaguar alla sua funzionalità.

Quello che è accaduto a me con la berlina inglese – che quest'anno avrebbe compiuto 20 anni – tra non molto diverrà storia comune a tanta gente, e non solo nel rarefatto universo delle ammiraglie. Sono già iniziati a diventare storici, infatti, i modelli protagonisti di una generazione che ha visto l'adozione generalizzata (con conseguente integrazione) dei sistemi di gestione elettronica, "evasi" dalla gestione motore – ambito in cui inizialmente erano utilizzati – per estendersi al governo di tutte le funzioni di guida, da quelle essenziali fino a quelle corollarie. Il servizio che trovate a pagina 90 restituisce una fotografia inquietante. Se è vero che le auto dotate di presa OBD sono ancora in parte "scannerizzabili", ammesso e non concesso di avere lo strumento corretto, lo è altrettanto che stanno scomparendo i ricambi (le centraline del tetto retrattile della Mercedes SLK sono ormai introvabili, per esempio) e che – per le vetture degli anni 90 – molti dispositivi di autodiagnosi non riescono più a leggere che cosa accade nei circuiti. E se va dato atto a Bosch e Marelli di essersi attivate per arricchire la disponibilità di parti e venire così incontro alle esigenze dei collezionisti, non è chi non veda come il problema sia destinato a diventare sempre più scottante con l'avanzare degli anni e l'affermazione del software come elemento centrale e dirimente dell'automobile. Ed è legittimo chiedersi se fra 20 anni, per esempio, si riuscirà, non dico a guidare, ma banalmente ad accendere (al netto della residua funzionalità del pacco batterie) una Tesla Model S del 2012, vettura che rivendica il proprio distacco da istanze analogiche ritenute anacronistiche. L'obsolescenza tecnologica, che nel mondo delle storiche non ha mai rappresentato un ostacolo, rischia nel breve giro di qualche anno di condizionare il valore delle auto e quindi l'intero mercato. 

“Diventano storiche auto zeppe di elettronica. **L'obsolescenza tecnologica** tra non molto sarà un problema”

 ruoteclassiche.it

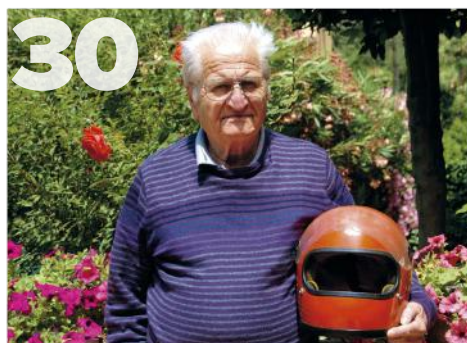
 RuoteclassicheIT

 @ruoteclassiche

 RuoteclassicheVideo

SOMMARIO

- 8 Iniziative**
Guida al Collezionismo,
VI volume: MG - Triumph
- 10 Ruoteclassiche.it**
Il nostro sito
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**
- 20 Tempo**
Wyler Vetta
- 22 Photobox**
Tutti i mesi con noi
- 26 Posta**
La voce dei lettori
- PRIMO PIANO**
- 30 Giotto Bizzarrini**
Il ricordo del grande progettista



- ICONE**
- 62 Test a test**
Mercedes 200 E (1988)
300 TE (1987) - 200 CE (1991)
300 CE-24 Cabriolet (1993)
- 74 Impressioni**
Citroën 2 CV6 P.O. (1974)
- 80 Youngtimer**
Alfa Romeo 33 Sport Wagon
Quadrifoglio Verde (1992) - Q4 (1994)



Una giornata particolare
Abbiamo riunito, sulla pista
del Porsche Experience
Center in Franciacorta,
i trionfatori della 24 Ore di
Le Mans 1982: Jacky Ickx
e la Porsche 956 #002.
Un pieno di ricordi
e di emozioni

- MONDOCLASSICO**
- 86 Specialisti**
I fratelli Maieli, maestri tappezzieri
- 90 Youngtimer e centraline**
Chip alla sfida del futuro
- EVENTI**
- 96 Concorso d'Eleganza Villa d'Este**
Esclusività e un mondo di auto
- 98 Coppa della Perugina**
In Umbria con la Lancia Aurelia B20
della Collezione Quattroruote
- 100 1000 Miglia Warm Up CH**
Prove generali per la Freccia rossa
- 102 Concorso Salvarola Terme**
Alfa Romeo in passerella
- 103 Poltu Quatu Classic**
Al via dal 6 luglio
- MERCATO**
- 104 Aste**
Record di RM Sotheby's a Villa Erba
- 108 Tendenze**
► L'analisi
► Il punto dell'esperto
- 113 Quotazioni**
► Come leggere i nostri prezzi
► Auto e fuoristrada
- 138 Vendo&Compro**
► Un ponte tra domanda e offerta
► Come fare un'inserzione

Persol®



Steve McQueen™
24h LE MANS® CENTENARY



2005 MASERATI MC12 STRADALE *offerta dal primo proprietario*



Keeping History Alive

GUIDA AL COLLEZIONISMO

UN FINALE IN CRESCENDO

Con l'allegato di luglio giunge al termine la terza stagione della nostra Guida al Collezionismo. **MG e Triumph** saranno le protagoniste di quest'ultimo fascicolo, all'insegna della sportività



Si conclude in bellezza la terza stagione della nostra Guida al Collezionismo. Allegato al numero di luglio di Ruoteclassiche, infatti, troverete l'ultimo volume della serie, dedicato alla MG e alla Triumph, due marchi divenuti nell'immaginario collettivo sinonimi di sportive made in England. E proprio sulle spider e derivate coupé si concentrerà la nostra attenzione, pur con qualche divagazione sulle berline MG Maestro-Montego Turbo e ZT (anche

in versione station wagon) e sulla Triumph Dolomite.

VOCAZIONE SPORTIVA

La MG (Morris Garages) inizia la sua attività come marchio automobilistico alla metà degli anni 20. Quella che viene considerata come la prima MG, la "Old Number One", appare infatti nel 1925. Da allora la Casa ha legato il suo nome alla produzione di sportive compatte e dalle notevoli prestazioni, capaci di vincere sui campi di gara e di conquistare record di velocità. La nostra galleria

inizia però con la MG A, introdotta nel 1955 e divenuta una delle inglesi più iconiche e apprezzate. Proseguiremo con le Midget, le B (spider e coupé), le C, la RV8 per arrivare ai modelli di inizio millennio. A livello di blasone la Triumph non è certo seconda. Le sue spider della famiglia TR (la nostra galleria inizierà con la TR3 A del 1957, poiché le generazioni precedenti superano il nostro limite di budget fissato a 40 mila euro) e Spitfire non hanno bisogno di presentazioni. Ma vedremo anche le coupé GT6 e l'originale Stag con motore V8 disegnata da Michelotti. E non poteva mancare la Dolomite Sprint.

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

Scoperte o chiuse

Sotto, la MG A, una delle spider più conosciute e ambite; più in basso, la Triumph TR7 coupé



FEDERPERITI

PRIMA REGOLA NON PERDERE TEMPO

S spesso Federperiti viene chiamata a valutare veicoli d'epoca in caso di incidenti o furti. Altrettanto spesso, questa perizia non è fattibile. Meglio, dunque, non aspettare eventi funesti per far periziare il proprio mezzo (operazione da aggiornare costantemente

per avere uno storico di valori). L'accertamento è utile anche per scongiurare i sempre più frequenti malintesi assicurativi e le controversie legali. Ma anche in caso di compravendite, per analizzare lo stato effettivo della vettura e stabilirne l'originalità e il corretto valore commerciale. Si può richiedere la perizia per auto d'epoca (e da poco anche per le moto) sul sito veicoli-depoca.it o telefonando all'800.833.822. A maggio è cominciato il 14° Corso di formazione Eve, Esperti Veicoli d'Epoca: a giugno i dieci corsisti faranno lezioni dai vari specialisti (come, nella foto, da Noci Motor Classic per i restauri).



RIAR

A LUGANO L'ALFA MEGLIO CONSERVATA

Una medaglia svizzera per il Riar che, a inizio maggio, ha conquistato il premio speciale Miglior Alfa Romeo Conservata, al concorso Lugano Elegance&Lions in Classic. È stata premiata l'Alfa Romeo 1750 IV serie J. Young del 1930 (foto). Si tratta di una macchina conservata e non restaurata.

La targa attuale, GN597, è ancora quella originale. Il Riar è anche un po'... nostro, visto che nel 2023 è stata rinnovata la convenzione con Editoriale Domus. Nella quota d'iscrizione sono compresi l'abbonamento a Ruoteclassiche e un Certificato di Rilevanza Storica gratuito per una vettura del Biscione. 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

Emilia Romagna, Toscana, Marche, Umbria e Abruzzo:
G.V.M. Marketing Service Srl, piazza Mazzini 21,
60033 Chiaravalle (AN), tel. +393397890135,
email: vittorio.grappone@edidomus.it

Lazio e regioni Centro Sud: Interspazi 2C srls
via Arturo Villigardi 13, 00125 Roma. Tel. 3669767022,
account@interspazi.it - info@interspazi.it

ABBONAMENTI ITALIA

Tel. 02 56568800
da lunedì a venerdì dalle 9.00 alle 18.00
email: uf.abbonamenti@edidomus.it

Abbonamento annuale (12 numeri): € 49,90
(+3,90 contributo spese spedizione).
Modalità di pagamento:

Carta di credito (American Express, Diners, Visa)
Assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA
Versamento sul c/c postale n. 55953202 intestato
a Editoriale Domus, Servizio Abbonamenti,
via Gianni Mazzocchi 1/3, 20089 Rozzano (MI).

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

Tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 57500132
email: subscriptions@edidomus.it

Annual subscription (12 issues):
Ordinary mail € 95,00 Air mail:
1) Europe/Mediterranean Countries € 109,00;
2) Africa/North & South America/Asia € 136,00;
3) Oceania € 158,00.

Payment method:
By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
Bank transfer on UniCredit SpA, filiale Milano Metropolitana,
via Marco D'Aviano 5, 20131 Milano (MI),
IBAN IT49Y0200809434000104272924,
Swift Code UNCRITMMOMM.

**PERIODICO MENSILE
GIUGNO 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)
Elena Ravizzini

ARCHIVIO

Massimo Calzone

HANNO COLLABORATO

Progetto e grafica: Stefano Tosi

Testi: Alfredo Albertini, Alessandro Botta, Carlo Cavicchi, Emilio Deleidi, Marco Di Pietro, Federico Fabbri, Federico Giavardi, Corrado Lopresto, Lorenzo Stocco Gastaldi, Giorgio Terruzzi, Daniele Turrisi, Marco Visani, Watch Insanity

Foto: Paolo Carlini, Roberto Carrer, Alberto Dedè, Federico Fabbri, Nicolò Minerbi, Massimiliano Serra

Foto di copertina: Massimiliano Serra

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 IT49Y0200809434000104272924, Swift Code UNCRITMMOMM.

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

PER L'ITALIA

Distribuzione Domus S.p.A. 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 57539111, fax 02 57512606

PRIMA DI TUTTO PASSATE DA NOI

È stagione di gare: su **Ruoteclassiche.it** presentiamo le competizioni e vi aggiorniamo con cronache e classifiche. Sul nostro sito, ogni giorno, storie, notizie, foto e la vetrina degli annunci. E non perdetevi il meglio su Instagram



Asta milionaria

Un tris di Ferrari Testarossa (nere) all'asta di RM Sotheby's. E si annunciano scintille



Evento storico

Il 6 maggio 2023 Carlo III viene incoronato re. Uno sguardo alla sua mirabile collezione di auto



Mistero cosmico

Una Toyota Celica GT nel 1977 accompagnò il lancio di "Guerre Stellari". Ma quell'auto è sparita nel nulla



Il personaggio

Il papà della Le Mans Classic, Patrick Peter di Peter Auto, parla del futuro delle auto storiche in pista



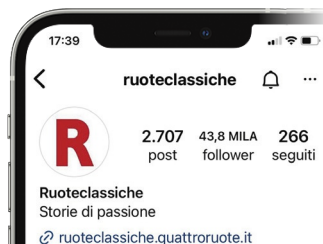
Gli anniversari

La Fulvia fu presentata nel 1963. E la 2C è stata la versione più amata dalla middle class italiana



I concorsi

Villa d'Este 2023 con le protagoniste heritage, le storie, l'esclusività. Pensando (anche) al futuro



Lancia Rally

Nostalgie del Gruppo B: la prova su strada di Walter Röhrl, febbraio 1983



L'uomo che sfidò Ferrari

Ferruccio Lamborghini: 60 anni fa fondò la sua Casa automobilistica



Sportiva pop

Fiat Ritmo 105 TC: unica rispetto alle "sorelle", con motore esclusivo



Arriva l'Alfa Romeo 33

Il progetto, siglato 905, parte a fine '78: cinque anni dopo, il debutto

Veicoli d'Epoca. Passione.



Sicurezza.

Un'auto e una moto storica sono qualcosa di unico. Guida la tua passione in sicurezza e tranquillità con la polizza R.C. auto per veicoli d'epoca di Helvetia. **75 anni di competenza assicurativa in Italia, 25 anni di passione per i veicoli storici.**

semplice. chiaro. helvetia 
La tua Assicurazione svizzera

Inquadra
e scopri di più.



ASTE ONLINE D'AUTO DA COLLEZIONE

Bonhams | Cars Online



**SCANSIONA IL QR
CODE** PER VEDERE LE
VETTURE ALL'ASTA ORA

Nome diverso, stesso cuore

Siamo The Market by Bonhams, ma più evoluti.
Ora più visibilità, più sicurezza, più Bonhams.

www.bonhamscarsonline.com

CARLOTTA MANCINI (SPECIALISTA PER L'ITALIA): CARLOTTA.MANCINI@BONHAMSCARS.COM - 338 9903470

CARLO CAVICCHI

LUCKY ROMBO

UN MATTO PERBENE



Una carriera al timone

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

“Il gesto così generoso di **Luciano Trombotto** segnerà la storia dei rally italiani, ma non sorprese chi lo conosceva bene”

Cuore d'oro

Luciano Trombotto se n'è andato il primo maggio 2023. Era nato nel 1936 a San Secondo di Pinerolo. Si distinse nei rally anni 70, quando militava nella squadra ufficiale Fiat su 124 Spider. Ma la sua vittoria più significativa è il... mancato podio alla 1000 km dell'Adriatico (1971), quando, con un gesto sportivo, aiutò Amilcare Ballestrieri in difficoltà, rinunciando a un po' di gloria personale

Metà maggio 1971, un caldo cane nel tacco d'Italia. Con partenza e arrivo a Bari, si corre la 1000 km dell'Adriatico, rally valido per il campionato italiano. Al via c'è un parco partenti persino esagerato, con gli squadroni di Lancia e Fiat, che si sfidano per la vittoria e per il titolo tricolore. Con la Lancia, ci sono Barbasio, Ballestrieri e Cavallari su tutti; con la Fiat, Bisulli, Fausto Carello, Pino Ceccato, Sonda, Tecilla, Tominz e, soprattutto, il favorito per il campionato, Luciano Trombotto. In lotta, i tre che hanno più punti in saccoccia: i due lancisti Ballestrieri e Barbasio, che se la devono vedere con Trombotto e la sua 124 Spider. Vincerà Barbasio, ma i veri protagonisti saranno Ballestrieri,

capace di aggiudicarsi nove prove speciali su undici, e Trombotto, che sul traguardo finirà solo terzo, ma che sarà il vincitore morale. Ecco perché.

Nel bel mezzo della notte, Trombotto si accorge che la Fulvia HF del leader

della corsa è ferma di lato sulla strada. Con Ballestrieri fermo, almeno il secondo posto potrebbe essere assicurato e una bella possibilità di rivincere il titolo italiano potrebbe essere già in tasca. Invece, Trombotto si ferma e chiede informazioni al rivale, che è una furia: ha lasciato da poco più di un chilometro la sua assistenza e urla che gli hanno messo per errore dell'acqua al posto della benzina. L'auto si è quindi ammutolita. E all'epoca a bordo non c'erano le radio per comunicare con i meccanici, per non parlare dei telefonini... “Ci penso io, tranquillo!”. Trombotto fa inversione e torna indietro alla ricerca degli uomini Lancia. Li trova che stanno già caricando tutto sul furgone e grida loro che Ballestrieri, fermo più avanti, ha bisogno di aiu-

to. I meccanici partono in tromba, arrivano sul posto, operano un intervento di quelli che li renderà magici, e fanno ripartire il leader della gara a piede giù verso il controllo di Tricarico, dove Ballestrieri timbrerà con pesante ritardo. Per il pilota sanremese sarà comunque l'addio alla vittoria, ma riuscirà in ogni caso a terminare la gara. Davanti a chi? Ovvio, a cuore d'oro Trombotto!

Il suo gesto così generoso segnerà la storia dei rally italiani, ma non sorprese chi conosceva bene il pilota torinese. Uno che, al di là delle imprese al volante, aveva alle spalle una vita... “che non è mai tardi, di quelle che non dormi mai”: playboy scatenato e cantante chitarrista nel complesso “I Santiano”, che spopola in Europa, con puntate in Libia e in Medio Oriente. Una vitaccia, dove musica e donne si accavallano senza soluzione di continuità, mettendo il fisico sotto uno stress pazzesco. Si faceva chiamare “Lucky Rombo” e suonò una sera anche a Sestriere, dove lo videro agitarsi Vittorio Gassman e il regista Luciano Salce: lo trovarono matto al punto giusto da ingaggiarlo come controfigura nel film “Slalom”, che stavano girando lì attorno. Farà del cinema? Continuerà a cantare? No, pare mettere la testa a posto e apre un deposito di combustibile a Pinerolo, per conto della Shell. Un'attività che ha subito un buon successo, tanto che i suoi camion

giallorossi impestano le strade del Piemonte. Poi si mette a gareggiare in auto e vince a raffica, sempre col sorriso. Piace ai suoi compagni di squadra, ma anche agli avversari: tutti lo considerano un amico, uno di quelli davvero perbene.

Luciano Trombotto, l'indimenticabile e mai dimenticato “Lucky Rombo”, a 87 anni ci ha appena lasciato. A lui il mondo dei rally deve tanto, non solo per le luminose imprese sportive, ma per quel gesto memorabile, che lo ha messo in un Olimpo dove hanno diritto di stare davvero in pochi. 





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



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



Basilicata, Puglia, Campania,
Calabria, Sicilia

PREMI INDICATIVI DEI MEZZI CON PIU' DI 25 ANNI

FINO A 3.....234€

FINO A 3.....247€

FINO A 3.....282€

PREMI INDICATIVI DEI MEZZI TRA 20 E 25 ANNI

FINO A 3.....286€

FINO A 3.....289€

FINO A 3.....334€

Le polizze possono comprendere fino a 20 mezzi

GARANZIE E SERVIZI PROPOSTI

-DURATA CONTRATTO: ANNUALE
-FORMA TARIFFARIA: FRANCHIGIA FISSA
E ASSOLUTA PER OGNI SINISTRO € 80,00
-MASSIMALE RCA 7.290.000,00 €
(6.070.000,00 € PERSONE -
1.220.000,00 € COSE - ANIMALI)

-GUIDA LIBERA AL RAGGIUNGIMENTO
DI 26 ANNI COMPIUTI
-INCENDIO P.R.A. € 5.000,00
SCOPERTO 10 % MIN. € 250,00
-GARANZIA INFORTUNI CONDUCENTE
€ 50.000,00 MORTE / € 50.000,00 I/P

-UNICO VEICOLO CIRCOLANTE ALLA VOLTA
-RINUNCIA ALLA RIVALSA
COME DA CONDIZIONI
-RIMBORSO TRAINO
-PROTEZIONE LEGALE

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

CORRADO LOPRESTO HO SCOVATO LA PRIMA FERRARI



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 impreziosisce con molte one off e "primi telai". Oggi rivolge grande attenzione anche agli archivi e ai documenti, solo di automobili italiane

“Il nostro mondo heritage spesso è **costellato di bufale**: sarebbe meglio se venissero confinate solo al primo aprile”

Ho acquistato poche settimane fa una piccola Ferrari, forse la più piccola, la Dino 208 GT4, la prima costruita. E così ho ripensato a un episodio divertente. Era un pomeriggio prefestivo di qualche anno fa e me ne stavo chiuso in casa in convalescenza per una brutta bronchite, anziché al concorso di eleganza di Kyoto. Un po' la noia, un po' il pensiero di non essere dove sarei dovuto essere sono stati gli elementi scatenanti di una burla ai danni di tanti amici che mi seguono sui social.

Fra una telefonata e l'altra, tanto per far passare il tempo, ricevetti anche quella di un amico che mi suggerì di architettare un pesce d'aprile (era infatti il 31 marzo). Siccome tutti mi credevano in Giappone, potevo permettermi, grazie al fuso orario, di anticipare di qualche ora lo scherzo. Postai su Facebook la notizia bomba, “il ritrovamento della prima Ferrari mai costruita”. Storia di per sé anomala, perché, com'è noto tra chi mi segue, io non colleziono Ferrari. Per giunta, m'inventai che la vettura era carrozzata “Aprile Savona”, come la mia Alfa Romeo 6C 1750. E già il no-

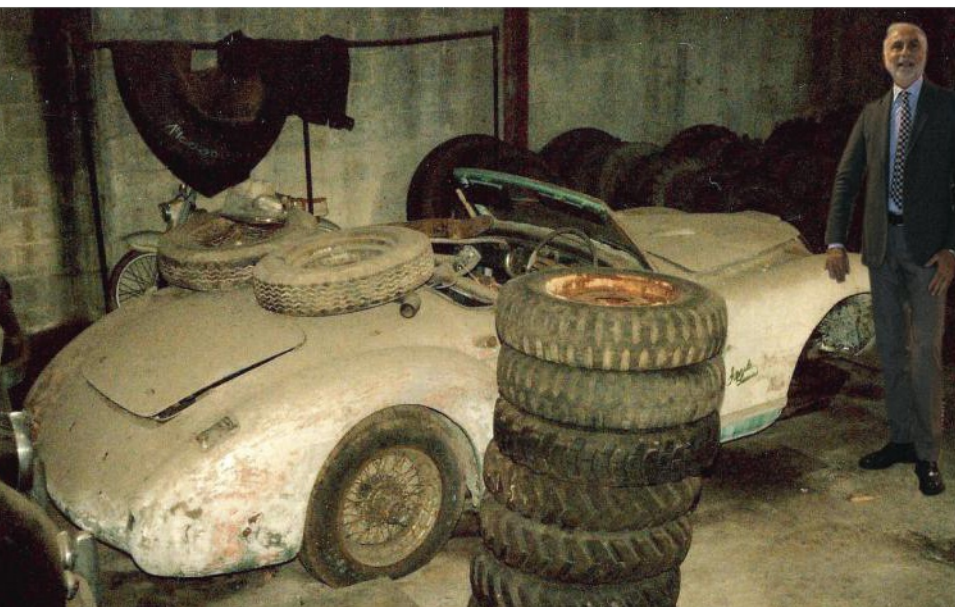
me era un indizio... La mia perfidia mi portò ad aggiungere altri particolari, tipo che era stata l'auto personale del “Drake”. E completai il post con un fotomontaggio della mia figura, quasi a mezz'aria (ed era un altro bell'indizio per i creduloni...), accanto a una poco riconoscibile Alfa 6C 2500 SS, la cui foto era stata trovata sul web. Per i più esperti, c'era lo stemma - inequivocabile - della carrozzeria Aprile, poco dietro l'arco passaruota (storica carrozzeria realmente esistente, peraltro).

Nel post ringraziai anche il mio amico Francesco Foppiano (che era il mandante dello scherzo), per il “ritrovamento eccezionale”. Il risultato fu quanto di più incredibile potessi supporre. Quel primo aprile coincideva con la Pasqua, inoltre, quando postai la notizia, ero in anticipo di qualche ora. Forse per questo, pochi sospettarono la presa in giro. Fatto sta che in una manciata di minuti fui sommerso dai complimenti per “l'incredibile ritrovamento”. Certo, qualcuno non ci cascò, ma i più si sentirono obbligati a rivolgermi molti elogi e a condividere il post. Poi arrivò la Pasqua, con relativi pranzo e brindisi. E così mi sentii obbligato, in modo forse un po' troppo irriverente, ad aggiungere ironia, se non sarcasmo, alla vicenda. Ringraziai tutti sentitamente per le congratulazioni. A conti fatti, quel post ricevette forse più like e interazioni di ogni altra mia comunicazione social... Ma ebbe anche il merito di far sorridere tanti amici.

Certo, il mio scherzo non ebbe il clamore del pesce d'aprile di Elon Musk, quando annunciò la bancarotta della Tesla, ma ricordo (con soddisfazione) che il caporedattore di un importatore giornale mi chiamò per avere un'intervista sul clamoroso ritrovamento. La mia morale è un po' amara. Il nostro mondo spesso è costellato di bufale: sarebbe meglio se venissero confinate solo a quel giorno. R

Più chiaro di così...

Il fotomontaggio con una sgranatissima Alfa Romeo spacciata per Ferrari (non solo, anche la prima mai costruita), un sorridente Corrado decisamente posticcio e la firma della carrozzeria Aprile...





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

PARTNER DELL'INIZIATIVA

GIORGIO TERRUZZI VOLEVO ESSERE UNA CORVETTE



Terruzzi e le sue storie

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

“La **Renault Dauphine** era azzurro cielo, rosso vivo, bianco candido. Portatrice di una spensieratezza da condividere”

Quando una nuova estate si annuncia, lo fa di domenica. I suoi segnali circolano negli spazi vuoti e silenti delle mattine festive, quando ogni città pare rallentata, avvolta in quello stallo colmo di suggestioni che separa il sonno e la veglia. È lì, in quei quarti d'ora sospesi, che compaiono immagini sorprendenti, in arrivo da non si sa dove. Volti, oggetti, automobili. Perché, sì, certe auto sono legate a una stagione. Questa, ad esempio, per me: Renault Dauphine. Estiva ed emersa da un'antica memoria, dentro la quale sta una primissima percezione della Francia, dei francesi giunti qui per una vacanza, visti da chi era bambino allora, anni 60. Famiglie a bordo di quella macchina così arrotondata, due

fari anteriori simili a occhi espressivi, per una immagine straniera capace di destare inattese curiosità, accentuata dal frullo timido del motore, dalla percezione di una lingua ignota, armonica e dotata di desinenze mai udite.

Dauphine, dunque.

Sono andato a cercarla nel web: tenera vista ora, più di allora. Una utilitaria nata per dare seguito adeguato al successore della 4 CV. La sua “delfi-

na”. Da qui il battesimo, al termine di una lunghissima gestazione, avviata nel 1951 - progetto 109 - per giungere alla presentazione ufficiale, Salone di Ginevra 1956. La sua storia è farcita di curiosità: qualcuno ebbe la tentazione di chiamarla Corvette, figuriamoci un po'; altri intervennero per correggere progressivamente una creatura troppo imbranata, aumentando la potenza da 21 a 26 CV, visto che l'intenzione dell'azienda era quella di fare concorrenza al Maggiolino Volkswagen. Le migliorie stilistiche arrivarono dall'Italia, da Torino, più precisamente, firmate Ghia: una berlina a 4 porte, il muso liscio, curvo, per una certa simmetria con la parte posteriore dove stava il motore di 845 cm³ a 3 marce. Fiancate di una certa raffinatezza con prese d'aria davanti alle ruote posteriori. I colori: molti, vivaci. Perfetti per farla notare in un universo ancora dominato da carrozzerie scure. Infatti.

La Dauphine era azzurro cielo, rosso vivo, bianco candido. Portatrice di una spensieratezza da condividere, al pari di quella mostrata dai suoi occupanti stranieri, con sandali, occhiali da sole, figli biondi, le magliette a righe rosso-bianco-blu, una ragazzina con la coda, bionda anche lei, che un po' tutti avremmo voluto conoscere, subito e bene. Piccoli nuclei che, con la Dauphine, grazie alla Dauphine, davano concretezza a vaghe fantasie, alimentate - lo dico per un'arbitraria analogia - dalle atmosfere dei film di Louis de Funès, con dentro i profumi di un'ancora fantomatica Costa Azzurra. Adesso, immagino, una vettura da collezione. Con una quantità di varianti e modelli. La versione sportiva Gordini, la versione denominata Ondine destinata al pubblico femminile, una versione - leggo ora, non sapevo - frutto di una collaborazione con Alfa Romeo, datata 1958, nata per aggirare i dazi di importazione in Italia. Il tutto condito da ghiere e metallizzazioni, ritocchi e aumenti di potenza sino a 40 CV; per non parlare delle Dauphine cabriolet o delle “spiaggine”, costruite, a quanto pare, in soli 17 esemplari. Un successo, sul fronte commerciale, prodotta in una quantità di Paesi, compresa l'Argentina, dove l'avventura si chiuse nel 1970. Anche se, ora che viene l'estate, basta un attimo, una fotografia per riportarla qui. Carica, come ogni estate lontana, di ricordi caldi per sempre. **R**



Promozione Cerchioni – Mega Wheel Deal

Condizioni speciali per le ruote a raggi originali Dunlop MWS e tutti gli accessori tramite acquisto in blocco franco fabbrica.



I prezzi promozionali sono validi fino ad esaurimento scorte e terminano il 31.07.2023.



Dimensione	Raggi	Veicoli	Codice-No	Originale-No	Prezzo
Per i più piccoli:					
4 x 15	48	HEALEY BN1, BN2 ▶ MG A, TD, TF ▶ TRIUMPH TR2, TR3	215191	450/C	298,-
5 x 15	60	HEALEY ▶ TR2 - TR5 ▶ SP250 ▶ MG A, TD, TF	1595	452/C	298,-
5,5 x 15	72	HEALEY ▶ MG C ▶ TR5, TR6	201870	457/C	348,-
4,5 x 14	60	MGB, MGB GT	1258	515/C	298,-
Per i grandi:					
5 x 15	72	JAGUAR E-TYPE S1/2, S-TYPE, MK1, MK2	213167	455/C	398,-
5 x 15	72	JAGUAR E-TYPE, S-TYPE late ▶ DV8 ▶ VOLVO P1800	10842	472/C	378,-
6 x 15	72	E TYPE S3 V12 „FLAT HUB“	202163	493/C	378,-
Per il più bello:					
6 x 15	72	„Jaguar Competition“	216177	5745/C	428,-
5,5 x 15	72	„Jaguar Competition“	216145	5744/C	428,-
Per i più grandi:					
6 x 16	72	„Jaguar Triple laced Competition“	355068	5769/C	548,-
7 x 16	72	„Jaguar V12 Special“	481395	5784/C	548,-



1.840 Pagine

Catalogo accessori online
con la funzione di ordinazione iperconveniente Click and Go!
Oppure prenotate subito il catalogo stampato!

Codice-No 549171

NUOVO

LIMORA

Conservare ciò che ci muove

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

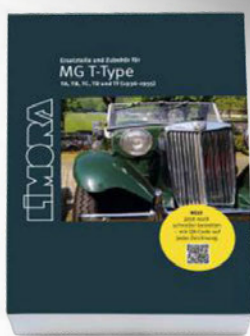


A breve, nuovo: Limora a Torino
Via Giordano Bruno 164

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



► Sfoglia online qui



NUOVO

I nostri due più recenti cataloghi di ricambi:

Fiat 600 e Multipla

Codice-No 543436

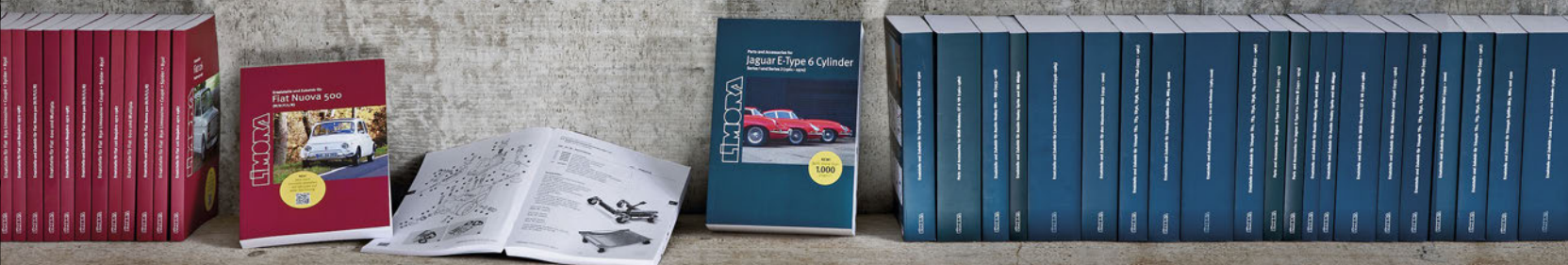
MG T-Type

Codice-No 548056

Richiedetelo subito gratuitamente!

I cataloghi leader di mercato:

Ricercati meticolosamente, illustrati con un'ossessione per i dettagli.



GRANDI CLASSICI INTRAMONTABILI

Wylar Vetta ha presentato l'edizione limitata del nuovo **Jumbostar "Milano-Sanremo"**. Un omaggio alla rievocazione della storica competizione e a un cronografo che ha scandito la vita del brand

Lo scorso marzo s'è tenuta la XIV rievocazione storica della Milano-Sanremo, nota come la "signora delle gare", tra le competizioni più antiche, blasonata e charmant d'Italia: gara nata nel 1906 a opera di un gruppo di pionieristici gentleman drivers intenzionati a dare la possibilità ai primi facoltosi collezionisti di cimentarsi in quella che poteva definirsi un'ardimentosa passeggiata verso il mare e i colori primaverili della riviera ligure. Orologi e motori costituiscono da sempre un'accoppiata vincente: a maggior ragione se stiamo parlando di un cronografo, la complicazione che più di ogni altra consente di "toccare" (o almeno sfiorare) lo scorrere del tempo, elemento caratterizzante di ogni competizione motoristica e della regolarità classica. Sponsor della manifestazione lo storico brand di orologeria indipendente Wylar Vetta che, per celebrare la corsa, ha realizzato,

in un'iconica edizione limitata di soli 300 esemplari, il cronografo Jumbostar "Milano-Sanremo". Marcello Binda, ceo del brand, ha così premiato la coppia vincitrice della gara, assegnando due orologi della serie. Forte di oltre 125 anni di esperienza (scandisce il tempo dal 1896), il marchio Wylar Vetta non ha bisogno di presentazioni tra collezionisti e appassionati.

TRE MONDI INSIEME

Connubio ideale tra creatività e innovazione italiana, coraggio e spirito americano, precisione e alta tecnologia svizzera, Wylar Vetta incarna questi tre mondi, traendone la propria essenza. Nato per stare al polso di persone dinamiche, che necessitano di prestazione

e precisione nella loro attività, senza dover rinunciare allo stile, il brand, come le grandi case automobilistiche, ha fatto dell'ispirazione il proprio motore. Il marchio è stato pioniere di importanti innovazioni tecniche e nel corso della storia ha "vestito" polsi famosi, tra cui si annoverano Albert Einstein, Vittorio De Sica, Richard Gere e i giocatori della nazionale italiana nel 1934. Rigorosamente Swiss made, il modello Jumbostar "Milano-Sanremo" (prezzo 2.400 euro) ha cassa dal diametro di 40 mm, che riprende la dimensione del modello del 1968,

ed è animato dal movimento cronografico automatico Landeron 72. Sotto un vetro zaffiro antiriflesso bombato, spicca il quadrante a doppio livello blu matt, dove sono applicate le cifre arabe e gli indici d'acciaio luminescenti. A ore 3 e a ore 9, i contatori di minuti e secondi d'un elegante colore coloniale, abbinati al cinturino di pelle marrone con cuciture écru e fibbia ad ardiglione d'acciaio.

EFFETTO RÉTRO

A ore 6, in stile vintage, c'è la scritta "Coppa Milano-Sanremo Est. 1906", con due coupé anni 30 dall'inconfondibile design streamline. Completano l'estetica la corona a vite zigrinata e i generosi pulsanti start e stop del cronografo, mentre a ore 10 spicca la corona di regolazione del rehaut girevole.



La storia si ripete
La cassa di 40 mm del Jumbostar "Milano-Sanremo" ha le stesse dimensioni del classico crono nato nel 1968



RUOTE DA SOGNO

POSSIBILITÀ DI FINANZIAMENTO



Ruote da Sogno offre un servizio di finanziamento personalizzato su tutti i prodotti in vendita all'interno del proprio Showroom.

1962 OSCA 1600 GT ZAGATO

CLASSIC & SPORTS CARS AND MOTORBIKES

Via D.da Torricella, 29 - Reggio Emilia, Italy
+ 39 0522 268511, info@ruotedasogno.com
ruotedasogno.com



Inviare le vostre immagini a redazione@ruoteclassiche.it

UNA CARRIERA SEMPRE IN SALITA

Fernando Di Felice, fresco ottantacinquenne, da giovane ha gareggiato nelle cronoscalate **con l'Abarth 1000 SP**. Nel suo garage sono passate Jaguar, Ferrari e Alfa Romeo



Carlo Di Felice ha voluto festeggiare gli 85 anni dello zio Fernando, compiuti il 25 aprile, inviandoci queste immagini. "Mio zio è un grande appassionato di automobilismo sportivo e storico. Fin da giovane si è cimentato con buoni risultati in gare per vetture a ruote coperte e scoperte. Le maggiori affermazioni però le ha ottenute nelle cronoscalate, al volante di un'Abarth 1000 SP" (qui a destra; in alto, lo zio Fernando tra i suoi trofei). Di Felice è un cultore di auto di pregio. "Nel corso degli anni nel suo garage hanno trovato posto alcune tra le vetture più belle mai costruite, dalla Jaguar E-Type Spider alla Ferrari F430 Spider, passando per l'Alfa Romeo Giulietta SS". E la passione non pare affievolirsi...

Generazioni a confronto

1. Leonardo Sinisi accanto alla sua Porsche 924 S acquistata nel 1998 con 28 mila km.
2. Massimo Di Mauro su Vespa 50 L del 1968 (a sinistra) e il figlio Carlo in sella a una Vespa Elettrica del 2021.
3. Germano Negri e la sua amata Lancia Appia



1



2



3



ASSICURIAMO LA TUA STORIA

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

QUOTAZIONI SU
WWW.PERTESICURO.COM



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 +39 011 0883111 - F +39 011 0883110
info@pertesicuro.com - per.te@per.te.it - www.pertesicuro.com
Iscrizione al registro degli intermediari Fin. Te Srl n. AOOO391451 dal 15/09/2011
Responsabile dell'attività di intermediazione:
Tricomi Emanuela Numero Iscrizione RUI AOOO170367 dal 22/04/2007
Tricomi Roberto Numero Iscrizione RUI AOOO396705 dal 01/02/2008
Consultabile presso il sito www.ivoas.it

ALBUM DI FAMIGLIA

PROVE D'AMORE



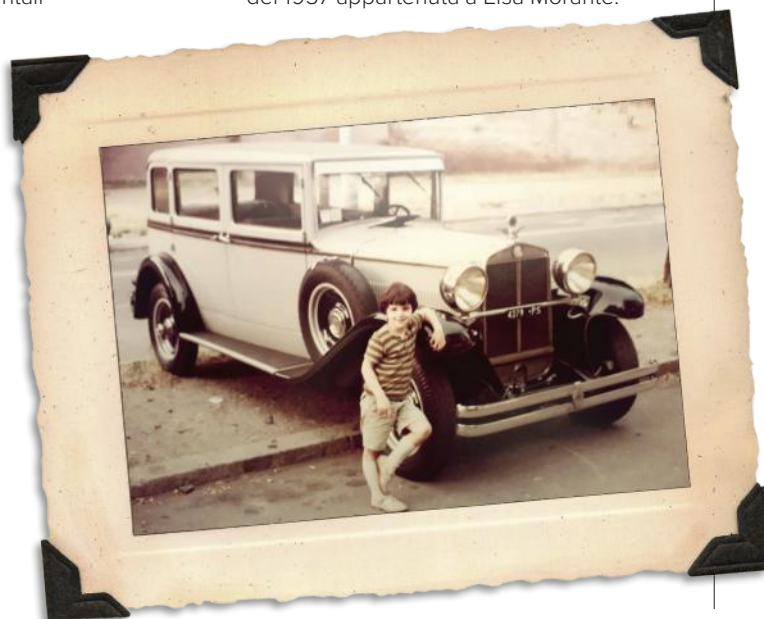
1



2

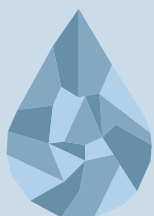
S spesso gli estimatori delle vetture d'antan sostengono che la loro passione è divampata sin dalla più tenera età. Racconti che si danno per veritieri. Ma nel caso di PierPaolo Cacciotti abbiamo prove documentali inoppugnabili che l'automobile è stata da sempre un amore profondo. Eccolo, nella foto a destra, a sei anni accanto

a una Fiat 525 N del 1929. Non basta? E allora ricordiamo il racconto che PierPaolo a 13 anni ha inviato a Ruoteclassiche (pubblicato nel numero dell'aprile 1991), con protagonista la Morris Minor 1000 del 1957 appartenuta a Elsa Morante.



40 anni di Uno

1. Leonardo Della Giovampaola ricorda la Fiat Uno TD del 1986, rimasta in famiglia per otto anni: qui è ritratta al traforo del Monte Bianco.
2. La Fiat Barchetta di Stefano Armici al primo raduno del 2023



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





13 - 17 GIUGNO /
JUNE 2023

1000 MIGLIA 2023 TI ASPETTA



Clicca per vedere
la mappa completa

DISCOVER MORE
1000miglia.it



1000 MIGLIA SRL



IN SEI DI TRAVERSO

La Volvo ha riportato alla ribalta lo schema col **sei cilindri in linea** montato trasversalmente. Una soluzione che viene dagli antipodi

Ho sempre pensato che la Volvo S80 di fine anni 90 fosse la prima e ultima vettura della storia a montare un sei cilindri in linea disposto trasversalmente. Invece sembra che sia stata preceduta dalla Wolseley Princess 18-22 Saloon del 1975 su base British Leyland Princess. Vi risultano altri casi di auto con questa particolare disposizione del motore?

Corrado Montabone

Diciamo subito che lo schema meccanico con motore a sei cilindri in linea montato trasversalmente non è certo fra i più comuni. Anzi, le vetture che lo hanno adottato sono davvero poche. Alla fine dello scorso millennio è stata effettivamente la Volvo S80 a riproporre la soluzione del sei cilindri in linea messo di traverso, seguita dalle Daewoo Evanda e Tosca, dalla Land Rover Freelander seconda

generazione e dalle Volvo XC90, S60 (e V70) seconda serie, V70 terza edizione e XC60. Come accennato, però, la S80 non è stata la prima a proporre tale inusuale disposizione. Per ripercorrerne la storia, occorre addentrarsi nel ginepraio delle vicende legate al gruppo britannico British Leyland. Torniamo quindi indietro nel tempo al 1970. Non solo, dobbiamo spostarci addirittura nell'emisfero australe. Nel dicembre di quell'anno, infatti, la filiale australiana della British Leyland lanciò le berline Austin Tasman e Kimberley, destinate a sostituire la Austin 1800 (in Nuova Zelanda furono commercializzate col marchio Morris). L'elemento davvero innovativo di queste berline "tutto avanti" dalla linea piuttosto convenzionale non era tanto il nuovo motore E6, un sei cilindri in linea di 2.227 cm³ (76,2 x



81,28 mm), quanto la sua disposizione trasversale, resa possibile dall'estrema compattezza del propulsore. Sulla Tasman questa unità era alimentata da un carburatore orizzontale SU HS6 ed erogava 103 CV DIN a 5.500 giri/minuto; nella più lussuosa Kimberley invece l'alimentazione era affidata a due carburatori, sempre SU HS6, grazie ai quali la potenza saliva a 117 CV, forniti sempre allo stesso regime. A colpo d'occhio si distingueva dall'economica Tasman per le modanature lucide sulle fiancate, per i cerchi ruota e soprattutto per la calandra con doppi proiettori rettangolari,

che sostituivano quelli singoli rotondi. Il resto della meccanica non riservava particolari sorprese, a partire dalle sospensioni Hydrolastic, quasi un marchio di fabbrica. La nuova berlina però non rimosse il gradimento auspicato. Per quanto spaziosa, non poteva competere con l'abitabilità "full size" della Chrysler Valiant, della Ford Falcon e della Holden Kingswood; inoltre, la clientela dimostrò di preferire la collaudata e rassicurante trazione posteriore al moderno schema "tutto avanti". Di conseguenza l'avventura della Tasman-Kimberley finì già nel 1974. Ma la storia del motore E6 con cubatura di 2.2 litri disposto "di traverso" non rimase confinata all'emisfero australe. Nel marzo 1972, infatti, nel Vecchio Continente debuttò la Austin 2200 (ennesima declinazione della famiglia ADO 17 del 1964), equipaggiata proprio col "nostro" sei cilindri, sempre montato trasversalmente. La medesima soluzione fu poi mantenuta sulla successiva serie 18-22 o ADO 71 (precisamente sulla Austin - Morris 2200 e sulla Wolseley), presentata nella primavera del 1975 e ribattezzata Princess alla fine dello stesso anno. Pressoché immutato, il motore E6 giunse fino al 1982.

Cose dell'altro mondo

La Princess mantiene lo schema meccanico inaugurato dalla filiale australiana della British Leyland nel 1970 con la Tasman-Kimberley.



SALONE INTERNAZIONALE PER APPASSIONATI E COLLEZIONISTI

BOLOGNA

LA NUOVA SEDE DI
AUTO E MOTO D'EPOCA

4th

EDITION

1983

2023

AUTO
MOTO
d'EPOCA
BOLOGNA FIERE

autoemotodepoca.com

Auto e Moto d'Epoca a **BOLOGNA** raddoppia gli spazi
con oltre **230.000 mq** espositivi. L'edizione 2023 si arricchisce inoltre
del **1° Salone Italiano dedicato alle Moto Storiche.**

VI ASPETTIAMO A BOLOGNA.

PREVIEW

26-27-28-29
OTTOBRE 2023

organizzato da

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

 **Bologna**
Fiere

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



RUOTECCLASSICHE
BEST IN CLASSIC

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



iscriviti



#MAKELAVITADOLCEAGAIN



POLTU QUATU CLASSIC

CONCORSO D'ELEGANZA
PER AUTO D'EPOCA

GRAND HOTEL POLTU QUATU

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

The



Octopussy

EDITION



Automobile Club Sassari

Le iscrizioni sono aperte
www.poltuquatuclassic.it

#MAKELAVITADOLCEAGAIN

auto
classic

 **GRAND HOTEL**
Poltu Quatu ★★★★★





“Volevo essere un pilota.
Poi vidi guidare
Fangio e capii che
non era il mio mestiere”

L'artista DELL'AUTO

Se n'è andato a 96 anni, a metà maggio, uno degli ultimi, pochissimi progettisti in grado di concepire una macchina nella sua interezza, dal motore al telaio e all'aerodinamica. **Aveva nel suo nome un destino**, quello di creare capolavori, come le Ferrari Testa Rossa e 250 GTO e la "sua" 5300 GT

Non era la via giusta

Il progettista toscano in un ritratto di qualche anno fa, casco in mano. Per sua stessa ammissione, pur avendo desiderato di correre in auto in gioventù, non era nato per diventare un campione. Si riteneva invece un valido collaudatore

Il 13 maggio, dopo aver tagliato un traguardo non comune, quello dei 96 anni, e averne raggiunti molti altri clamorosi nella sua lunga carriera, l'ingegnere toscano padre di automobili indimenticabili ci ha lasciato. Nato il 6 giugno 1926 a Quercianella, in provincia di Livorno, paese dal quale non si è mai realmente separato, si era laureato in Ingegneria a Pisa; il primo impiego nel mondo dell'automobile lo aveva trovato all'Alfa Romeo, nel 1954, al reparto Esperienze. L'oggetto della sua tesi di laurea, peraltro, aveva subito chiarito quali fossero le sue aspirazioni e l'oggetto della sua passione.

Si trattava realmente di un "oggetto", ossia una sportiva su base Fiat Topolino, realizzata dapprima in versione scoperta, che doveva essere equipaggiata con un motore motociclistico Nimbus. Bizzarrini studiò tutte le modifiche necessa-

rie per raggiungere una potenza intorno ai 50 CV, ma alla fine, a causa dei costi davvero elevati che sarebbe stato necessario sostenere, ripiegò sull'elaborazione del quattro cilindri Fiat, che, sulla Topolino che aveva sotto mano, era già dotato della testata Siata a valvole in testa.

ANCORA IN OTTIMA FORMA

Erano gli anni in cui le berlinette Ferrari ottenevano successi a ripetizione, così Giotto decise anche di sostituire la carrozzeria spider con un'altra chiusa, di alluminio, realizzata a Pisa presso l'officina Mille Miglia del signor Pasqualetti. In questo allestimento la sua opera prima è sopravvissuta fino a oggi, ed è ancora perfettamente efficiente.

Nel 1957 il grande salto, con il passaggio alla Ferrari; ecco cosa Bizzarrini disse al nostro 

C come Competizione

A destra, un esemplare di preserie della Iso Rivolta Grifo A3C, ritratto sullo sfondo della Chevrolet Corvair Testudo di Bertone, concept car disegnata da Giorgio Giugiaro nel 1963





Creature da sogno

Qui sopra, la prima auto progettata da Bizzarrini, una berlinetta su base Fiat Topolino. A destra, la Ferrari 250 GTO, uno dei suoi capolavori, e la Bizzarrini 5300 GT, qui in versione da competizione



Auto su misura

Qui sotto, un'immagine giovanile di Bizzarrini, sulla sinistra, insieme con Amedeo di Savoia, duca d'Aosta, che nel 1968 si fece costruire una berlinetta P538, nota proprio come "Duca d'Aosta"



“Tra una Topolino e una 250 GTO non c'è una gran differenza, a parte la velocità. In fin dei conti, il concetto è lo stesso, no?”

➔ direttore in occasione di una sua intervista: “Un mio cugino lavorava alla Pignone di Firenze ed era amico dell'ingegner Andrea Frascchetti, che era il capo della progettazione alla Ferrari: gli parlò di me e del mio desiderio di fare il collaudatore. Alla fine, lo convinse, anche perché era da poco scomparso, in un incidente in prova all'auto-dromo di Modena, il loro capo collaudatore Sergio Sighinolfi ed erano alla ricerca d'un ingegnere. A quei tempi, appena arrivai - il 6 febbraio 1957 - il mio capo, Luigi Bazzi, mi diede una macchina da collaudare. Mi ricordo che presi una strada di campagna e, di nascosto, mi fermai: non avevo mai visto da vicino una Ferrari. Fino a quel momento mi ero limitato a guidare la Topolino...”.

UNA VOCE FUORI DAL CORO

A proposito di Enzo Ferrari, cui veniva universalmente attribuito un carattere spigoloso, l'ingegnere di Livorno si esprimeva invece così: “I miei rapporti con lui furono sempre ottimi. Anzi, non esito a definirlo un secondo padre, anche se io ero famoso per la lingua tagliente. Quel giorno, quando tornai dal giro con la prima Ferrari della mia vita, il Commendatore era lì all'ingresso ad aspettarmi. Mi chiese subito che cosa pensassi dell'auto. Risposi che era terribile. Mi aspettavo una reazione delle sue; invece Ferrari mi disse che, non riuscendo mai a guidare le sue macchine, voleva qualcuno che gli dicesse la verità. Credo che mi apprezzasse proprio perché ero sempre sincero fino alla brutalità, come l'altro livornese Aurelio Lampredi”.

Bizzarrini, negli anni in cui restò alla Ferrari, ebbe modo di creare miti come la Testa Ros-

sa, la 250 GT SWB e Spider California e la 250 GTO. Poi, nel 1961, il brusco allontanamento suo e di altri dirigenti, fra cui Carlo Chiti. Ma, anche in questo caso, Giotto giustificò il “Drake”, dicendo che, dopo il documento che lui aveva firmato, non avrebbe potuto fare altrimenti.

Anzi, aggiunse che dopo qualche tempo lo aveva chiamato per riassumerlo, ma ormai era troppo tardi: Bizzarrini si era imbarcato con Chiti nell'avventura dell'ATS, che sfociò in pochissimi esemplari prodotti della berlinetta 2500 GT a motore V8 centrale, soprattutto per una cronica mancanza di liquidità. Grazie alla sua società Autostar, poté comunque dedicarsi anche ad altri progetti, fra cui il nuovo V12 che doveva equipaggiare le Lamborghini stradali.

Ecco il suo commento su Ferruccio Lamborghini: “Strano tipo. Non un manager come Ferrari, ma un uomo d'officina, molto pragmatico. Mi chiese di progettare un 12 cilindri da almeno 320 CV: ogni cavallo in meno significava una decurtazione dell'onorario. Io raggiunsi i 350 CV, ma mi piantò una grana, perché la potenza era erogata a 9.500 giri, secondo lui un regime troppo alto. Fu lì che litigammo e alla fine non mi diede tutti i soldi”. Al tempo c'era anche un altro imprenditore italiano, il milanese Renzo Rivolta, che voleva mettere in produzione una sportiva ad alte prestazioni. Manco a dirlo, l'incarico fu affidato a Giotto Bizzarrini, convocato per provare un'auto americana da modificare allo scopo.

Con l'abituale schiettezza, Giotto disse che la macchina faceva schifo, ma il motore Chevrolet di 5.3 litri era una buona base. Intorno a quello, creò la Grifo; lui spingeva per promuoverla attra-



verso le corse, con la versione A3C, mentre a Rivolta quell'impegno non sembrava necessario. Di fatto, però, le Grifo stentavano a trovare clienti: così Bizzarrini fondò la piccola azienda, che portava il suo nome, e si mise a costruirle in proprio, chiamandole Bizzarrini 5300 GT, grazie alla gran quantità di pezzi dell'A3C ricevuti in regalo da Rivolta. In seguito progettò anche una "sorella" a 4 cilindri più piccola e più abbordabile della 5300



GT, impostata sulla Opel GT 1.9 e chiamata 1900 GT Europa. Il motore Opel forniva 110 CV, che, grazie anche alla leggera carrozzeria in fibra di vetro, permettevano all'Europa di toccare i 206 km/h. Ne furono prodotte pochissime, meno di venti, tra il 1966 e il 1968, quando Bizzarrini dichiarò il fallimento della sua azienda.

Messa alla prova

Qui sopra e in basso, due immagini della prova su strada della Bizzarrini 5300 GT, che Quattroruote effettuò per il numero del febbraio 1966; grazie al motore della Chevrolet Corvette, l'auto superò i 260 km/h

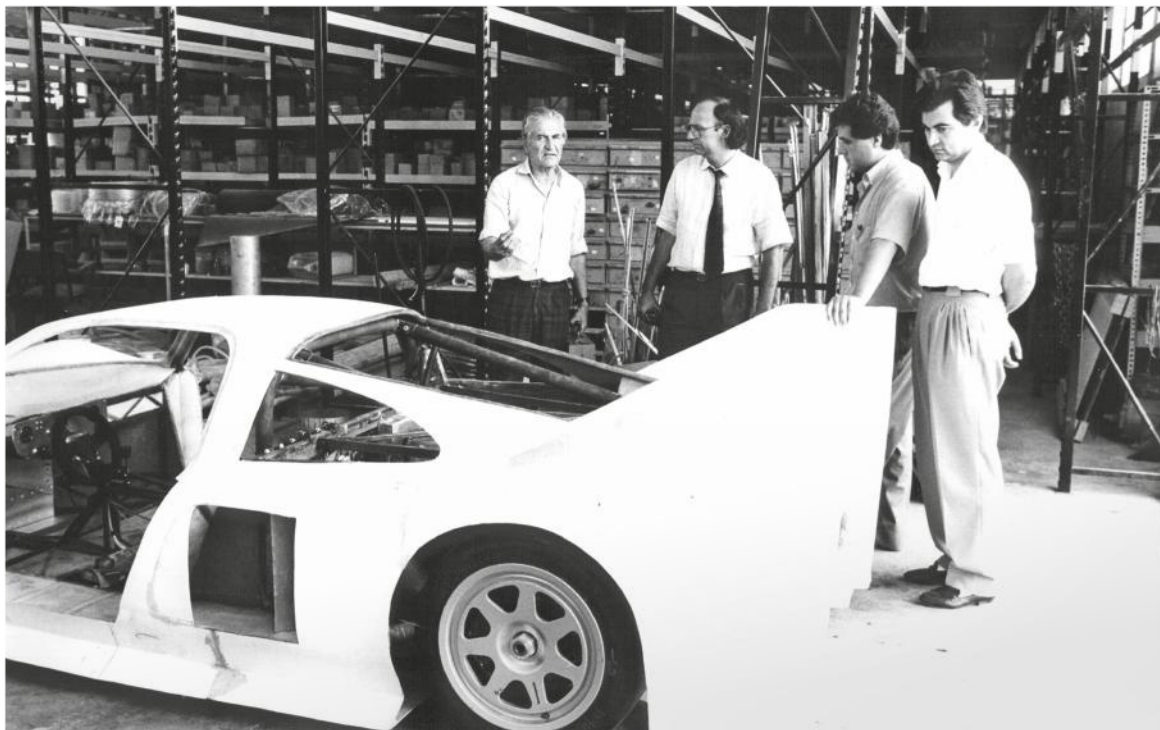
IMPRENDITORE A CHI?

L'ingegnere livornese aveva investito troppi fondi nella 5300 GT e nella sua attività sportiva, inoltre la piccola 1900 GT non si vendeva come sperato; la P538 da corsa (Posteriore, 5.300, 8 cilindri) non aveva ottenuto, nel 1967, l'omologazione per prendere il via alla 24 Ore di Le Mans, provocando la chiusura del reparto corse. Bizzarrini, piuttosto che vedersi sottrarre la fabbrica ➔



Sempre all'opera

A destra, Bizzarrini fotografato nel 1989 con uno dei prototipi Picchio; qui sotto, la Kjara del 1998, concept car a propulsione ibrida; più in basso, la 1900 GT Europa del 1966, su meccanica Opel

**Soltanto sportive**

Qui sopra, la Bizzarrini P538 del 1966, pensata per l'impiego agonistico; più in alto, l'ATS 2500 GT del 1963, realizzata insieme con Carlo Chiti, altro ingegnere toscano. Nell'altra pagina, Giotto nei primi anni 60

che portava il suo nome, preferì quindi chiudere; lui stesso definiva inconsistenti sue capacità imprenditoriali: "Io fallii in fretta. Non ho mai avuto lo spirito imprenditoriale. Io volevo guidare, fare le corse, studiare i motori. Feci un gran casino e dovetti chiudere l'azienda. Io, come industriale, non ho mai avuto alcuna capacità".

PRODUZIONE CONTESA

Le sue vetture, però, hanno conquistato schiere di appassionati e, se le sue Ferrari sono ormai appannaggio di pochi ricchissimi collezionisti, non è che le 5300 GT che portano il suo nome siano poco desiderate; in pochi anni, la loro quotazione è salita continuamente, fino a entrare nell'orbita del milione di euro.

Non male per una sportiva che, in fondo, monta un "banale" V8 americano... Bizzarrini però non ne ha conservata per sé nemmeno una: "No, neppure una.", raccontava, "del resto, è la prova che io, con gli affari, proprio non c'azzecco!". Una curiosità è costituita dalla Manta, disegnata da Giugiaro e allestita su uno dei quattro telai P538, dopo aver smontato la carrozzeria d'origine: è una sportiva a tre posti affiancati con guida centrale, che è al contempo la prima concept car da designer indipendente del celebre Giorgetto e l'ultima vettura a portare il marchio Bizzarrini. Fu esposta al Salone di Torino del 1968.

Chiusa la parentesi di costruttore a fine anni 60, Giotto non rimase certo con le mani in mano; si dedicò all'insegnamento universitario, proseguito fino a non molti anni fa, e fece innumerevoli consulenze per parecchie aziende attive nel campo automobilistico. Spesso, in collaborazione con Salvatore Diomante e la sua SD Autocostruzioni. Diomante è colui che realizzò le carrozzerie delle Bizzarrini 5300 GT fin dall'inizio del 1966 e che, alla chiusura della fabbrica, rilevò tutte le

parti rimaste e le attrezzature, proseguendo nel Torinese l'attività di riparazione e manutenzione delle sportive livornesi.

Tra i frutti della collaborazione con Diomante, l'evoluzione della 1900 GT Europa in una nuova sportiva a motore centrale-posteriore, motorizzata con il quattro cilindri della Fiat 128: verrà alla fine scartata, perché ha un'architettura troppo simile alla nuova Lancia derivata dalla Beta e che deve debuttare sul mercato, la Montecarlo. Nel 1970 l'American Motors Corporation interpellò Bizzarrini per una sportiva equipaggiata con il loro motore V8 AMX, da costruire in piccola serie in Italia: tornò in scena il binomio Bizzarrini-Diomante per costruire la AMX/3 a motore centrale. Dopo pochissimi esemplari, sei o nove secondo le fonti, gli americani ci ripensarono, ma offrirono a Bizzarrini di proseguire da solo; dopo la recente delusione della chiusura della sua azienda, il livornese non se la sentì.

DI NUOVO RIVOLTA

Un paio di anni dopo, Piero Rivolta, figlio di Renzo, contattò Bizzarrini, perché voleva competere nel settore delle GT supersportive, con l'intento di contrastare il successo della Lamborghini Countach. Nacque la Varedo, motorizzata Ford e disegnata da Ercole Spada, ma non avrà seguito.

Da lì in poi, Giotto disegna con il figlio alcune show car e presta assistenza, a Livorno, alle sue vecchie auto; coinvolto nell'avventura della Picchio, che realizza alcune auto da corsa e qualche esemplare unico, firma poi la BZ 2001 nei primi anni 90, su base Ferrari Testarossa, e la Kjara nel 1998, concept car ibrida con un motore termico e quattro elettrici. Nel 2012 riceve la laurea honoris causa in Design, titolo ampiamente meritato, dal momento che non ha mai abbandonato il suo tecnigrafo.



“Enzo Ferrari la prese
benissimo, **non è mai stato
geloso**. Anzi, spesso
mi aiutò a trovare i fornitori”

ADDIO A GUIDO LAMPERTI

IL VERO LANCISTA



Un altro “grande vecchio” del mondo heritage, qualche giorno dopo Giotto Bizzarrini, se n'è andato: il 29 maggio è mancato Guido Lamperti, classe 1931, collezionista e appassionato delle auto d'antan, soprattutto anteguerra. Per tutti, il prototipo del “vero Lancista”, elegante, gioviale, di grande cultura, mai una parola fuori posto, sempre pronto a incoraggiare i giovani, amico di tutti, disponibile a portare le sue prestigiose auto nei concorsi di eleganza più acclamati, ma anche solo alle sagre di paese, organizzate dagli amici di sempre. Già, le sue auto, tra le Lancia (e non solo) più significative e rare, spesso immortalate sulla nostra rivista. Vengono subito in mente le Astura, le Lambda, le Aurelia, ma anche “pezzi da novanta” più recenti ed esclusivi, come la Fulvia Sport Zagato spider. Nel 1985 fu tra i fondatori del Registro Aurelia, per il quale è sempre stato consigliere; la sua attività si è sempre svolta all'interno del Lancia Club Italia, del quale è stato a lungo presidente. Si è spento, come ci ha detto il figlio Luca, alle 20.24, numeri iconici per Guido, visto che possedeva sia l'Aurelia berlinetta B20 sia la decappottabile B24 (tre, nella sua vasta collezione). **G.D.**

Uno sguardo oltre il tempo: i Persol 714 Steve McQueen per il centenario della 24 Ore di Le Mans

Da un secolo, la leggendaria 24 Ore di Le Mans incarna l'epicità del mondo delle corse automobilistiche. Piloti coraggiosi sfidano i propri limiti sul mitico Circuit de La Sarthe, cercando di conquistare la gloria nella competizione più iconica al mondo. Nell'anno del suo centenario, anche il celebre marchio torinese di occhiali Persol ha deciso di prendere parte a questo straordinario evento con una collezione esclusiva che incarna l'anima di Le Mans.



Insieme nella storia

A legare il mondo delle corse a quello degli occhiali è un'altra icona: Steve McQueen. Durante le riprese del film "Le Mans" del 1971, infatti, l'attore americano era solito indossare gli occhiali Persol 714 sul set, dando così vita a uno stile senza tempo che ha ispirato la nuova collezione incentrata sul modello iconico Persol 714 Steve McQueen. La sua passione per il cinema e i motori, la sua audacia e il suo grande fascino hanno infatti reso McQueen il volto ideale per rappresentare l'identità di Persol.



La nuova collezione Persol Steve McQueen comprende quattro versioni di acetato "regular" nelle colorazioni Caffè, Terra di Siena, Giallo Opalino e Nero classico con il caratteristico ponte a chiave pieghevole e la forma a goccia.

Ciascuno di questi occhiali rappresenta una perfetta combinazione di stile ed è realizzato con cura, utilizzando materiali di alta qualità e dettagli unici che conferiscono loro un aspetto distintivo. La vera gemma della collezione è tuttavia l'edizione esclusiva Le Mans. Realizzato con una montatura di acetato color avorio e impreziosito da dettagli in oro, questo modello unico incarna l'eleganza e lo stile italiano. Le lenti placcate in oro 24K donano un tocco di lusso senza tempo, mentre la custodia bianca a strisce, ispirata alla giacca indossata da McQueen nel film "Le Mans", completa il look esclusivo e ricercato: un autentico tesoro per appassionati e collezionisti.

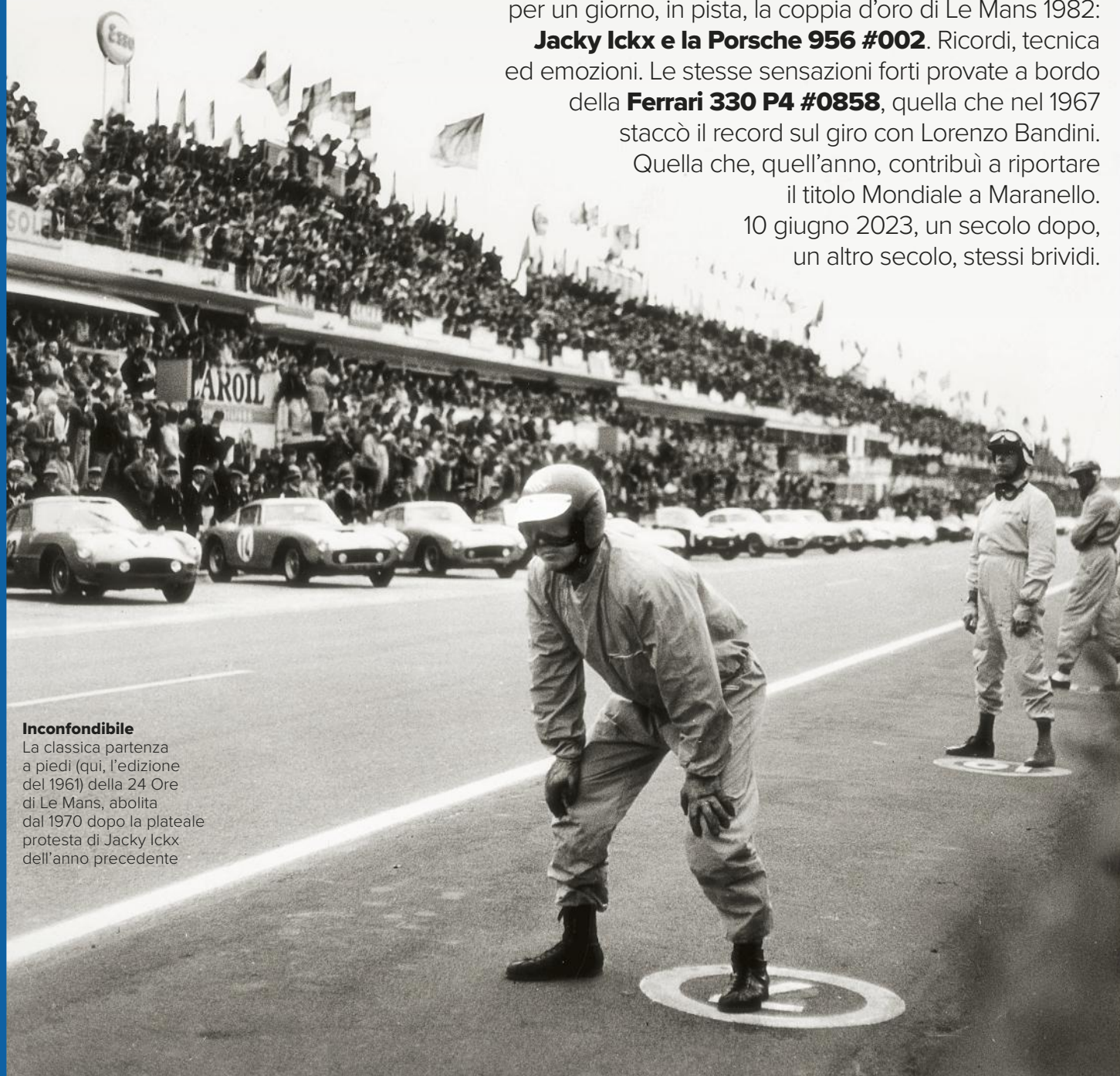
La collezione celebrativa non è però l'unica iniziativa di Persol dedicata all'evento: durante l'edizione del centenario della 24 Ore di Le Mans, il marchio organizzerà una serie di proiezioni all'aperto di film cult selezionati per catturare l'atmosfera avvincente delle corse in quella che sarà un'esperienza unica e irripetibile per gli appassionati di motori e di cinema. Inoltre, lo stand dedicato a Steve McQueen nel villaggio ufficiale dell'evento sarà un luogo imperdibile in cui i visitatori potranno rivivere le audaci avventure del celebre attore attraverso gli occhiali Persol 714 Steve McQueen.



Persol®

100° LE MANS

È il 26 maggio 1923. Va in scena il primo **Grand Prix d'Endurance de 24 Heures**, sul tracciato de La Sarthe. Un'epopea lunga un secolo. La celebriamo raccontando **i momenti salienti della corsa leggendaria**, gli uomini, le macchine e le curiosità. Ruoteclassiche ha poi riunito per un giorno, in pista, la coppia d'oro di Le Mans 1982: **Jacky Ickx e la Porsche 956 #002**. Ricordi, tecnica ed emozioni. Le stesse sensazioni forti provate a bordo della **Ferrari 330 P4 #0858**, quella che nel 1967 staccò il record sul giro con Lorenzo Bandini. Quella che, quell'anno, contribuì a riportare il titolo Mondiale a Maranello. 10 giugno 2023, un secolo dopo, un altro secolo, stessi brividi.



Inconfondibile

La classica partenza a piedi (qui, l'edizione del 1961) della 24 Ore di Le Mans, abolita dal 1970 dopo la plateale protesta di Jacky Ickx dell'anno precedente

UN SECOLO



Le corse, per chi le ama, sono tutte belle. Ma qualcuna lo è più delle altre. Il Gran Premio di Monaco, per esempio: pista assurda, sorpassi quasi impossibili, eppure... Uno scenario incomparabile, una difficoltà, per chi sta al volante, inimmaginabile, guardrail baciati dagli enormi pneumatici delle monoposto. Oppure, la 24 Ore di Le Mans. Ci sono quelli che ti chiedono come si faccia ad appassionarsi a una cinquantina di macchine che girano in tondo ininterrottamente per un giorno intero sempre sulla stessa pista. Senza l'adrenalina della Formula 1, senza il brivido dei pit stop giocati sul filo del decimo di se-

DI EROI

Piloti per i quali questa gara è quasi una droga o che hanno sacrificato la vita sul suo altare, **il mondo del cinema** che ne subisce il fascino irresistibile, protagonisti inattesi del loro giorno di gloria... Tutto questo, e altro, è la più celebre 24 Ore



condo. Ma chi lo dice non ha capito niente. Non ha la minima idea di che cosa sia, quella corsa. E non c'è bisogno di avere avuto la fortuna di vederla dal vivo per comprenderlo, perché su quel nastro d'asfalto, fatto anche di strade normali cucite insieme con il circuito permanente, in cent'anni sono state scritte pagine tra le più legendarie della storia dell'automobilismo.

IL MOMENTO DEL GIUDIZIO

Sangue e polvere, drammi e trionfi, gioie e dolori, di quelli terribili di cui scriveva - non a caso - Enzo Ferrari. Che di gloria, a Le Mans, ne

ha conquistata così tanta da poterci costruire sopra una parte importante del proprio mito. Ma che di amarezze ne ha anche vissute tante, perché Le Mans è pure questo: implacabile, nel suo giudizio, che cala allo scoccare delle ventiquattr'ore.

Sta in tutto ciò, insomma, il fascino impagabile di Le Mans. Che ha soggiogato schiere di piloti al punto da costringerli moralmente a partecipare a decine di edizioni; che ne ha privati tanti, troppi (ventidue, in tutto), della vita in incidenti drammatici; che ha fatto di sé una regina del grande schermo; che ha permesso pure ad outsider inattesi di vivere il loro giorno di gloria. ■

Sudore e polvere

La partenza della 24 Ore di Le Mans del 1933, che vede al via 29 vetture, soltanto 13 delle quali saranno classificate a fine gara. Le Alfa Romeo 8C 2300 metteranno a segno una prestigiosa tripletta, con gli equipaggi costituiti da Nuvolari e Sommer, Chinetti e Varent, Lewis e Rose-Richards

I PILOTI "SERIALI"

QUELLI CHE... SEMPRE IN PISTA



Si potrebbe dire che, per loro, Le Mans sia stata un'ossessione. Una sorta di droga irrinunciabile, anno dopo anno, edizione dopo edizione. Piloti "seriali", quasi fossero killer, anche se le vittime sono, in un certo senso, loro. A parlare, del resto, sono i numeri. Prendi Herni Pescarolo: classe 1942, partecipazioni all'attivo 33, la prima nel 1966, l'ultima - come pilota - nel '99, esattamente trentatré anni dopo. Vuol dire non averne persa una, per più

di tre decenni. In mezzo, quattro vittorie, l'ultima ottenuta nell'84 con una Porsche 956, dodici anni dopo la prima, arrivata nel '72 con la Matra-Simca MS670. Divisa, per inciso, con Graham Hill, l'unico, nella storia, a potersi cingere finora della Triple crown, l'invisibile corona che spetta a chi si è aggiudicato i tre più prestigiosi allori del motorsport, il Mondiale di F1, la 500 Miglia d'Indianapolis e - appunto - la 24 Ore di Le Mans. Che poi, Pescarolo,

appeso il casco al chiodo, non si è accontentato: sul circuito della Sarthe c'è tornato un sacco di volte come costruttore, sfiorando la vittoria nel 2005.

VINCENTI E NO

Non è, comunque, il grande pilota francese l'unica vittima della sindrome di Le Mans. Il suo connazionale Bob Wollek, per dire, ne ha disputate 30, senza mai vincere; l'inglese Derek Bell, 26, trionfando cinque volte, quattro delle quali su Porsche.

I recordman di presenze

1. Graham Hill (qui con la Rover-BRM, 1965) è l'unico titolare della Triple crown. **2.** Tom Kristensen è recordman di vittorie (nove). **3.** Kristensen (qui con Duval e McNish nel 2013) ha ottenuto sette delle 13 vittorie Audi, seconda dietro la Porsche (19). **4.** Henri Pescarolo, 33 partenze. **5.** Derek Bell, 30 presenze. **6.** Bob Wollek, 30 volte a Le Mans e una fine assurda: morì nel 2001 a Sebring, mentre si allenava in bici nei pressi del circuito

PEZZI PREGIATI

LE REGINE DELLA SARTHE

Gli uomini, ma anche le macchine. Perché gli uni non possono vincere senza le altre, e naturalmente viceversa. Tante, di quelle che si sono imposte a Le Mans, sono entrate nella storia: qui abbiamo raccolto una selezione delle più significative. L'innovazione, del resto, fa parte del Dna di questa gara, i cui regolamenti hanno lasciato più mano libera ai progettisti rispetto ad altre categorie. Ed è così anche oggi.

1931 ALFA ROMEO 8C 2300 LM



Grande protagonista sul circuito della Sarthe, l'Alfa trionfa per quattro volte consecutive, la prima delle quali nel '31 con Howe-Birkin

1949 FERRARI 166 MM TOURING

Nata da due soli anni, la Casa del Cavallino inaugura la serie dei suoi nove successi con Luigi Chinetti, affiancato da Lord Seldson



MOMENTI DRAMMATICI

IL CARO PREZZO DELLA PASSIONE



Le tragedie, in questa storia, sono state tante, troppe. È il prezzo della passione, il sacro fuoco che, a volte, brucia chi troppo si avvicina. Il primo, raccontano gli annali, fu André Gulibert: guidava un'Amilcar, quando si scontrò con un camion, mentre raggiungeva il tracciato della gara. Era il 1925, anno triste perché registrò anche la prima vittima in corsa, Marius Métivier (al volante di una Ravel). Arriva a ventidue, la conta dei piloti che, da quei

giorni al 2013 (quando morì Allan Simonsen con un'Aston Martin Vantage GT), hanno sacrificato a Le Mans la loro vita. Ma il conteggio è molto più alto, se si tiene conto di vittime incolpevoli come commissari, gendarmi e spettatori.

IL GIORNO PIÙ NERO

Appartenevano quasi tutti a quest'ultima schiera gli 82 deceduti del più grave incidente mai accaduto nelle corse. Correva l'anno 1955 e l'edizione

era una di quelle memorabili: Mercedes contro Jaguar contro Ferrari contro Maserati contro Aston Martin. Ma, alle 18 e 28 di sabato 11 giugno, Lance Macklin con la sua Austin Healey scarta, forse per evitare Hawthorn indeciso se entrare o meno ai box; delle Mercedes che sopraggiungono a 250 km/h, quella di Fangio lo evita, quella del francese Pierre Levegh lo prende in pieno. E finisce in fiamme nella tribuna centrale, facendo una strage.

Qualche lieto fine

Fatali o meno, gli incidenti sono sempre stati uno degli elementi caratteristici della lunga storia di Le Mans.

1. La Bizzarrini GT 5300 di Posey-Natili centra un terrapieno a Mulsanne nel 1966.

2. Un'immagine della tragedia del 1955, che fece 82 vittime; da allora, la Svizzera ha vietato le corse in pista. **3.** La René Bonnet Aerodjet LM6 di Masson-Monneret ribaltata nell'edizione del 1963: gara finita, ma pilota illeso

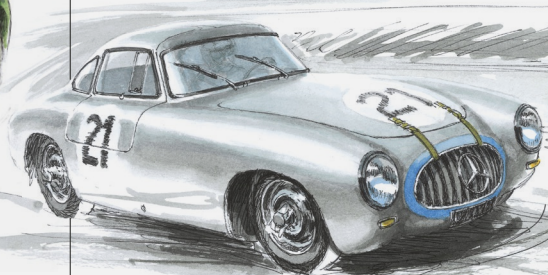
1951 JAGUAR C-TYPE



Primo dei cinque trionfi ottenuti dalla Casa britannica negli anni 50: al volante, Peter Walker e Peter Whitehead.

1952 MERCEDES-BENZ 300 SL

Lo squadrone tedesco s'impone per la prima volta mettendo a segno una doppietta: Lang e Riess precedono Helfrich e Niedermayr



1955 JAGUAR D-TYPE



Nel 1953, la Jaguar porta al debutto i freni a disco sulla C-Type; con la vettura successiva, trionfa a Le Mans per tre volte, dal '55 al '57

SULLO SCHERMO

MOLTO AMATA A HOLLYWOOD



Parata di star

1. L'arrivo in volata del 1966, che vide Ken Miles beffato dalla Ford gemella di Amon-McLaren, partiti più indietro in griglia.
2. A quell'edizione è stato dedicato il film del 1969 con due star di Hollywood.
3. "Le 24 ore di Le Mans" è il titolo italiano del film con McQueen.
4. La locandina della pellicola francese del 2003.
5. Patrick Dempsey è un altro attore-pilota di successo: fu secondo in GTE Am nel 2015.

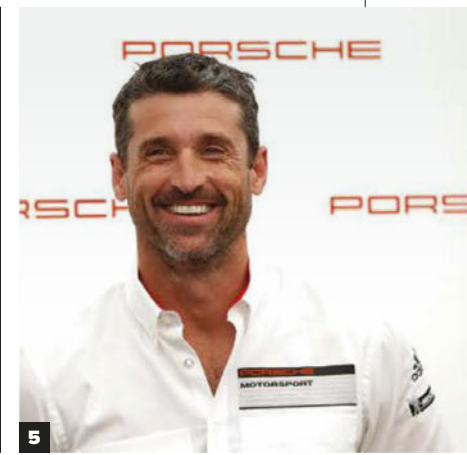
Al fascino irresistibile della 24 Ore non si è sottratto neanche il mondo del cinema, che alla gara francese ha dedicato diversi film, due dei quali rimasti nella storia. "Le Mans" con Steve McQueen (e la regia di Lee H. Katzin) è certamente il più celebre, tanto da meritare fiumi d'inchiostro e un'aneddotica senza fine, tra spese colossali, litigi altrettanto epici (il primo regista, John Sturges, abbandonò il set) e momenti drammatici (al pilota

David Piper venne amputata una gamba, in seguito a un incidente durante le riprese). Mezzo flop all'epoca, è diventato con il tempo un cult.

STORICA DISFIDA

Se "Adrenalina blu", che avrebbe voluto far rivivere sugli schermi il mito dell'eroe dei fumetti Michel Vaillant, è una pellicola trascurabile del 2003, ben più attenzione merita "Ford vs Ferrari", produzione hollywoodiana del 2019 diretta

da James Mangold. Sbavature storiche a parte, il racconto del guanto di sfida gettato dal colosso di Detroit al "Drake", coronato dal successo alla 24 Ore del 1966, risulta avvincente. Ma dal mito di Le Mans sono diversi gli attori che si sono sentiti attratti come piloti, ottenendo anche risultati lusinghieri. Paul Newman, più di tutti: nel 1979 riuscì ad arrivare secondo con una Porsche 935 condivisa con Rolf Stommelen e Dick Barbour.



1959 ASTON MARTIN DBR1/300

Spesso in gara, l'Aston ottiene la sua prima e unica affermazione con Roy Salvadori e Carroll Shelby, davanti ai compagni Trintignant e Frère

1963 FERRARI 250 P

In un'edizione con pochi rivali per il Cavallino, per la prima volta s'impone un equipaggio tutto italiano: Ludovico Scarfiotti e Lorenzo Bandini

1963 ROVER-BRM

Partecipano fuori classifica, ma arrivano comunque al traguardo Graham Hill e Richie Ginther con questa originale vettura a turbina



GLI OUTSIDER

QUEI RISULTATI A SORPRESA



Il sale che dà sapore a una gara come quella di Le Mans è la sua imprevedibilità. In un giorno intero di corsa, non sai mai che cosa può accadere. Guasti improbabili, incidenti con vetture più lente (il folto gruppo delle GT, che animano la competizione, ma hanno prestazioni inferiori), bizzie di un meteo che sa di Atlantico, anche se la cittadina è lontana dal mare. Così finisce che, sul traguardo, possono piombare per primi anche degli outsider:

macchine e piloti che, almeno sulla carta, non rientravano nel novero dei favoriti.

LA FAVOLA DI JEAN

Basta scorrere l'albo d'oro, per accorgersene. Già nel 1965, per esempio, lo squadrone Ford si era presentato in forze per umiliare la Ferrari: fu invece un'ecatombe per entrambe le Case e a salvare il Cavallino ci pensò la 250 LM del team privato Nart di Luigi Chinetti con Masten Gregory e Jochen Rindt.

Molti anni dopo, Le Mans farà da sfondo al sogno di Jean Rondeau, che in quelle contrade aveva avuto i natali. Bambino appassionato, giovane pilota, Jean riuscirà, dopo infinite vicissitudini, a realizzare un'auto di Gruppo 6 che porta il suo nome. E la Rondeau M378 con motore Ford-Cosworth, da lui guidata insieme con Jean Pierre Jassaud, trionfa alla 24 Ore dell'80, battendo la Porsche 908 di Ickx e Jöst.

Finali imprevedibili

1. L'arrivo della 24 Ore del 1965, con la vittoria della Ferrari 250 LM del team Nart. **2.** La TWR-Porsche s'impone nel '96 e '97 (anche con Michele Alboreto), pur essendo basata su un vecchio telaio Jaguar XJR-14 rimasto in magazzino. **3.** La Dauer-Porsche, prima nel '94 con Dalmás-Haywood-Baldi, è una vecchia 962 aggiornata. **4.** La Mazda porta il Wankel al successo con la 787 B del '91 di Gachot-Herbert-Weidler

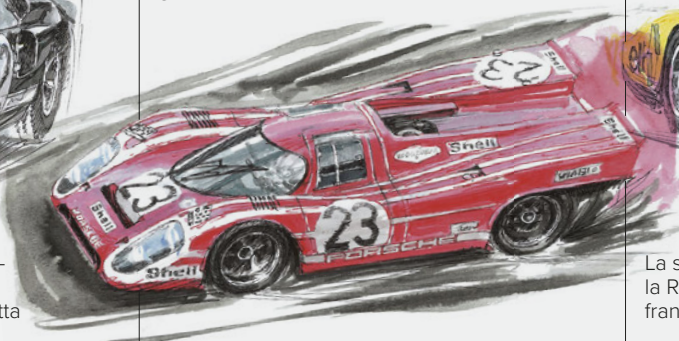
1966 FORD GT40 MK II



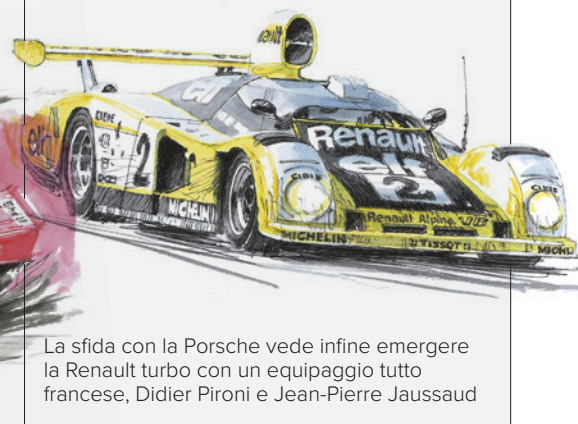
L'arma per battere le Ferrari: Amon-McLaren precedono Miles-Hulme e Bucknum-Hutcherson nella tripla

1970 PORSCHE 917 K

Il primo dei 19 successi della Casa di Stoccarda va a una vettura del team austriaco Salzburg, guidata da Richard Attwood e Hans Hermann



1978 RENAULT ALPINE A442 B



La sfida con la Porsche vede infine emergere la Renault turbo con un equipaggio tutto francese, Didier Pironi e Jean-Pierre Jassaud





Il Re E LA REGINA

Segni particolari: sei vittorie a Le Mans per lui, quattro per lei.

Grazie a una nostra iniziativa si ricompone, per una prova speciale, la fantastica coppia che ha trionfato sul tracciato de La Sarthe nel 1982 e ha segnato un nuovo, incredibile corso vincente per la Casa di Stoccarda

Ammirare nuovamente in pista Jacky Ickx al volante dell'imbattibile Porsche 956 con cui ha vinto la sua sesta Le Mans nel 1982? A volte i desideri si avverano. Fino a metà marzo il mitico telaio 002 era appeso al soffitto del museo della Casa di Stoccarda. Dopo il trionfo sul circuito de La Sarthe, infatti, alla straordinaria berlinetta era stata destinata una seconda vita fatta di grande ammirazione da parte dei visitatori, e nulla più. Questo perché dopo aver raggiunto il massimo risultato, sportivamente parlando, la dirigenza aveva ritenuto giusto farla "volare" per il solo godimento dei tanti appassionati che ogni anno affollano la struttura tedesca. Alla richiesta di ricreare in esclusiva per i nostri lettori, all'Experience Center in Franciacorta, una giornata speciale col re e la regina di Le Mans 1982, Porsche Italia ha risposto con entusiasmo, così come il leggendario campione belga (trion-

fattore in ben sei edizioni) ha accettato con gioia di calarsi ancora una volta nel cockpit del bolide e riaccenderne il sei cilindri biturbo dalla potenza (allora mostruosa) di 600 CV, per raccontarci le sue impressioni di guida, e molto altro.

ALL'OPERA DI PRIMO MATTINO

L'appuntamento in pista è di buon mattino. Alle 7.30, infatti, troviamo due meccanici del museo che, nei box, stanno già armeggiando attorno a lei, la 956 telaio 002 in livrea Rothmans, in splendida forma dopo una complessa revisione degli organi meccanici, fermi da oltre quarant'anni, grazie a un lavoro di messa a punto fatto a Stoccarda in tempo record (poco più di un mese). Alle 8, puntuale, arriva anche Jacky Ickx. Look da gentleman driver, indossa dei Ray-Ban con lenti azzurrate, regalo nel 1970 di un certo Steve McQueen, e un giubbotto di pelle con la 

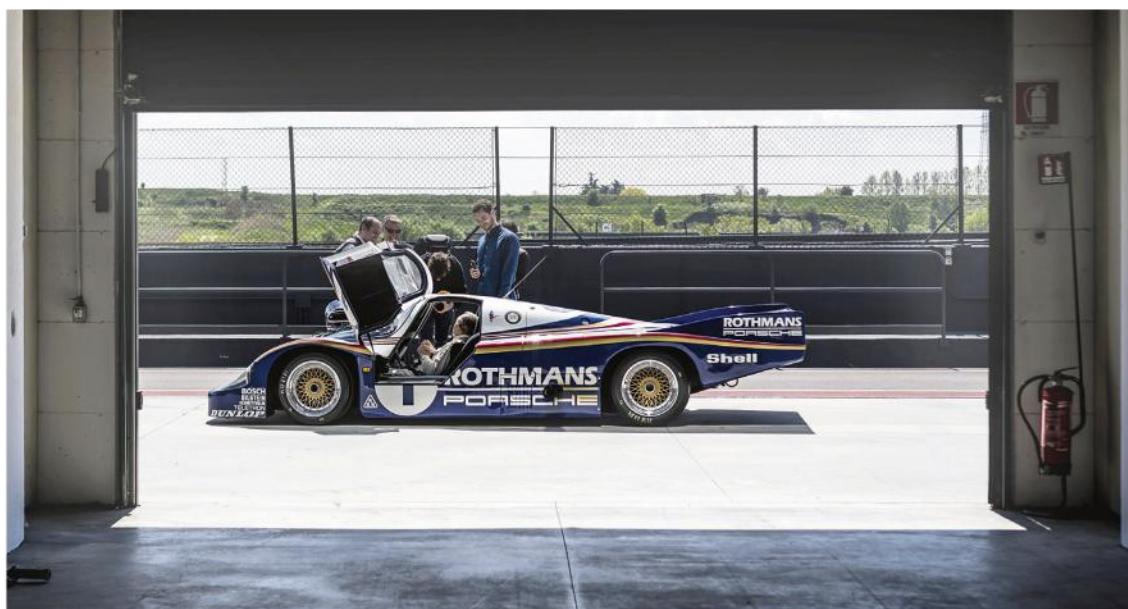
Veloce e versatile

Classe 1945, Jacky Ickx è famoso per polivalenza e versatilità: vicecampione del mondo in F1 nel 1969 e 1970, nel 1979 ha poi primeggiato nella serie Can-Am con la Lola.

Nel 1982-1983 si è laureato campione del mondo Sport Prototipi.

Nel palmarès anche la 6 Ore di Daytona (1972) e la 12 Ore di Sebring (1969 e 1972). Nel 1983 ha vinto la Parigi-Dakar.

Il suo nome resta legato alla 24 Ore di Le Mans (sei trionfi nell'arco di tre lustri)





L'oro dei cerchi

Alcuni momenti di preparazione nei box della 956 prima della prova in pista di Ickx. In basso, un particolare sia della calotta aerodinamica sia del bellissimo cerchio realizzato dalla BBS. Per la manutenzione, la Sport di Stoccarda si solleva grazie a quattro martinetti pneumatici

➔ foderia interna che riproduce il suo volto con la celebre “linguaccia” fatta a tutto il mondo subito dopo l’arrivo vittorioso a Le Mans nel 1969. Come sempre molto cordiale e affabile, ci saluta e poi si dirige subito verso la 956. Qualche minuto di contemplazione e poi chiede ai meccanici, quasi con deferenza: “Ma è proprio il telaio 002?”. Alla risposta affermativa il fantino belga inizia una sorta di “riconoscimento tattile” andando ad accarezzare praticamente tutte le parti della carrozzeria e lasciandosi andare ai ricordi: “Devo ringraziare Ruoteclassiche per avermi dato la possibilità di rivivere certe emozioni. Non pensavo l’avrei più rivista così da vicino, dato che era stata appesa al soffitto del museo, una sorta di ‘terzo tempo perenne’ da parte della dirigenza Porsche all’epoca. Per me è stata l’arma formidabile per poter vincere ancora una volta a Le Mans, quando ormai tutti dicevano che il mio tempo era passato. E invece... Non me la ricordavo così bassa, anche se di tutte le berlinette che ho guidato nella mia carriera, rimane una delle più semplici come accesso al cockpit”.

A COLLOQUIO COI MECCANICI

Nel frattempo, mentre Jacky si apparta per indossare la tuta, i meccanici ci spiegano il lavoro di preriscaldamento della 956. Tutto sommato abbastanza semplice, la messa in moto non richiede un’abilità particolare. In fondo la meccanica è derivata da quella della coeva 911. Scatta “l’ora Ickx”, si prova il bolide. Prima annotazione, il sedile di guida: “È rimasto come quando l’ho lasciato, ma nessun problema per la regolazione, visto che si registra con la stessa facilità di quella di una normale granturismo”, spiega il pilota, “non ricordo di aver mai visto una plancia così ricca di strumenti in un’auto da corsa. Rispetto alla GT 40

del 1969, tutto un altro mondo. Da sinistra a destra, troviamo la pressione del carburante, la temperatura dell’acqua di raffreddamento delle due testate, la temperatura dell’olio motore e dell’olio del cambio, la pressione dell’olio motore e della sovralimentazione davanti a me, il contagiri con la zona rossa fissata a 8.500”. Continua coi ricordi: “Quando correvo, preferivo avere tutto, ma proprio tutto, sotto controllo. Ecco perché ci sono le spie come quella dell’alternatore che registra anche l’eventuale rottura della cinghia della ventola di raffreddamento, e la spia di riserva benzina, fondamentale per gare come Le Mans. Sotto la plancia c’è il ‘manettino’ per regolare la pressione della sovralimentazione. E, nonostante all’epoca sapessimo di poter disporre dei migliori pneumatici al mondo, prodotti dalla Dunlop, chiesi e ottenni che fosse installata anche una spia che ne segnalasse l’eventuale foratura”.

OSPITI PRIVILEGIATI A BORDO

A questo punto, effettuata la messa in moto, Jacky ci ospita a bordo per saggiare il tracciato di Franciacorta. “Faremo i primi giri senza tirare, per concedere al motore il tempo di scaldarsi”, spiega sorridendo, “poi proviamo a dare gas”. Usciamo dai box e ascoltiamo le sue impressioni tramite l’interfono: “Lo sterzo mi sembra pesante e noto anche un sottosterzo accentuato. Niente di preoccupante, però, soprattutto se confrontato con le Porsche precedenti, e questo è imputabile alla mancanza del differenziale. Ma è solo questione di far scaldare le gomme: a quel punto il comportamento migliora nettamente aumentando la velocità nelle curve, alleggerendo le ruote interne e riducendo il margine di aderenza. Nelle curve strette, la 956 sottosterza più di quanto sia necessario, ma ha un comportamento esemplare ➔



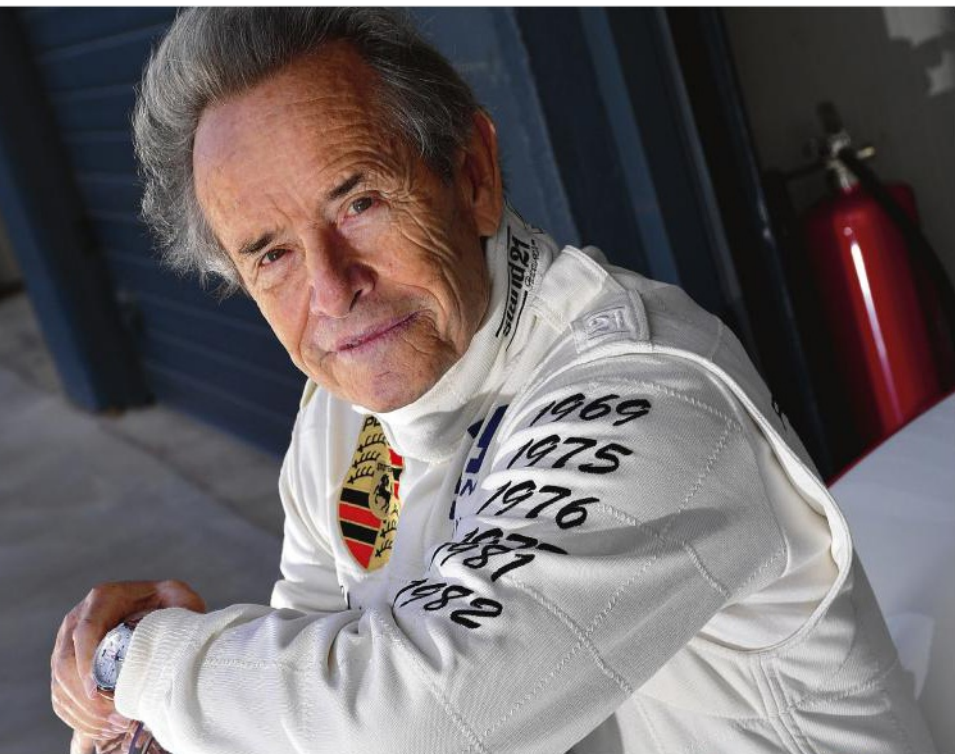


“Che bel regalo, **non pensavo l'avrei mai più guidata**, l'ultima volta che l'ho vista era ancora appesa al soffitto del museo”



“La strumentazione è molto completa e ricca di spie, volevo avere proprio tutto sotto controllo a Le Mans”





➔ e una stabilità perfetta nelle curve in cui devo dare più gas. Lo sterzo ha una precisione millimetrica. Il cambio è fenomenale, sembra quello di una normale 911, difficile che si impunti”.

UNA SUPERIORITÀ TOTALE

I rapporti di trasmissione non sono adatti al tracciato di Franciacorta, e Jacky utilizza solo tre delle cinque marce a disposizione. Si tratta di un componente fabbricato direttamente dalla Porsche, proprietaria dei brevetti di sincronizzazione sin dagli anni 50, con innesti molto precisi e in grado di perdonare errori di cambiata. Un paio di accelerate da brivido, poi il rientro ai box, per un attimo di pausa: “Non ero più abituato, tirando la seconda e la terza, al clamoroso colpo di dorso che ricevi e anche con le marce lunghe la velocità è impressionante. A Le Mans, sul rettilineo dell’Hunaudières, si arrivava in un attimo a 350 km/h. Questo grazie soprattutto ai due turbo, che non hanno praticamente mai buchi di risposta. Uscendo da una curva, il ritardo non si verifica perché, sterzando al limite, non si può usare tutta la potenza prima dell’uscita dalla traiettoria. Nella curva stessa si dosa l’acceleratore in modo da sfruttare la potenza in funzione dell’aderenza. I gas di scarico emessi bastano per mantenere la rotazione veloce dei turbo che, così, sono in grado di rispondere immediatamente alla domanda, appena si può spingere a fondo. Insomma, è difficile avere delle situazioni di instabilità sull’auto, sono passati più di 40 anni ma è rimasta impressionante come quando la provai per la prima volta sul circuito del Paul Ricard”.

Non è tanto la potenza a fare della 956 una Sport Prototipo vincente, quanto la sua efficienza complessiva. Almeno, questo è il sunto che si ricava dalle impressioni di “Pierino la peste” ➔



Ricca di allori

Nella stagione 1982 Jacky Ickx e la Porsche 956 conquistano, oltre alla 24 Ore di Le Mans (in coppia con Derek Bell), anche il Trofeo Diners Club 1000 km a Spa, la 6 Ore del Fuji e la 1000 km di Brands Hatch, tutte in coppia con Jochen Mass. Alla fine arriva la vittoria nel campionato mondiale, bissata nel 1983

LE VITTORIE

UN MITO 6 VOLTE



1969 Ford GT 40 Con Jackie Oliver, una vittoria a sorpresa partendo per ultimi



1975 Gulf GR8 In coppia con Derek Bell, sulla Sport che monta il Cosworth 8 cilindri



1976 Porsche 936 Copilota Gijs Van Lennep, al debutto con la Casa di Stoccarda



1977 Porsche 936 Con Jürgen Barth e Hurley Haywood, dopo un’incredibile rimonta



1981 Porsche 936/81 Nuovamente con Derek Bell e autore anche della pole position



1982 Porsche 956 Sempre col fidato Bell, porta al trionfo la nuovissima Gruppo C

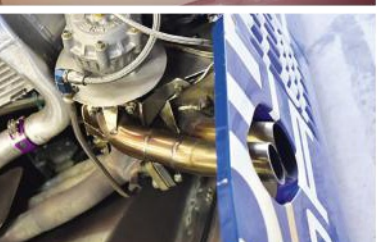


“Rimane la Sport **più performante** che abbia mai guidato, una spanna sopra la concorrenza”



Quaterna di lusso

La 956 è la Porsche più vincente sul circuito de La Sarthe: debutta trionfando nel 1982 e continua anche nel 1983 (con Vern Schuppan, Hurley Haywood e Al Holbert), 1984 (con Henri Pescarolo e Klaus Ludwig) e 1985 (con Klaus Ludwig, Paolo Barilla e Louis Krages). In basso, alcuni dettagli meccanici tra cui il bocchettone del carburante per il rifornimento rapido



➔ (soprannome che ben descrive la sua puntigliosità nelle richieste di messa a punto dell'auto): “Non c'è dubbio che nonostante i limiti posti dal regolamento di allora allo sfruttamento dell'effetto suolo”, spiega Jacky, “insieme ai tecnici della Porsche siamo riusciti a ottenere una deportanza sufficiente per consentire alla 956 di curvare a velocità nettamente superiori a quelle raggiunte dalla 936 che avevo usato in precedenza. Allo stesso modo, anche la frenata trae beneficio dalla maggior deportanza e può venire sfruttata senza eccessivo sforzo anche grazie all'impianto a dischi con doppia pinza. Il passo così lungo la rende molto confortevole, nonostante le sospensioni siano abbastanza rigide”. Un'altra serie di giri a velocità garibaldina, poi il rientro definitivo ai box. Jacky si toglie il casco e ammette: “Rimane molto impegnativa, ma è un autentico gioiello. Senza dubbio all'epoca ho avuto la possibilità di guidare la migliore del lotto in tutti i sensi, una spanna sopra le avversarie”.

ROULETTE FRANCESE

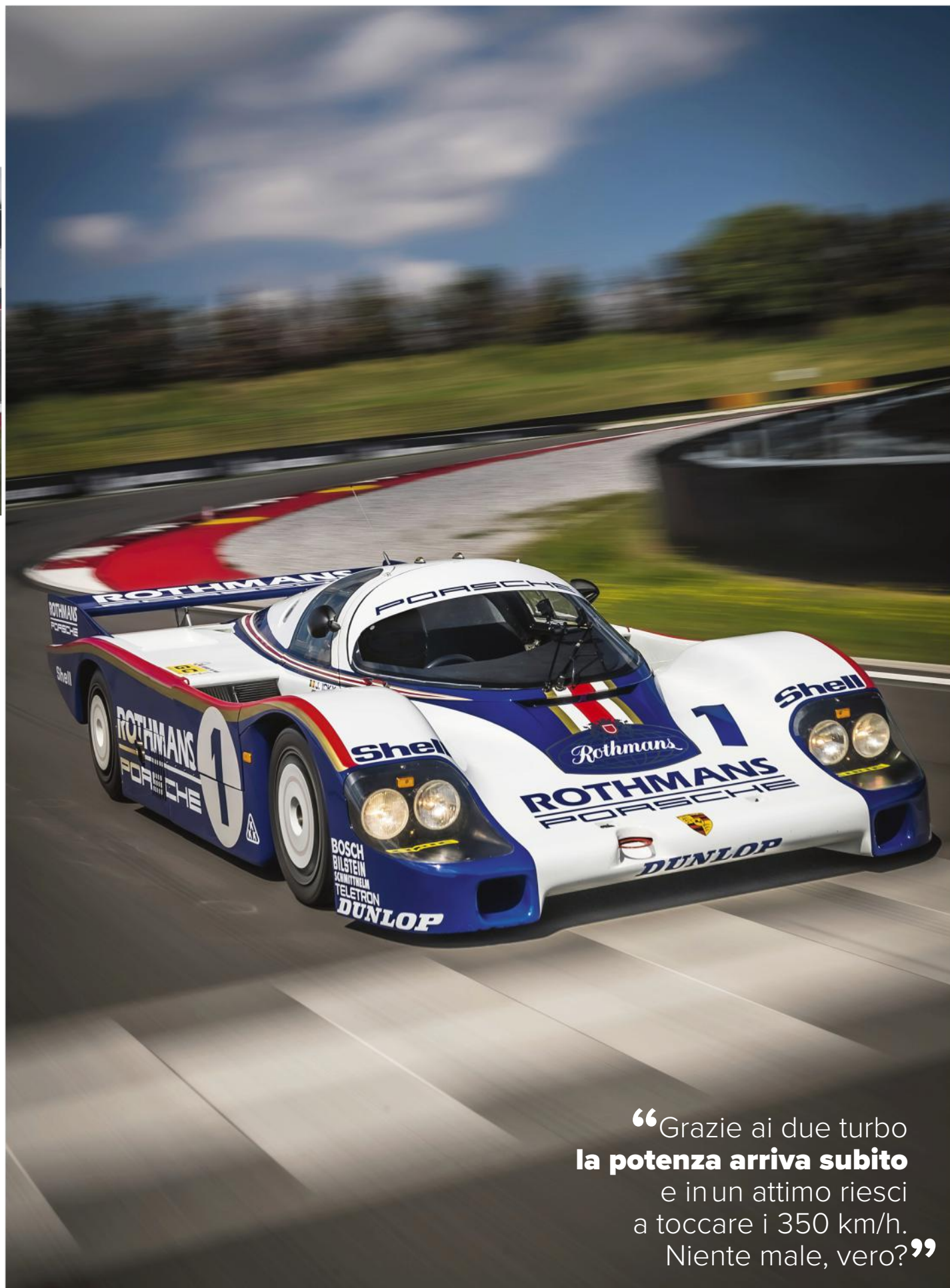
A motore spento, scattano i ricordi di quella gara, condotta in maniera superlativa e vinta in coppia con Derek Bell con tre giri di vantaggio sull'altra Porsche 956 ufficiale, quella di Jochen Mass e Vern Schuppan: “Sapevamo di avere un'autentica bomba, ma nelle corse come Le Mans è davvero questione di fortuna. Una sorta di roulette alla francese. Puoi essere il più veloce di tutti, ma se imbrotti un'auto non perfetta son dolori. Rimane fondamentale anche il pilota con cui devi dividere il volante. Nella mia carriera ne ho avuti di formidabili, da Derek Bell a Mario Andretti, ma ripeto per l'ennesima volta che ci vuole anche una buona dose di fortuna”. Sei vittorie a Le Mans. E due conquistate in ma-

niera incredibile. La prima, quella del 1969 sulla GT 40, in coppia con Jackie Oliver, è stata anche l'ultima volta in cui le auto hanno effettuato la tradizionale partenza, cioè con i piloti che attraversavano di corsa la pista per sedersi al volante, allacciarsi rapidamente la cintura di sicurezza da soli e prendere il via il più presto possibile.

Prima della gara Jacky Ickx aveva dichiarato ai giornalisti che considerava pericolosa quella procedura, perché non era possibile allacciare correttamente le cinture di sicurezza da soli, ma era necessario l'aiuto dei meccanici. Al via, Ickx camminò lentamente attraverso la pista verso la sua Ford GT 40, invece di correre come gli altri, e si ritrovò ultimo. “Mi sono sempre chiesto come mi sarei sentito, se fossi arrivato secondo”, sorride ripensando a quella gara, “mi sarei dato da solo dello scemo. Ma è andata bene”. Quella che ricorda più volentieri rimane l'edizione del 1977: “La dimostrazione che una gara come Le Mans non è mai perduta, anche se ne navighi lontano dai primi posti. Dividevo il volante con Jürgen Barth e Hurley Haywood. Dopo tre ore di corsa, la mia auto si è rotta e sono salito come terzo pilota, su quella poi vincitrice, che però in quel momento era relegata oltre il quarantesimo posto, con circa dodici giri di distacco. Qualsiasi altro pilota si sarebbe scoraggiato, ma in una situazione simile non hai niente da perdere, e puoi fare di tutto, come andare al limite o anche oltre.

Tra l'altro, sulla nostra Porsche non c'era il contagiri, quindi si andava a orecchio. Ma quando realizzi che sei molto veloce e a ogni giro guadagni cinque posizioni, quando tutto il team gira con la precisione di un orologio svizzero, allora tutto è possibile. E infatti, a un paio di ore dalla fine, ci siamo ritrovati in testa. Con una soddisfazione enorme, impagabile”.

R



“Grazie ai due turbo
la potenza arriva subito
e in un attimo riesci
a toccare i 350 km/h.
Niente male, vero?”

LA TECNICA

L'IMBATTIBILITÀ È IL SUO FORTE

La Sport, creata da Norbert Singer, è la prima della Casa di Stoccarda con la monoscocca di alluminio studiata per l'effetto suolo e per la massima sicurezza. A disposizione 600 CV per volare a oltre 350 km/h

Con la 956 la Porsche decide di voltare pagina. A partire dalla struttura: addio telaio tubolare, benvenuta monoscocca in lamiere d'alluminio incollate e chiodate. Una scelta, quella dei tecnici capitanati da Norbert Singer, pensata soprattutto per poter sfruttare al meglio l'effetto suolo, per quanto se ne possa ottenere entro i limiti del regolamento 1982 per le Gruppo C. In sostanza, nessun punto della parte sospesa dell'auto può scendere al di sotto del piano generato da una piastra (di dimensioni 80x100 cm) situata nel pavimento. La carrozzeria di plastica (in parte rinforzata con fibre di kevlar) è stata progettata per accogliere due code diverse. Quella lunga, messa a punto per Le Mans, consente di sfruttare al meglio il lungo rettilineo dell'Hunaudières, e porta la 956 al limite della lunghezza consentita, mentre la coda corta serve per assicurare una superiore maneggevolezza sui tracciati più sinuosi. Stupisce la misura del passo, 2.650 mm, mai visto su una Porsche stradale o da corsa.

ACQUA PER LE TESTATE

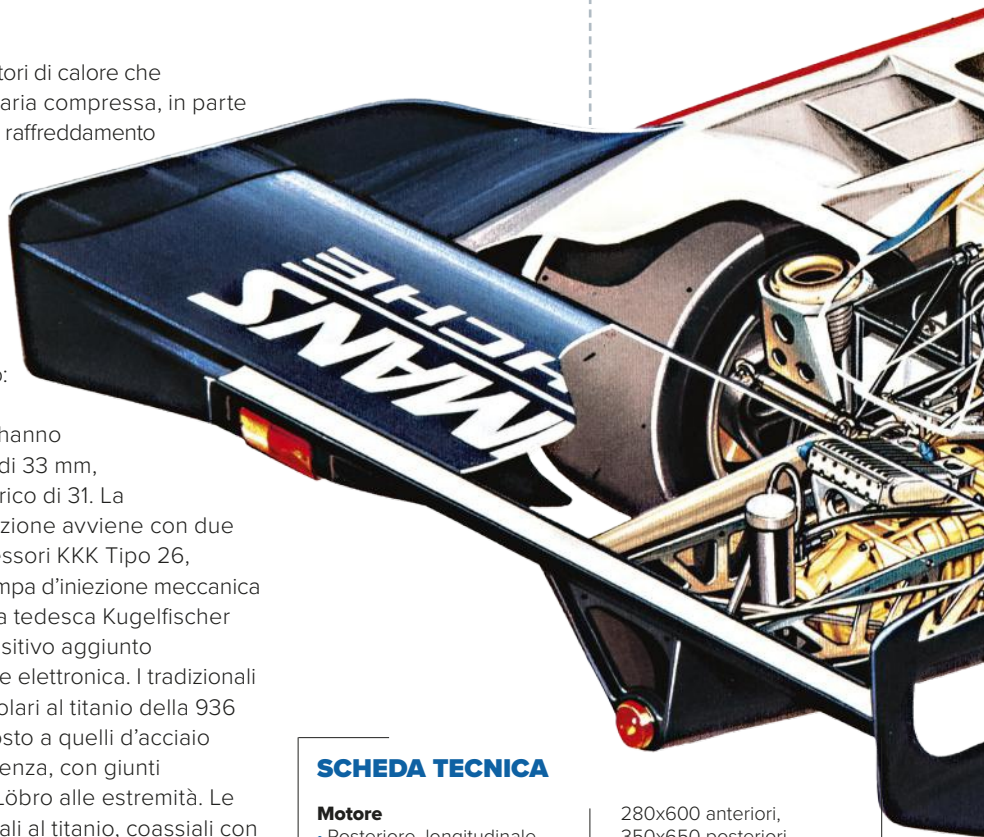
Per quanto riguarda il motore, si tratta di un 6 cilindri derivato da quello della 911 stradale, sempre coi cilindri raffreddati ad aria, ma con le testate a 4 valvole refrigerate ad acqua. Questa soluzione ha risolto il problema dello sfogo dell'aria dal vano motore. Per i cilindri viene utilizzata una ventola simile a quella della 911, ma di portata ridotta, che consente di convogliare l'aria verso la parte posteriore. Le testate vengono refrigerate tramite due radiatori sistemati sui fianchi destro e sinistro, dove si trovano anche i radiatori olio,

e gli scambiatori di calore che raffreddano l'aria compressa, in parte con l'acqua di raffreddamento delle testate e in parte con l'aria. I cilindri sono di lega leggera. Le valvole sono al sodio: quelle di ammissione hanno un diametro di 33 mm, quelle di scarico di 31. La sovralimentazione avviene con due turbocompressori KKK Tipo 26, mentre la pompa d'iniezione meccanica è fornita dalla tedesca Kugelfischer con un dispositivo aggiunto di regolazione elettronica. I tradizionali semiassi tubolari al titanio della 936 lasciano il posto a quelli d'acciaio ad alta resistenza, con giunti omocinetiche Lööbro alle estremità. Le molle elicoidali al titanio, coassiali con gli ammortizzatori Bilstein d'alluminio, sono state collocate sopra il cambio, completamente fuori dal flusso d'aria, dove si appoggiano su bilancieri portati dai bracci trasversali superiori della sospensione. Anche l'impianto frenante è inedito. Progettato dalla stessa Casa di Stoccarda, è basato su dischi forati e ventilati con circolazione radiale (per la quale l'aria entra passando nel portamozzo), dotati di due pinze con quattro pistoncini ciascuna. Il serbatoio del carburante è sistemato dietro il posto del pilota, nella parte della scocca che arriva alla paratia parafiamma. La zona posteriore è costituita da un traliccio di tubi di alluminio che sorregge il gruppo motore, il quale non ha struttura portante. Lo è, invece, il cambio, che è in grado di supportare tutto il retrotreno.

1

La coda lunga

Messa a punto per gare come Le Mans, la coda lunga consente di sfruttare al meglio i lunghi rettilinei (tipo l'Hunaudières) e porta la Sport di Stoccarda al limite della lunghezza permessa dal regolamento dell'epoca



SCHEDA TECNICA

Motore

- Posteriore, longitudinale
- 6 cilindri boxer
- Alesaggio 92,3 mm
- Corsa 60 mm
- Cilindrata 2.649 cm³
- Rapporto di compressione 7,2:1
- Potenza 630 CV a 8.000 giri/minuto
- Coppia 64 kgm a 5.400 giri/minuto
- Distribuzione a 4 valvole per cilindro
- Quattro alberi a camme in testa
- Iniezione elettronica
- Sovralimentazione con due turbo KKK
- Raffreddamento ad aria per i cilindri, ad acqua per le testate
- Impianto elettrico 12 V, batteria 80 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 5 marce
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici Dunlop

280x600 anteriori, 350x650 posteriori

Corpo vettura

- Berlinetta 2 porte, 2 posti
- Telaio monoscocca di alluminio
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, triangoli sovrapposti, molle elicoidali al titanio
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, triangoli sovrapposti, molle elicoidali al titanio
- Ammortizzatori Bilstein
- Freni a disco autoventilanti
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio 99 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.650 mm
- Carreggiate: ant. 1.665 mm post. 1.545 mm
- Lunghezza 4.800 mm
- Larghezza 2.000 mm
- Altezza 1.030 mm
- Peso 820 kg

Prestazioni

- Velocità oltre 350 km/h

2

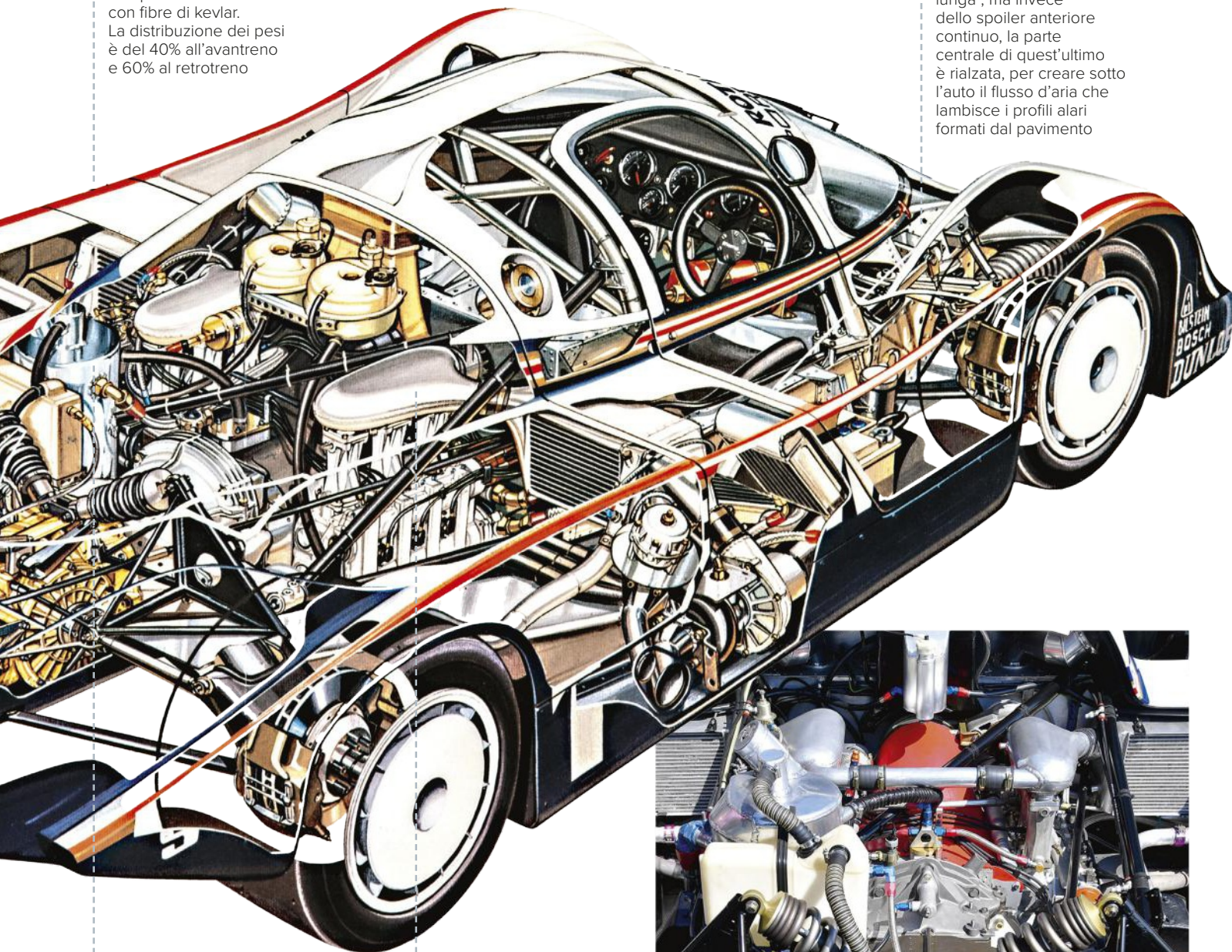
Plastica, perché no?

La carrozzeria, con rollbar integrati nella cornice del parabrezza e nella parte posteriore, è di plastica rinforzata con fibre di kevlar. La distribuzione dei pesi è del 40% all'avantreno e 60% al retrotreno

3

Profili alari

La 956 somiglia molto alla 917 "coda lunga", ma invece dello spoiler anteriore continuo, la parte centrale di quest'ultimo è rialzata, per creare sotto l'auto il flusso d'aria che lambisce i profili alari formati dal pavimento

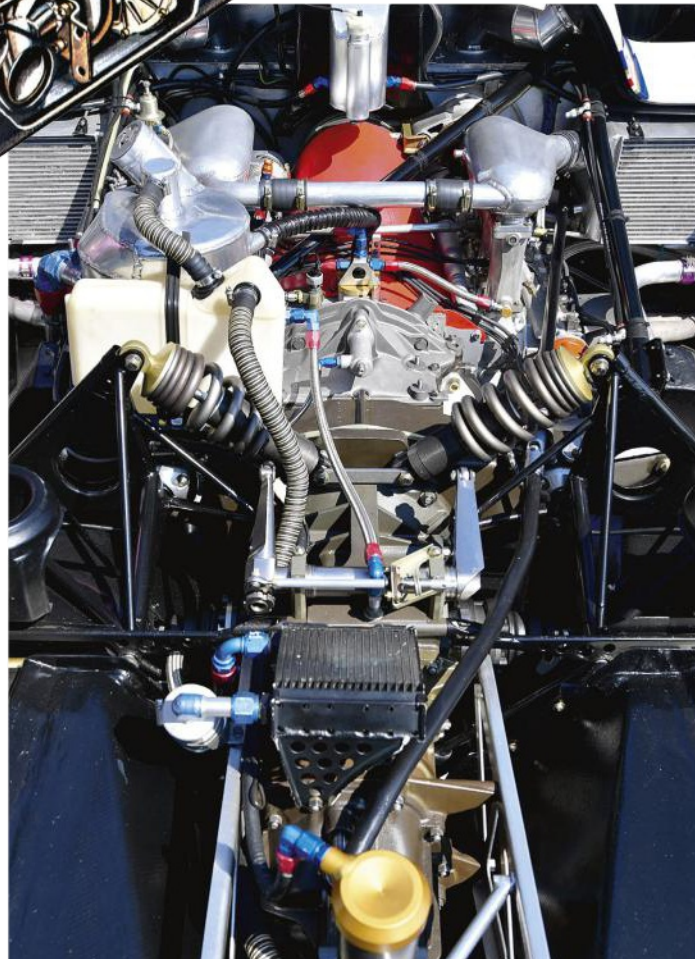


L'impero del titanio

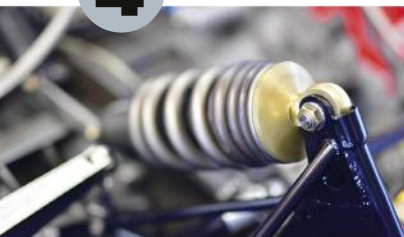
I molloni al titanio, coassiali con gli ammortizzatori d'alluminio, sono posizionati sopra il cambio, totalmente fuori dal flusso d'aria, e si appoggiano su bilancieri portati dai bracci trasversali superiori della sospensione

Un po' di 911

Il motore a sei cilindri contrapposti ha un basamento simile a quello della 911 e usa un albero a gomiti della versione di 2.2 litri. I cilindri, raffreddati ad aria, sono del tipo Nikasil, di lega leggera. Le testate individuali (raffreddate ad acqua, una per ogni cilindro) a quattro valvole sono "fisse", saldate sui relativi cilindri. Le valvole sono al sodio per un raffreddamento ottimale



4

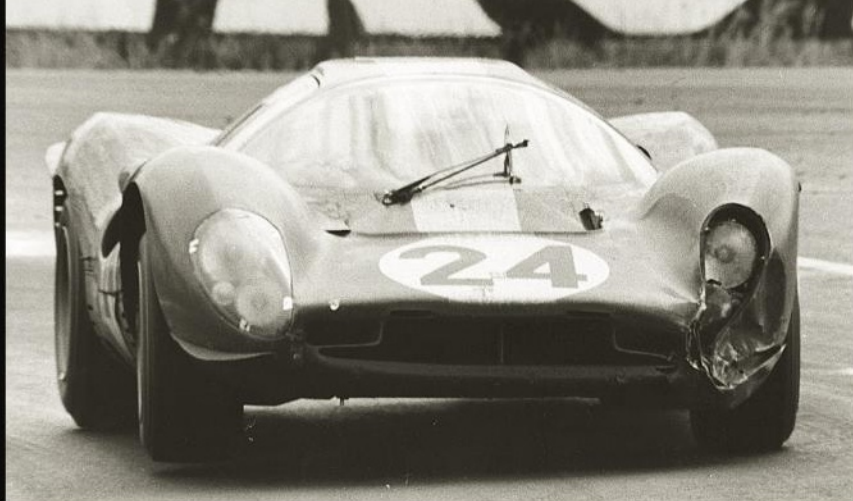


5

MAGN



IFICA OSSESSIONE



Ruoteclassiche ha provato **la Sport Prototipo più bella di tutti i tempi**.
L'auto che per il "Drake" fu sinonimo di riscossa dopo l'annus horribilis,
il 1966, dominato dalla Ford. Con Lorenzo Bandini staccò il record nelle prove
a La Sarthe, con la sua potenza contribuì a riportare il **Mondiale** a Maranello



Leggende

Qui a destra, Lorenzo Bandini, che firmò il record sul giro nelle pre-prove di Le Mans '67. In alto, la #0858 in azione sul circuito de La Sarthe con Willy Mairesse, sempre nel 1967. E poi c'è lei, nella foto grande: la Ferrari 330 P4, un concentrato di grinta, fascino e velocità





Capolavoro in galleria

Mauro Forghieri, a capo della squadra sportiva del Cavallino, raccontava che il design della P4 era frutto di un accurato studio compiuto nella galleria del vento di Pininfarina e in quella di Stoccarda.

Meno resistenza, più deportanza e un assetto curato, col muso schiacciato verso terra, le permettono di essere efficace e le garantiscono una tenuta di strada ottimale

La Sport Prototipo più bella di tutti i tempi? Probabilmente sì. La Ferrari 330 P4, quella della riscossa del Cavallino rampante dopo la sonora batosta subita a Le Mans e nel Mondiale 1966, è un concentrato di bellezza, velocità e grinta. In poche parole, un'opera d'arte. Logico dunque che, parlando di Le Mans, si debba celebrare un'auto come la P4, che, anche se non ha vinto sul circuito della Sarthe, è intimamente legata alla storia della gara. E che Ruoteclassiche ha avuto la possibilità di provare in pista, un'esperienza da far tremare i polsi. Stiamo parlando della Sport che, nelle prove dell'aprile 1967, a Le Mans staccò il giro più veloce con Lorenzo Bandini, lasciandosi alle spalle la Ford GT 40.

Avvicinandosi a questo capolavoro, si resta impressionati dalla bellezza delle sue linee e dai dettagli, come le piccole carenature per evitare la vibrazione ad alta velocità degli specchietti (un'idea del pilota e collaudatore Mike Parkes), l'enorme radiatore dell'olio posizionato dietro quello dell'acqua, i grandi tubi di scarico, una sorta di megafoni per il sontuoso 12 cilindri. Aprendo lo sportello leggerissimo, si notano i rinforzi del telaio che sostiene i plexiglas laterali, fatti per evitare che questi vengano scardinati alle altissime velocità. Salta all'occhio anche la levetta della riserva benzina,



IL MUSO È BASSO E AFFILATO,
CON LA TIPICA GRINTA **DEI BOLIDI**
DI MARANELLO, MENTRE LA CODA
ESPRIME FORZA DINAMICA



stile Vespa, alla destra della schiena del pilota, che permetteva di effettuare un giro ancora a Le Mans, approfittando delle ultime gocce di benzina nei due serbatoi. Il sedile stretto è avvolgente come quello di una F. 1, il braccio destro poggia sul serbatoio, mentre si afferra l'impugnatura di bachelite del cambio. Attivate le pompe benzina e alta pressione, si mette in moto. Una volta portati l'acqua a 60° e l'olio a 40°, si innesta la prima (in basso a sinistra, davanti alla retromarcia) e via in pista. Lo sterzo è leggero e preciso. Già a 2.000 giri in prima (monta i rapporti lunghi) si ha l'impressione di andare forte. Il cambio e la frizione sono morbidi e rapidi. Alle temperature ottimali si può tirare: impressionante la coppia del motore. L'accelerazione è progressiva, da 3.000 arriva subito a 8.000 giri, senza esitazione. L'assetto è morbido rispetto alle auto moderne, ma la tenuta è eccezionale: oltre al motore, Ferrari ha costruito un telaio da sogno. La frenata è sicura e precisa, il cambio non permette errori, perché, col preselettore, devi scalare tutte le marce per evitare il fuorigiri.

D'altronde il Commendatore ripeteva: "Il motore è la parte più importante della vettura, e anche la più costosa". Rientro ai box, si spegne il motore, si scende, un'altra occhiata all'opera d'arte. Un'esperienza unica.

VENDETTA, TREMENDA VENDETTA

La genesi della 330 P4 parte dal uno dei periodi più duri nella vita di Enzo Ferrari, quello della fine del 1966. La vittoria finale della Ford nel

campionato mondiale Marche pesa come un macigno, molto di più della clamorosa sfilata delle tre Ford GT 40 all'arrivo della 24 Ore di Le Mans. Rinchiuso nel suo ufficio in quel di Maranello anche alla vigilia di Natale, medita la sua vendetta. E la 330 P4, forse la Sport Prototipo più bella di tutti i tempi, nasce proprio dal desiderio, diventato una sorta di ossessione, di rifarsi subito dello smacco, digerito amaramente, quasi come se tutte le imprese degli anni precedenti non fossero mai esistite. La squadra guidata da Mauro Forghieri si mette d'impegno per realizzare il nuovo bolide. La Sport viene allestita su un traliccio tubolare d'acciaio e cambia soprattutto nel frontale. Il lifting rispetto alla P3 del 1966 si deve alla felice mano della carrozzeria modenese Sport Cars di Piero Drogo. La presa d'aria inferiore ora è molto sottile, mentre la parte centrale della carrozzeria risulta più bassa di prima, esaltando ulteriormente gli spettacolari e sinuosi parafanghi. La modifica è stata elaborata per cercare di migliorare la profilatura aerodinamica della berlinetta, al fine di recuperare velocità anche dalle forme. Questo perché il V12 di 4 litri, ampiamente rivisto da Franco Rocchi e portato da 420 a 450 CV grazie alla distribuzione a tre valvole per cilindro (sperimentate con successo in Formula 1), resta comunque penalizzato in potenza pura contro i V8 di 7 litri delle GT 40. Modificate anche le carenature di plexiglas dei doppi proiettori. Completa il pacchetto la diversa grigliatura centrale d'aerazione sopra il cofano motore, ma abbassata, ➔



Generosa bocchetta

Qui sopra, il numero di telaio riportato sulla struttura di tubi. Nell'altra pagina, la strumentazione è composta da contagiri, manometro olio, temperatura acqua e amperometro. La leva del cambio (costruito interamente in Ferrari) è alla destra del pilota. Gigantesca la bocchetta d'aerazione sulla parte centrale della plancia



“Prova Modena 31”

È la targa dipinta sulla coda. Il V12 4 litri di Maranello, ampiamente rivisto dal motorista Franco Rocchi, viene portato da 420 a 450 CV grazie all'adozione della distribuzione a tre valvole per cilindro. A ciò si aggiunge anche una nuova trasmissione, che, a differenza di quella della P3 fornita dalla ZF, è stata progettata dalla Casa di Maranello

SCHEDA TECNICA

Motore

- Post. centrale, longitudinale
- 12 cilindri a V di 60°
- Alesaggio 77 mm
- Corsa 71 mm
- Cilindrata 3.967 cm³
- Rapporto di compressione 11:1
- Potenza 450 CV (331 kW) a 8.000 giri/minuto
- Potenza specifica 113 CV/l
- Distribuzione a valvole in testa, 3 per cilindro
- Due alberi a camme in testa per ciascuna bancata
- Iniezione indiretta Lucas
- Accensione doppia con due spinterogeni
- Raffreddamento ad acqua
- Lubrificazione a carter secco
- Impianto elettrico 12 V, batteria 100 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 5 marce
- Frizione multidisco a secco
- Differenziale autobloccante
- Pneumatici anteriori 10.15x15, pneumatici posteriori 12.15x15

Corpo vettura

- Berlinetta 2 porte, 2 posti
- Telaio tubolare d'acciaio
- Carrozzeria di alluminio
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali
- Barre stabilizzatrici
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a disco
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio carburante 114 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.400 mm
- Carreggiate: ant. 1.488 mm post. 1.450 mm
- Lunghezza 4.185 mm
- Larghezza 1.810 mm
- Altezza 1.000 mm
- Peso 792 kg

Prestazioni

- Velocità 320 km/h
- Accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,4 secondi

■ per far respirare meglio il V12 Tipo 237, con cambio Ferrari (e non fornito dalla ZF come sulla P3) e tromboncini d'aspirazione ricurvi, a differenza dei “cornetti” verticali.

Quest'opera d'arte pesa a secco 792 kg e può raggiungere, a seconda dei rapporti, i 320 km/h. I telai delle protagoniste della stagione del Cavallino sono lo #0856, lo #0858 (che compare in queste pagine) e lo #0860, più lo chassis #0846, una 330 P3 aggiornata con le specifiche P4.

IL TRIONFO AGOGNATO

I risultati per la stagione 1967 non tardano ad arrivare. A partire dalla 24 Ore di Daytona (4-5 febbraio), edizione rimasta scolpita nella storia per l'arrivo in parata con Bandini-Amon (su 330 P3/4), seguiti da Parkes-Scarfiotti (con la 330 P4) e Rodriguez-Guichet (su 412 P). La scelta dell'allineamento al traguardo, voluta dal direttore sportivo Franco Lini, si rivela azzeccata, colpendo l'immaginario collettivo. La foto delle Rosse conquista le prime pagine di tutti i giornali: resta nell'enciclopedia storica dell'automobilismo sportivo. La riscossa è appena cominciata. Il 25 aprile, due P4 vengono iscritte alla 1000 Km di Monza. Lorenzo Bandini corre in coppia con Chris Amon (con la #0858), col numero 3, mentre Mike Parkes e Ludovico





DOPO LE SOFFERENZE DELLA STAGIONE 1966, **FERRARI VUOLE** **IL MONDIALE**: LA SQUADRA DI FORGHIERI CENTRA L'OBIETTIVO

Scarfiotti guidano la numero 4 (#0860). Dopo un elettrizzante inizio di gara, con uno splendido duello serrato tra Bandini e la Chaparral 2F di Phil Hill, quest'ultimo è costretto al ritiro (dopo essere stato superato), aprendo la strada al dominio delle Rosse, tra il tripudio degli appassionati. Purtroppo Lorenzo Bandini troverà la morte due settimane più tardi, durante il gran premio di F. 1 a Montecarlo. Per la 24 Ore di Le Mans, la #0858 viene affidata alla Scuderia Francorchamps, nelle mani di Willy Mairesse e Jean Blaton, che concludono al terzo posto con la vettura gemella guidata da Scarfiotti-Parkes seconda.

Si arriva all'ultima prova, la Boac International 500 sul circuito di Brands Hatch, col titolo ancora da assegnare. Per l'occasione la #0858 viene modificata e trasformata in spider, permettendo così di togliere una quarantina di chili di peso. Con altre due 330 P4 presenti, le forze in campo sono più che soddisfacenti. Partiti sotto un cielo plumbeo, Jackie Stewart e Chris Amon sulla #0858 si ritrovano secondi a mordere gli scarichi della Chaparral di Phil Hill, mentre Scarfiotti è terzo su un'altra P4 e lo svizzero Jo Siffert, su Porsche 908, quarto. Dopo quattro ore di gara le posizioni sono ancora immutate. Alla Casa di Maranello è sufficiente un secondo posto per aggiudicarsi il Mondiale. Entrati nell'ultimo "blocco" di gara, Amon cede nuovamente il volante a Stewart, che con qualche peripezia riesce a tagliare il traguardo secondo, regalando così alla Ferrari l'agognato cam-

pionato mondiale Marche. Rientrate a Maranello, la #0858 e la #0860 vengono convertite in barchette per il campionato Can-Am. Sotto la pelle, tuttavia, queste auto rimangono "pure" 330 P4.

La mancanza di limiti al layout dei motori permette di sviluppare il V12, che, con un piccolo aumento dell'alesaggio, raggiunge i 4.2 litri di cilindrata. Ribattezzate 350 Can-Am, prendono la via degli Stati Uniti. La #0858 viene acquistata dalla Modern Classic Motors di William Harras. Nel corso della stagione 1968 prende parte ad alcune gare, guidata da Chris Amon e dal giovane inglese Jonathan Williams. Poi vola in Australia per animare la Scuderia Veloce di David McKay, che la schiera a Surfers Paradise. Successivamente, viene spedita in Sudafrica, acquistata da Paul Hawkins per il campionato Springbok Series, dove ottiene risultati straordinari: cinque vittorie, due secondi e un terzo posto. Un'apparizione fugace in Europa per partecipare ad alcune gare e poi di nuovo, attraverso David Piper, in Sudafrica a beneficio di Alistair Walzer per partecipare ad alcune corse: 9 Ore di Kyalami, 3 Ore di Cape Town e la 3 Ore di Laurenço Marques in Mozambico. Poi passa a un appassionato americano che la custodisce per 38 anni.

Da qualche tempo è in Italia, nelle mani di un collezionista, che ha provveduto a un incredibile restauro conservativo, avendo recuperato tanti pezzi di carrozzeria (come soprattutto il cofano posteriore) originali. Un lavoro eccezionale per un'auto eccezionale. **R**

Più bassa e snella

Rispetto alla P3 del 1966, la parte centrale della carrozzeria risulta più bassa, esaltando ulteriormente gli spettacolari e sinuosi parafanghi. La modifica è stata elaborata per cercare di migliorare la profilatura aerodinamica della berlinetta, al fine di recuperare velocità anche dalle forme della P4



1



2



3



5



6

l'auto non può essere ridipinta di giallo (la livrea della scuderia belga), c'è solo la possibilità di apporre una decal, che corre lungo tutta la parte centrale. Nonostante una lieve toccata, la berlinetta guidata da Mairesse "Beurlys" arriva terza assoluta, dietro la gemella di Scarfiotti-Parkes e la vincitrice Ford GT 40 di Gurney-Foyt. Per preparare al meglio la 500 Miglia di Brands Hatch, ultima gara del campionato, si alleggerisce il bolide, che viene trasformato

in spider, con l'asportazione del tetto e del plexiglas posteriore sul cofano motore. Il "Drake", che non vuole lasciare nulla di intentato, contatta anche Jackie Stewart, offrendogli un volante in coppia con Chris Amon. Mai tanta fiducia verrà contraccambiata con il miglior risultato possibile, viste le circostanze. Troppo veloce la Chaparral 2F di Mike Spence e Phil Hill, ma in fondo alla Ferrari basta la piazza d'onore per avere la certezza

matematica del titolo ai danni della Porsche. Gli ultimi giri sono al cardiopalma: Amon rientra ai box con problemi alla vista, per i fumi di benzina che entrano nell'abitacolo, Forghieri con un pugno rompe il finestrino destro per far entrare più aria, urla a Stewart di saltare a bordo e tornare in pista per riagguantare il secondo posto. Lo scozzese posiziona il suo sedile nell'auto, riparte e guida da par suo, sortendo il risultato. Alla fine, si brinda fino a notte fonda.

Momenti di gloria

1-3. Alla 1000 Km di Monza 1967 Lorenzo Bandini fa l'impresa superando, come promesso, entro i primi cinque giri la Chaparral 2F di Phil Hill.

2. In coppia con Chris Amon, Bandini festeggia sul podio.

4. Willy Mairesse in azione con la #0858 a Le Mans.

5. Fermento al box Ferrari sul circuito de La Sarthe.

6. Jackie Stewart, in sbandata controllata, sul circuito di Brands Hatch. Nella pagina di apertura, accanto al titolo, le fiche originali di Le Mans 1967

La buona

La prima Classe E, ossia la gamma intermedia della Casa, è stata un vero bestseller ed **è rimasta in produzione per oltre un decennio**. Abbiamo provato le quattro varianti di carrozzeria, a quattro e sei cilindri



Berlina, station wagon, coupé e cabriolet. Con la serie W124, nata nel 1984 e avviata a compiere i suoi primi quarant'anni, la Mercedes-Benz realizza uno dei suoi modelli di maggiore successo di sempre, ma anche uno di quelli prodotti in maggior numero: 2.737.861 esemplari, di cui 2,2 milioni in configurazione berlina e appena 34.000 cabriolet. Quest'ultima è stata allestita fino all'estate del 1997, mentre la quattro porte è uscita di scena alla fine del 1995. Osservandole una accanto all'altra in occasione di questo confronto, che ha come sfondo la nostra pista Asc di Vairano (Pavia), non si direbbe proprio che sia passato tutto questo tempo. La linea,

infatti, non appare fuori moda e, anzi, è diventata classica al punto da assicurare alla "W124" un futuro collezionistico sempre più promettente. L'erede della "W123", nata a metà degli anni 70, vede i primi studi concretizzarsi verso la fine di quel decennio, quando il centro stile della Casa di Stoccarda, guidato da Bruno Sacco, disegna i primi bozzetti.

La contemporanea "W201", meglio nota come 190, segna del resto, col suo design innovativo, la rottura col passato della marca, mostrando il look che accompagnerà pure i modelli successivi. Uno stile ancora più evidente nella "W124", che non è semplicemente una 190 di taglia supe-

stella



riore, ma una berlina dalla linea semplice e pulita, contraddistinta da un'eccellente aerodinamica (il Cx è pari a 0,29).

Tra gli elementi più caratterizzanti segnaliamo la coda alta, il frontale e il parabrezza molto inclinati, i fari carenati e alcuni elementi trapezoidali, come i fanali posteriori, il taglio del cofano del bagagliaio e, all'interno, la palpebra del cruscotto.

MOTORI SECONDO TRADIZIONE

Dal punto di vista meccanico, la parentela con la più piccola 190 è evidente anche nelle sospensioni. Quelle anteriori sono di tipo McPherson

con barra antirollio, quelle posteriori adottano invece un sistema multilink a quadrilateri deformabili, con cinque bracci articolati.

Secondo la migliore tradizione della Casa, il motore, con una gamma che comprende unità già presenti in famiglia, è anteriore longitudinale (a quattro, sei e finanche otto cilindri a V), con la trazione sulle ruote posteriori. Verrà offerta, in seguito, anche la trazione integrale 4Matic. Si può naturalmente scegliere tra alimentazione a benzina oppure a gasolio, con quest'ultima che sarà la preferita dai macinatori di chilometri e dai tassisti, che porteranno le percorrenze anche a un milione di chilometri.

Parata in pista

Le quattro Mercedes-Benz della serie W124 impegnate in una delle curve del misto della nostra pista di Vairano (PV). In prima fila, la 200 E berlina del 1988 di Davide Rossi (a sinistra), affiancata dalla 300 CE-24 Cabriolet del 1993 di Paolo Gerla. Seguono la 200 CE (coupé) del 1991 di Fabio Ambrosi e, per ultima, la 300 TE (station wagon) del 1987 di Beppe Cagnani

1988

200 E

PUNTA SU CONFORT
E ACCURATEZZA

Versione alla base della gamma, la due litri non fa sconti sul piano della qualità e delle finiture. **Non bisogna però aspettarsi prestazioni** di primo piano. Questo esemplare stava per andare in demolizione

La serie W124 è una delle prime Mercedes-Benz in cui si comincia a fare ampio uso dell'elettronica, a partire dall'accensione K-Jetronic, presente anche su questo esemplare di due litri di cilindrata con 122 CV denominato 200 E, dove E sta per Einspritzung, iniezione, appunto. Inizialmente questo due litri affianca nella gamma la versione a carburatore con 109 CV, che uscirà successivamente di produzione perché le normative antinquinamento la renderanno presto superata. Tra i dispositivi per la sicurezza che

la Casa di Stoccarda, sempre all'avanguardia in questo campo, monta su questa serie, ricordiamo l'Abs, prima a richiesta e poi di serie, mentre in un secondo tempo saranno offerti il differenziale con Asd per limitare lo slittamento di una delle ruote e l'Asr per il controllo della trazione.

Come tradizione della Casa, il listino non fa sconti e quando viene importata in Italia, la "W124", anche nella versione con il motore di minor cilindrata, è piuttosto cara. Il suo valore intrinseco, la sua affidabilità e l'elevato valore re-

Aerodinamica

Nella foto grande, la vista laterale esalta la buona profilatura. Sopra, dall'alto, la calandra sormontata dalla Stella, i fari trapezoidali e la targhetta identificativa del modello



siduo sul mercato dell'usato ne fanno presto una bestseller nella sua categoria. Quattroruote ci chiarisce nelle pagine del listino del 1985 qual era il prezzo della 200 E: era venduta a 30.503.000 lire, mentre la top di gamma 280 CE coupé a 41.124.000 lire. A titolo di confronto, la Lancia Thema i.e. costava 23.212.000 lire, la Thema 2.8 V6 32.100.000 lire. Ma quel che era imponente in casa Mercedes-Benz era la lista degli optional, un lungo elenco che spaziava dall'Abs (2,3 milioni di lire) all'airbag (1,6 milioni), dal cambio automatico (1,9 milioni) ai cerchi di lega (1,1 milioni), dal climatizzatore automatico (3,6 milioni) agli interni di pelle (1,9 milioni). Insomma, un elenco sterminato che poteva facilmente portare il prezzo finale a lievitare anche del 50%.

UN BEL REGALO

Ma torniamo in pista e, in particolare, alla 200 E del 1988 di Davide Rossi, che gli viene regalata da un amico concessionario una decina di anni fa, perché stava per essere rottamata. Davide, meccanico di professione e appassionato del mar-



chio di Stoccarda, accetta subito la generosa offerta senza nemmeno vedere la vettura. Arrivato in Romagna, dove si trova la 200 E, ne apprezza subito le buone condizioni generali di carrozzeria: il contachilometri segna 190 mila km e l'auto ha solo bisogno di una messa a punto del sistema di raffreddamento che fa i capricci e di una riverniciatura dei paraurti.

Le targhe sono quelle originali, un valore aggiunto, e sul libretto figura un unico nominativo. Quanto agli optional, è dotata, fra gli altri, ➔

Spazio per tutti

Dopo 220 mila km percorsi, gli interni di pelle sono molto ben conservati, merito della loro qualità. Lo spazio basta anche per cinque persone e non mancano i braccioli centrali





Ben equipaggiata

La plancia è moderna e attuale, con strumenti ben leggibili. Le parti di legno rendono l'abitacolo lussuoso e accogliente, adeguato alla classe di questa berlina. Si noti il freno a mano con comando a pedale, sulla sinistra del posto di guida.

La console centrale mostra i comandi a rotella del climatizzatore, un accessorio molto costoso.

Il cambio è automatico a quattro rapporti (optional)



➔ di appoggiatesta posteriori a scomparsa comandabili dal cruscotto. Solo i cerchi di lega non sono originali. Evidentemente costavano troppo all'epoca e il precedente proprietario aveva optato per un modello aftermarket. Dal giorno in cui è diventata sua, la 200 E di Rossi ha percorso altri 30 mila km, soprattutto in autostrada, il terreno più adatto a questa motorizzazione, dove si apprezzano silenziosità e confort e dove accelerazione e ripresa contano un po' meno. A 130 km/h il motore gira a regime moderato, a tutto vantaggio dei consumi, che a questa velocità si attestano sui 10,9 litri per 100 km (prova di Quattroruote, novembre 1985). Un breve giro del tracciato misto del circuito di Vairano ci permette di fare meglio conoscenza con la "W124" in versione due litri a iniezione, data dalla Casa costruttrice per 195 km/h, un dato di cui ci fidiamo sulla carta.

MATERIALI DI ALTO LIVELLO

Cominciamo dal posto di guida, cui si accede comodamente da un'ampia portiera. La prima cosa che stupisce è l'ampiezza del diametro del volante, un po' eccessiva e non giustificata, per via del servosterzo di serie. Poi si apprezza la comodità dell'assetto di guida, contraddistinto da un sedile dall'imbottitura rigida, adatto a non af-



faticare nei lunghi percorsi, secondo la migliore tradizione germanica. Eccellente la finitura, che ha permesso di mantenere l'aspetto dell'abitacolo in ottimo stato anche dopo tanti anni e tanti chilometri: non si avvertono scricchiolii delle plastiche e i sedili, di pelle nera, sono ancora in ottime condizioni, appena invecchiati da una leggera patina d'uso.

Il quadro strumenti è il massimo che ci si può aspettare da un'auto di questa categoria e se ne apprezza soprattutto l'eccezionale chiarezza: al centro il grande tachimetro con contaghiometri a sei cifre, a destra contagiri e orologio analogico, a sinistra indicatori del livello carburante, della temperatura dell'acqua, della pressione ➔

Niente cromature

Il colore di questo esemplare è nero metallizzato. I cerchi di lega sono un accessorio aftermarket dell'epoca: di serie la "W124" montava calotte di plastica. La prima serie si riconosce per i profili laterali sottili e i paraurti di colore grigio senza profili cromati, assenti anche sulle maniglie esterne. In alto, l'austero pannello della porta anteriore ha un'ampia tasca portaoggetti. Gli alzacvetri sono sul tunnel

LA LINEA DELLA CLASSE E
È ESTREMAMENTE PULITA
ED ELEGANTE. MERITO
DI BRUNO SACCO





SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 89 mm
- Corsa 80,25 mm
- Rapporto di compressione 9,1:1
- Potenza 122 CV DIN a 5.100 giri/min
- Coppia 18,1 kgm DIN a 3.500 giri/min
- Distribuzione monoalbero a camme in testa, catena
- Iniezione meccanica Bosch K-Jetronic
- Raffreddamento a liquido a circolazione forzata
- Impianto elettrico 12 V, batteria 62 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio manuale a 4 o 5 marce, automatico a 4 rapporti optional
- Comando a leva centrale
- Pneumatici 195/65-15

Corpo vettura

- Berlina 4 porte, 5 posti
- Carrozzeria portante

di lamiera d'acciaio

- Sospensioni ant. a ruote indep., montanti telescopici, bracci triangolari, molle elicoidali, barra stabilizz.
- Sospensioni post. a ruote indep., schema multilink, molle elicoidali, barra stabilizz.
- Ammortizzatori a gas
- Freni a disco
- Sterzo a circolazione di sfere con servocomando
- Capacità serbatoio carburante 70 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.800 mm
- Carreggiate: ant. 1.497 mm post. 1.488 mm
- Lunghezza 4.740 mm
- Larghezza 1.740 mm
- Altezza 1.446 mm
- Peso 1.280 kg

Prestazioni

- Velocità 195 km/h (automatica 188 km/h)
- Consumo medio 8 litri/100 km (manuale) 9,3 litri/100 km (automatica)

Consumo moderato

Il cofano ha un'apertura ampia che facilita la manutenzione del motore, in questo caso a quattro cilindri in linea di due litri e 122 CV. Ha l'impianto di alimentazione a iniezione elettronica K-Jetronic equipaggiato di cut off, il sistema che taglia l'afflusso di benzina in fase di rilascio del gas.

In basso, le quattro vetture viste di coda, che è comune a berlina, coupé e cabriolet. La station wagon ha fanali differenti

➔ dell'olio, oltre all'econometro del carburante. Fondo nero con lancette arancioni e una batteria di spie ben allineate nella parte inferiore permettono di mantenere tutto sotto controllo con un solo rapido sguardo, senza distrazioni (un confronto con i grandi e talvolta complicati schermi delle auto di oggi è inevitabile).

NON AMA CORRERE

Giriamo la chiave, posta sul cruscotto a destra del piantone, e avviamo il quattro cilindri, che al minimo sembra addirittura spento. Il giro in pista mostra il carattere tranquillo della 200 E, che va guidata in souplesse senza pretendere un comportamento sportivo, che del resto non le si addice. La massa di 1.280 kg e la potenza non esaltante non ne fanno certo un fulmine, ma la

coppia è buona e il cambio automatico a quattro rapporti gestisce al meglio i cavalli disponibili, scalando automaticamente quando necessario. Spingendo l'acceleratore, la sensazione è di grande sicurezza. La "W124" risponde perfettamente ai comandi, lo sterzo è preciso e rapido nella risposta, la frenata eccellente, la tenuta di strada notevole, considerando che la trazione è posteriore e non vi sono dispositivi elettronici a correggere sbandate inopportune. Leggermente sottosterzante all'ingresso delle curve, la 200 E mantiene sempre un comportamento neutro, e solo con violenti colpi di sterzo si riesce a farla scodare, senza sgradite conseguenze. Se consideriamo che oggi una 200 E in queste condizioni di conservazione ha una quotazione, nella nostra label AB, di 4 mila euro, beh, ci si può fare un pensiero. ...



300 TE

SE LO SPAZIO NON BASTA MAI

Ha avuto una carriera brillante soprattutto per la sua versatilità, unita alla possibilità, a caro prezzo, di **allestirla secondo i propri gusti** ed esigenze. L'auto del servizio ha quasi 300 mila km ed è ancora "fresca"

La versione SW della Classe E (sigla S124) appare al Salone di Francoforte 1985 ed è subito un successo. In una decina di anni ne vengono costruite più di 340 mila. Vano di carico immenso e modulabile, finiture superiori, ampia scelta di motori e trazione anche integrale la rendono molto desiderabile. La T del servizio appartiene a Beppe Cagnani, che l'ha acquistata nel 1999 dal primo e unico proprietario, che l'aveva tenuta in modo maniacale facendo eseguire tutti i tagliandi alla filiale di Milano della Mercedes-Benz. Cagnani ha percorso 150.000 km, portando il contachilometri a quota 292 mila: la frizione è ancora quella d'origine. Il motore, sulla 300 TE, è a sei cilindri in linea di tre litri, con 188 CV: il cambio meccanico è a cinque marce, con prima in basso a sinistra. Que-

sta vettura è dotata di Abs, interni di pelle, sedili a regolazione elettrica con memoria, lavafari, climatizzatore, tetto apribile, cerchi di lega e autoradio.

Si poteva pure richiedere la configurazione a sette posti, nel qual caso due seggiolini supplementari potevano essere estratti dal piano di carico. La dote principale della serie T, oltre ovviamente all'eccellente capacità di trasporto, è il confort di marcia, assicurato da un motore silenzioso, da un'insonorizzazione esemplare e da sospensioni che assorbono tutte le asperità. Quelle posteriori sono autolivellanti in funzione del carico, utilissime sia per migliorare il confort sia per la tenuta di strada. Il portellone ha, infine, un sistema elettropneumatico che permette alla serratura di bloccarlo quando si avvicina alla battuta.

Ricca dotazione

Di colore Verde Malachite metallizzato, questa T è stata immatricolata nel 1987 e il suo sei cilindri in linea di tre litri da 188 CV le consente di toccare i 215 km/h. Il cambio è manuale a cinque marce. Tra gli accessori di cui è dotata, il climatizzatore automatico, i lavafari con liquido riscaldato e il tetto apribile



Bagagli a volontà

Gli interni sono modulabili grazie al divano ribaltabile due terzi - n terzo. Tutto rivestito di moquette, il vano di carico ha una capacità variabile tra 530 e 885 litri e una lunghezza massima di 193 cm

1991

200 CE LA PIÙ PICCOLA NASCE PER NOI

Come tradizione della Casa, anche la Classe E viene proposta in molte varianti di carrozzeria, tra cui la coupé. **Ha 4 posti e il passo accorciato.** La 2 litri a 8 valvole, realizzata per Italia, Grecia e Portogallo, è rara

La serie C (coupé) viene introdotta al Salone di Ginevra 1987 e, rispetto alla berlina, ha il passo più corto di 8,5 cm. Esteticamente conserva il frontale e la coda del modello da cui deriva, ma il padiglione è ridisegnato e più basso (l'altezza è di 139,5 cm contro i 143 della 4 porte). Caratteristica di questa elegante coupé è la mancanza del montante centrale, che fa sì che, abbassando entrambi i finestrini laterali (a comando elettrico) la pulizia della linea sia esemplare. La CE del servizio ha motore di due litri da 122 CV. È stata immatricolata nel 1991 e ha le targhe originali. Acquistata nel 2015 dall'attuale proprietario, Fabio Ambrosi, ha percorso 259 mila km. Precedentemente era di un avvocato milanese che l'aveva tenuta in perfetta forma. Come accessori ha tetto apribile a coman-

do elettrico, appoggiatesta posteriori, climatizzatore automatico, antifurto elettronico e bracciolo anteriore, mentre i sedili sono quelli standard, con rivestimento di tessuto.

Si tratta di una seconda serie, introdotta a settembre 1989, riconoscibile per i fascioni di plastica sulle fiancate, i paraurti in tinta con la carrozzeria come le calotte degli specchietti, i profili cromati su paraurti e maniglie e per alcune varianti nell'abitacolo, tra cui un maggior impiego di legno. La CE viene prodotta fino alla primavera 1996. La 200 CE a 8 valvole ha avuto una diffusione limitata, meno di 6 mila esemplari, allestiti per i mercati italiano, greco e portoghese. Circa altre 8 mila 200 CE sono state invece costruite con il motore 16V. In totale le CE sono state 141.498.



Tessuti indistruttibili

Sopra, impossibile distinguere la coupé dalla berlina da questi dettagli, che sono comuni. Solo la scritta posteriore CE la identifica. Gli interni sono di tessuto a righe e in ottimo stato nonostante i chilometri percorsi, 259 mila. Lo spazio per chi siede dietro è sufficiente, ma non abbondante perché il passo è più corto di 8,5 cm. Il tetto apribile era a richiesta



Apertura totale

Sopra, la leva del cambio a cinque marce; sul tunnel centrale rivestito di legno trovano posto i comandi alzacristalli. I finestrini non hanno cornici e quando si abbassano offrono la massima visibilità

1993

300 CE-24 CABRIOLET UN POSTO AL SOLE PER QUATTRO

L'ultima nata della famiglia "W124" è la decappottabile, che forse è anche la più gratificante, soprattutto in **questa versione di 3 litri e 24 valvole**. Rispetto all'omologa coupé, il peso aumenta di circa 300 kg

La Cabriolet (sigla A124) è forse la più desiderabile delle vetture di questo servizio. Ma è anche la più preziosa, considerando la sua quotazione rispetto alle versioni chiuse. Uscita al Salone di Francoforte del 1991, nel pieno della maturità della "W124", la versione scoperta sarà anche l'ultima a lasciare la produzione, nel 1997, dopo quasi 34 mila esemplari (appena 6.343 le 300 CE-24). Base di partenza è la CE, modificata in molte sue parti per contrastare l'assenza del tetto, con conseguente aumento di peso da 1.420 kg (coupé 300 CE) a 1.710 kg (cabriolet 300 CE-24). Il sistema di apertura e chiusura a comando elettroidraulico è complesso e deve funzionare perfettamente, per assicurare la tenuta all'acqua. Il motore qui montato è il sei cilindri 24 V di 2.960 cm³ da 220 CV, ab-

binato al cambio manuale a 5 marce, e permette prestazioni di tutto rispetto: velocità 230 km/h, accelerazione da zero a 100 km/h in 8,7 secondi.

Quest'auto è del 1993 ed è stata acquistata da Paolo Gerla nel 2015, quando aveva percorso 155 mila km (ora ne ha 163 mila). Ha climatizzatore automatico, volante regolabile in profondità elettricamente, sedili e capote a comando elettrico, radio Becker Mexico, cerchi di lega, interni di pelle e, soprattutto, le targhe originali, cosa rara dato il limitato numero di cabriolet vendute nuove in Italia. È un'auto molto sicura grazie ai rollbar che fuoriescono in 3 decimi di secondo in caso di ribaltamento, per proteggere i passeggeri. A fine carriera, col model year 1993, arriva il motore di 3.2 litri, sempre a 24 valvole, con più coppia e l'iniezione Motronic. ...

La più sportiva

La Cabriolet è la più giovane del gruppo, essendo del 1993. Di colore Blu Nautico ha rivestimenti di pelle nera e capote di tela blu, che scompare nel vano posteriore. Il pezzo forte è il motore a sei cilindri e 24 valvole, che eroga 220 CV e la spinge a 230 km/h. Il frangivento permette l'utilizzo anche a temperature fresche, ma solo se si viaggia in due



Un occhio alla sicurezza

I posti posteriori sono un po' stretti e adatti a due sole persone. Previsto di serie un sistema di protezione in caso di ribaltamento

LA TECNICA

LARGO SPAZIO ALL'ELETTRONICA

A quattro o a sei cilindri, la "W124" si rivela figlia di **un progetto razionale**, che conserva la trazione posteriore, ma è al top per la tenuta di strada e la sicurezza

Lo schema meccanico della "W124" unisce elementi tradizionali, come il motore longitudinale abbinato alla trazione posteriore, ad altri più innovativi e simili a quanto già sperimentato sulla più piccola "W201", cioè la 190. Le sospensioni, per esempio, garantiscono un comportamento irreprensibile che in precedenza mancava un po' alle berline di Stoccarda. All'avantreno lo schema McPherson è reinterpretato con un largo braccio triangolare inferiore e con la molla elicoidale, che non è coassiale all'ammortizzatore, mentre al retrotreno c'è il sistema multilink a cinque bracci articolati.

ALTA TECNOLOGIA

I freni sono tutti a disco e si può ottenere l'Abs, che diverrà di serie successivamente. Anche l'airbag per il pilota è disponibile; arriverà poi quello per il passeggero. Le cinture di sicurezza anteriori sono regolabili in altezza e dotate di pretensionatori elettromeccanici. La scocca doveva superare l'urto frontale e disassato contro una barriera rigida a 55 km/h, uno standard che la Casa aveva fissato di propria iniziativa. Negli anni si aggiungono il differenziale autobloccante a controllo elettronico Asd, la trazione integrale 4Matic e il controllo della trazione Asr. L'alimentazione dei motori prevede l'iniezione a controllo elettronico Bosch, integrata da un dispositivo cut off che, per mantenere bassi i consumi,

azzerà l'afflusso di carburante durante le fasi di rilascio dell'acceleratore. Lo sterzo è a circolazione di sfere e dotato di servocomando. Il cambio manuale, sui modelli a quattro cilindri, ha solo 4 marce di serie, ma si può richiedere con 5 marce oppure si può scegliere la trasmissione automatica a 4 rapporti, con due programmi di gestione: Standard ed Economy. Si punta tutto, dunque, sulla parsimoniosità, evitando di proporre settaggi sportivi che il 4 cilindri non sarebbe comunque in grado di assecondare. La 200 E, con il due litri a iniezione da 122 CV, nasce proprio per il mercato italiano. **F.Z.**

Ognuno per sé

Le sospensioni anteriori della serie W124 seguono lo schema McPherson, ma hanno la particolarità delle molle separate dagli ammortizzatori

2

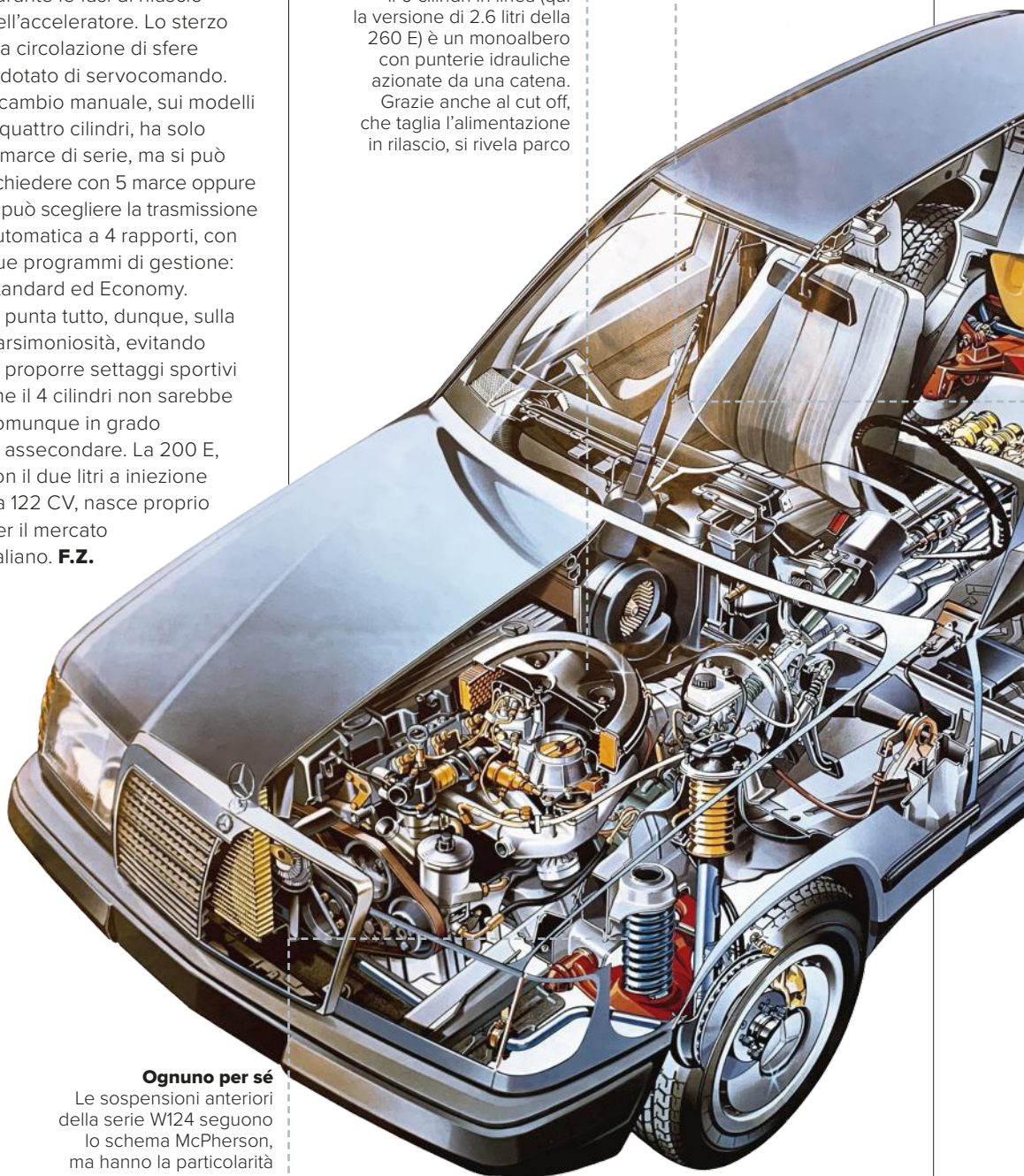
Vietato scivolare

Il differenziale può essere dotato di Asd, un dispositivo elettronico che lo blocca in caso di slittamento di una delle ruote motrici. Durante la frenata, l'Asd si disinserisce immediatamente

1

Consuma poco

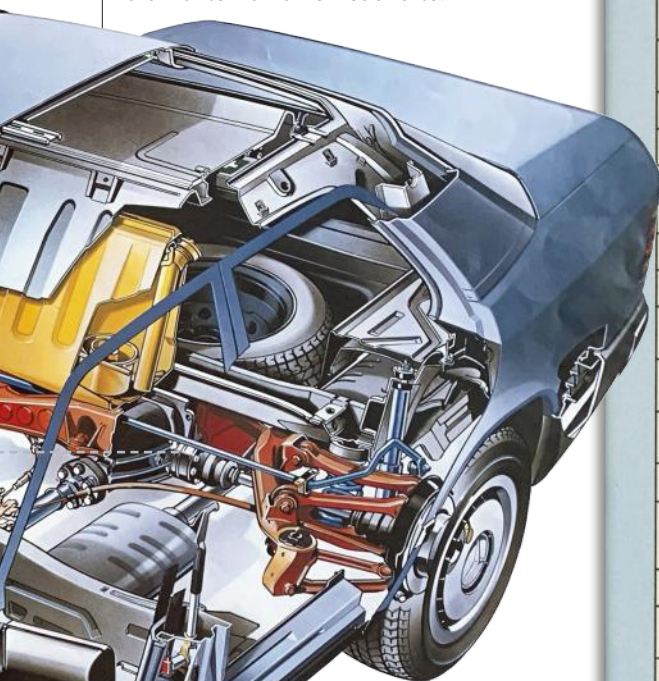
Il 6 cilindri in linea (qui la versione di 2.6 litri della 260 E) è un monoalbero con punterie idrauliche azionate da una catena. Grazie anche al cut off, che taglia l'alimentazione in rilascio, si rivela parco



3

LA PROVA

A novembre 1985 Quattroruote prova la 200 E e la 250 D, motorizzazioni che avranno successo in Italia. Ci concentriamo sulla 200 E, che le auto diesel hanno poco appeal per i collezionisti: le stelle attribuite alla berlina tedesca sono molte e gli ottimi voti per il comportamento dinamico sono una bella sorpresa. La velocità da 5 stelle, per esempio, dovuta all'ottima aerodinamica; oppure il punteggio massimo a tenuta di strada e stabilità. Accelerazione e ripresa, insieme al motore, sono le voci che raccolgono meno consensi: la brillantezza non è il suo forte.



LA PAGELLA		★	★	★	★	★	★	★	★
ESTERNO									
ABITABILITÀ	ANTERIORE POSTERIORE ACCESSIBILITÀ								
POSTO GUIDA									
PLANCIA E COMANDI									
STRUMENTAZIONE									
CLIMATIZZAZIONE									
FINITURA	ESTERNO INTERNO								
VISIBILITÀ	ANTERIORE POSTERIORE								
ACCESSORI									
BAGAGLIAIO									
MOTORE	POTENZA ELASTICITÀ SILENZIOSITÀ								
VELOCITÀ									
ACCELERAZIONE									
RIPRESA									
FRENI	EFFICIENZA RESISTENZA								
CAMBIO	MANOVRABILITÀ RAPPORTI SINCRONIZZAZIONE								
STERZO	PRECISIONE DOLCEZZA								
CONSUMO	BASSE VELOCITÀ ALTE VELOCITÀ URBANO								
CONFORT									
TENUTA DI STRADA	ASCIUTTO BAGNATO SCONNESSO								
STABILITÀ									

★ INSUFFICIENTE ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO
(Riproduzione riservata - ex art. 65 e 7 Reg. legge dir. d'autore).

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri (*)	
	«200 E»	«250 D»
60	14,6	14,9
80	26,0	26,5
100	40,6	41,5
120	58,5	59,7
140	79,6	81,3

(*) vetture dotate di sistema ABS

RUMOROSITÀ

Rilevata ai sedili anteriori e posteriori su strada pianeggiante, rettilinea e di fondo buono. Cambio velocità nel rapporto superiore; vettura in accelerazione.

Velocità in km/h	decibel			
	anteriore		posteriore	
	«200 E»	«250 D»	«200 E»	«250 D»
70	72	71	68	70
80	72	72	69	67
90	72	73	70	68
100	71	74	70	68
110	72	76	71	71
120	73	77	72	72
130	74	79	73	73
140	75	80	75	74

VELOCITÀ MASSIMA

«200 E»: 198,750 km/h, in IV (dichiarata: 195 km/h)
«250 D»: 175,811 km/h, in V (dichiarata: 175 km/h)

CONSUMO in V

Velocità in km/h	km/litro	
	«200 E»	«250 D»
60	17,7	28,3
70	16,8	24,7
80	15,7	21,6
90	14,7	19,2
100	13,7	17,2
110	12,8	15,6
120	11,8	14,1
130	10,9	12,7
140	10,1	11,5

VALORI DICHIARATI:

a 90 km/h
«200 E»: 15,9 km/l
«250 D»: 18,5 km/l
a 120 km/h
«200 E»: 12,6 km/l
«250 D»: 14,3 km/l

DIAMETRO DI STERZATA

«200 E»: 11,0 m a destra; 11,3 m a sinistra
«250 D»: 11,1 m a destra; 11,3 m a sinistra

CONDIZIONI DELLA PROVA

I dati vengono rilevati con il solo pilota e le apparecchiature: serbatoio carburante a circa 2/3. Tra parentesi i dati relativi alla «250 D».
Peso vettura in ordine di marcia: 1470 kg (1490 kg)
Temperatura 18 °C (18,5 °C) - Pressione atmosferica 1021 millibar (1021 millibar).
Umidità relativa 80% (85%) - Vento assente (1 m/s).
Peso specifico carburante: 737 g/l (840 g/l).

ACCELERAZIONE E RIPRESA

1 CHILOMETRO con partenza da fermo:

«200 E»: 32,7 sec. (media 110,1 km/h)
«250 D»: 36,0 sec. (media 100,0 km/h)
«200 E»: velocità d'uscita: 160,0 km/h
«250 D»: velocità d'uscita: 142,3 km/h

400 METRI con partenza da fermo:

«200 E»: 17,8 sec;
velocità d'uscita: 124,2 km/h
«250 D»: 19,4 sec;
velocità d'uscita: 113,4 km/h

RIPRESA: sul chilometro da 30 km/h in IV (in V la «250 D»):

«200 E»: 41,2 sec. (media 87,4 km/h)
«250 D»: 47,3 sec. (media 76,1 km/h)
«200 E»: velocità d'uscita: 139,7 km/h
«250 D»: velocità d'uscita: 119,2 km/h

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempi in sec.	
	«200 E»	«250 D»
0-40	2,7	3,1
0-60	4,8	5,9
0-80	7,6	9,8
0-100	11,6	14,8
0-120	16,6	22,5
0-140	22,8	34,5

RIPRESA in V

Velocità in km/h	Tempi in sec.	
	«200 E»	«250 D»
70-80	5,3	5,0
70-100	10,9	15,3
70-120	16,5	27,2
70-140	43,5	—

RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO

Potenza assorbita a 100 km/h: «200 E»: 20,8 CV - «250 D»: 19,1 CV
Rendimento meccanico: «200 E»: 7,7 - «250 D»: 8,9



L'auto del guru

La 2 CV del servizio appartiene a Guido Wilhelm, uno dei massimi specialisti del modello. Titolare di Atelier 2CV a Bareggio, alle porte di Milano, mette mano alle bicilindriche francesi fin dal 1973



LA MIA Africa

C'è stato un periodo in cui l'utilitaria del Double Chevron non era importata in Italia. Chi la voleva a tutti i costi, **doveva acquistarla in Francia**, ma, pare incredibile, se ne vedeva assegnare una destinata ai mercati africani. Proprio come questa



Nel 1967 nasceva la Dyane, che nei piani della Citroën avrebbe dovuto, pur conservandone la meccanica, sostituire la "Deuche", come i francesi chiamano affettuosamente la 2 CV, proponendosi come vettura economica, ma spaziosa e più moderna. In Italia, inoltre, si pensava che la vecchia e spartana utilitaria, sul mercato dal 1948, non potesse più incontrare i gusti raffinati degli automobilisti nostrani. Sommate le due teorie, la Casa decise di non vendere più la 2 CV nello Stivale fino al 1976, lasciando il territorio, appunto, alla Dyane.

Mai decisione si rivelò più errata, tanto che nel 1984 la produzione della Dyane si arrestò,

mentre la 2 CV proseguì per la sua strada fino al 1990. Non solo, i fan più sfegatati del modello, pur di procurarsene una, andavano a comprarla in Francia. Da lì, non tornavano con una vettura destinata al mercato d'origine, ma, quasi la Casa fosse stizzita per aver sbagliato le previsioni, con una P.O., ossia Pays d'Outremere. Tale sigla distingueva le auto destinate ai mercati africani, che richiedevano particolari specifici per le durissime condizioni cui sarebbero andate incontro.

VERSIONE "COLONIALE"

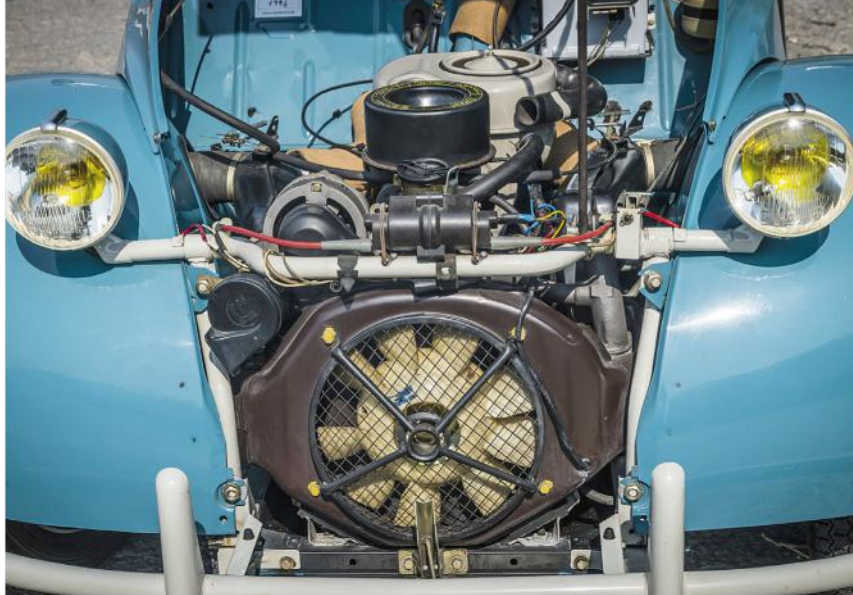
Gli adattamenti riguardavano molteplici aspetti: il telaio a piattaforma era rinforzato, così come le sospensioni. Queste avevano il fondo corsa dei bracci con tamponi in gomma, ma conservavano anche i battenti a inerzia, contenuti in appositi cilindri metallici contenenti 80 cc d'olio, già eliminati invece dalla produzione destinata all'Europa. C'erano inoltre due filtri dell'aria a secco montati in serie, per trattenere meglio polvere e sabbia, un impianto elettrico realizzato con cablaggi di sezione maggiore e il paraurti anteriore tubolare, più robusto, simile (ma non identico) a quello della Sahara bimotore.

La P.O. di Guido Wilhelm monta anche i paracolpi su quello posteriore e i Robrì sui ➤

Motore sotto controllo

Nell'abitacolo spiccano il grande volante monorazza, tipicamente Citroën, la leva del cambio sulla plancia che lascia libero il pavimento da ogni ingombro e il grosso contagiri Veglia a fianco del cruscotto, un accessorio del 1974





Uguale, anzi no

Sopra, si vedono i due filtri dell'aria montati in serie, la ventola del raffreddamento forzato e il paraurti tubolare. A sinistra, il classico finestrino ribaltabile: il vento della corsa lo tiene aperto anche senza agganciarlo, ma se vi fermate togliete le dita dal bordo della porta. Sotto, i paracolpi per i fanalini posteriori, i comodi sedili e il tachimetro con fondoscala a 130 km/h





Ben protetta

Sopra, si nota la piastra di lamiera a protezione degli organi meccanici, sotto il paraurti. Sotto, la 2 CV in versione "quasi cabriolet": con la capote completamente aperta, i finestrini ribaltati e la persiana della presa d'aria alla base del parabrezza alzata, l'effetto non è molto diverso

➔ parafranghi anteriori e posteriori. Cosa sono? Dei fazzoletti metallici sagomati che hanno lo scopo di proteggere la vernice dal pietrisco. Questa vettura è arrivata in Italia, al tempo, con una targa "TT" (Tourisme Transit), ossia un'immatricolazione temporanea equivalente alla "EE" (Escursionisti Esteri) italiana in uso anni fa. In seguito, è stata nazionalizzata come esemplare unico, in quanto non esisteva la scheda di omologazione italiana, trattandosi di un veicolo non ufficialmente importato.

Per quanto se ne sa, oggi in Italia dovrebbero circolare soltanto altre tre 2 CV6 P.O., ma anche nei Paesi cui erano destinate in origine, a cau-

sa della vita infernale che hanno trascorso, non è che ne siano rimaste molte, perlomeno in condizioni accettabili, per cui si può ben affermare che si tratti di una delle versioni più rare della piccola Citroën, sebbene il motivo non sia la tiratura limitata, come per alcune serie speciali.

RESTAURATA CON RIGORE

Guido ha provveduto al ripristino nel 1994, e da allora la P.O. è sempre rimasta nel suo garage. La 2 CV "africana" ha un'altra particolarità, oltre a quelle citate: monta la frizione ausiliaria centrifuga, che a listino era un optional, ma in realtà equipaggiava tutte le Pays d'Outremer. Semplificando, il suo funzionamento è questo: con l'aumentare dei giri del motore, le masse centrifughe all'interno della frizione si allargano e vanno a far presa su un apposito tamburo, permettendo il moto dell'auto.

Al di sotto di un certo regime, rientrano e la macchina si ferma, come se fosse in folle; in pratica, con qualsiasi marcia, si può arrivare a un semaforo e, con il motore al minimo, restare fermi senza disinnestare il rapporto; accelerando nuovamente, le masse della frizione riprendono il contatto col tamburo esterno e si può ripartire. Sconsigliabile però approfittarne troppo con le



GUIDA ALL'ACQUISTO

marce superiori, per non consumare il materiale d'attrito e non sottoporre il motore a sforzi inutili. Nell'utilizzo su strada la 2 CV "africana" non si discosta da quelle europee. Conserva il comportamento inconfondibile del modello e le prestazioni delle normali vetture equipaggiate con il bicilindrico di 602 cm³; i 26 CV del motore non possono fare miracoli, ma grazie al peso molto contenuto, appena 560 kg, si toccano i 110, non male per una 600 di cinquant'anni fa.

TENUTA LEGGENDARIA

Il consumo della "Deuche" è alla portata di tutte le tasche: quello medio era dichiarato in circa 18 km/litro e, anche se spesso si tirano le marce per avere un po' di spunto in più, non sale mai in maniera preoccupante. La caratteristica più amata dai cultori della piccola Citroën, però, è la tenuta di strada; contraddistinta da un coricamento laterale pronunciatissimo (ma anche il beccheggio non scherza), sembra non avere limiti. Un po' perché le velocità sono per forza di cose contenute, ma anche per le geniali sospensioni che, aumentando il passo in curva dal lato esterno e riducendolo da quello interno, garantiscono un appoggio ottimale. Che la P.O., con le gomme maggiorate da 125" a 135", esalta.

Tutto al centro

Una particolarità della 2 CV sono i freni (qui a tamburo) entrobordo, affiancati cioè al gruppo propulsore. La loro manutenzione richiede attrezzi specifici per essere effettuata correttamente

Schema geniale

Gli elementi elastici delle sospensioni sono contenuti in cilindri posti orizzontalmente a centro vettura; questi collegano la ruota anteriore a quella posteriore del medesimo lato, mediante bracci longitudinali sagomati

SI TROVA UN PO' DI TUTTO, MA ATTENZIONE

La meccanica dell'utilitaria francese ha fama di essere praticamente indistruttibile, e ciò corrisponde in gran parte al vero. Ci sono però alcune cose da sapere, prima di acquistare un esemplare: i ricambi si trovano senza grandi difficoltà, nuovi, usati o riprodotti oggi; non tutti gli specialisti, però, propongono pezzi realizzati a regola d'arte e solo chi ha dimestichezza con i restauri delle 2 CV sa quali preferire. L'albero motore, se va sostituito, costituisce un problema, perché quelli riprodotti non sono affidabili come gli originali. I bracci delle sospensioni, poi, sono irreperibili se non di recupero, per cui serve molta attenzione.

MEGLIO RICORRERE A UN RESTAURATORE ESPERTO

Per la carrozzeria e gli interni il discorso non è molto diverso: anche qui si trovano parti originali nuove oppure usate e ci sono molti specialisti che propongono un ricco catalogo di ricambi riprodotti. Alcuni si adattano alla perfezione, altri non si riesce nemmeno a montarli senza effettuare modifiche. Non è che ci siano produttori affidabili e altri meno; la stessa azienda, molto spesso, propone alcune parti perfettamente realizzate e altre che non vanno bene. Anche in questo caso, ci vuole esperienza per sapere quali scegliere.

SI RIMETTE A NUOVO PER PASSIONE, NON PER CONVENIENZA

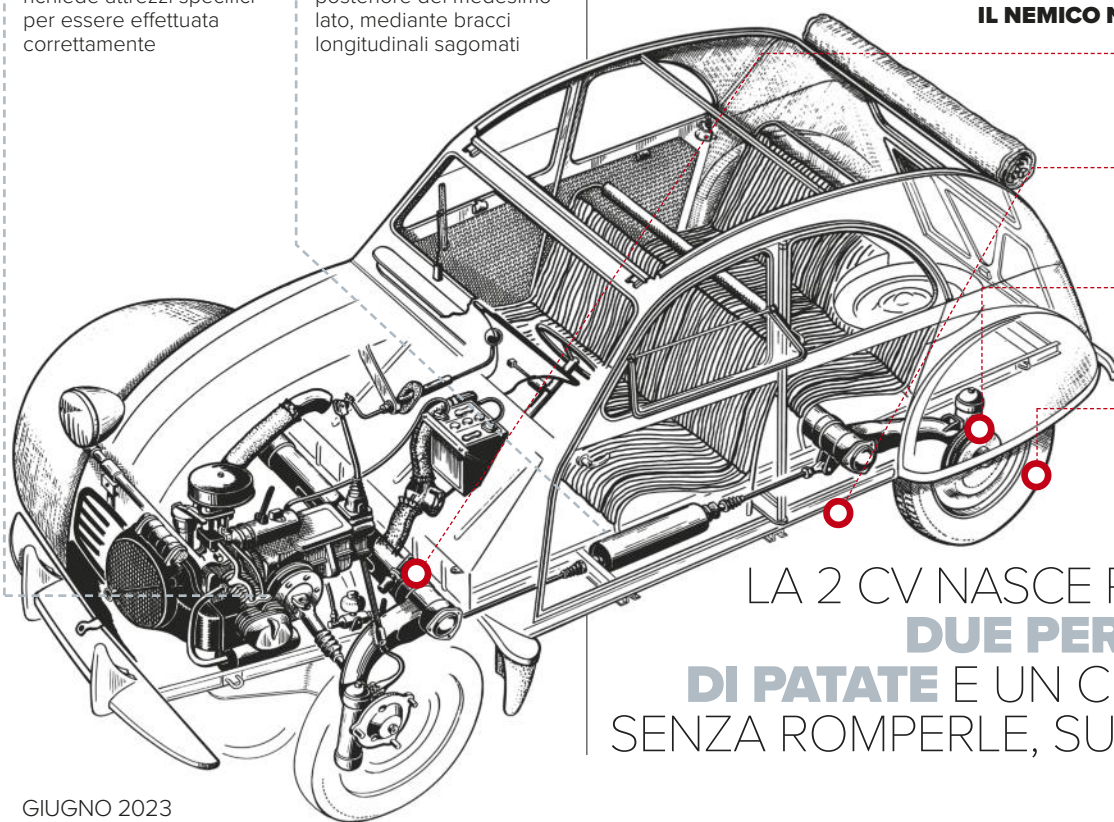
Detto che la versione del servizio, essendo realizzata solo per alcuni mercati esteri, non è quotata da Ruoteclassiche, il ventaglio dei prezzi è piuttosto ampio a seconda del modello prescelto: si va dai 24 mila euro di un esemplare perfetto costruito fino al 1960 ai circa 9 mila di una Spécial degli ultimi anni di produzione. Bisogna quindi tener presente che, se bisogna restaurare la macchina, il costo dell'operazione sarà in molti casi superiore al valore commerciale. Discorso diverso per la rara Sahara bimotores, che raggiunge anche i 120 mila euro.

È PREFERIBILE ANDARE SUL SICURO

Non mancano certo le officine e le carrozzerie specializzate nelle piccole bicilindriche d'Oltralpe, anche in Italia. Noi ci sentiamo di suggerire specialisti di comprovata esperienza, dotati delle attrezzature specifiche previste a suo tempo dalla Casa: Atelier 2CV di Guido Wilhelm a Bareggio (MI), atelier2cv.it, e Assistenza2CV di Franco Grosso a Beinette (CN), assistenza2cv.it.

IL NEMICO NUMERO UNO È LA RUGGINE

- 1 Ci sono gli ingrassatori**
Pochi li considerano, per cui l'avantreno diventa rumoroso e le parti prendono gioco
- 2 Difficile trovarla sana**
La corrosione aggredisce pesantemente le lamiere, causando seri danni
- 3 La 2 CV non frena? Dipende**
La manutenzione dell'impianto richiede attrezzi dedicati ed esperienza
- 4 Michelin indispensabili**
Sono le uniche gomme, progettate con la vettura, che garantiscono la celebre tenuta



LA 2 CV NASCE PER SPOSTARE
DUE PERSONE, 50 KG
DI PATATE E UN CESTO DI UOVA
SENZA ROMPERLE, SU OGNI FONDO

PARENTI STRETTE

Rapide, brillanti, davvero gustose in versione a trazione anteriore o integrale: simili, ma non uguali, **sono fra le giardinette anni 90** più divertenti in assoluto





Carrozzeria station wagon e trazione integrale sono una cosa sola, nella carriera della 33. Quando nasce nel giugno 1984, la Giardinetta - nei primi anni l'Alfa Romeo usa questa espressione rétro, ripresa dall'Alfasud - è offerta in una sola versione: la 1.5 4x4. Come rivendica la mostrina sul montante posteriore è di Pininfarina, che ne ha curato sia il disegno sia la costruzione. Nell'aprile 1988, in occasione del lifting di gamma, la Giardinetta diventa Sport Wagon e dal luglio successivo è disponibile anche con motore 1.7. Negli ultimi anni la cifra 33, nelle scritte identificative, scompare, per essere tuttavia mantenuta nei listini (e nel linguaggio corrente): a rigore, la denominazione ufficiale sarebbe dunque "Sport Wagon" tout court. Le ultime vetture vengono consegnate a ottobre 1995, quando la produzione è finita da oltre un anno. Su poco meno di un milione di 33 prodotte, le station sono state circa 122 mila; le familiari a trazione integrale non arrivano a 30 mila. Di Sport Wagon Q4 ne sono state realizzate appena 571, 42 delle quali

sono tuttora registrate come circolanti in Italia. È una mosca bianca, insomma, e giusto bianca è la vettura che abbiamo trovato per il nostro servizio, e che abbiamo abbinato a una gemella a trazione anteriore, la Quadrifoglio Verde targata Modena immatricolata a marzo 1992, con 95 mila km all'attivo. Viceversa la Q4 targata Mantova è del gennaio 1994 e di chilometri ne indica 125 mila. Entrambe montano il condizionatore e sono state riverniciate.

CERCATE LE DIFFERENZE

Mentre la prima, meccanicamente, è conservata, l'altra è stata oggetto di numerosi interventi fatti eseguire dal proprietario che, tra il 1997 e il 2020, ha raccolto in un classificatore 60 fatture di manutenzione, sempre effettuata dallo stesso meccanico. Il quale, in 23 anni, ha cambiato più volte posto di lavoro, inseguito dal cliente che voleva la certezza non solo che i lavori fossero eseguiti a regola d'arte, ma anche dalla stessa persona. Trasmissione a parte, le differenze tra le ➔

La mano di Pinin

Come la precedente Giardinetta sulla base della prima generazione, anche l'Alfa 33 Sport Wagon seconda serie è disegnata e costruita dalla Pininfarina. Pressoché indistinguibili la Quadrifoglio Verde a trazione anteriore (a destra) e la Q4 integrale (a sinistra)



controllo Alfa Control; i sovratapeti di moquette sono differenti.

PIÙ SPORT CHE WAGON

Sport Wagon, all'inglese, dà la precedenza - nella sua costruzione - all'aggettivo. Il che, nel nostro caso, ha un valore anche sostanziale, perché la giardinetta Alfa Romeo è una sportiva di razza. Il posto guida, innanzitutto: basso e avvolgente, ma non costringitivo. Il blocchetto di accensione a sinistra è innaturale, eppure fa molto Alfa Romeo. Appena metti in moto, il boxer suona metallico come al solito, però in quest'ultima esecuzione con cilindrata alta e quattro valvole appare più rotondo che sulle Alfasud. La frizione è uno degli elementi peggio assortiti a un quadro dinamico di alto livello: stacca in alto e devi ricordarti di spingerla molto in basso, perché l'escursione è ampia, pena qualche grattata di troppo. Anche il cambio, legnoso, non è un pezzo forte. E a voler essere pignoli, la frenata (che pure si giova dell'Abs di serie) è un filo lunga e il pedale ha poco mordente. Ma sono cose che passano in secondo piano appena dai gas. Sulla 4x2 il millesette prende giri con una rapi-

Semplicità al comando

La plancia (qui quella della Q4) ha un design essenziale e presenta qualche lacuna funzionale, come i comandi secondari sistemati sotto la strumentazione: per raggiungerli bisogna cercarli dietro il volante. Entrambe le "nostre" Sport Wagon montano il condizionatore

→ due sono minime e in larga misura attribuibili alla diversa selezione di optional e accessori after-market fatta a suo tempo dai primi proprietari: scritta posteriore a parte, la Q4 si distingue per i retrovisori a guscio bianco, mentre sulla Quadrifoglio Verde i sedili anteriori sono Recaro; il telecomando della chiusura centralizzata è esterno sulla prima e integrato nella chiave sulla seconda, che monta i deflettori antiturbolenza sulle porte davanti, mentre la Q4 esibisce un tetto apribile a comando manuale. Inferiore di 80 litri, sull'integrale, la capienza del baule, per via dell'ingombro del differenziale posteriore. Entrambe montano i fendinebbia e i cerchi di lega a fori tondi da 14 pollici; la Quadrifoglio è priva del pannellino di



dità notevole, digerendo piuttosto bene anche le richieste fatte all'acceleratore con una marcia alta innestata. Reattivo, elastico e piacevolmente sonoro, ha un'energia che invoglia a darci dentro. Il volante, piccolo e dalla spessa corona di pelle, perfettamente combinato a un comando preciso e diretto, è un ulteriore invito a forzare l'andatura; l'assetto piatto, persino troppo (se lo si valuta in termini di confort), rende la guida allegra davvero appagante.

IL CATALIZZATORE LA STROZZA

Abbiamo messo alla frusta le due Sport Wagon su un misto stretto, il che, se da un lato ci ha permesso di apprezzarne l'agilità, dall'altro ha livellato la tenuta: in queste condizioni, la differenza fra trazione anteriore e 4x4 la fa unicamente la spia che, nella parte destra della strumentazione della seconda, si accende in modalità tester alla messa in moto. Ma nella successione di curve (nonostante la 4x2 monti pneumatici 185/60 e l'altra dei 175/65, un'alternativa prevista a libretto) vanno alla stessa maniera, riservando le divergenze alle velocità importanti: qui la Q4 ha un limite elevatissimo. È vero che l'integrale non è certo una



fuoristrada, ma è altrettanto vero che il suo assetto basso e leggermente cabrato verso l'avanti (identico a quello della due ruote motrici) è un limite oggettivo su tratti dal fondo anche non eccessivamente irregolare. Dove le due sono parecchio diverse è nell'erogazione, nonostante uno scarto di appena quattro cavalli. La dissonanza la fa la presenza del catalizzatore sulla Q4: la distribuzione della coppia appare più fluida, dunque più adatta alla guida normale. Però la rabbia della Sport Wagon "tutto-avanti" è decisamente maggiore. Alla fine la "cat" è meno aggressiva e non altrettanto divertente, pur rimanendo probabilmente la familiare anni 90 più piacevole da guidare. Almeno tra quelle che non richiedono di ipotecare la casa per l'acquisto. ■■■

Accessori diversi

Nell'altra pagina, la Quadrifoglio Verde; sotto, il tetto apribile della Q4, le barre sul tetto e lo spoiler sul portellone, comuni a entrambe; in basso, i sedili Recaro in tessuto della Quadrifoglio Verde e i suoi deflettori antiturbolenza



LA TECNICA

LE VETTE PIÙ ALTE DELL'EVOLUZIONE

Il boxer nella sua massima espressione (1.700, 16V, 133 CV) e, sulla Q4, la più sofisticata delle trazioni integrali previste per questo modello

È stata, la 33, l'ultima Alfa Romeo accompagnata per tutta la propria esistenza dal motore boxer: le successive 145 e 146 lo montarono solo un paio d'anni, per poi preferirgli i Twin Spark di derivazione Fiat. Sulle nostre due protagoniste il "flat four" è montato in versione di 1.712 cm³ (era nato di 1.186 cm³ sull'Alfasud) con testate a quattro valvole per cilindro. Ha 133 cavalli (129 se è "cat"). La prima 33 Giardinetta 4x4 del 1984 era tecnicamente molto semplice: trazione dietro

inseribile manualmente, anche in movimento, tramite una leva, e niente differenziale centrale (lo stesso schema, per esempio, della Subaru Leone).

PERMANENTE

Da luglio 1988 le ruote posteriori della Sport Wagon (su cui arriva il millesette) si attivano con un pulsante sulla plancia. A marzo 1991 debutta la 33 Permanent 4 berlina: stavolta è una trazione integrale permanente, che trasferisce parte della coppia al retrotreno in base all'aderenza grazie a un giunto viscoso simile al Syncro Volkswagen.

Un altro giunto, elettromagnetico, disconnette i passaggi di potenza quando si frena, prevenendo il bloccaggio contemporaneo delle quattro ruote e rendendo possibile l'azione dell'Abs. Solo a maggio

1992 questo sistema - ribattezzato Q4 - viene esteso alla Sport Wagon. Oggi, per i ricambi, riferimento sicuro è Afra, di Settimo Milanese (tabella nell'altra pagina).

Forti contrapposizioni

Il 4 cilindri contrapposti delle Quadrifoglio Verde e Q4 eroga 133 oppure 129 cavalli se catalizzato. Ha l'iniezione multipoint Bosch Motronic

**È sempre lei**

Come da tradizione Alfa, la distribuzione è bialbero a camme in testa (per bancata)

**SCHEDA TECNICA** (tra parentesi i dati della Q. Verde)**Motore**

- Anteriore, longitudinale, monoblocco di ghisa e teste di lega leggera
- 4 cilindri orizzontali contrapposti
- Alesaggio 87 mm
- Corsa 72 mm
- Cilindrata 1.712 cm³
- Rapporto di compressione 10:1
- Potenza 129 CV (133 CV)
- 6.500 giri/minuto
- Coppia 15,2 kgm (15,7 kgm)
- 4.600 giri/minuto
- Due alberi a camme in testa per bancata, quattro valvole per cilindro, cinghia dentata
- Iniezione elettronica multipoint Bosch Motronic

- ML4-1 integrata all'accensione
- Raffreddamento a liquido
- Lubrificazione forzata, 4,6 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah

Trasmissione

- Trazione integrale permanente a controllo viscoso (anteriore)
- Cambio a 5 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 175/65HR14 (185/60HR14)

Corpo vettura

- Station wagon 5 porte, 5 posti

- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, schema McPherson, bracci trasversali con montante telescopico e bielle longitudinali, molle elicoidali, barra antirullo
- Sospensioni posteriori ad assale rigido, bielle longitudinali, barra trasversale Panhard, molle elicoidali
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a disco, anteriori autoventilanti, servocomando, correttore di frenata posteriore, Abs
- Sterzo a cremagliera con servocomando

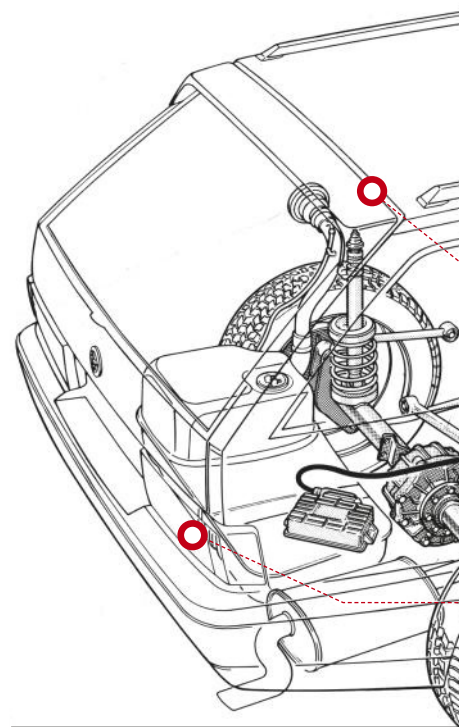
- Capacità serbatoio carburante 53 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.470 mm
- Carreggiate: anteriore 1.366 mm
- posteriore 1.385 mm
- Lunghezza 4.200 mm
- Larghezza 1.614 mm
- Altezza 1.375 mm
- Peso in ordine di marcia 1.085 (1.015) kg

Prestazioni

- Velocità 195 (204) km/h
- Consumo: 6 (6,4) l/100 km a 90 km/h, 7,8 (8,2) l/100 km a 120 km/h, 10 (10,4) l/100 km nel ciclo urbano



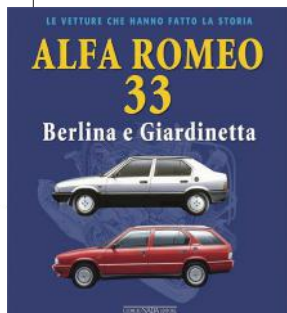
GUIDA AL RESTAURO OCCHIO A GIUNTO E PORTELLONE

In sintesi come muoversi **per saperne di più su questi modelli**, per conoscere altri appassionati e per controllare nei punti più critici l'esemplare che avete adocchiato

I LIBRI

TUTTI I SEGRETI SVELATI

Lorenzo Ardizio, curatore del Museo Storico Alfa Romeo di Arese, e Leonardo Olivari, "studioso" della casa milanese, hanno unito le loro competenze nel volume "Alfa Romeo 33 - Berlina e Giardinetta", della collana "Le vetture che hanno fatto la storia" (Giorgio Nada Editore, 120 pagine, 32 euro). C'è tutto della 33: storia, versioni, tecnica, stile e indicazioni per il restauro. Oltre a molte foto e disegni.



I RICAMBI

ALCUNI ESEMPI DA CATALOGO AFRA

Pomello cambio	€ 62
Parabrezza	€ 354
Tergifaro	€ 305
Contagiri	€ 195
Volante	€ 451
Griglia anteriore	€ 109
Paraurti anteriore	€ 122
Cofano motore	€ 350
Parafango anteriore	€ 151
4 cerchi di lega	€ 684
Molle portellone	€ 54
Kit guarnizioni motore	€ 146
Testa motore (cadauna)	€ 854
Radiatore riscaldamento	€ 162
Silenziatore scarico	€ 944
Cinghia distribuzione	€ 32
Ammortizzatore anteriore	€ 270

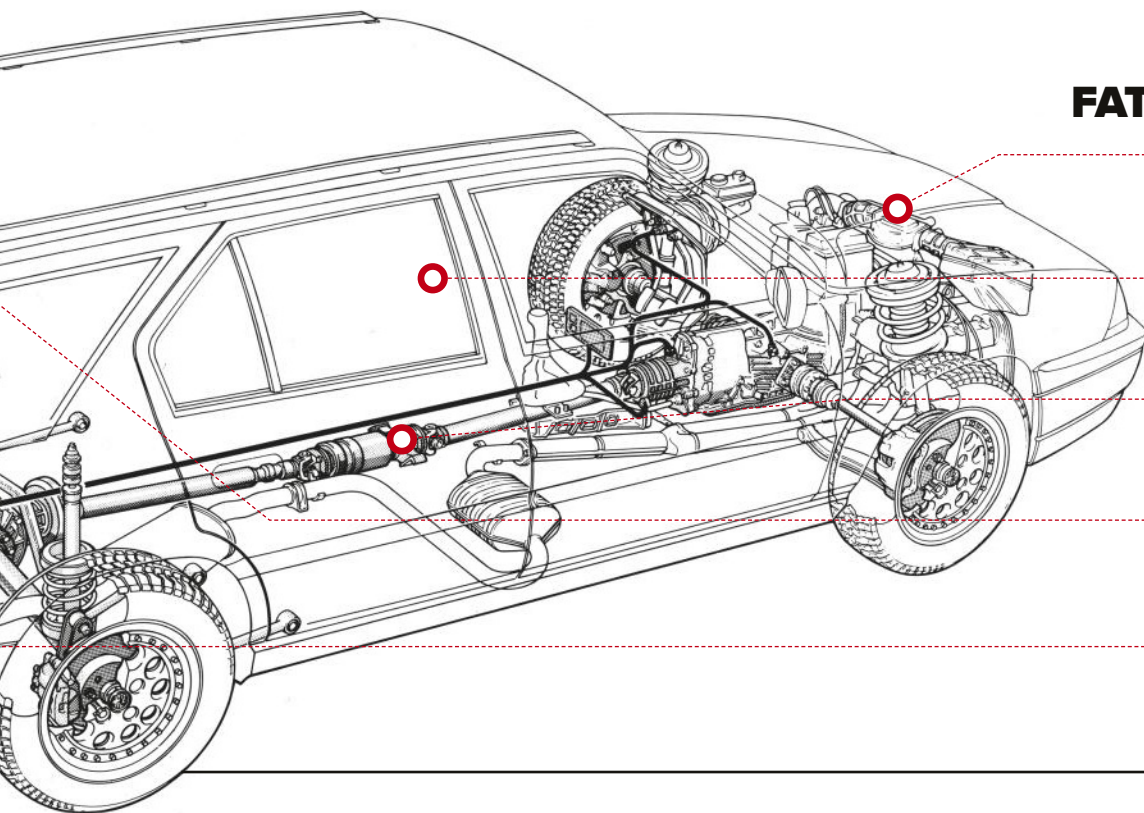
IL CLUB

OLTRE AL RIAR TANTI SOCIAL

Il nevitabile e consigliabile, per qualunque appassionato della marca, un passaggio al Riar, il Registro Italiano Alfa Romeo (registroalfaromeo.com), che esiste da oltre sessant'anni. Prevede una quota associativa di 150 euro per il primo anno e di 140 per i successivi, ridotti a 100 per la prima iscrizione degli under 25. È possibile iscriversi anche sotto i 18 anni, in questo caso pagando solo 30 euro. Oltre a questa "casa comune" di tutti gli alfisti, a tenere alte la cultura e la passione per la 33 provvede Alfa 33 Mania (alfa33mania.altervista.org), un portale grazie al quale è possibile entrare in contatto con altri conoscitori del modello, informarsi sulle potenzialità e le criticità grazie al forum e scambiarsi esperienze e consigli sull'acquisto, l'uso e il restauro. Esiste anche, su Facebook, il gruppo Alfa Romeo 33 Club Italia, che conta ben oltre tremila iscritti: una piazza virtuale dov'è, tra l'altro, possibile la compravendita di ricambi. Su forum.clubalfa.it/forum/Alfa_33/ si possono infine trovare ulteriori occasioni di scambio tra estimatori di questa Alfa Romeo con il boxer, in tutte le sue varianti di motore e carrozzeria.

I PUNTI DEBOLI

FATE ATTENZIONE A...



- 1 Regolazione dell'accensione**
Risulta piuttosto problematica la messa a punto delle versioni catalizzate
- 2 Dettagli degli interni**
In genere i vari particolari sono di buona qualità, però i ricambi scarseggiano
- 3 Giunto elettromagnetico**
Il dispositivo che stacca la trazione integrale all'attivarsi dell'Abs si sregola con facilità
- 4 Molle del portellone**
Si scaricano con una certa rapidità: apertura e chiusura diventano quindi pesanti
- 5 Gruppi ottici**
Quelli posteriori si decolorano sovente. Il problema è che sono piuttosto difficili da trovare

AGO, FILO E fantasia

Nella scuola “di famiglia”, a Canedole, nel Mantovano, i fratelli Maieli **si dedicano da oltre quarant’anni** al restauro dell’interno di preziose auto d’epoca, con un approccio rigorosamente scientifico e una passione maniacale. E un solo obiettivo: l’originalità tout court

Figli d’arte

Qui sotto, Andrea e Stefano Maieli alle prese con la scelta di una pelle Connolly per sellare una Ferrari 250 della fine degli anni 50. A destra, Andrea in fase di rifinitura di un sedile della berline Cislitalia 303 F del 1953

Alzi la mano chi non è rimasto affezionato ai propri inizi scolastici. I ricordi del primo banco, della maestra, degli amici, della ricreazione, del giardino dove si scendeva a giocare, tutto in quell’età rimane scolpito nella mente. E, per Andrea e Stefano Maieli, maestri tappezzieri a Canedole, nei pressi di Mantova, il ricordo fa parte della loro vita quotidiana, visto che la sede operativa è proprio la scuola dove hanno mosso i primi passi da studenti.

SCUOLA, CASA E BOTTEGA

Da sempre grandi appassionati di auto storiche, i fratelli Maieli sono figli d’arte: il papà Severino, oggi ottantaduenne, ha una vasta cultura

nel settore della tappezzeria da arredamento. La sua prima bottega era a 50 metri dalla scuola, dove aveva studiato e che è stata frequentata anche dai figli. Poi, col calo demografico e la razionalizzazione degli anni 80, l’edificio era caduto in disuso. A quel punto un lampo di genio, l’acquisto e la ristrutturazione. Per i Maieli, oggi è proprio il caso di dire “casa e bottega”, visto che l’abitazione è al primo piano: “Mi sembra di aver sempre vissuto in questi locali”, dice Andrea, “ci sono particolarmente affezionato”.

Da quarant’anni i due fratelli si dedicano al restauro dell’interno delle auto d’epoca: dalla scelta del materiale alla finitura dei dettagli, ogni fase del processo viene seguita con cura e passione. La competenza tecnica, l’indiscutibile connotazione artigianale, la fedele riproduzione grazie alla possibilità di consultare archivi storici e immagini originali, il rapporto diretto con i produttori sono garanzia di affidabilità e qualità del restauro. “Sapevamo già come svestire una poltrona o aprire dei materassi”, spiega oggi Andrea, “perché sin da bambini ci divertivamo a dare una mano a nostro padre. Siamo partiti, come tutti del resto, dalla 500. I primi interni commissionati dalle officine limitrofe, poi i sedili da aggiustare delle auto di recente produzione, infine il salto di qualità: abbiamo capito che avremmo potuto cimentarci con i nostri restauri su veicoli importanti. Questo grazie a Luciano Nicolis, che ci affidò alcune auto anteguerra del suo museo di Villafranca. Era un grandissimo appassionato e anche molto competente: ci ha dato gli stimoli giusti per metabolizzare che nel nostro lavoro non ci si deve accontentare mai, proprio mai. Bisogna puntare, sempre, alla perfezione assoluta, dalla scelta dei materiali alla loro fattura, non trascurando mai il minimo particolare”.

Oggi nell’atelier mantovano dei Maieli si possono ammirare auto anteguerra, prototipi di 





“NEL NOSTRO SETTORE IL RIGORE PER OTTENERE IL MASSIMO RISULTATO È ALLA BASE DI TUTTO”

➔ stile, granturismo del Cavallino e del Tridente, barchette in preparazione per la 1000 Miglia, tutte in attesa di un “vestito” consono e assolutamente conforme all’originale.

LA RICERCA DELLA VERITÀ

“Anche il passaggio dalle auto anteguerra alle granturismo degli anni 60 e 70 non è stato immediato”, prosegue Andrea, “ricordo la prima Ferrari 365 Daytona cui mi sono dedicato: mi sembrava un veicolo spaziale. Poi ho capito a fondo alcuni concetti di lavorazione e ora mi muovo a occhi chiusi. Nel nostro mestiere siamo sempre alla costante ricerca di materiali per arrivare a un restauro al limite dell’eccellenza. Ogni dettaglio va valutato. La preziosa collaborazione con i maggiori esperti di auto d’epoca, come Adolfo Orsi, ci permette di accedere ad archivi riservati, da cui trarre le necessarie informazioni su materiali che venivano utilizzati nelle varie epoche”. Quindi, in questo senso, ben vengano i cosiddetti barn find che possono fornire preziose indicazioni su fatture e materiali.

Squadra formidabile

Da sinistra, Fatima Lahzil (taglio e cucito), Irene Mazzacani (impiegata), Luca Avanzini (installatore e riparatore), Cristina Grazzi (cucitrice e modellista), Austin Volpi (addetto al montaggio), Paolo Di Leva (restauro sedili), Stefano e Andrea Maieli. Appoggiate alle ringhiere, alcune pelli Connolly originali, pronte per essere lavorate

Ma nel settore della tappezzeria c’è ancora spazio per la fantasia? “In un certo senso sì”, ammette l’artigiano mantovano, “perché abbiamo sempre aperta qualsiasi via che porti al risultato perfetto. A volte sembra impossibile poter replicare del materiale che è il figlio di lavorazioni semi industriali, tipiche degli anni 70. Magari arrivo, alla fine della giornata, a sortire un risultato che mi sembra ottimo, ma non del tutto soddisfacente. Ci penso durante la notte, poi di buon mattino scendo in bottega, rismonto tutto e lo rifaccio. Nel mio lavoro è così. E, per quanto riguarda i materiali, li selezioniamo rigorosamente made in Italy, vagliando i migliori produttori. Su richiesta, è anche possibile riprodurre vari tipi di pelle a campione, oltre alle classiche Connolly e Pac. Con un pizzico di orgoglio possiamo anche dire che siamo riusciti a riprodurre il tappeto di lana della Maserati, con le caratteristiche identiche a quelle di primo impianto”. Fantasia a braccetto con la moderna tecnologia, il tutto coordinato dalla passione. “E se ci capita ancora una vecchia 500, la riselliamo con grande piacere.” **R**





Dalla 500 alla Dino
Da sinistra, in senso orario, Stefano Maieli alle prese col sedile posteriore di una Fiat 500 D, la rifinitura del cruscotto di una Dino 206 GT, due lavorazioni di sedili e pannelli di granturismo degli anni 70

Scelta accurata

Qui accanto, in senso orario, le opzioni per il materiale del rivestimento del baule della Maserati 3500 GT; gli splendidi interni di una Ferrari 365 GTC/4; l'assortimento dei fili per cucire e Andrea Maieli alle prese col telaio della capote di una Ferrari 275 GTS



Chip

ALLA SFIDA DEL FUTURO

Stanno diventando storiche auto con tanta elettronica a bordo. E vengono alla luce **problemi prima inesistenti**. A oggi molti guasti sono ancora risolvibili, ma un domani le cose potrebbero peggiorare...

Le youngtimer rappresentano oggi la parte più frizzante del mercato delle vetture da collezione. A differenza delle storiche vere e proprie, hanno una cospicua dose di elettronica di bordo, ragione per cui i meccatronici che riparano quei componenti sono sempre più ricercati. Quando negli anni 70 e 80 l'elettronica era confinata perlopiù alla gestione del motore o magari del climatizzatore, l'unico ostacolo vero in caso di guasto erano le Ula, i circuiti integrati per applicazioni specifiche, e alcune soluzioni sperimentali così poco diffuse da non prevedere la produzione di ricambi dedicati. Con l'avvento delle Eprom (memorie di lettura programmabili) e dei display digitali a basso costo si è assistito a una diffusione sempre più ampia dell'elettronica di bordo. L'evoluzione è iniziata con le case costruttrici che sviluppavano molta tec-

nologia internamente, poi per alcuni componenti hanno dovuto attingere, per ragioni di costi e affidabilità, anche a fornitori esterni. Bosch, Marelli, Siemens e VDO, per citarne alcuni, hanno in seguito perfezionato a loro volta i propri sistemi in collaborazione con le Case: Marelli ha lavorato intensamente, per esempio, col gruppo Fiat.

MOTRONIC PER TUTTI

Una pietra miliare è stata l'iniezione elettronica Motronic di Bosch: sviluppata internamente, è stata venduta a BMW "in anteprima" e poi si è diffusa negli anni 80 e 90 tra tutti i costruttori, semplicemente evolvendo i componenti e a volte neppure quelli: per esempio, Alfa Romeo e BMW condividono un debimetro per le rispettive 75 e Serie 3. Casi analoghi esistono anche per i servizi di bordo: la centralina del climatizzatore dell'Alfa Romeo 4C è identica a quella delle utilitarie Fiat più diffuse.

Il successivo ulteriore passo avanti è stato la completa integrazione dei sistemi installati, per ridurre il numero di sensori e la complessità dei cablaggi. Promotrici sono state le case automobilistiche: BMW ha esplorato la via del multiplex sulla Serie 8 e Mercedes, sulla Classe S W140, ha fatto qualcosa di analogo. Su modelli meno costosi sono state utilizzate soluzioni più semplici, che, forse proprio per questo, hanno dato ottima prova.

Un grosso problema, oggi, è costituito dai dispositivi di autodiagnosi. Lancia, per esempio, ha creato il sistema Examiner, ma ogni marca ha cercato la propria strada. Le diagnosi originali delle Case, purtroppo, hanno supporti labili, come i floppy disk, o richiedono PC obsoleti, difficili da trovare ancora funzionanti. Per questo, gli anni 90 sono oggi il decennio più problematico sotto il profilo dei

Ci vuole l'autodiagnosi

Negli ultimi decenni, anche gli strumenti sono passati dal funzionamento meccanico a quello elettrico e poi elettronico. Oggi, spesso, le codifiche delle centraline sono eseguibili soltanto una volta installate a bordo



ALBERTO DEDE

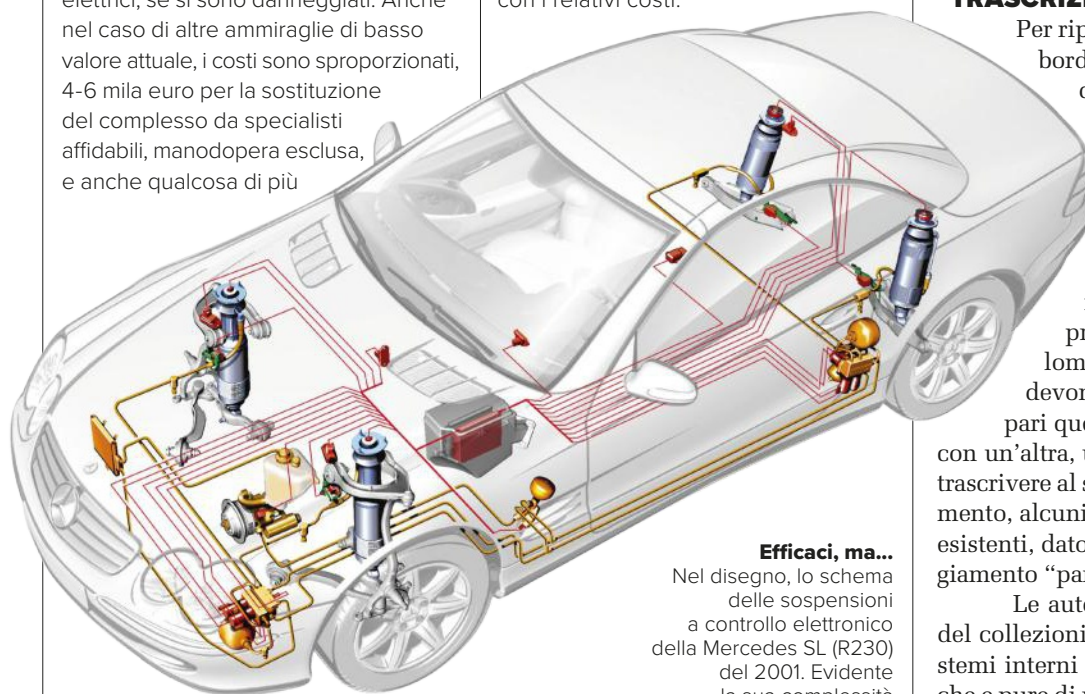


SOSPENSIONI, CHE DOLORE

IL PREZZO DEL CONFORT

Per i costi e la difficoltà di riparazione, le sospensioni a controllo elettronico sono sempre fonte di problemi: a volte si possono acquistare solo ricambi originali o Oem (Original Equipment Manufacturer), ossia quelli col marchio dei fornitori delle Case stesse, perché quelli usati sono inaffidabili e la rigenerazione non è sempre possibile. Ralf Push della tedesca Pusch Parts (*pusches.de*), per la sola revisione degli ammortizzatori di una Serie 7 o 8 BMW, calcola 400 euro almeno ad elemento, contro gli 850-1.700 (rispettivamente anteriore e posteriore) dei ricambi originali. Nel caso delle prime versioni, quelle equipaggiate con l'Edc 1, non possono però essere ripristinati i relativi motori o i contatti elettrici, se si sono danneggiati. Anche nel caso di altre ammiraglie di basso valore attuale, i costi sono sproporzionati, 4-6 mila euro per la sostituzione del complesso da specialisti affidabili, manodopera esclusa, e anche qualcosa di più

se si opta per l'assistenza ufficiale. Va da sé che le stesse cifre divengono invece accettabili per una Porsche 911 o una Ferrari. Una Jaguar serie X300, invece, come pure una Mercedes Classe S o una BMW Serie 7, sono oggi virtualmente sempre riparabili, sotto questo punto di vista, ma i costi spesso pareggiano il valore dell'intera auto. Altre vetture, come una Citroën XM o una Lexus LS 400, per citarne un paio, aggiungono anche il problema della relativa conoscenza del modello da parte dei più, per cui un danno elettronico grave può superare di slancio la quotazione del modello. Nella tabella, alcuni esempi di parti elettroniche spesso soggette a sostituzioni, sia per la meccanica sia per gli accessori di bordo, con i relativi costi.

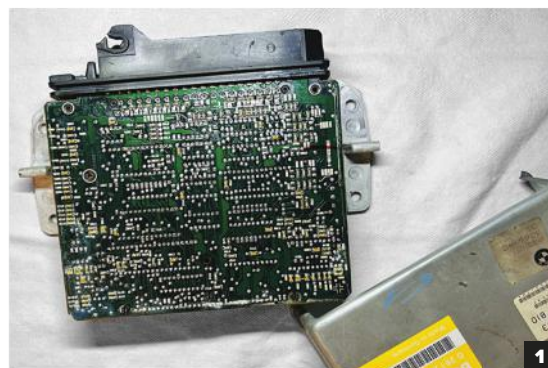


Efficaci, ma...
Nel disegno, lo schema delle sospensioni a controllo elettronico della Mercedes SL (R230) del 2001. Evidente la sua complessità

A VOLTE RIPARARE È NECESSARIO

Componente	Prezzo nuovo	Prezzo usato	Riparazione
Farfalla motore Fiat 1.200	Non disponibile	da 100 a 200	300
Dme Bosch Motronic o Siemens	Da 800 a 1.500	da 100 a 600	da 200 a 500
Debimetro BMW M3 (E36)	420	150	220
Cablaggio motore Mercedes V12 (W140)	2.400	1.000	1.200
Ammortizzatore ant. Edc 1 BMW (E38)	850	150	400
Centralina tetto Mercedes SLK (R171)	Non disponibile	500	300
Lettore Dvd per navigatore Philips	Da 350 a 600	da 100 a 200	220
Navigatore Lancia K	Non disponibile	350	da 100 a 250
Navigatore Becker per Ferrari 360 Modena	2.000 (new old stock)	600	350
Centralina climatizz. Maserati Quattroporte IV serie	1.000 (new old stock)	500	da 250 a 350

Prezzi in euro



➔ guasti elettronici, mentre con il nuovo secolo è arrivata la vera rivoluzione tecnologica, la presa OBD II (On Board Diagnostic) standard: un solo linguaggio comune a tutti i costruttori per la gestione della diagnosi. Se avete una youngtimer con questo tipo di presa, con un buon tester avrete una grande disponibilità di dati. Un'officina potrà fare ogni verifica e le riparazioni saranno più rapide e più accurate.

TRASCRIZIONE NECESSARIA

Per riparazione, nel caso dell'elettronica di bordo, si intende spesso l'aggiornamento di un componente, con una nuova codifica o il ripristino di quella esistente. Poiché le centraline vengono costruite per poter essere personalizzate, è necessario che la loro programmazione sia sempre quella esatta per il tipo di veicolo in riparazione. Molte volte, anche per prevenire furti o manomissioni del chilometraggio, le varie centraline dell'auto devono essere collegate: ovvero, che si ripari quella esistente oppure la si sostituisca con un'altra, usata o nuova che sia, si devono poi trascrivere al suo interno i programmi di funzionamento, alcuni dati del veicolo e i sistemi di bordo esistenti, dato che tutte le centraline dell'equipaggiamento "parlano" con le altre.

Le auto italiane degli anni 90, con l'ottica del collezionista attuale, hanno il vantaggio di sistemi interni sviluppati comunemente tra le marche e pure di un'evoluzione meno spinta, per dirla tutta; alcuni marchi esteri sono invece corsi avanti, stupendo pubblico e addetti ai lavori, ma ciò ha fatto sì che oggi sia richiesta, per questi sofisticati sistemi, un'estrema competenza specifica.

DISPONIBILITÀ ALTALENANTE

Il problema della reperibilità dei ricambi è ben noto agli specialisti, come Dipa Sport, azienda piacentina attiva nel settore dei ricambi e nella loro rigenerazione, che ci ha segnalato alcuni casi limite: per le Mercedes SLK (R171), le centraline che sovrintendono al movimento del tetto retrattile sono introvabili; esistono solo usate e sono costose



2



3



4

(vedere la tabella a pagina 92). Se però è possibile rigenerare l'impianto esistente, si limita la spesa a 300 euro circa. Anche i corpi farfallati per i motori Fiat 1.2 sono irreperibili nuovi, e quelli usati non sono quasi mai affidabili; rimane la via di una revisione, per circa 300 euro. Le centraline Dme (quelle di controllo del motore) per la Fiat Stilo ricadono nella stessa casistica, con il ripristino che costa sempre sui 300 euro. Per altri modelli del gruppo Fiat la rigenerazione delle Dme comporta un esborso che va da 200 a 500 euro. Tale somma è più o meno identica anche per le centraline che equipaggiano altri marchi; un ricambio nuovo, invece, se è disponibile, può costare fra 800 e 1.500

euro. Se il problema è il servosterzo elettrico, diffuso fra le youngtimer, il ripristino richiede dai 150 euro per le Fiat Punto ai 2 mila per le BMW. La Ferrari 360 Modena risulta cagionevole per il cambio robotizzato e l'Abs, per i quali la revisione costa, rispettivamente, circa 600 e 1.500 euro.

L'IMPEGNO DELLE CASE

Bisogna riconoscere il merito a Bosch per aver costituito un Classic Service ufficiale (bosch-classic.com) che rende completa l'offerta, andando ad aggiungere ai componenti usati, nuovi, "new old stock" (nuovi, ma prodotti al tempo) e rigenerati provenienti da altre fonti. Anche Magne- ➔

Quasi universali

1. Una centralina per l'iniezione Bosch Motronic, diffusa su molti marchi.
2. Il collegamento alla presa OBD II di bordo dell'autodiagnosi.
3. Un debimetro Bosch, particolare di comune sostituzione.
4. Un navigatore Philips di vecchia generazione

I TECNICI DI OGGI SONO **DISTANTI DAI MECCANICI** CON PINZE E CHIAVI: SERVE DI PIÙ IL COMPUTER



ALBERTO DEDE

GUIDA ALL'ACQUISTO

DIFFIDATE DELLE AUTO NON ORIGINALI

Prima di decidere l'acquisto di una youngtimer dotata di abbondante elettronica, verificate i sistemi di bordo e, se disponete di una diagnosi portatile, chiedete di poter fare un test sull'auto. Controllate eventuali montaggi successivi alla nascita della vettura: persino l'installazione scorretta di un'autoradio potrebbe causare malfunzionamenti ad altri componenti. A volte, optional molto costosi sono stati installati in seguito, utilizzando componenti usati; l'attenzione è fondamentale, perché i cablaggi ricollegati in modo poco professionale possono causare problemi anche importanti. Quel che non fa l'errore umano, a volte, lo fa il calore: i fasci di cavi e i loro connettori, nel vano motore delle Mercedes con il 12 cilindri, possono dare forfait; la sostituzione, manodopera compresa, costa circa 5 mila euro: fino a poco tempo fa, il valore di una S 600 in buono stato. Anche la

presunta compatibilità delle varie centraline di controllo non è sempre garantita. Spesso è necessario codificarle direttamente sul veicolo, e le officine poco attrezzate non sono in grado di farlo. Christian Gherardi, titolare della Dipa Sport, porta ad esempio la taratura della farfalla di alimentazione delle Maserati 3200 GT. Pochi riescono a calibrarla in maniera esatta. Fernando Iglesias della Bimmer Retrofit di Rovereto (TN), specializzato sulle BMW, spiega che quasi ogni codifica è ancor oggi possibile per le auto bavaresi, ma soltanto se si possiedono tutti i software dedicati. I controlli di trazione e frenata, fortunatamente, sono spesso riparabili, con costi tra i 200 e gli 800 euro, ma per la BMW Serie 8 la revisione del sistema Asc porta il conto a circa 1.800 euro. Più in generale, le vetture poco diffuse avranno sempre meno disponibilità di elettronica specifica, la cui ricostruzione in piccola serie è antieconomica.

Ricambi scottanti

A lato, il vano motore della Mercedes Classe S della serie W140 equipaggiata con il 12 cilindri a V; il forte calore può danneggiare i cablaggi e mandare in tilt l'intero apparato. Sotto, il V8 della Maserati 3200 GT; la perfetta regolazione della farfalla dell'impianto di alimentazione è affare per pochi



1



2

Non sempre si aggiornano

1. Lettore CD per navigatori Philips; la cartografia oggi viene talvolta ricreata.

2. Un modulo video per navigatore, TV e impianto multimedia di bordo

ti Marelli Parts and Services (*magnetimarelli-parts-and-services.com*) è attenta alle necessità dei collezionisti e ha un ricco elenco di referenze disponibili. Tutte le centraline per il controllo motore, dal 1998 a oggi, sono tuttora a catalogo, mentre per i componenti più datati ci sono, fra gli altri, 27 codici di corpi farfallati al prezzo medio di 200 euro + Iva; 240 referenze per impianti d'iniezione, tra cui sensori dei giri motore, della temperatura e della pressione (rispettivamente 42-35-55 euro) e debimetri (135 euro + Iva, sempre come costo medio). Le marche che possono usufruire dei ricambi Marelli sono molte: oltre a Fiat, Lancia e Alfa Romeo, anche Volvo, Porsche, Volkswagen, Ford, Opel, il gruppo PSA e altre.

IL TEMPO LASCIA IL SEGNO

Alcuni ricambi, come anticipato, sono disponibili come "new old stock", ma possono essere ritenuti affidabili? Dipende: se contengono condensatori elettrolitici, meglio sostituirli in via preventiva, perché il tempo li deteriora, mentre le Eprom soffrono di... perdite di memoria (risolvibili); attenzione alle eventuali batterie tampone. Per i navigatori e le TV di bordo obsolete, cartografie e sintonizzatori aggiornati sono raramente disponibili: spesso non è possibile rimettere in funzione il dispositivo. Tenete presenti anche questi aspetti, nella scelta della vostra youngtimer, per evitare problemi costosi o difficili da risolvere.

R

TERTIANUM

Residenza Du Lac



Apertura
2024

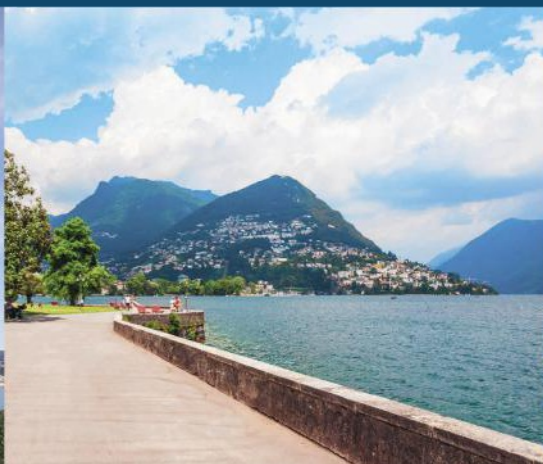
Vivere sulle rive del Ceresio

A due passi da Lugano, nella futura e prestigiosa Residenza Du Lac, potrete vivere l'esclusività di una location unica con accesso diretto al lago. Coccole e autonomia saranno garantiti da un'offerta all'insegna dell'eccellenza del Senior Living.

Scoprite di più



Riva Paradiso 20, 6900 Paradiso • Tel. +41 (0)91 601 80 80 • Mail: dulac@tertianum.ch • www.tertianum.ch



Godetevi gli anni d'oro nella Svizzera italiana: servizi sanitari di alta qualità, armonia, benessere e sicurezza senza pari.



PIOGGIA DI STELLE

Un maggio uggioso ha battezzato l'evento più esclusivo dell'anno. Premi per molte meraviglie presenti: l'ha spuntata su tutte la maestosa **Duesenberg SJ** del 1935, il pubblico ha invece scelto una **Ferrari 250 GT Spider California**

Le cifre del successo
Cinquanta lady storiche si sono sfidate al concorso, divise in otto categorie principali (in alto, in riva al lago, alcune bellezze). Tre giorni di eventi. Novemila visitatori solo la domenica.

In fila al "Wheels & Weisswurst" 160 BMW con seimila fan. Attrazioni, anniversari, celebrazioni. E arriverci al 17 (fino al 19) maggio 2024

“Quel ramo del Lago di Como” era caro al Manzoni, di cui si sono celebrati i 150 anni dalla morte. Ma era l'altro ramo. Su questo, invece, ogni anno si radunano le auto più belle di sempre per il concorso più esclusivo del mondo. È come una magia che si ripete davanti ai vostri occhi. Orchestrata talmente bene da non stancare mai. Anzi: più passa il tempo (oggi che siamo circondati da vetture tanto silenziose quanto anonime), più la favola vince sulla ragione. Anche quest'anno il Concorso d'Eleganza Villa d'Este ha catturato e ammaliato chiunque, nonostante la giornata di sabato sia trascorsa sotto un drammatico cielo plumbeo. La prestigiosa Coppa d'Oro è stata assegnata sotto la

pioggia ed è andata alla meravigliosa Ferrari 250 GT Spider California, presentata da Jonathan Hui e parte della Keybridge Collection di Hong Kong. È una versione a passo corto, con telaio 3021GT carrozzato in Azzurro Vincennes e acquistata nel 1961 da Françoise Sagan. “Il whisky, il gioco e le Ferrari sono meglio dei lavori domestici”, disse la celebre scrittrice francese.

LA PIÙ BELLA DEL MAHARAJÀ

Nella giornata successiva, invece, la giuria internazionale ha decretato la vettura vincitrice del Trofeo BMW Group - Best of Show: ad aggiudicarselo, una maestosa Duesenberg SJ del 1935.



1



2



3



4



5



7



8



10

Ultimo esemplare di 36 prodotti, solcò l'Atlantico per ricevere una spettacolare carrozzeria boat-tail speedster da John Gurney Nutting, a Londra. Terminata la posa, a causa dell'imminente invasione giapponese, l'allora ventottenne proprietario, il maharaja Halkar di Indore, la fece rispedire nella sua tenuta statunitense, chiedendo che fosse trasferita in India solo al termine del conflitto. Questi due gioielli hanno naturalmente trionfato anche nelle rispettive classi - "Incredible India" e "Here comes the sun" -, ma tante sono state le competitor che hanno fatto perdere la testa ai fortunati presenti. Sì, perché camminando nei giardini del Grand Hotel Villa d'Este abbiamo posato

gli occhi sulla splendida 250 GTO argentata di David McNeil - l'auto più costosa della storia fino a pochi mesi fa, poi battuta dalla Mercedes-Benz 300 SLR "Uhlenhaut" -, quando, a pochi metri, il rombo del dodici cilindri Porsche in forza alla 917K nell'iconica livrea Martini del conte Christophe d'Ansembourg calamitava l'attenzione di tutti. A inebriarci, ancora: l'armonioso incedere della prima (di cinque) Lancia Florida, portata da Corrado Lopresto, o la lucentezza simile a uno specchio della Rolls-Royce 20 HP Allweather Tourer Windovers. Il concorso più bello del mondo è così, una vera estasi mistico-storica per ogni appassionato che si rispetti. E non solo. **R**

In riva al lago

1. Ferrari 250 GTO (1962).
2. Duesenberg SJ Speedster (1935).
3. Ferrari 250 GT Spider California (1961).
4. Maserati A6G/54 Berlinetta Zagato (1956).
5. A dare ritmo all'evento, una banda "pirotecnica".
6. Classe F, il Made in Italy che imperò nel design automotive.
7. Porsche 917K (1970).
8. Ford GT 40 (1968).
9. Delahaye 145 coupé Chapron (1938).
10. BMW 328 Roadster (1937).

DOLCEZZE E BELLEZZE



Ben 104 auto hanno preso parte all'edizione numero 34 della **corsa organizzata dal Camep di Perugia**. E Ruoteclassiche era presente con la Lancia Aurelia B20 della Collezione Quattroruote

Trentaquattresima edizione della Coppa della Perugina: doveva essere un'annata molto piovosa, e invece, nelle giornate centrali dell'evento, ha vinto uno spicchio di sole. Ben 104 auto (tra cui una trentina di anteguerra) hanno preso parte alla rievocazione storica della corsa organizzata dal Camep di Perugia, anche nel 2023 parte del Circuito Tricolore dell'Asi. Il percorso, sempre molto bello, ha portato gli equipaggi ad affrontare nella prima giornata alcune prove cronometrate e poi una volata nel circuito di Magione. Nel corso della se-

conda tappa, dopo la visita alla tenuta Lamborghini (a Panicale), protagonista è stata Cortona. Il borgo di Sansepolcro si è poi vestito a festa (dopo un passaggio al castello di Solfignano), nel corso della terza frazione, con lo spettacolo degli sbandieratori. Ultimo giorno dedicato alla visita della fabbrica Perugina, tra cioccolatini e prelibatezze. La rievocazione della Coppa della Perugina è stata vinta dalla Fiat Tipo 2 (1914) di Regoli Cenci-Goga, quella di regolarità dalla Fiat 600 (1957) di Portoghese-Rubini. Sempre numerose le rarità, tra cui l'Aston Martin (1933) di Segale-Devoto, la Delage DG80 (1936) di Caimi-Faggioli, la Lancia Lambda (1927) di Beccerica-Foggia, la Maserati 150 S (1956) di Bristot-Grazzi e la Dino 246 GT (1972) di Loffredo-Ambrosino. Ruoteclassiche ha partecipato con la Lancia Aurelia B20 quarta serie (1955) della Collezione Quattroruote, tra l'altro, con le targhe originali di Perugia. **R**



Particolari d'autore

Dall'alto, un particolare della Jaguar E di Ugliano-Schema e dell'Aston Martin DB6 di Luzzago-Facchetti; la Lancia Aurelia B20 della Collezione Quattroruote e, sulla destra, una vista del parterre di piazza Vannucci a Perugia. Qui accanto, da sinistra la Fiat 1800 di De Silvestri-Valbusa e la Bugatti Type 13 di Franco Majno



5x1000

FAI UN GESTO CHE VALE UNA VITA



Alberto, e altri bimbi come lui, rischiano di non poter vivere la propria vita a causa di una patologia neuromuscolare ultra rara. La miopatia da corpi di poliglucosano non lascia scampo: mobilità, cuore e sistema immunitario ne risultano fortemente compromessi. Nei casi più gravi il decesso avviene in età pediatrica.

Aiutaci a salvare giovani vite come quella di Alberto, aiutaci a sperare.

BASTANO LA **TUA FIRMA**
E IL **NOSTRO CODICE FISCALE**
SULLA TUA DICHIARAZIONE DEI REDDITI

CODICE FISCALE

9 3 0 4 3 0 5 0 2 9 8

FONDAZIONE



ASSOCIAZIONI
IN RETE
FONDAZIONE TELETHON

Per maggiori informazioni
visita il nostro sito
www.myprecfectmistake.org



LE SIGNORE DEL LAGO



Sulle strade del Ticino, la prova generale della Freccia Rossa di giugno: una sorta di **scuola di regolarità** con lezioni teoriche e prove cronometrate in un'atmosfera glam e tradizionale

La riva del Lago di Lugano, le strade del Monte Generoso, la diga della Valle Verzasca, quella da cui si tuffò James Bond, la piazza di Locarno, come in un film. Primo fine settimana di maggio, assaggio di 1000 Miglia in terra svizzera. E che assaggio. Bel tempo, pubblico generoso, grande esclusività, divertimento (c'erano anche i suonatori dei corni delle Alpi e il trenino a cremagliera) e diciassette signore che si son fatte le... ossa tra lago e monti. Si chiama 1000 Miglia Warm Up CH, organizzata da Scuderia Classiche, una scuola di regolarità alla sua seconda edizione.

Con lezioni teoriche prima (sono stati spiegati i concetti tecnici che reggono la navigazione, con cronometri e roadbook alla mano), e poi pratiche sul percorso elvetico. Con prove timbro in passaggi suggestivi. E una lady heritage che ha

prevalso su tutte, la Jaguar XK 140 OTS del 1956 di Paul ed Edward Riddle: con questa affermazione, nel 2024 potrà partecipare di diritto alla sorella maggiore, la 1000 Miglia. Tra Fiat 509 S del 1926, Alfa Romeo 6C 1500 SS Zagato (1930), Mercedes 300 SL (1954), Lancia Aurelia B20 GT (1955) e Ferrari 166 MM (1955), c'era anche una Fiat 1100/103 TV Trasformabile del 1955, con a bordo l'ospite d'onore dell'evento, Stephan Luca, attore della serie "Game of Thrones".

Il podio ha visto poi al secondo posto la Austin Healey 100 M (1955) di Tony White e Steve Harbut; al terzo l'Alfa Romeo Giulietta Sprint (1955) di Gabriella Regis e Guy Hobbs. In questo fine settimana, il Ticino è stato il fulcro del mondo heritage, con il concorso Lugano Elegance: si è aggiudicata il "Best of Show" una Bugatti 57 Gangloff del 1938. **R**

Team internazionali

Qui a destra, la Jaguar XK 140 OTS del 1956 di Paul ed Edward Riddle, vincitrice dell'evento elvetico. Sopra, dall'alto, la Fiat 1100/103 TV Trasformabile con a bordo Stephan Luca, attore della serie "Game of Thrones"; l'Alfa Romeo 6C 1500 SS Zagato del 1930 del team Di Pietro-Di Pietro e la Austin Healey 100 M di Tony White e Steve Harbut, seconda classificata





AUTODROMO NAZIONALE MONZA
16 - 18 GIUGNO 2023

IL FESTIVAL MOTORISTICO ITALIANO

- Ingresso gratuito per il pubblico, dalle 9 alle 20
- Test drive novità auto elettriche e ibride sul percorso sopraelevate
- Intrattenimento per famiglie e street food
- Indy Autonomous Challenge
- Sfilate e meeting di supercar, classiche, prototipi e one-off



Raggiungi MIMO senza stress
Scarica l'app SyGo
e prenota la navetta

Programma completo su
www.milanomonza.com

Con il contributo di



Con il patrocinio di



In collaborazione con



Automobile Club d'Italia



CONCOURS D'ELEGANCE TROFEO SALVAROLA TERME

ALFA ROMEO IN PASSERELLA

La 23ª edizione della rassegna ha visto come guest star il Riar.
Tante le vetture del Biscione che hanno sfilato nella terra dei motori:
Best of Show è stata una **6C 1750 GS cabriolet Castagna**

Un omaggio alle vetture del Biscione più belle. È stato questo il fil rouge della 23ª edizione del Concours d'Elegance Trofeo Salvarola Terme, che ha visto come guest star il Registro Italiano Alfa Romeo. Protagoniste della rassegna sono state una sessantina di vetture, costruite tra il 1930 e gli anni 90, la metà delle quali della Casa di Arese. Modelli prestigiosi, carrozzati da Castagna, Touring, Pininfarina, Zagato e Bertone:

6C 1750, 6C 2300 e 6C 2500 SS Villa d'Este, 1900 in diverse varianti, Giulietta Sprint e SZ, 2000 GT Veloce e Montreal. In concorso, però, c'erano anche altri pezzi di storia dell'auto, come Lancia Aurelia B50 cabriolet e Appia GT Zagato, Jaguar MK II, Ferrari 330 GT 2+2 e Dino 246 GTS, Fiat 124 Sport Spider e Lamborghini Diablo. Le vetture, divise in undici classi tematiche, sono state ammirate dal pubblico e valutate dalla

giuria, presieduta dallo storico dell'automobile Adolfo Orsi, della quale faceva parte anche Lorenzo Ramaciotti, a lungo a capo del design di Pininfarina prima e di FCA poi.

NELLA VALLE DEI MOTORI

La manifestazione, che si tiene nel comune di Sassuolo, a una manciata di chilometri di distanza da Maranello, sin dalla prima edizione può vantare la collaborazione dei musei Ferrari. Per l'occasione quest'anno ha sfilato, fuori concorso, anche un esemplare della Purosangue, la prima sportiva a ruote alte del Cavallino. E per sottolineare il legame con la terra dei motori la giornata di sabato, prologo del concorso, ha visto le vetture in lizza sfilare lungo un percorso turistico che si è snodato tra i musei del Cavallino rampante, la collezione Righini e le acetaie del Modenese. La rassegna è anche inserita nel cartellone di eventi

del Motor Valley Fest: la proclamazione delle vincitrici, infatti, si è tenuta nel centro di Modena, davanti a un folto pubblico di appassionati. A conquistare il Best of Show è stata una splendida Alfa Romeo 6C 1750 GS cabriolet Castagna del 1930, che ha ricevuto il Trofeo Salvarola Terme, realizzato dall'artista modenese Alessandro Rasponi, e che si è aggiudicata anche il premio Best of Alfa Romeo.

Sfilata in centro

1. Best of Show è stata l'Alfa Romeo 6C 1750 GS cabriolet Castagna del 1930 di Antonio Pasquale.
2. Questa Dino 246 GTS del 1972 di Fiorella Venturelli ha vinto il premio Best Painting.
3. Vettura meglio conservata è stata giudicata l'Alfa Romeo Giulietta Sprint del 1960 di Simone Montanari.
4. Per il miglior restauro è stata scelta l'Alfa Romeo 6C 2500 SS Villa d'Este Touring (1949) di Nicola Livon



POLTU QUATU CLASSIC

LUXURY SARDEGNA

Sette edizioni disputate, quattro giorni di eventi, 50 auto selezionate, 16 membri della giuria, 250 ospiti. Con questi numeri si presenta l'ottavo concorso d'eleganza per auto d'epoca Poltu Quatu Classic, in programma dal 6 al 9 luglio nei borghi più belli della Costa Smeralda. Si parte giovedì 6 luglio con la prima esposizione

delle auto e l'iniziale valutazione della giuria. In serata, visita al borgo di San Pantaleo. Venerdì mattina, 7 luglio, seconda esposizione delle 50 vetture con i giudici di nuovo impegnati. E a proposito di giuria, tra i 16 illustri nomi, anche quelli di Valentino Balboni, ex pilota e collaudatore; di Davide Cironi, youtuber; di Gian Luca Pellegrini, direttore di Quattroruote e Ruoteclassiche; di Alberto Scuro, presidente Asi. La giornata sarà densa di altri eventi, con un tour della Costa Smeralda prima e, poi, driving experience sulle strade del Rally Costa Smeralda. Sabato 8, ancora una valutazione e poi un giro che l'organizzazione terrà top secret fino all'ultimo (ha un sibillino titolo "007 Experience"). Dopo una puntata a Porto Cervo,



rientro a Poltu Quatu per la sfilata finale e le premiazioni. Presenteranno l'evento Simone Bertolero, patron della kermesse, con la giornalista Savina Confaloni. La domenica, finite le sfide, ospiti e vetture si godranno l'esclusivo riposo. Dopo i tre giorni all'insegna dell'eleganza, del saper vivere, della mondanità e del lusso.

PREMI E CORTESIE

Oltre alla possibilità di guidare su una strada chiusa al traffico verso San Pantaleo, ecco

alcune sorprese dell'edizione 2023 di Poltu Quatu Classic. Il trofeo che sarà assegnato alla Best of show consiste in un volante Riva Aquarama appositamente realizzato dai cantieri Riva. E in più la vincitrice riceverà un prezioso orologio Eberhard Nuvolari Legend. Un altro omaggio arriva da Pirelli che ha pensato a un particolare trofeo: chi conquisterà la categoria Rally Queen avrà in dono un raro (e ambizioso) Wind Tunnel Tyre (WTT) di Formula 1.



BSAsospensioni.it

IL RICHIAMO DELLA LEGGENDA





VILLA ERBA

UN MATRIMONIO RIUSCITO

RM Sotheby's dal 2011 è partner del Concorso d'Eleganza Villa d'Este: a maggio ha stabilito il suo primato con transazioni per **quasi 53 milioni di euro**. Un segnale positivo, in attesa dei prossimi appuntamenti europei

Cavallini glamour

Un colpo d'occhio da lasciare a bocca aperta: queste dell'Aurora Collection e altre auto, fra cui molte preziose Ferrari, tutte vendute all'asta a Villa Erba, il 20 maggio

Una Ferrari 312 PB del 1972 ha superato i dodici milioni di euro. Dodici incredibili Rosse - e due Mercedes - di un collezionista svedese (Aurora Collection, la star di Como) hanno raggranellato oltre 25 milioni di euro. E 14 vetture su 56 hanno superato il milione. C'era grande attesa per l'asta di RM Sotheby's a Villa Erba, durante il Concorso d'Eleganza Villa d'Este. I risultati sono stati da record: primato di vendite per la Casa all'appuntamento in riva al lago (qui dal 2011) e quasi 53 milioni di transazioni, con l'84 per cento dei lotti aggiudicati. Certo, molte vetture erano senza prezzo di riserva. Ma qui, per ora, si festeggia. E si aspettano le prossime aste internazionali (Le Mans, Goodwood e in Svizzera) per capire se Villa Erba è stato un fuoco d'artificio o se il mercato continua a scoppiettare. Davvero notevoli i pezzi dell'Aurora Collection (coprivano 64 anni di storia

dell'auto e per lo più non si erano mai viste in giro): a partire da una 250 GT SWB, certificata da Ferrari Classiche, che ha raggiunto i 6.586.250 euro. E poi una 500 TR (oltre 3,7 milioni), una 550 Barchetta che ha stabilito il nuovo primato per il modello (635 mila euro) e una 275 GTB/4 del 1967, ceduta per oltre due milioni. A dimostrazione del fatto che le GT modenese, se in perfette condizioni, restano in cima alle preferenze dei grandi collezionisti. Ma la "top lot" assoluta è stata la Ferrari 312 PB del 1972 (12.042.500 euro, per la precisione). Il nuovo proprietario ha anche anticipato che riporterà in pista lo Sport Prototipo del Cavallino. E ancora: una Jaguar XK 120 OTS, per il fatto di essere appartenuta a Clark Gable, è stata venduta addirittura a 387.500 euro. Bene anche la Lamborghini Miura P400 del 1968 (1,6 milioni).

Del resto maggio era partito bene: eclatante il risultato di Bonhams, che ha piazzato in un'asta singola online la Nissan Skyline R34 GTR by Kaizo, protagonista di "Fast and Furious", per 1.357.000 dollari. La Casa inglese ha poi organizzato Autoworld, il 13 maggio a Bruxelles, dove, una Mercedes SLR McLaren 722 Edition del 2007 è stata

ceduta per 770.500 euro. Un buon affare anche per l'acquirente della Lamborghini 400 GT, che ha sborsato 224 mila euro (la nostra quotazione è di 370 mila). Sessantotto le auto presentate (due poi ritirate): di queste, 45 sono state vendute senza prezzo di riserva. Il valore complessivo finale è stato poco superiore ai 4.600.000 euro.





FLEET & BUSINESS DAY **QUATTORRUOTE**

SAVE THE DATE

21/9/23

ROAD TO 2025-2030-2035

Cantina Bellavista

Via Bellavista, 5 – 20030 Erbusco (BS)
dalle ore 14.30 alle ore 23.00



Il più esclusivo evento dedicato ai professionisti del Fleet Management. Immersi nelle suggestive atmosfere della Tenuta Bellavista, faremo chiarezza sugli scenari della mobilità futura.

MEETING | TEST DRIVE | CENA | NETWORKING

Con la partecipazione di



Scopri di più su fleet-businessday.quattroruote.it

CATAWIKI

DE LOREAN BATTE ALFA

Piazzati **due rari esemplari** del marchio americano. Latitano invece nei cataloghi le vetture del Biscione: si prediligono acquisti diretti, senza intermediari



Il mese scorso Catawiki ha messo a segno diverse vendite d'alto livello. La cifra di aggiudicazione più alta è stata quella di una Porsche 356 1600

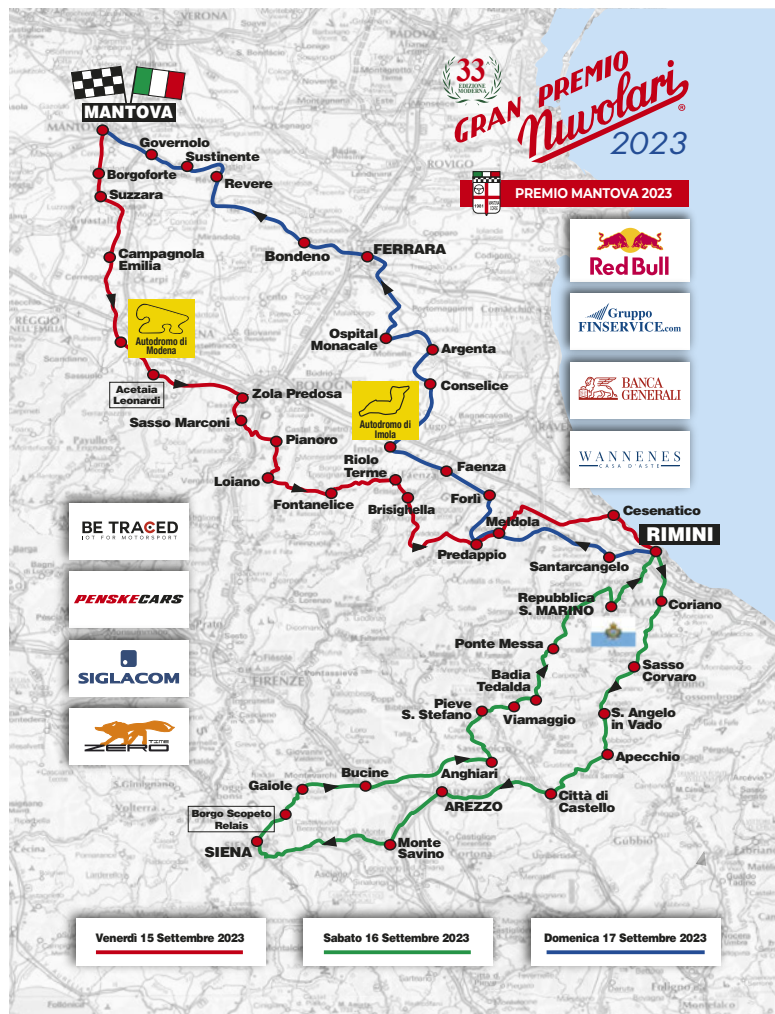
Roadster, venduta per 255 mila euro. A seguire una Rolls-Royce Silver Cloud III Drop Head Coupé, che è stata battuta a 132 mila euro. Ci sono poi due

presenze frequenti nelle aste di Catawiki: una Mercedes 190 SL (115 mila euro) e una Jaguar XK 150 S OTS (112 mila). I modelli più costosi appartengono quasi tutti al segmento degli anni 60, che infatti è risultato il secondo per volumi venduti, a un'incollatura dalle youngtimer (27% contro poco più del 28). Una curiosità: non è comune trovare una DeLorean in vendita (nella foto), ma il mese scorso Catawiki ne ha aggiudicate ben due, una a 60 mila e una a 61 mila euro.

L'analisi dei risultati del mese scorso propone altri spunti interessanti: per esempio, le marche più vendute continuano a essere quelle tedesche, quattro sulle prime cinque, con Mercedes seguita da Fiat (ricercata non solo in Italia), Volkswagen, BMW e Porsche. Scorrendo la graduatoria, si nota la clamorosa assenza di Alfa Romeo nella top ten. Non è una sorpresa per gli addetti ai lavori: le Alfa si vendono velocemente nelle transazioni dirette.

I RISULTATI DI APRILE

Numero di lotti in asta	1.234
Quota vendite in Francia	25,09%
Quota vendite in Italia	18,64%
Quota vendite in DACH (Germania, Austria, Svizzera)	11,83%
Quota vendite in Spagna+Portogallo	14,34%
Quota vendite in Belgio	8,96%
Quota vendite in Olanda	5,02%



33^a Edizione - Mantova, 14/17 Settembre 2023
www.gpnuvolari.it



Umbria Jazz



50TH ANNIVERSARY

PERUGIA
7 - 16 LUGLIO 2023

umbriajazz.com

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

RADIOMONTECARLO.NET | SCARICA LA APP



**RADIO
MONTE
CARLO**

RADIO UFFICIALE

ANNI 50 E 60

SONO CAMBIATI GLI OBIETTIVI

Il mercato continua a mantenersi sostenuto. Ma ci sono alcuni modelli, un tempo ambiti, che **non sono più in cima alla lista dei desideri**. Nessun allarme, i prezzi non calano. Semplicemente si sono stabilizzati

Uno dei trend più evidenti del mercato europeo è la pausa di riflessione sulle auto dal dopoguerra al boom economico; modelli come le Lancia Aurelia B20 e Flaminia GT Touring, le Alfa Romeo 6C 2500 e Giulietta Sprint, le Porsche 356. Ma, attenzione, non stiamo per assistere a un calo delle quotazioni, siamo in un momento di assestamento. Le auto di questo tipo sono meno frequenti sul mercato attuale, rispetto a qualche anno fa. Rimangono apprezzatissime, ma chi le ha, di solito se le tiene strette. Quei pochi che vorrebbero venderle, fanno più fatica, ma non sono disposti ad abbassare le pretese. Lato compratori, l'interesse è rivolto ad altre tipologie di modelli. Chi dispone di budget importanti e ama il periodo degli anni 50, punta sulle sempre più costose "1000 Miglia eligible". Chi invece può investire cifre più limitate, guarda con maggiore attenzione alle youngtimer o risale indietro nel tempo al massimo fino agli anni 70, perché quelle sono le auto più piacevoli (e facili) da guidare. I collezionisti, soprattutto i più giovani, vogliono divertirsi

al volante senza problemi. Sul versante quotazioni, nello scorso trimestre (da aprile a giugno) il listino di Ruoteclassiche ha avuto un tasso medio di rivalutazione dello 0,73%, la metà rispetto al numero scorso, con variazioni che hanno interessato 436 automobili. Rimane però alta la media dell'incremento: +12% per quei modelli che hanno cambiato valore. Delle oltre 400 variazioni, 82 (circa il 20%) hanno riguardato il segmento instant classic. Il comparto più vivace rimane come sempre, però, quello delle youngtimer (145 modifiche). Opel Speedster e Corsa GSI, Lotus Elise ed Exige, Alfa Romeo 166 sono tra i modelli che si sono rivalutati di più.

LA SOLITA PORSCHE

Da segnalare, infine, la forte crescita che il Comitato Prezzi di Ruoteclassiche ha riscontrato per la Porsche "997", una serie della 911 che è ormai entrata stabilmente nel novero delle auto, pur non ancora ventenni, che sono già considerate da collezione. Le novità in proposito saranno consultabili a partire dal numero di luglio della rivista.

L'ESPERTO

LANCIA YOUNGTIMER SEGNALI PROMETTENTI

S secondo l'esperto Pietro Iaquinia (nella foto), consulente del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche per le Lancia youngtimer, il rilancio del marchio iniziato con il prototipo Pu+ra HPE determinerà positive ricadute pure sui modelli da collezione. Anche se la produzione, per circa un decennio, si è limitata all'utilitaria Ypsilon, annullando le possibilità di scegliere una instant classic Lancia. Negli ultimi anni, per le Delta HF Integrale ed "Evo", si è assistito a una fortissima speculazione, con valori di mercato che hanno raggiunto cifre considerate spesso ingiustificate. Ora il fenomeno è in attenuazione e comincia ad apparire qualche accenno di flessione, soprattutto nelle transazioni tra i privati. Si segnala invece un timido risveglio per i modelli più recenti, fino a oggi considerati di marginale interesse, anche a seguito di un successo commerciale tiepido: la Delta di seconda generazione (quella che i detrattori avevano soprannominato "Deltasud", perché prodotta a Pomigliano), la K Coupé e la controversa Thesis. Per queste Delta, l'attenzione si concentra sulle versioni HF Turbo 16V e sulle HPE. In particolare le 3 porte si trovano ancora sul mercato a prezzi molto bassi. La K

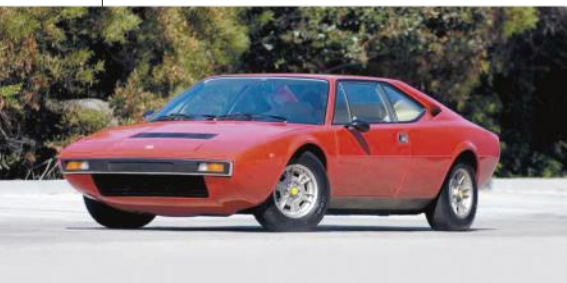
Coupé, dopo anni di oblio e molte critiche al design, è in risalita, anche per i volumi di produzione modesti, fattore che l'accomuna alle Delta HPE. Per alcuni cultori del marchio Lancia, la K "accorciata" inizia a rappresentare la sintesi di fine millennio del concetto di granturismo, che risale nel tempo all'Aurelia B20. Fino a poco tempo fa anche solo mettere in relazione i due nomi appariva come un sacrilegio; ora, però, le quotazioni hanno iniziato a risalire. Una considerazione diversa riguarda la Thesis, che, al momento del debutto, raccolse più detrattori che estimatori, ma che rappresenta lo stato dell'arte finale delle berline di rappresentanza, almeno in casa Lancia, se si esclude la Thema-Chrysler. Quotazioni in crescita per le versioni a benzina, molto gradite con le motorizzazioni V6 "Busso" e turbo "Pratola Serra". Qualche interesse comincia a suscitare poi la Centenario, e sarebbe ben maggiore se non fosse stata prodotta solo diesel, quindi con grosse incognite per la circolazione futura. Primi cenni di attenzione, infine, per le Delta III serie, che qualche lungimirante appassionato inizia a mettere da parte, pagandole pochissimo; bisogna puntare sulla 1.8 Turbo a benzina da 200 CV.



IN BREVE

DINO 308 GT4 LA RIVINCITA

S secondo la "bibbia" del mercato americano Hagerty, uno dei fenomeni più interessanti della prima parte di quest'anno è la formidabile ascesa dei prezzi della Dino 2+2 carrozzata da Bertone, nata nel 1973 e poi marchiata ufficialmente Ferrari a partire dal 1977. Fino a poco tempo fa era la cenerentola fra tutte le Ferrari a otto cilindri, rivaleggiando per la bassa valutazione solo con la Mondial degli anni 80. Il suo valore, in America, quest'anno è salito finora del 33%. Nelle nostre quotazioni, invece, l'incremento è del 15%.



BARN FIND DA RECORD

Una collezione nascosta tra un fienile e una chiesa sconsacrata: 230 auto storiche tra cui alcuni pezzi eccellenti, quali Alfa Romeo, Ferrari, Maserati, Aston Martin e Rolls-Royce. Tutti conservati piuttosto discretamente. Gli esecutori testamentari del signor Palmen, ex concessionario dei Paesi Bassi che non aveva svelato a nessuno il suo segreto di accumulatore seriale, hanno deciso di metterle tutte all'asta, con il supporto della piattaforma online Classic Car Auctions.

L'AUTO DI TOTÒ RESTA IN ITALIA

È Corrado Lopresto l'acquirente della Cadillac Fleetwood Sixty Special del 1953 appartenuta al "principe della risata" Antonio de Curtis, in arte Totò. Se l'è aggiudicata per 34 mila euro, dopo un serrato duello con un altro appassionato, sul sito d'aste online Car & Classic. Il noto collezionista ha annunciato che la sottoporrà a un restauro conservativo, coinvolgendo gli allievi dello IED di Como.



INDIPENDENT PORSCHE SPECIALIST
CLASSIC & SPORT CARS

OLTRE 50 PORSCHE SEMPRE DISPONIBILI
ASSISTENZA SPECIALIZZATA PORSCHE

ADR MOTORSPORT
Fossalta di Portogruaro - Venezia

www.adrmotorsport.it



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: QUATTORRUOTE o RUOTECLASSICHE e avranno effettuato il relativo pagamento entro il 04 settembre 2023. Il concorso è valido dal 22 ottobre 2022 al 03 agosto 2023. L'estrazione del premio avverrà entro il 22 settembre 2023 alla presenza di un notaio. Il vincitore sarà avvisato con lettera raccomandata. Totale montepremi, IVA compresa € 11.956,00. Il regolamento completo del concorso è disponibile presso Editoriale Domus S.p.A. e sul sito <http://www.shoped.it/regolamento-motori>



FERRARI 308 COMPETIZIONE

ANNO 1976

LIVREA MARLBORO

1 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)



DE TOMASO PANTERA GTS

ANNO 1974 - RESTAURO TOTALE

MATCHING NUMBERS

TARGATA ITALIANA



ALFA ROMEO 2000 TOURING

ANNO 1959 - RESTAURATA

HARD TOP

STUPENDE CONDIZIONI



BMW Z1 ROADSTER

ANNO 1989

STUPENDE CONDIZIONI

VERNICE E INTERNI ORIGINALI



FIAT DINO 2.4 SPIDER

ANNO 1970

RESTAURO TOTALE - TARGHE TORINO

DOCUMENTI ORIGINALI



ALFA ROMEO QUATTORRUOTE GRAN SPORT ZAGATO

ANNO 1967 - CONSERVATA

ORIGINALE - MATCHING NUMBERS



LANCIA ASTURA

ANNO 1932

PRIMA SERIE - MOLTO RARA

COMPLETA DA RESTAURARE



ABARTH 1600 SPIDER

ANNO 1959

PROTOTIPO - SALONE DI TORINO

RESTAURO DOCUMENTATO



ALFA ROMEO 1750 GTAM

ANNO 1971 - MOTORE TESTASTRETTA

RESTAURO TOTALE

CERTIFICATO DI ORIGINE

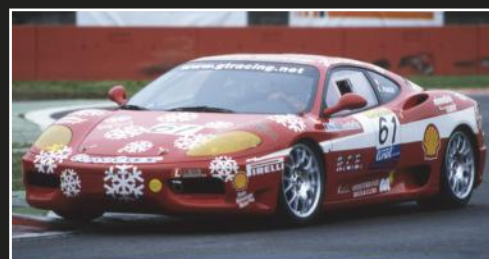


FIAT 124 ABARTH

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



FIAT 900 T CORIASCO

ANNO 1984

RESTAURO TOTALE

RUOTECCLASSICHE LUGLIO 2014



FIAT 127 FISSORE

SALONE DI TORINO 1971

TARGHE ORIGINALI TORINO

COMPLETA DA RESTAURARE



FIAT JOKER 750

ANNO 1973

SPAGGINA ORIGINALE REALIZZATA

DA BRUSEGHINI SU BASE FIAT 600

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.

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			Modello
			A+	AB	B+	
ABARTH						ALFA ROMEO
ITALIA						RL N/S
750 BERLINA	747	1956-60	36,0	24,0	12,0	RL TURISMO
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	105,0	70,0	35,0	RLSS
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	98,0	65,0	32,5	RM N/S/U
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	135,0	90,0	45,0	6C 1500 NORMALE
500 BERLINA	479	1957-63	27,0	18,0	9,0	6C 1500 SPORT/SS
500 CM 1100 ZAF-ATO	479	1957-59	90,0	60,0	30,0	

QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			Modello
			A+	AB	B+	
THUNDERBIRD (II S.) COUPÉ						RALLYE 350
5765-7043 1958-60						TORONADO COUPÉ
THUNDERBIRD (III S.) CONVERTIBLE						TORONADO COUPÉ
6388 1961-63						TORONADO COUPÉ
THUNDERBIRD (III S.) COUPÉ						TORONADO COUPÉ
6388 1961-63						TORONADO COUPÉ
THUNDERBIRD (IV S.) CONVERTIBLE						PLYMOUTH
6388-7010 1964-66						
THUNDERBIRD (IV S.) COUPÉ						
6388-7010 1964-66						
THUNDERBIRD (IX S.) COUPÉ						
3800-4946 1983-88						
THUNDERBIRD (V S.) 4 PORTE						
6388-7027 1967-71						

QUOTAZIONI MOTO

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			Modello
			A+	AB	B+	
ACCOSSATO						ALFA ROMEO
ITALIA						RL N/S
50 CR	49	1977-79	3,0	2,0	1,0	RL TURISMO
80 CE	79	1979-85	3,3	2,2	1,1	RLSS
80 CE	79	1984-86	3,0	2,0	1,0	RM N/S/U
80 CR	79	1979-85	3,0	2,0	1,0	6C 1500 NORMALE
80 CR	79	1985-87	3,2	2,1	1,0	6C 1500 SPORT/SS
90 CR	79	1987-89	2,9	2,0	1,0	

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 ALLEMANO	833	1959	86,0	57,0	28,5
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	140,0	92,0	46,0
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	116,0	77,0	38,5
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
MONOMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	120,0	80,0	40,0
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 PROTOTIPO	1280	1965-68	290,0	180,0	125,0
OT 1300 SCORPIONE SS F.LOMBARDI	1280	1969-71	64,0	40,0	28,0
OT 1300/124	1280	1966-69	48,0	30,0	21,0
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 BIALBERO	982	1957-64	165,0	110,0	55,0
1000 BIALBERO GT	982	1963	190,0	125,0	62,5
1000 RADIALE BERLINA	982	1968-70	90,0	60,0	30,0
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	75,0	50,0	25,0
2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	60,0	40,0	20,0
2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	67,5	45,0	22,5
2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	67,5	45,0	22,5
1150 SS SIMCA	1137	1963	45,0	30,0	15,0
1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	215,0	160,0	96,0
2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-66	270,0	200,0	120,0
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V	1368	2007-10	12,0	8,0	4,0
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V SS	1368	2009-10	15,0	10,0	5,0
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	1983-97	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
ACMA FRANCIA					
VESPA 400	393	1958-64	27,0	18,0	9,0
ALFA ROMEO ITALIA					
RL N/S	2916-2994	1922-25	295,0	220,0	130,0
RL TURISMO	2994	1925-27	270,0	200,0	120,0
RLSS	2994	1925-27	450,0	335,0	200,0
RM N/S/U	1944-1996	1923-26	150,0	111,0	66,5
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 1900 GRAN TURISMO BERLINA	1917	1933	225,0	165,0	99,0
6C 1900 GRAN TURISMO CABRIOLET	1917	1933	450,0	335,0	200,0
6C 2300 GRAN TURISMO/B CORTO	2309	1934-39	350,0	260,0	155,0

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	500,0	370,0	220,0
6C 2300 TURISMO/B LUNGO	2309	1934-39	215,0	160,0	96,0
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	1.100,0	780,0	470,0
6C 2500 COLONIALE	2443	1941-42	205,0	150,0	90,0
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
8C 2900A	2905	1936	6.800,0	5.000,0	3.000,0
8C 2900B	2905	1937-39	13.500,0	10.000,0	6.000,0
1900	1884	1950-54	36,0	26,7	16,0
1900 SUPER	1975	1954-59	40,0	29,6	17,8
1900 TI	1884	1952-54	52,5	39,0	23,4
1900 TI SUPER	1975	1954-57	60,0	44,5	26,7
1900 PRIMavera	1975	1955-57	80,0	59,5	35,5
1900 SPRINT (I S.)	1884	1951-53	285,0	210,0	125,0
1900 SPRINT (I S.) CABRIOLET P.F.	1884	1951-53	390,0	290,0	175,0
1900 SPRINT (II S.)	1884	1953-54	205,0	150,0	90,0
1900 SS	1975	1954-55	285,0	210,0	125,0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	180,0	135,0	80,0
AR 51 «MATTÀ»	1884	1951-55	33,0	22,0	11,0
GIULIETTA SPRINT (I S.)	1290	1954-55	111,0	82,0	49,0
GIULIETTA SPRINT (II S.)	1290	1955-58	90,0	60,0	30,0
GIULIETTA SPRINT (III S.)	1290	1958-59	61,0	45,0	27,0
GIULIETTA SPRINT (III S.)	1290	1959-62	54,5	40,5	24,3
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1959-62	120,0	89,0	53,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (I S.)	1290	1956-58	250,0	185,0	111,0
GIULIETTA S.V. (I S.) «CONFORT»	1290	1958	120,0	89,0	53,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (II S.)	1290	1958-62	81,0	60,0	36,0
1300 SPRINT	1290	1963-65	52,0	34,5	17,3
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	60,0	40,0	20,0
GIULIETTA (I S.)	1290	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

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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 TZ2	1570	1964-65	3.500,0	2.600,0	1.600,0
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	11.100,0	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
ALFETTA 1.6	1570	1977-81	10,9	8,1	4,9
ALFETTA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	10,0	7,4	4,4
ALFETTA 1.8	1779	1975-81	12,8	9,5	5,7
ALFETTA 2000	1962	1977-78	10,9	8,1	4,9
ALFETTA 2000L	1962	1978-81	11,5	8,5	5,1
ALFETTA 2000 LI AMERICA	1962	1981	9,0	6,7	4,0
ALFETTA 2.0	1962	1981-85	10,0	7,4	4,4
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO (CARB.)	1962	1982-83	14,0	10,4	6,2
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO I (I)	1962	1982-83	13,0	9,6	5,8
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO 2 (I)	1962	1983-85	12,0	8,9	5,3
ALFETTA 2.0 CEM	1962	1983	11,0	8,1	4,9
ALFETTA GT 1.8	1779	1974-77	18,0	13,3	8,0
ALFETTA GT 1.6	1570	1976-81	14,0	10,4	6,2
ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	16,0	11,9	7,1
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	8,8	6,5	3,9
ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	14,0	10,4	6,2
ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	18,0	13,3	8,0
ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	25,0	18,5	11,1
ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	54,0	40,0	24,0
GTV 2.0	1962	1983-87	14,0	10,4	6,2
GTV 2.5	2492	1983-87	25,0	18,5	11,1
GIULIETTA 1.3/1.6	1357-1570	1977-85	11,0	7,3	3,7
GIULIETTA 1.8/2.0	1779-1962	1979-85	13,0	8,7	4,3
GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	15,0	10,0	5,0
GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	49,0	32,5	16,3
ALFA 6	2492	1979-86	12,0	8,0	4,0
ALFA 6 2.0	1996	1983-87	10,0	6,7	3,3
ALFA 6 2.5 Q. ORO	2492	1983-87	13,0	8,7	4,3
3.3 1.3/1.3 S/1.5 TI	1351-1490	1983-90	5,5	3,7	1,8
3.3 1.5 QUADRIFOGLIO ORO	1490	1983-86	7,0	4,7	2,3
3.3 1.5 4X4	1490	1984-90	6,0	4,0	2,0
3.3 1.5 GIARDINETTA	1490	1984-88	5,0	3,3	1,7
3.3 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-88	6,0	4,0	2,0
3.3 Q. VERDE	1490	1984-86	12,0	8,0	4,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
33 1.7 Q.V.	1712 1986-90	15,0	10,0	5,0
33 1.7/1.7 IE	1712 1986-90	7,0	4,7	2,3
33 1.3 S/1.7 SPORT WAGON	1351/1712 1988-90	4,5	3,0	1,5
33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490/1712 1987-90	5,3	3,5	1,8
33 SPORT WAGON Q.V.	1712 1988-90	11,0	7,3	3,7
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	1779/1962 1984-88	6,0	4,0	2,0
ALFA 90 2.0 V6	1996 1985-88	8,3	5,5	2,8
ALFA 90 2.5 I	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	1570/1719 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 3.0 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 1.7/1.8 TWIN SPARK	1747/1713 1992-98	4,1	2,7	1,4
155 1.8 TS SILVERSTONE	1773 1994-95	7,5	5,0	2,5
155 2.0 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 1.6/1.8 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 2.0 16V TS	1970 1997-98	4,5	3,0	1,5
GTV (916) 1.8 16V TWIN SPARK	1747 1998-02	8,0	5,3	2,7
GTV (916) 2.0 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	10,0	6,7	3,3
GTV (916) 2.0 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) 1.8 16V TWIN SPARK	1747 1998-01	10,0	6,7	3,3
SPIDER (916) 2.0 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 1.4/1.6/1.8 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 1.4/1.6/1.8 16V 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
156 2.0 JTS SELESPEED (I S.)	1970 2002-03	5,7	3,8	1,9

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	9,8	6,5	3,3
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	9,8	6,5	3,3
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 2003-06	4,5	3,0	1,5
156 2.0 JTS SELESPEED SPORTW. (II S.)	1970 2003-06	5,3	3,5	1,8
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492 2003-06	9,8	6,5	3,3
156 GTA	3179 2001-06	30,0	20,0	10,0
156 GTA SELESPEED	3179 2001-06	25,1	16,7	8,4
156 GTA SPORTWAGON	3179 2001-06	27,0	18,0	9,0
156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179 2001-06	23,0	15,3	7,7
166 (I S.) 2.0 TWIN SPARK	1970 1998-04	3,0	2,0	1,0
166 (I S.) 2.5 V6 24V	2492 1998-04	4,5	3,0	1,5
166 (I S.) 3.0 V6 24V	2959 1998-04	6,0	4,0	2,0
166 (I S.) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	5,3	3,5	1,8
166 (II S.) 2.0 16V TWIN SPARK	1970 2003-06	3,0	2,0	1,0
166 (II S.) 2.5 V6 24V	2492 2003-05	4,5	3,0	1,5
166 (II S.) 3.0 V6 24V	2959 2003-06	6,0	4,0	2,0
166 (II S.) 3.2 V6 24V	3179 2003-08	6,8	4,5	2,3
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 (I/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	11,3	7,5	3,8
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	18,0	12,0	6,0
BRERA 3.2 JTS V6 Q4	3195 2005-10	19,5	13,0	6,5
SPIDER (939) 3.2 JTS V6	3195 2008-10	19,5	13,0	6,5
SPIDER (939) 3.2 JTS V6 Q4	3195 2006-10	21,0	14,0	7,0
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				
K1 ROADSTER	3622 1946-54	120,0	80,0	40,0
K2 ROADSTER	3622 1946-54	135,0	90,0	45,0
J2/J2X ROADSTER	3917 1946-54	450,0	300,0	150,0

ALPINA-BMW

GERMANIA				
B3 3.2 BERLINA/TOURING	3152 1996-98	12,0	8,0	4,0
B3 3.2 CABRIOLET	3152 1996-97	18,0	12,0	6,0
B3 3.2 COUPÉ	3152 1996-97	16,5	11,0	5,5
B3 3.3 BERLINA/TOURING	3300-3346 1999-05	15,0	10,0	5,0
B3 3.3 COUPÉ	3300 2000-05	18,0	12,0	6,0
B3 3.3 CABRIOLET	3300 2000-05	22,5	15,0	7,5
B10 3.2/3.3 BERLINA/TOURING	3152-3300 1998-02	18,0	12,0	6,0
B10 4.6/4.8 V8 BERLINA/TOURING	4619-4837 1998-04	19,5	13,0	6,5
B7 4.4 V8	4398 2004-08	21,0	14,0	7,0
B5 4.4 V8 BERLINA/TOURING	4398 2005-10	18,0	12,0	6,0
ROADSTER S	3346 2003-06	34,5	23,0	11,5

ALPINE RENAULT

FRANCIA				
A106 BERLINETTA	747 1961	36,0	24,0	12,0
A106 NORMALE	747 1955-60	31,0	20,7	10,3
A106 MILLE MIGLIA	747 1955-60	39,0	26,0	13,0
A106 CABRIOLET	747 1958-60	36,0	24,0	12,0
A108 BERLINETTA	845 1959-65	37,5	25,0	12,5
A108 BERLINETTA	904 1959-63	37,5	25,0	12,5
A108 BERLINETTA	998 1959-65	39,0	26,0	13,0
A108 2+2	845 1961-64	33,0	22,0	11,0
A108 2+2	904 1961-63	33,0	22,0	11,0
A108 CABRIOLET	845 1960-64	36,0	24,0	12,0
A108 COUPÉ	998 1960	34,5	23,0	11,5
A110 COUPÉ (51 CV)	956 1963-64	42,5	28,3	14,2
A110 BERLINETTA (55 CV)	956 1963-65	45,0	30,0	15,0
A110 BERLINETTA (66 CV)	956 1963-64	52,5	35,0	17,5
A110 BERLINETTA	1108-1149 1964-69	52,5	35,0	17,5
A110 BERLINETTA	1289 1966-69	80,0	53,0	26,5
A110 BERLINETTA	1470 1967-68	72,0	48,0	24,0
A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296 1967-71	81,0	54,0	27,0
A110 CABRIOLET (51 CV)	956 1963-64	42,0	28,0	14,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
A110 CABRIOLET	1108 1964-69	45,0	30,0	15,0
A110 CABRIOLET	1289 1966-69	52,5	35,0	17,5
A110 CABRIOLET SUPER	1289 1967-69	56,0	37,0	18,6
A110 GT4 (51 CV)	956 1963	39,0	26,0	13,0
A110 GT4	1108 1964-69	39,0	26,0	13,0
A110 GT4	1289 1966-69	48,0	32,0	16,0
A110 GT4 SUPER	1289 1967-69	48,0	32,0	16,0
A110 1300 G	1255 1970-71	95,0	63,5	32,0
A110 1600	1565 1968-73	80,0	53,5	26,7
A110 1600 S	1565 1970-73	120,0	80,0	40,0
A110 1600 SC/SI	1605 1974-75	120,0	80,0	40,0
A110 UNIFICATA	1289 1974-77	86,0	57,0	28,5
A110 1600 SX	1647 1976-77	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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
DB2 COUPÉ	2580 1950-53	305,0	190,0	135,0
DB2 CABRIOLET	2580 1950-53	455,0	285,0	200,0
DB2/4-MK II - MK III COUPÉ	2580-2922 1953-59	330,0	145,0	100,0
DB2/4-MK II - MK III CABRIOLET	2580-2922 1953-59	205,0	190,0	135,0
DB4 COUPÉ	3670 1958-62	680,0	430,0	300,0
DB4 CABRIOLET	3670 1958-62	840,0	530,0	370,0
DB4 GT	3670 1959-61	3.200,0	2.000,0	1.400,0
DB4 GT ZAGATO	3670 1961-63	13.600,0	8.000,0	6.000,0
DB5 CABRIOLET	3995 1963-65	770,0	570,0	340,0
DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995 1963-65	580,0	430,0	260,0
DB6 COUPÉ/VANTAGE	3995 1965-69	385,0	285,0	170,0
DB6 VOLANTE	3995 1965-70	450,0	335,0	200,0
DB6 MK II COUPÉ	3995 1969-70	325,0	240,0	145,0
DB5	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 V8	5340 1974-76	190,0	120,0	84,0
LAGONDA	5340 1976-88	130,0	80,0	56,0
LAGONDA	5340 1988-90	130,0	80,0	56,0
V8	5340 1973-86	145,0	90,0	63,0
V8	5340 1986-90	150,0	95,0	66,5
V8 VANTAGE	5340 1974-82	160,0	100,0	70,0
V8 VANTAGE	5340 1983-91	175,0	110,0	77,0
V8 VANTAGE VOLANTE	5340 1986-90	255,0	160,0	112,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340 1986-88	400,0	250,0	175,0
V8 VOLANTE	5340 1976-91	175,0	110,0	77,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340 1980-90	480,0	300,0	210,0
VIRAGE	5340 1988-93	105,0	70,0	35,0
VIRAGE VOLANTE	5340 1990-98	120,0	80,0	40,0
VOLANTE 2+2	5340 1991-00	113,0	75,0	37,5
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	3239 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	90,0	60,0	30,0
VANTAGE	5340 1994-01	113,0	75,0	37,5
VANTAGE 600	5340 1998-99	300,0	200,0	100,0
VANTAGE LE MANS	5340 1999	375,0	250,0	125,0
VANQUISH	5935 2001-04	105,0	70,0	35,0
VANQUISH S	5935 2004-07	113,0	75,0	37,5
V8 VANTAGE '00	4280 2005-08	81,0	60,0	36,0
V8 VANTAGE VOLANTE '00	4280 2007-08	88,0	65,0	39,0
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

AUDI/AUDI L (72 CV)	1696 1965-68	11,3	7,5	3,8
75 L/80 L	1696 1966-72	9,0	6,0	3,0
75/80 VARIANT	1696 1966-72	9,8	6,5	3,3
SUPER 90	1770 1966-71	13,5	9,0	4,5
60/60 L	1496 1968-72	10,5	7,0	3,5
60 VARIANT	1496 1968-72	11,3	7,5	3,8
50 (TUTTE LE VERSIONI)	1093 1975-80	7,4	4,9	2,5
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) 80/90 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) 2.6/2.8 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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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
100 (C4) 2.8 V6 QUATTRO AVANT	2771 1991-94	5,3	3,5	1,8
100 (C4) 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172 1993-94	10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO	2144-2226 1983-90	10,5	7,0	3,5
200 (C3) QUATTRO 20V	2226 1989-90	9,8	6,5	3,3
200 (C3) 200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226 1984-90	12,0	8,0	4,0
200 (C3) AVANT QUATTRO 20V	2226 1989-90	10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO AVANT Q.	2144-2226 1984-90	12,0	8,0	4,0
A3 (I S.) 1.6/1.8	1595-1781 1996-03	2,3	1,5	0,8
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO	1781 1996-03	3,0	2,0	1,0
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO QUATTRO	1781 1997-03	6,4	4,2	2,1
S3 (II 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.) 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	700,0	520,0	310,0
QUATTRO (BAUR)	2226 1987-89	56,0	41,5	24,9
QUATTRO 20V (BAUR)	2226 1989-91	70,0	52,0	31,0
COUPÉ/COUPÉ GT	1781-2226 1981-87	8,3	5,5	2,8
COUPÉ QUATTRO	2144-2226 1983-88	21,6	14,4	7,2
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V	2309 1988-94	7,5	5,0	2,5
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309 1988-94	10,8	7,2	3,6
COUPÉ 2.0 20V QUATTRO	1994 1988-91	7,5	5,0	2,5
COUPÉ 2.0 E	1984 1989-95	6,0	4,0	2,0
COUPÉ 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226 1990-95	19,8	13,2	6,6
COUPÉ 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771 1992-95	18,8	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 1.6/1.8/1.8 20V TURBO (I S.)	1595-1781 1994-01	1,8	1,2	0,6
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO AV. (I S.)	1595-1781 1995-02	2,6	1,7	0,9
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 1.6/1.8 20V T./2.0 20V (II S.)	1595-1984 2001-04	3,0	2,0	1,0
A4 1.6/1.8/2.0 20V AV. (II S.)	1595-1984 2001-04	3,0	2,0	1,0
A4 1.8 20V TURBO 190 CV (II S.)	1781 2002-04	3,8	2,5	1,3
A4 1.8 20V T. 190 CV AVANT (II S.)	1781 2002-04	4,5	3,0	1,5
A4 2.0 16V FSI (II S.)	1984 2002-04	3,0	2,0	1,0
A4 2.0 16V FSI AVANT (II S.)	1984 2002-04	3,0	2,0	1,0
A4 2.4 V6 30V (II S.)	2393 2002-04	4,6	3,0	1,5
A4 2.4 V6 30V AVANT (II S.)	2393 2002-04	5,4	3,6	1,8
A4 3.0 V6 30V (II S.)	2916 2001-04	6,4	4,2	2,1
A4 3.0 V6 30V AVANT (II S.)	2916 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 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 1.8/2.0 (I S.)	1781-1984 1994-97	3,0	2,0	1,0
A6 1.8/2.0 AVANT (I S.)	1781-1984 1994-97	3,8	2,5	1,3
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 1.8 (II S.)	1781 1997-04	1,5	1,0	0,5
A6 2.4 V6 (II S.)	2393 1997-04	4,5	3,0	1,5
A6 2.7 V6 (II S.)	2671 1999-04	6,3	4,2	2,1
A6 2.8 V6 30V (II S.)	2771 1997-01	6,7	4,5	2,2
A6 3.0 V6 (II S.)	2916 2001-04	6,9	4,6	2,3
A6 4.2 V8 (II S.)	4172 1999-04	7,8	5,2	2,6
A6 1.8 AVANT (II S.)	1781 1998-05	2,3	1,5	0,8
A6 2.4 V6 AVANT (II S.)	2393 1998-05	7,7	4,5	3,4
A6 2.7 V6 AVANT (II S.)	2671 1999-05	7,1	4,2	3,2
A6 2.8 V6 30V AVANT (II S.)	2771 1998-01	8,4	5,6	2,8
A6 3.0 V6 AVANT (II S.)	2916 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	12,0	8,0	4,0
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

Modello	cm³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	12,0	8,0	4,0
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	15,0	10,0	5,0
S2 AVANT	2226 1993-96	15,0	10,0	5,0
S2 2.2 20V TURBO QUATTRO	2226 1993-94	14,3	9,5	4,8
RS2 AVANT	2226 1994-96	64,5	43,0	21,5
S4 2.7 V6 30V	2671 1997-00	11,3	7,5	3,8
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671 1997-02	12,8	8,5	4,3
S4 4.2 V8 40V (II S.)	4163 2002-04	11,3	7,5	3,8
S4 4.2 V8 40V AVANT (II S.)	4163 2002-04	12,0	8,0	4,0
S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V (II S.)	4163 2004-06	18,0	12,0	6,0
S4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2004-07	11,7	7,8	3,9
S4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163 2004-08	11,7	7,8	3,9
S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (III S.)	4163 2006-09	18,0	12,0	6,0
S4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2006-09	18,5	12,3	6,2
RS4 AVANT	2671 1999-01	40,5	27,0	13,5
RS4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2005-07	27,0	18,0	9,0
RS4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163 2006-08	27,8	18,5	9,3
S4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163 2006-08	28,5	19,0	9,5
S6 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)	2226-4172 1994-97	12,0	8,0	4,0
S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)	2226-4172 1994-97	12,0	8,0	4,0
S6 4.2 V8 (II S.)	4172 1999-04	10,5	7,0	3,5
S6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172 1999-05	11,3	7,5	3,8
RS6 4.2 V8 QUATTRO (II S.)	4172 2002-04	20,8	13,8	6,9
RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT (II S.)	4172 2002-05	22,3	14,9	7,4
S6 5.2 V10 QUATTRO (III S.)	5204 2006-10	22,6	15,0	7,5
S6 5.2 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	5204 2006-10	22,6	15,0	7,5
RS6 5.0 V10 FSI QUATTRO (III S.)	4991 2008-10	37,5	25,0	12,5
RS6 5.0 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	4991 2008-10	37,5	25,0	12,5
S8 4.2 V8 32V	4172 1996-99	12,8	8,5	4,3
S8 4.2 V8 40V	4172 1999-02	13,2	8,8	4,4
S8 5.2 V10 QUATTRO (II S.)	5204 2006-10	16,5	11,0	5,5
TT (8N)	1781 1998-06	9,8	6,5	3,3
TT (8N) ROADSTER	1781 1999-06	9,8	6,5	3,3
TT (8N) QUATTRO	1781 1999-06	12,6	8,4	4,2
TT (8N) QUATTRO 225 CV	1781 1999-06	14,4	9,6	4,8
TT (8N) ROADSTER QUATTRO	1781 1999-06	12,4	8,3	4,1
TT (8N) ROADSTER QUATTRO 225 CV	1781 1999-05	14,0	9,3	4,7
TT (8N) 3.2 V6 24V QUATTRO	3189 2003-06	21,0	14,0	7,0
TT (8N) ROADSTER 3.2 V6 24V QUATTRO	3189 2003-06	21,0	14,0	7,0
TT (8N) QUATTRO SPORT	1781 2005-06	30,0	20,0	10,0
A2 1.4 16V	1390 2000-06	4,5	3,0	1,5
A2 1.6 16V FSI	1598 2002-06	5,3	3,5	1,8
Q7 (4L) 4.2 V8 FSI QUATTRO	4163 2005-10	11,3	7,5	3,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
A125 SHEERLINE	3993 1947-53	19,5	13,0	6,5
A135 PRINCESS (TUTTE LE VER.)	3993 1947-59	22,5	15,0	7,5
A70 HAMPSHIRE	2199 1940-51	13,5	9,0	4,5
A70 HEREFORD DHC	2199 1950-54	16,5	11,0	5,5
A70 HEREFORD/ESTATE	2199 1950-54	14,3	9,5	4,8
A90 ATLANTIC (DHC)	2660 1949-52	24,0	16,0	8,0
A90 ATLANTIC (FHC)	2660 1949-52	19,5	13,0	6,5
A90 WESTMINSTER	2639 1954-56	11,3	7,5	3,8
A105 VANDEN PLAS	2639 1958-59	12,8	8,5	4,3
A110/A110 MK II	2912 1961-68	10,5	7,0	3,5
CHAMP	2838 1952-57	19,5	13,0	6,5
GIPSY	2199 1958-67	16,5	11,0	5,5
A95	2639 1956-59	10,5	7,0	3,5
A105	2639 1956-59	10,5	7,0	3,5
A99	2912 1959-61	10,5	7,0	3,5
A55 CAMBRIDGE/MK II/MK II EST.	1489 1957-61	9,0	6,0	3,0
A60 CAMBRIDGE DIESEL	1489 1962-69	6,0	4,0	2,0
A60 CAMBRIDGE/ESTATE (P. FARINA)	1622 1961-69	9,0	6,0	3,0
METROPOLITAN COUPÉ	1500 1954-62	22,5	15,0	7,5
METROPOLITAN DHC	1500 1954-62	30,0	20,0	10,0
A40	948-1098 1958-68	7,5	5,0	2,5
1100/1100 MK2	1098 1964-70	5,3	3,5	1,8
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275 1966-74	6,8	4,5	2,3
1300 TRAVELLER	1275 1971-74	6,0	4,0	2,0
1300/1300 GT	1275 1967-74	7,5	5,0	2,5
1800/1800 MK2	1798 1964-74	7,5	5,0	2,5
3 LITRE	2912 1967-71	12,8	8,5	4,3
FXD TAXI	2178-2520 1958-81	9,8	6,5	3,3
CARBODIES TAXI	2286-2664 1982-97	10,5	7,0	3,5
SEVEN (MINI)	848 1959-64	17,0	11,3	5,7
SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848-998 1961-70	14,0	9,3	4,7
SEVEN (MINI)	848-998 1965-70	11,0	7,3	3,7
MINI COOPER	997 1961-63	28,0	18,7	9,3
MINI COOPER S	1071 1963-64	40,0	26,7	13,3
MINI COOPER S	1275 1963-69	37,0	24,7	12,3
MINI COOPER S	959-970 1964-65	38,0	25,3	12,7
MINI COOPER	998 1964-68	27,5	18,3	9,2
MINI CLUBMAN	998 1971-75	9,0	6,0	3,0
MINI CLUBMAN GT	1275 1971-75	22,5	15,0	7,5
MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098 1974-82	9,0	6,0	3,0
MINI/MINI E/MINI HLE/MAYFAIR/CITY	998 1981-90	6,8	4,5	2,3
MINI MOKE	848 1964-68	24,8	16,5	8,3
BMC MINI MOKE (AUS)	998 1969-70	19,5	13,0	6,5
BMC/LEYLAND MOKE (AUS)	998 1970-81	18,0	12,0	6,0
LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998-1275 1974-77	18,0	12,0	6,0
LEYLAND MINI MOKE (P)	998 1980-90	19,5	13,0	6,5
CAGIVA MINI MOKE (I)	998 1991-95	19,5	13,0	6,5
MAXI (TUTTE LE VERSIONI)	1485-1748 1970-82	7,5	5,0	2,5
ALLEGRO (TUTTE LE VERSIONI)	1098-1748 1973-82	4,5	3,0	1,5
PRINCESS 1800 HL	1798 1974-80	4,5	3,0	1,5
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/GS/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 (TUTTE LE VERSIONI)	1275-1598 1983-91	3,0	2,0	1,0
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/MONTEGO ESTATE	1275-1998 1984-92	2,7	1,8	0,9
MONTEGO MG	1994 1984-90	5,3	3,5	1,8
MONTEGO MG TURBO	1994 1985-90	6,0	4,0	2,0

AUSTIN HEALEY		GRAN BRETAGNA		
Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
100 BN1	2660 1953-55	90,0	60,0	30,0
100 S BN2	2660 1954-55	750,0	500,0	250,0
100 BN2	2660 1955	98,0	65,0	32,5
100 M BN2	2660 1956	190,0	125,0	62,5
100/6 BN4-BN6	2639 1956-59	113,0	75,0	37,5
3000 BN7/BT7	2912 1959-61	90,0	60,0	30,0
3000 MK II BN7/BT7/BJ7	2912 1961-63	98,0	65,0	32,5
3000 MK III BJ8	2912 1963-68	105,0	70,0	35,0
SPRITE MK I (FROG EYE)	948 1958-61	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		
Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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		
Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
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 (I S.)	1221 1964-68	8,3	5,5	2,8
PRIMULA 65 C	1197 1968-70	7,5	5,0	2,5
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	9,0	6,0	3,0
A112 NORMALE/JUNIOR	903 1971-82	6,8	4,5	2,3
A112 ELEGANT	965 1971-82	6,8	4,5	2,3
A112 ELITE	965 1979-85	6,0	4,0	2,0
A112 JUNIOR	903 1982-87	5,3	3,5	1,8
A112 LX	965 1982-85	6,8	4,5	2,3
A112 ABARTH (58 CV)	982 1971-73	25,5	17,0	8,5
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	999-1108 1986-95	8,3	5,5	2,8
Y10 TURBO	1049 1985-89	12,0	8,0	4,0
Y10 1.3 I.E./GT I.E.	1297-1301 1987-95	7,2	4,8	2,4
Y10 FIRE I.E./L.E. LX/SELECTRONIC	999-1108 1987-95	4,5	3,0	1,5
Y10 JUNIOR/GLOO	1108 1995-96	3,8	2,5	1,3

BENTLEY		GRAN BRETAGNA		
Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
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
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3669 1933-36	116,0	86,0	51,5
4 1/4 LITRE CABRIOLET	4257 1936-39	130,0	95,0	57,0
MK VI	4257 1946-51	67,5	45,0	22,5
MK VI	4566 1951-52	60,0	40,0	20,0
R TYPE	4566 1952-55	67,5	50,0	30,0
R TYPE CONTINENTAL	4566 1953-55	1.000,0	750,0	450,0
S I	4887 1955-59	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	102,0
S III	6230 1962-66	65,0	48,0	28,9
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 LIMOUSINE MULLINER	6750 2002-05	75,0	50,0	25,0
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		
Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
FREECLIMBER/FREECLIMBER 2	1596-2693 1989-93	3,3	2,2	1,1

BIANCHI		ITALIA		
Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
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		
Modello	cm ³ anni	A+	AB	B+
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		
315 CABRIOLET	1490 1934-36	98,0	65,0	32,5
326 LIMOUSINE	1971 1936-39	165,0	110,0	55,0
327 COUPÉ/CABRIOLET	1971 1937-39	475,0	350,0	210,0
328 ROADSTER	1971 1937-39	1.400,0	1.000,0	600,0
501 BERLINA	1971 1952-55	52,5	35,0	17,5
5016	2077 1955-58	52,5	35,0	17,5
5018	2580 1955-62	67,5	45,0	22,5
502 2.6 LITRI	2580 1954-61	70,5	47,0	23,5
502 3.2 LITRI	3168 1955-61	90,0	60,0	30,0
2600	2580 1961-62	67,5	45,0	22,5
2600 L	2580 1961-62	67,5	45,0	22,5
3200 L/S	3168 1961-63	90,0	60,0	30,0
3200 CS	3168 1962-65	145,0	95,0	47,5
503 COUPÉ	3168 1956-59	31,0	230,0	140,0
503 CABRIOLET	3168 1956-59	445,0	330,0	200,0
507 ROADSTER	3168 1956-60	2.000,0	1.500,0	900,0
250/300 (ISETTA)	245-298 1955-62	37,5	25,0	12,5
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
1600	1606 1964-66	12,8	8,0	5,6
1800	1773 1963-68	12,8	8,0	5,6
1800 TI	1773 1964-66	20,8	13,0	9,1
1800 TI/SA	1773 1964-65	130,0	80,0	56,0
2000	1990 1966-72	16,0	10,0	7,0
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 CSI (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 02)	1573 1966-71	14,4	9,0	6,3
1502/1802 (SERIE 02)	1573-1766 1971-76	12,8	8,0	5,6
1600 TI (SERIE 02)	1573 1967-68	20,8	13,0	9,1
1600 CABRIOLET (SERIE 02)	1573 1967-71	61,0	38,0	26,6
1600-1800 TOURING (SERIE 02)	1573-1766 1971-74	14,4	9,0	6,3
2002 (SERIE 02)	1990 1968-76	20,4	12,0	9,0
2000 TOURING (SERIE 02)	1990 1971-74	18,4	11,5	8,1
2002 TI (SERIE 02)	1990 1968-71	36,0	22,5	15,8
2002 TI (SERIE 02)	1990 1971-75	41,5	26,0	18,2
2000 TI TOURING (SERIE 02)	1990 1971-74	38,5	24,0	16,8
2002 CABRIOLET S. 02 (CON ROLLBAR)	1990 1971-75	42,5	25,0	18,8
2002 TURBO (SERIE 02)	1990 1973-74	130,0	85,0	42,5
1502 (SERIE 02)	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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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
5201 (E12)	1990	1973-77	11,9	7,0	5,3
5202 (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
5281 (E12)	2788	1977-81	17,0	10,0	7,5
M5351 (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
3181 (E21)	1766	1980-83	10,4	6,5	4,6
320 (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-78	12,0	7,5	5,3
3201 (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
3231 (E21)	2316	1977-82	19,2	12,0	8,4
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	12,8	8,0	5,6
3231 CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	20,0	12,5	8,8
M1	3430	1979-81	650,0	480,0	290,0
630 CS (E24)	2985	1976-79	17,6	11,0	7,7
633 CSI (E24)	3210	1976-82	25,6	16,0	11,2
628 CSI (E24)	2788	1980-82	19,2	12,0	8,4
628 CSI/633CSI (E24)	2788-3210	1982-88	22,4	14,0	9,8
635 CSI (E24)	3453	1978-82	30,5	18,0	13,5
635 CSI (E24)	3430	1982-89	37,5	22,0	16,5
M635 CSI (E24)	3453	1984-89	90,0	60,0	30,0
728/730 (E23)	2788-2985	1977-79	6,4	4,0	2,8
7281 (E23)	2788	1979-82	7,2	4,5	3,2
7281 (E23)	2788	1982-86	8,0	5,0	3,5
7321 (E23)	3210	1979-82	8,8	5,5	3,9
7321 (E23)	3210	1982-86	9,3	5,8	4,1
7331 (E23)	3210	1977-79	9,3	6,2	3,1
7351 (E23)	3453	1979-82	12,8	8,0	5,6
7351 (E23)	3430	1982-86	13,6	8,5	6,0
7451 (E23)	3210	1979-82	19,2	12,0	8,4
7451 (E23)	3430	1982-87	20,8	13,0	9,1
7451 (E23) EXECUTIVE/HIGHLINE	3430	1984-86	30,5	18,0	13,5
518/5181 (E28)	1766	1981-87	4,8	3,0	2,1
5201 (E28)	1990	1981-88	6,4	4,0	2,8
5251 (E28)	2494	1981-85	8,5	5,0	3,8
5281 (E28)	2788	1981-87	12,8	8,5	4,3
5351 (E28)	3430	1984-89	23,8	14,0	10,5
M5351 (E28)	3430	1984-88	28,8	18,0	12,6
M5 (E28)	3453	1985-87	80,0	50,0	35,0
316/3181 (E30)	1766	1982-87	6,4	4,0	2,8
3161/3181 (E30)	1596-1991	1987-91	6,4	4,0	2,8
3201 (E30) 2 PORTE	1990	1984-87	9,6	6,0	4,2
3201 (E30) 4 PORTE	1990	1984-87	9,4	5,5	4,1
3201 (E30) 2 PORTE	1990-1991	1987-89	8,8	5,5	3,9
3201 (E30) 4 PORTE	1991	1987-91	8,8	5,2	3,9
3201 (E30) 2 PORTE 5	1990	1986-87	12,8	8,0	5,6
3181S (E30)	1766-1796	1989-92	13,9	8,2	6,2
3231 (E30)	2316	1982-86	11,2	7,0	4,9
3251 (E30) 2 PORTE	2494	1985-91	13,6	8,5	6,0
3251 (E30) 4 PORTE	2494	1985-91	12,0	7,5	5,3
3251X 2/4 P (E30)	2494	1985-90	11,9	7,0	5,3
3201S 2 P (E30)	1990	1988-91	31,5	18,5	13,9
3201S 4 P (E30)	1990	1988-90	26,4	15,5	11,6
3181 TOURING (E30)	1796	1989-94	6,8	4,0	3,0
3201 TOURING (E30)	1991	1987-91	8,5	5,0	3,8
3251 TOURING (E30)	2494	1989-91	11,2	7,0	4,9
3251X TOURING (E30)	2494	1988-92	11,1	6,5	4,9
3181 CABRIOLET (E30)	1796	1990-94	11,2	7,0	4,9
3201 CABRIOLET BAUR (E30)	1990	1983-87	11,2	7,0	4,9
3201 CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	15,3	9,0	6,8
3231 CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	13,6	8,0	6,0
3251 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
7301 (E32)	2986	1986-92	6,4	4,0	2,8
7301 (E32)	2986	1992-94	6,4	4,0	2,8
7301 V8 (E32)	2997	1992-94	7,5	4,7	3,3
7351 (E32)	3430	1986-92	8,8	5,2	3,9
7351L (E32)	3430	1988-92	9,2	5,4	4,1
7401 V8 (E32)	3982	1992-94	11,7	6,9	5,2
7501V/HL (E32)	4988	1986-94	12,8	7,5	5,6
Z1	2494	1989-94	64,0	40,0	28,0
5181 (E34)	1796	1990-95	3,4	2,0	1,5
5201/5201 24V (E34)	1991	1988-95	4,3	2,5	1,9
5251 (E34)	2494	1988-94	5,4	3,2	2,4

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
5251 24V (E34)	2494	1990-95	6,8	4,0	3,0
5251X 24V (E34)	2494	1991-95	4,5	3,0	1,5
5301 (E34)	2986	1988-94	6,0	3,5	2,6
5351 (E34)	3430	1988-94	11,1	6,5	4,9
M5 (E34)	3535	1988-92	27,2	16,0	12,0
5181 TOURING (E34)	1796	1990-95	3,4	2,0	1,5
5201/5201 24V TOURING (E34)	1991	1990-97	5,1	3,0	2,3
5251 24V TOURING (E34)	2494	1991-96	6,0	3,5	2,6
5251X 24V TOURING (E34)	2494	1991-96	5,1	3,0	2,3
5301 V8/TOURING (E34)	2997	1992-95	5,6	3,5	2,5
5401 V8/TOURING (E34) MANUALE	3982	1992-97	20,4	12,0	9,0
5401 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 CIV8 32V MANUALE (E31)	3982-4398	1993-00	30,5	19,0	13,3
840 CIV8 32V AUTOMATICA (E31)	3982	1993-95	25,6	16,0	11,2
850/850 CI V12 MANUALE (E31)	4988-5379	1990-99	39,0	23,0	17,3
850/850 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
3161/3181 (E36)	1596-1796	1990-98	4,3	2,5	1,9
3181S (E36)	1796-1895	1993-98	5,1	3,0	2,3
3201 24V (E36)	1991	1990-98	5,1	3,0	2,3
3231/3251 24V (E36)	2494	1990-97	7,7	4,5	3,4
3281 24V (E36)	2793	1995-98	8,5	5,0	3,8
3181S RACING/CLASS II (E36)	1796	1994-98	13,6	8,0	6,0
3181 COUPÉ (E36)	1596	1993-99	4,8	3,0	2,1
3181S 16V COUPÉ (E36)	1796-1895	1991-99	7,2	4,5	3,2
3201 24V COUPÉ (E36)	1991	1991-99	6,4	4,0	2,8
3231 24V COUPÉ (E36)	2494	1995-99	7,7	4,5	3,4
3251/3281 24V COUPÉ (E36)	2494-2793	1991-99	9,4	5,5	4,1
3181 CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	6,5	3,8	2,9
3201 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	8,5	5,0	3,8
3231/3251 24V CABRIOLET (E36)	2494-2793	1993-95	12,0	7,5	5,3
3281 24V CABRIO (E36)	2793	1995-00	12,8	8,5	4,3
3181 TOURING (E36)	1796	1995-99	3,2	2,0	1,4
3201 24V TOURING (E36)	1991	1995-99	5,1	3,0	2,3
3231/3251 24V TOURING (E36)	2494	1995-00	6,0	3,5	2,6
3281 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
316 TI/318 TI COMPACT (E36)	1596-1895	1994-99	4,3	2,5	1,9
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
7281 (E38)	2793	1995-01	6,4	4,0	2,8
7301 V8 (E38)	2997	1994-96	6,8	4,0	3,0
7351 V8 (E38)	3498	1996-01	9,3	5,8	4,1
7401 V8 (E38)	3982	1994-96	8,8	5,2	3,9
7401 V8 (E38)	4398	1996-01	9,7	5,7	4,3
7501L (E38)	5379	1994-01	11,1	6,5	4,9
5201 (E39)	1991-2171	1995-03	5,1	3,0	2,3
5231/5251/5281 24V (E39)	2494-2793	1995-03	6,8	4,0	3,0
5301 24V (E39)	2979	2001-03	8,5	5,0	3,8
5351 32V (E39)	3498	1996-01	7,2	4,5	3,2
5401 32V (E39)	4398	1996-03	9,6	6,0	4,2
5201 24V TOURING (E39)	1991-2171	1997-02	5,4	3,2	2,4
5231/5251/5281 24V TOURING (E39)	2494-2793	1997-04	7,1	4,2	3,2
5301 24V TOURING (E39)	2979	2001-04	8,5	5,0	3,8
5351 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	7,7	4,8	3,4
5401 32V TOURING (E39)	4398	1997-04	9,6	6,0	4,2
M5 (E39)	4941	1998-03	36,0	24,0	12,0
Z3 1.8/1.9	1796-1895	1995-02	16,0	10,0	7,0
Z3 2.0/2.2	1991-2171	1999-02	18,4	11,5	8,1
Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	20,8	13,0	9,1
Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2793-2979	1998-02	22,4	14,0	9,8
Z3 M ROADSTER	3201-3246	1997-02	46,5	31,0	15,5
Z3 M COUPÉ	3201-3246	1998-02	61,0	36,0	27,0
3161 4 PORTE (E46)	1796-1895	1998-05	2,6	1,5	1,1
3181 4 PORTE (E46)	1895-1995	1998-05	2,6	1,6	1,1
3201 4 PORTE (E46)	1991-2171	1998-05	2,9	1,8	1,3
3231/3251 24V (E46)	2494-2495	1998-05	5,1	3,0	2,3
3281 24V (E46)	2793	1998-00	6,8	4,0	3,0
3301 24V (E46)	2979	2000-05	7,7	4,5	3,4
3181 TOURING (E46)	1796	2003-05	2,4	1,5	1,1
3181 TOURING (E46)	1895-1995	1999-05	2,6	1,6	1,1
3201 TOURING (E46)	1991-2171	1999-05	2,9	1,8	1,3

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
3231/3251 24V TOURING (E46)	2494-2495	1999-05	6,0	3,5	2,6
3281 24V TOURING (E46)	2793	1999-00	6,8	4,0	3,0
3301 24V TOURING (E46)	2979	2000-05	7,7	4,5	3,4
316/318 TI COMPACT (E46)	1796-1995	2001-05	1,6	1,0	0,7
3161/3181 COUPÉ (E46)	1895-1995	1999-06	4,0	2,5	1,8
3201 24V COUPÉ (E46)	1991-2171	1999-06	4,8	3,0	2,1
3231/3251 24V COUPÉ (E46)	2494-2495	1999-06	7,1	4,2	3,2
3281 24V COUPÉ (E46)	2793	1999-00	8,3	4,9	3,7
3301 24V COUPÉ (E46)	2979	2000-06	10,5	6,2	4,7
3181/3201 CABRIOLET (E46)	1995-2171	2000-06	6,4	4,0	2,8
3231/3251 24V CABRIOLET (E46)	2494-2495	2000-06	7,2	4,5	3,2
3281 24V CABRIOLET (E46)	2793	2000	8,0	5,0	3,5
3301 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	4638	1999-07	9,6	6,0	4,2
X5 (E53) 4.6i/4.8	4619-4799	2002-07	16,2	9,5	7,1
Z8 ROADSTER	4941	2000-04	250,0	165,0	83,0
7301/7351 (E65)	2979-3600	2001-08	5,1	3,0	2,3
7401/7451 (E65)	4006-4398	2001-08	7,2	4,5	3,2
7601V (E65)	5927	2002-08	10,4	6,5	4,6
7501 (E65)	4799	2005-08	7,2	4,5	3,2
6301 COUPÉ (E63)	2996	2004-10	13,6	8,0	6,0
645C1/6501 COUPÉ (E63)	4398-4799	2003-08	14,4	9,0	6,3
6301 CABRIO (E64)	2996	2004-08	16,8	10,5	7,4
645 C1/6501 CABRIO (E64)	4398-4799	2004-08	20,8	13,0	9,1
M6 COUPÉ (E63)	4938	2005-09	45,0	30,0	15,0
M6 CABRIO (E64)	4938	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
3251/3301 (E90)	2497-2996	2005-08	6,0	4,0	2,0
3351 (E90)	2979	2006-08	7,8	5,2	2,6
3251/3301 TOURING (E91)	2497-2996	2005-08	6,0	4,0	2,0
3351 TOURING (E91)	2979	2006-08	7,8	5,2	2,6
3251/3301 COUPÉ (E92)	2497-2996	2006-10	7,5	5,0	2,5
3351 COUPÉ (E92)	2979	2007-10	9,0	6,0	3,0
3251/3301 CABRIO (E93)	2979-2996	2007-10	7,5	5,0	2,5
3351 CABRIO (E93)	2979	2007-10	9,8	6,5	3,3
M3 (E90)	3999	2008-10	30,0	20,0	10,0
M3 COUPÉ (E91)	3999	2007-10	31,5	21,0	10,5
M3 CABRIO (E93)	3999	2008-10	31,5	21,0	10,5
5201/5231/5251 (E60)	1995-2996	2003-10	6,0	4,0	2,0
5301 (E60)	2996	2003-10	7,5	5,0	2,5
5400/5451/5501 (E60)	4000-4799	2003-10	9,0	6,0	3,0
5301 TOURING (E61)	2996	2005-10	6,8	4,5	2,3
5451/5501 TOURING (E61)	4398-4799	2004-10	9,0	6,0	3,0
M5 (E60)	4998	2004-10	41,5	27,5	13,8
M5 TOURING (E61)	4998	2007-10	40,5	27,0	13,5

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

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	50,0	25,0
406	2216	1958-61	75,0	50,0	25,0
407	5130	1961-63	75,0	50,0	25,0
408	5130	1963-65	75,0	50,0	25,0
409	5211	1965-67	75,0	50,0	25,0
410	5211	1967-69	75,0	50,0	25,0
411 (TUTTE LE VERSIONI)	5211-6556	1968-75	45,0	30,0	15,0
412 (TUTTE LE VERSIONI)	5898-6556	1974-82	49,5	33,0	16,5
603 (TUTTE LE VERSIONI)	5211-5898	1976-82	45,0	30,0	15,0
BEAUFIGHTER	5898	1982-94	52,5	35,0	17,5
BEAUFORT	5898	1984-90	52,5	35,0	17,5
BRIGAND	5898	1982-94	51,0	34,0	17,0
BRITANNIA	5898	1982-94	51,0	34,0	17,0
BLEMHEIM/BLEM, 2/BLEM, 3	5898	1993-96	52,5	35,0	17,5

BUGATTI FRANCIA					
TYPE 13/22/23/8 VALVOLE	1327	1910-20	340,0	250,0	150,0
TYPE 13/22/23/16 VALVOLE BRESCIA	1368-1496	1914-26	460,0	340,0	205,0
TYPE 30	1991	1922-26	540,0	400,0	240,0
TYPE 35	1991	1924-31	2.700,0	2.000,0	1.200,0
TYPE 35A	1991	1925-31	2.000,0	1.500,0	900,0
TYPE 35C	1991	1926-31	3.000,0	2.200,0	1.300,0
TYPE 35T	2261	1926-30	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 35TC/B	2261	1927-31	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 37	1496	1925-30	1.400,0	1.000,0	600,0
TYPE 38	1991	1926-27	540,0	400,0	240,0
TYPE 38A	1991	1927	380,0	280,0	170,0
TYPE 40/40A	1496	1926-30	540,0	400,0	240,0
TYPE 41 «ROYALE»	12763	1926-33	12.200,0	9.000,0	5.400,0
TYPE 43/43A	2261	1927-32	1.600,0	1.200,0	720,0
TYPE 44	2992	1927-30	475,0	350,0	210,0
TYPE 46/46S	5360	1929-33	1.400,0	1.000,0	600,0
TYPE 49	3257	1930-34	810,0	600,0	360,0
TYPE 50	4972	1930-34	1.900,0	1.400,0	840,0
TYPE 51	1991-2262	1931-35	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 55	2261	1932-35	5.400,0	4.000,0	2.400,0
TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	2.700,0	2.000,0	1.200,0
TYPE 57 GALIBIER	3257	1933-39	810,0	600,0	360,0
TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	1.100,0	800,0	480,0
TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	680,0	500,0	300,0
TYPE 57C	3257	1937-39	950,0	700,0	420,0
TYPE 57S	3257	1936-38	2.000,0	1.500,0	900,0
TYPE 57SC	3257	1937-39	3.400,0	2.500,0	1.500,0
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					
SEVEN (BASE S4)	1396-1998	1973-74	42,0	28,0	14,0
SEVEN (BASE S3)		1974-85	48,0	32,0	16,0
SUPER SEVEN	1396-1998	1986-95	45,0	30,0	15,0
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
211.6/1.8/2.0 16V	1588-1998	1996-05	37,5	25,0	12,5

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
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

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

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 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
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 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	13,5	9,0	4,5
CROSSFIRE ROADSTER	3199	2004-08	16,5	11,0	5,5

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					
C1/C2/C3 5 HP TORPÉDO 2/3 POSTI	856	1922-26	22,5	15,0	7,5
B14 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	24,0	16,0	8,0
B14 TORPÉDO	1539	1926-28	25,5	17,0	8,5
C4 TORPÉDO	1628	1928-32	24,0	16,0	8,0
C6 BERLINA/LIMOUSINE	2442-2650	1928-32	30,0	20,0	10,0
8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	25,5	17,0	8,5
7A TRACTION AVANT	1303	1934	25,5	17,0	8,5
7B TRACTION AVANT	1529	1934	25,5	17,0	8,5
7C TRACTION AVANT	1911	1934	25,5	17,0	8,5
7S 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
11A TRACTION AVANT	1911	1934-37	24,0	16,0	8,0
11AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	27,0	18,0	9,0
11L 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
11B TRACTION AVANT	1911	1937-39	24,0	16,0	8,0
11 BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	25,5	17,0	8,5
11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	24,0	16,0	8,0
15 SIX	2867	1938-45	36,0	24,0	12,0
15 SIX CABRIOLET	2867	1939	27,0	18,0	9,0
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
11B - 11 D NORMALE	1911	1946-57	21,0	14,0	7,0
11B - 11 D LÉGERE	1911	1946-57	22,5	15,0	7,5
2 CV	375-425	1948-60	24,0	14,1	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 211.E	2175	1969-72	30,0	20,0	10,0
DS 211.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

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

DS 231 LE	2341	1972-75	36,0	24,0	12,0
DS 231 LE 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
DSPECIAL	1985	1969-75	18,0	11,3	7,9
DSUPER	1985	1969-75	18,0	11,3	7,9
DSUPER 5	2075	1972-75	21,5	14,3	7,2
DS/ID CABRIOLET USINE	1911-2075	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	1985-2075	1967-72	28,5	19,0	9,5
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2075	1967-69	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)	1985-2075	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
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
LN/LNA	652-1124	1976-86	3,0	2,0	1,0
AXEL/OLTCIT	652-1299	1981-92	2,3	1,5	0,8
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	3,0	2,0	1,0
VISA SUPER X/14/GT	1219-1360	1979-89	5,3	3,5	1,8
VISA GTI	1580	1984-89	8,3	5,5	2,8
VISA RALLYE/CHRONO	1360	1982-83	11,3	7,5	3,8
VISA 4X4 MILLES PISTES	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 (TUTTE LE VERSIONI)	954-1360	1986-99	2,3	1,5	0,8
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	1989-00	5,3	3,5	1,8
XM 3.0 V6/V6 24V	2946-2975	1991-00	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 V6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	10,5	7,0	3,5
ZX (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1905	1991-98	1,8	1,2	0,6
ZX 2.0 16V	1998	1992-97	3,0	2,0	1,0
ZX BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1961	1993-98	2,0	1,3	0,7
XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580-1998	1993-01	2,0	1,3	0,7
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	6,0	4,0	2,0
XANTIA 1.6/1.8/2.0 BREAK	1761-1998	1995-01	2,6	1,7	0,9
XANTIA 3.0 V6 BREAK	2946	1996-00	6,0	4,0	2,0
EVASION 2.0/2.0 TURBO CT	1997-1998	1994-02	2,6	1,7	0,9
BERLINGO 14 (I S.)	1360	1996-08	3,0	2,0	1,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
BERLINGO 1.6 16V (I S.)	1587 2000-08	3,8	2,5	1,3
BERLINGO 1.8 (I S.)	1761 1997-00	3,0	2,0	1,0
SAXO (TUTTE LE VERSIONI)	954-1587 1996-04	1,8	1,2	0,6
SAXO VTS (II S.)	1587 1996-04	8,3	5,5	2,8
XSARA 1.4/1.6/1.8	1360-1761 1997-04	1,5	1,0	0,5
XSARA 1.6 16V/1.8 16V	1587-1761 1997-05	2,3	1,5	0,8
XSARA 2.0 16V BREAK	1997-1998 1999-03	3,0	2,0	1,0
XSARA PICASSO (TUTTE LE VERSIONI)	1587-1997 1999-10	3,0	2,0	1,0
XSARA COUPÉ 1.4/1.6	1360-1587 1998-04	1,5	1,0	0,5
XSARA COUPÉ 1.6 16V/1.8 16V	1587-1761 1998-04	2,3	1,5	0,8
XSARA COUPÉ 2.0 16V/VTS	1998 1998-04	5,3	3,5	1,8
C5 1.8/2.0 16V (I S.)	1749-1997 2001-04	0,8	0,5	0,3
C5 3.0 V6 24 V (III S.)	2946 2001-07	2,1	1,4	0,7
C5 1.8/2.0 16V BREAK (II S.)	1749-1997 2001-04	1,5	1,0	0,5
C5 3.0 V6 24V BREAK (III S.)	2946 2001-07	2,4	1,6	0,8
C8 2.0/2.2 16V	1997-2230 2002-08	2,3	1,5	0,8
C8 3.0 V6 24V	2946 2002-05	3,5	2,3	1,2
C3 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1124-1587 2002-10	3,8	2,6	1,3
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.) 2.0 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

CIZETA

		ITALIA		
V16T	5995 1993-94	540,0	400,0	240,0

DAEWOO

		COREA DEL SUD		
MATIZ 800i	796 1998-05	1,5	1,0	0,5

DAF

		OLANDA		
600/750 DAFFODIL	590-746 1958-68	9,0	6,0	3,0
44	844 1966-70	6,0	4,0	2,0
55	1108 1967-70	6,0	4,0	2,0
55 COUPÉ	1108 1968-70	7,5	5,0	2,5
33	746 1968-70	8,3	5,5	2,8

DAIHATSU

		GIAPPONE		
TAFT F10	958 1975-78	7,5	5,0	2,5
TAFT F20	1587 1976-84	5,3	3,5	1,8
FEROZA	1590 1988-99	4,5	3,0	1,5
ROCKY/D/TD	1998-2765 1984-00	4,5	3,0	1,5
CHARADE 1.0 TURBO GT TI	993 1992-96	7,5	5,0	2,5
CHARADE 1.3 4WD	1296 1992-93	5,3	3,5	1,8
TERIOS	1296-1495 1997-06	3,9	2,6	1,3
SIRION I S.	989-1298 1999-05	1,8	1,2	0,6
YRV	989-1258 2000-05	1,5	1,0	0,5
COPEN	659-1298 2004-10	10,5	7,0	3,5

DAIMLER

		GRAN BRETAGNA		
DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136 1927-35	220,0	150,0	74,0
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960 1936-40	100,0	66,5	33,5
DB 18 CABRIOLET	2522 1945-53	75,0	50,0	25,0
DB 18 CONSORT LIMOUSINE	2522 1945-53	45,0	30,0	15,0
DB 18 EMPRESS BERLINA	3468 1945-53	45,0	27,0	13,5
DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522 1938-40	45,0	30,0	15,0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468 1951-54	37,5	25,0	12,5
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468 1954-57	34,5	23,0	11,5
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468 1954-57	30,0	20,0	10,0
DF REGENCY LIMOUSINE	2952 1951-54	30,0	20,0	10,0
DF SPORTSMAN BERLINA	2952 1951-54	25,5	17,0	8,5
DF/DK LIMOUSINE	4617 1954-58	37,5	25,0	12,5
DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617 1954-58	30,0	20,0	10,0
DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617 1954-58	25,5	17,0	8,5
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433 1951-54	45,0	30,0	15,0
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433 1953-58	52,5	35,0	17,5
DJ CONQUEST BERLINA	2433 1953-58	22,5	15,0	7,5
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433 1953-58	27,0	18,0	9,0
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 5.3 VANDEN PLAS (I S.)	5345 1972-73	21,0	14,0	7,0
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS (II S.)	5345 1973-79	18,0	12,0	6,0
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		
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		
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		
DMC12	2849 1981-83	56,5	37,5	18,8

DE TOMASO

		ITALIA		
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
BIGUA/MANGUSTA	4601 1996-01	52,5	35,0	17,5
GUARÀ	4601 1996-04	60,0	40,0	20,0
GUARÀ BARCHETTA	4601 1999-04	75,0	50,0	25,0

DELAGE

		FRANCIA		
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/D8S	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
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		
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

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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
250 GT CABRIOLET PININFARINA I S.	2953	1957-59	2.500,0	1.900,0	1.100,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA II S.	2953	1960-62	1.500,0	1.100,0	660,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	12.200,0	9.000,0	5.400,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62	16.200,0	12.000,0	7.200,0
250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	9.000,0	6.700,0	4.000,0
250 GT SWB	2953	1960-62	7.000,0	4.100,0	3.100,0
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	10.500,0	7.800,0	4.700,0
250 GT/GTO 64	2953	1961-64	75.000,0	55.600,0	33.300,0
250 LE MANS	2953-3285	1964-66	14.900,0	11.000,0	6.600,0
340/342/375 AMERICA	4101-4523	1952-55	4.000,0	3.000,0	1.800,0
400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	5.000,0	3.700,0	2.200,0
275 GTB	3286	1964-66	2.500,0	1.900,0	1.100,0
275 GTB/4	3286	1966-68	3.200,0	2.400,0	1.400,0
275 GTS	3286	1964-66	1.700,0	1.300,0	760,0
330 GT 2+2 (VIII S.)	3967	1964-67	320,0	240,0	145,0
330 GTC	3967	1966-68	590,0	440,0	265,0
330 GTS	3967	1966-68	1.800,0	1.400,0	810,0
365 GT 2+2	4390	1967-72	180,0	135,0	81,0
365 GTB/4 DAYTONA	4390	1968-73	700,0	520,0	310,0
365 GTC	4390	1969-71	650,0	480,0	290,0
365 GTC/4	4390	1971-72	220,0	165,0	98,0
365 GTS	4390	1969-70	2.300,0	1.700,0	1.000,0
365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-73	2.300,0	1.700,0	1.000,0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390	1966-68	3.800,0	2.800,0	1.700,0
365 GT4 2+2	4390	1972-76	100,0	74,0	44,5
365 GT4 BB	4390	1973-76	380,0	280,0	170,0
500 SUPERFAST	4961	1964-67	4.100,0	3.100,0	1.800,0
208 GTB	1990	1980-82	67,5	50,0	30,0
208 GTS	1990	1980-82	73,0	54,0	32,5
208 GTB TURBO	1991	1982-85	74,5	55,0	33,0
208 GTS TURBO	1991	1982-85	80,0	59,0	35,5
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	81,0	60,0	36,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	88,0	65,0	39,0
288 GTO	2655	1984-85	3.000,0	2.200,0	1.300,0
308 GT4	2926	1977-80	75,0	55,5	33,5
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	175,0	110,0	77,0
308 GTB	2926	1977-81	95,0	70,5	42,5
308 GTS	2926	1977-81	95,0	70,5	42,5
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	88,0	65,0	39,0
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	88,0	65,0	39,0
308 GTBI	2926	1981-82	81,0	60,0	36,0
308 GTSI	2926	1981-82	81,0	60,0	36,0
328 GTB	3185	1985-89	95,0	70,0	42,0
328 GTS	3185	1985-89	101,0	75,0	45,0
400 GT	4823	1976-79	75,0	55,5	33,5
400 GT AUTOMATICA	4823	1976-79	54,0	40,0	24,0
400I	4823	1979-84	70,0	52,0	31,0
400I AUTOMATICA	4823	1979-84	54,0	40,0	24,0
412	4942	1985-90	80,0	59,5	35,5
412 AUTOMATICA	4942	1985-90	58,0	43,0	25,8
512 BB	4942	1976-82	340,0	250,0	150,0
512 BBI	4942	1981-84	285,0	210,0	125,0
MONDIAL 8	2926	1980-82	40,5	30,0	18,0
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	47,5	35,0	21,0
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-85	58,0	43,0	25,8
MONDIAL 3.2	3185	1985-89	51,5	38,0	22,8
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-89	61,0	45,0	27,0
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	58,0	43,0	25,8
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-94	67,5	50,0	30,0
TESTAROSSA	4942	1984-86	170,0	125,0	76,0
TESTAROSSA	4942	1986-92	135,0	100,0	60,0
512 TR	4942	1992-95	180,0	135,0	80,0
F512 M	4942	1994-96	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	1993-95	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

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

RANGER 4X4	499	1966-71	18,0	12,0	6,0
------------	-----	---------	------	------	-----

FIAT

501/502/503 TORPEDO	1460	1919-27	45,0	30,0	15,0
501 S	1460	1921-26	52,5	35,0	17,5
505/507 TORPEDO	2296	1919-27	52,5	35,0	17,5
510/512 TORPEDO	3446	1919-28	67,5	45,0	22,5
510 S	3446	1920-25	75,0	50,0	25,0
519/519 A/519 B TORPEDO	4766	1922-27	215,0	160,0	96,0
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
515	1438	1931-34	30,0	20,0	10,0
524 C/524 L	2516	1931-34	52,5	35,0	17,5
508 «BALILLA» (3M) BERLINA	995	1932-34	30,5	19,0	13,3
508 «BALILLA» (3M) BERLINA LUSO	995	1932-34	31,5	21,0	10,5
508 «BALILLA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	37,5	25,0	12,5
508 «BALILLA» (3M) SPIDER	995	1932-34	45,0	30,0	15,0
508 «BALILLA» (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	235,0	155,0	79,0
508 M	995	1933-37	37,5	25,0	12,5
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	27,0	18,0	9,0
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	27,0	18,0	9,0
508 «BALILLA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	36,0	24,0	12,0
508 «BALILLA» (4M) SPIDER	995	1934-37	42,0	28,0	14,0
508 S «BALILLA» (4M) S.S. COPPA D'ORO	995	1934-37	235,0	155,0	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
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	120,0	80,0	40,0
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)	569	1936-38	22,4	14,0	9,8
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	22,5	15,0	7,5
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	19,5	13,0	6,5
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)	569	1938-45	21,0	14,0	7,0
500 A (BALESTRA LUNGA)	569	1946-48	18,0	12,0	6,0
500 B	569	1948-49	24,0	16,0	8,0
500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	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 L (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	25,5	17,0	8,5
508 C MILLE MIGLIA	1089	1938-39	195,0	130,0	65,0
508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	33,0	22,0	11,0
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/L	1089	1948-49	19,5	13,0	6,5
1100 E/L	1089	1949-53	18,0	12,0	6,0
1100 S	1089	1947-50	225,0	150,0	75,0

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	37,5	25,0	12,5
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	16,8	16,5	8,3
NUOVA 500 "VETRI FISSI"	479	1957	22,5	15,0	7,5
NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	18,0	12,0	6,0
NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	20,3	13,5	6,8
NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	33,0	22,0	11,0
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	18,0	12,0	6,0
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	27,0	18,0	9,0
500 D	499	1960-65	11,3	7,5	3,8
500 F	499	1965-72	8,3	5,5	2,8
500 LUSO	499	1968-72	7,5	5,0	2,5
500 R	594	1972-75	6,8	4,5	2,3
500 GIARDINIERA	499	1960-67	10,5	7,0	3,5
1800/1800 B	1795	1959-68	10,5	7,0	3,5
1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	16,5	11,0	5,5
2100	2054	1959-61	12,0	8,0	4,0
2100 SPECIALE	2054	1959-61	15,0	10,0	5,0
2100 FAMILIARE	2054	1959-61	21,0	14,0	7,0
2300	2279	1961-63	15,0	10,0	5,0
2300 SPECIALE	2279	1961-63	18,0	12,0	6,0
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 COUPÉS	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)	1481	1959-62	37,5	25,0	12,5
1500 CABRIOLET	1481	1963-66	25,5	17,0	8,5
1500 COUPÉ (OSCA)	1481	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	8,3	5,5	2,8
1300 FAMILIARE	1295	1961-66	15,0	10,0	5,0
1500/1500 C	1481	1961-67	9,0	6,0	3,0
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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
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	39,5	26,3	13,1
DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	180,0	120,0	60,0
124	1197	1966-70	6,0	4,0	2,0
124 FAMILIARE	1197	1966-74	7,5	5,0	2,5
124 SPECIAL	1438	1968-70	8,3	5,5	2,8
124 (I/II/III S.)	1197	1970-74	5,3	3,5	1,8
124 SPECIAL (I/II/III S.)	1438	1970-74	8,3	5,5	2,8
124 SPECIAL T/T 1600	1438-1592	1970-74	10,5	7,0	3,5
124 SPORT COUPÉ (I S.)	1438	1967-69	12,0	8,0	4,0
124 SPORT COUPÉ (II S.)	1438-1608	1969-72	13,5	9,0	4,5
124 SPORT COUPÉ 1.6/1.8	1592-1756	1972-74	12,0	8,0	4,0
124 SPORT SPIDER (I S.)	1438	1966-69	27,2	16,0	12,0
124 SPORT SPIDER (II S.)	1608	1969-72	27,0	18,0	9,0
124 SPORT SPIDER 1.6/1.8	1592-1756	1972-75	27,0	18,0	9,0
SPORT SPIDER 2.0	1995	1979-82	21,0	14,0	7,0
SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	22,5	15,0	7,5
SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1982-85	27,5	25,0	12,5
124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	115,0	77,0	38,5
125	1608	1967-69	10,5	7,0	3,5
125 SPECIAL	1608	1968-70	12,0	8,0	4,0
125 SPECIAL (II S.)	1608	1970-72	12,0	8,0	4,0
130 BERLINA 2800	2866	1969-71	13,5	9,0	4,5
130 BERLINA 3200	3235	1971-77	13,5	9,0	4,5
130 COUPÉ MANUALE	3235	1971-77	26,3	17,5	8,8
130 COUPÉ AUTOMATICA	3235	1971-77	22,1	14,7	7,4
128	1116	1969-72	6,0	4,0	2,0
128 RALLY	1290	1971-74	15,0	10,0	5,0
128 (II S.) SPECIAL	1116-1290	1972-76	5,0	3,3	1,7
128 (III S.)	1116-1290	1976-85	4,2	2,8	1,4
128 FAMILIARE	1116	1969-72	6,8	4,5	2,3
128 FAMILIARE (I/II/III S.)	1116-1290	1972-80	6,0	4,0	2,0
128 SPORT COUPÉ S/SL	1116-1290	1971-75	12,8	8,5	4,3
128 3P	1116-1290	1975-80	9,8	6,5	3,3
127 (I S.)	903	1971-77	6,0	4,0	2,0
127 (II S.)	903-1049	1977-83	4,5	3,0	1,5
127 (III S.) UNIFICATA	903-1049	1981-86	3,8	2,5	1,3
127 SPORT	1049	1978-81	12,0	8,0	4,0
127 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	12,6	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	5,3	3,5	1,8
126/BIS/UP	652-704	1983-96	4,5	3,0	1,5
131 (I/II/III S.) BERLINA	1301-1585	1974-83	4,5	3,0	1,5
131 (I/II/III S.) PANORAMA	1297-1585	1974-84	5,3	3,5	1,8
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1995	1978-83	6,0	4,0	2,0
131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1995	1978-85	6,8	4,5	2,3
131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	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	1972-81	4,5	3,0	1,5
ARGENTA (TUTTE LE VERSIONI)	1585-1995	1981-85	4,5	3,0	1,5
ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	10,5	7,0	3,5
RITMO/RITMO SUPER (I S.)	1049-1498	1978-82	5,3	3,5	1,8
RITMO 105 TC (I S.)	1585	1981-83	15,0	10,0	5,0
RITMO 85 S CABRIO	1498	1981-83	8,3	5,5	2,8
RITMO (II S.)	1116-1498	1982-88	4,2	2,8	1,4
RITMO 105 TC (II S.)	1585	1983-85	13,5	9,0	4,5
RITMO 70-85 CAB. (II S.) CABRIO B.	1301-1498	1983-85	7,5	5,0	2,5
RITMO 125 TC	1995	1981-83	24,0	15,0	10,5
RITMO 130 TC	1995	1983-88	24,0	16,0	8,0
RITMO (III S.)	1116-1585	1985-88	4,2	2,8	1,4
BERTONE RITMO 70 S CABRIO (III S.)	1301	1985-88	6,8	4,5	2,3
BERTONE RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	7,5	5,0	2,5
REGATA (TUTTE LE VERSIONI)	1299-1585	1983-90	3,0	2,0	1,0
REGATA WEEKEND (TUTTE LE VER.)	1301-1585	1984-90	3,0	2,0	1,0
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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
PANDA 45	903	1980-84	4,2	2,8	1,4
PANDA 45 S	903	1982-86	4,5	3,0	1,5
PANDA 750 L/CL	769	1986-91	2,0	1,3	0,7
PANDA 750 S	769	1986-91	2,1	1,4	0,7
PANDA 750 FIRE/FIRE CLX	769	1991-92	2,1	1,4	0,7
PANDA 750 YOUNG	769	1987-92	1,8	1,2	0,6
PANDA 750 SERGIO TACCHINI	769	1990	3,8	2,5	1,3
PANDA 750 ITALIA '90	769	1990	5,3	3,5	1,8
PANDA 900 DANCE/NEW DANCE	903	1989-92	2,3	1,5	0,8
PANDA 900 I.E./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 TOP TEN	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 965 NUOVA 4X4 (SERIE SPEC.)	965	1985-86	13,5	9,0	4,5
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 COUNTRY CLUB	1108	1992-98	8,3	5,5	2,8
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 LE 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
DUNA	1116-1301	1987-91	2,3	1,5	0,8
DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-91	2,6	1,7	0,9
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
CROMA 2.0 I.E. 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	6,0	4,0	2,0
TIPO 2000 16V	1995	1990-96	8,3	5,5	2,8
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 900I/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 16V HGT/ABARTH	1747	1999-03	7,5	5,0	2,5
PUNTO (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1242-1368	2003-11	2,1	1,4	0,7
PUNTO (III S.) 1.8 16V 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 2.0/155 20V	1998	1995-00	5,3	3,5	1,8
BARCHETTA 16V	1747	1995-03	12,8	8,5	4,3
BARCHETTA 16V (II S.)	1747	2002-05	14,3	9,5	4,8
COUPÉ 1.8 16V	1747	1996-00	10,0	6,7	3,3
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-98	14,0	9,3	4,7
COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	16,0	10,7	5,3
COUPÉ 2.0 TURBO 20V LIMITED EDITION	1998	1998	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
PALIO 65/1.2	1242	1999-03	0,8	0,5	0,3
PALIO 75/1.2/1.2 16V WEEKEND	1242	1997-04	1,2	0,8	0,4
STILO 1.2 16V/1.4 16V	1242-1368	2001-07	0,8	0,5	0,3
STILO 1.6 1.8 16V	1596-1598	2001-07	1,1	0,7	0,4

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
STILO 1.8i 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 1.4i 16V MULTI WAGON	1368	2003-07	1,2	0,8	0,4
STILO 1.6i 16V MULTI WAGON	1596-1598	2002-07	1,5	1,0	0,5
STILO 1.8i 16V MULTI WAGON	1747	2002-06	2,0	1,3	0,7
MULTIPLA (I S.)	1581-1596	1998-04	4,5	3,0	1,5
MULTIPLA (I S.) BLU/BIPOWER	1581-1596	1998-04	3,8	2,5	1,3
ULYSSE 1.8/2.0/2.0 TURBO (I S.)	1761-1998	1994-02	1,5	1,0	0,5
ULYSSE 2.0 16V (II S.)	1997	2002-05	3,8	2,5	1,3
ULYSSE 2.9 24V (II S.)	2946-2949	2002-05	2,3	1,5	0,8
DOBLO (I S.) 1.2i	1242	2001-05	2,3	1,5	0,8
DOBLO (I S.) 1.6i 16V	1596	2001-05	3,0	2,0	1,0
DOBLO (I S.) 1.6i 16V 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

KÖLN	921	1933-36	18,0	12,0	6,0
RHEINLAND	3285	1934-36	48,0	32,0	16,0
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	60,0	40,0	20,0
EIFEL	1172	1935-39	15,0	10,0	5,0
EIFEL CABRIOLET	1172	1936-39	26,3	17,5	8,8
EIFEL ROADSTER	1172	1936-39	30,0	20,0	10,0
V8	2225-3620	1935-41	60,0	40,0	20,0
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	90,0	60,0	30,0
TAUNUS (TUTTE LE VER.)	1172	1939-52	10,5	7,0	3,5
TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	12,8	8,5	4,3
TAUNUS 12M G13 (TUTTE LE VER.)	1172	1952-59	9,0	6,0	3,0
TAUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-59	12,0	8,0	4,0
TAUNUS 12M (TUTTE LE VER.)	1172-1498	1959-62	7,5	5,0	2,5
TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	12,0	8,0	4,0
TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	7,5	5,0	2,5
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	12,0	8,0	4,0
TAUNUS 12M P6 (TUTTE LE VER.)	1183-1305	1966-70	6,0	4,0	2,0
TAUNUS 15M G4B (TUTTE LE VER.)	1498	1955-58	7,5	5,0	2,5
TAUNUS 15M G4B CABRIOLET	1498	1955-58	10,5	7,0	3,5
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 P2 CABRIOLET	1699	1957-60	15,0	10,0	5,0
TAUNUS 17M P3 (TUTTE LE VER.)	1498-1758	1960-64	8,3	5,5	2,8
TAUNUS 17M P3 TURNIER	1498-1758	1960-64	9,0	6,0	3,0
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	13,5	9,0	4,5
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.)	1698	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 CABRIOLET	1699-2293	1968-71	13,5	9,0	4,5
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 P7A CABRIOLET	1998	1967-68	14,3	9,5	4,8
20M P7B (TUTTE LE VER.)	1998-2550	1968-71	7,5	5,0	2,5
20M P7B TURNIER	1998-2550	1968-71	8,3	5,5	2,8
26M P7B (TUTTE LE VER.)	2550	1969-71	9,8	6,5	3,3
OSI 20M/TS COUPÉ	1998-2293	1967-68	45,0	30,0	15,0
TAUNUS BERLINA (II/III S.)	1294-1999	1970-82	3,8	2,5	1,3
TAUNUS S.W. (II/III S.)	1294-1993	1970-82	3,8	2,5	1,3
CAPRI (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	63,0	42,0	21,0
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

Modello	cm³ anni			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
				A+	AB	B+
ESCORT (II S.) TUTTE LE VERSIONI	940-1297	1975-80		4,5	3,0	1,5
ESCORT (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1117-1557	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.) TUTTE LE VERSIONI	1119-1796	1990-95		1,8	1,2	0,6
ESCORT (IV S.) SW (TUTTE LE VER.)	1119-1796	1990-95		2,0	1,3	0,7
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 TUTTE LE VER.	1391-1796	1995-99		1,8	1,2	0,6
ESCORT (IV S.) MK7 SW TUTTE LE VER.	1391-1796	1995-99		2,0	1,3	0,7
ESCORT (IV S.) MK7 CABRIOLET	1392-1796	1995-99		4,5	3,0	1,5
ESCORT MEXICO	1601	1977-75		41,5	27,5	13,8
ESCORT RS 1600	1601	1977-75		56,5	37,5	18,8
ESCORT RS 1800	1835	1975-77		52,5	35,0	17,5
ESCORT RS 2000	1993	1973-77		52,5	35,0	17,5
ESCORT RS 2000	1993	1977-80		37,5	25,0	12,5
ESCORT RS 2000 (IV S.)	1998	1991-95		12,0	8,0	4,0
ESCORT RS 2000 4X4 (IV S.)	1998	1995-95		13,5	9,0	4,5
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000	1998	1995-96		11,3	7,5	3,8
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000 4X4	1998	1995-96		12,8	8,5	4,3
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90		15,0	10,0	5,0
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-96		49,5	33,0	16,5
ORION (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1296-1598	1983-90		1,8	1,2	0,6
ORION (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1297-1598	1990-93		1,8	1,2	0,6
CONSUL/GRANADA BERL. (I S.)	1699-2594	1972-77		7,5	5,0	2,5
CONSUL/GRANADA S.W. (I S.)	1699-2594	1972-77		8,3	5,5	2,8
GRANADA (II S.) BERLINA	1699-2792	1977-85		5,3	3,5	1,8
GRANADA (II S.) S.W	1699-2792	1977-85		6,0	4,0	2,0
FIESTA (III S.)	957-1392	1976-89		3,8	2,5	1,3
FIESTA GHIA/S (VII SERIE)	957-1391	1976-89		4,5	3,0	1,5
FIESTA SUPER SPORT 1.1/1.3	1117-1297	1976-89		5,2	3,5	1,8
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (III S.)	1118-1796	1989-97		2,3	1,5	0,8
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (IV S.)	1242-1596	1995-02		1,8	1,2	0,6
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (V S.)	1242-1596	2002-08		3,0	2,0	1,0
FIESTA XR2	1597-1598	1982-89		9,0	6,0	3,0
FIESTA XR2i	1597-1796	1989-94		8,3	5,5	2,8
FIESTA TURBO	1598	1990-93		11,3	7,5	3,8
FIESTA ST (V S.)	1999	2005-06		7,5	5,0	2,5
RS 200	1803	1985-86		300,0	225,0	135,0
SCORPIO 1.8i/2.0	1796-1998	1985-94		2,3	1,5	0,8
SCORPIO 2.8i/2.9i 4X4	2792-2935	1985-94		3,8	2,5	1,3
SIERRA (TUTTE LE VERSIONI)	1294-2293	1982-93		2,3	1,5	0,8
SIERRA 2.9i 4X4	2933	1988-92		4,5	3,0	1,5
SIERRA S.W. (TUTTE LE VERSIONI)	1593-1999	1982-93		2,3	1,5	0,8
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-88		4,5	3,0	1,5
SIERRA 2.9i 4X4 SW	2933	1988-90		4,5	3,0	1,5
SIERRA XR4i	2792	1983-85		7,5	5,0	2,5
SIERRA XR4i 4X4/2.8i 4X4	2792	1985-88		8,3	5,5	2,8
SIERRA RS COSWORTH	1993	1985-92		36,0	24,0	12,0
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987		67,5	45,0	22,5
SIERRA COSWORTH/4X4 (3 VOLUMI)	1993	1989-93		27,8	18,5	9,3
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1998-01		3,8	2,5	1,3
FOCUS BERLINA (I S.)	1388-1989	1998-05		1,8	1,2	0,6
FOCUS STATION WAGON (I S.)	1388-1989	1998-05		1,8	1,2	0,6
FOCUS ST 170 (I S.)	1988	2002-05		11,3	7,5	3,8
FOCUS ST 170 STATION WAGON (I S.)	1988	2002-05		10,5	7,0	3,5
FOCUS RS 215 (I S.)	1988	2003-05		15,0	10,0	5,0
FOCUS ST TURBO (II S.)	2522	2005-07		12,0	8,0	4,0
FOCUS CC (II S.)	1999	2007-08		7,1	4,7	2,4
GALAXY 2.0 16V	1998	1995-00		2,6	1,7	0,9
GALAXY 2.8 VR6 (I S.)	2792	1996-96		3,9	2,6	1,3
MONDEO 4 P.5 P. (I S.)	1597-1998	1993-96		1,8	1,2	0,6
MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200 (III S.)	2544	1995-00		3,0	2,0	1,0
MONDEO 2.5 V6 SW/ST-200 (III S.)	2544	1995-00		3,8	2,5	1,3
MONDEO SW (I S.)	1597-1998	1993-96		2,0	1,3	0,7
MONDEO 4 P.5 P. (II S.)	1597-1988	1996-00		2,0	1,3	0,7
MONDEO SW (II S.)	1597-1988	1996-00		2,0	1,3	0,7
MONDEO 4 P.5 P. (III S.)	1798-1999	2001-07		1,5	1,0	0,5
MONDEO 2.5 V6 24V (III S.)	2495	2001-07		2,3	1,5	0,8
MONDEO SW (III S.)	1798-1999	2001-07		1,5	1,0	0,5
MONDEO 2.5 V6 24V SW (III S.)	2495	2001-07		3,0	2,0	1,0
MONDEO 3.0 V6 24V (III S.)	2967	2002-06		3,0	2,0	1,0
MONDEO 3.0 V6 24V SW (III S.)	2967	2002-06		3,8	2,5	1,3
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	1991-02		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.)	2935	1992-94		3,8	2,5	1,3
SCORPIO SW (I S.)	1998-2935	1991-94		2,0	1,3	0,7
SCORPIO 2.0i/2.0 16V (II S.)	1998	1995-98		2,0	1,3	0,7

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
SCORPIO 2.9 V6/V6 24V (II S.)	2935	1994-98	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.0/2.0 16V SW (II S.)	1998	1995-98	2,0	1,3	0,7
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	1936-37	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
VEDETTE LIMOUSINE	2158	1948-52	13,5	9,0	4,5
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	13,5	9,0	4,5
VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	15,0	10,0	5,0
VEDETTE COUPÉ	2158	1949-52	15,0	10,0	5,0
VEDETTE CABRIOLET	2158	1949-52	19,5	13,0	6,5
VENDOME (F39E)	3923	1953-54	15,0	10,0	5,0
ABEILLE	2158	1952-54	17,3	11,5	5,8

FORD

GRAN BRETAGNA

PREFECT E93A-E493A	1172	1938-53	11,3	7,5	3,8
POPULAR 103 E	1172	1953-59	9,8	6,5	3,3
PREFECT 107 E	997	1959-61	8,3	5,5	2,8
ANGLIA E94A-E494A	993	1939-53	11,3	7,5	3,8
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	9,8	6,5	3,3
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
CONSUL (TUTTE LE VER.)	1508	1951-56	9,8	6,5	3,3
CONSUL CONVERTIBLE	1508	1952-56	12,8	8,5	4,3
CONSUL MK2 (TUTTE LE VER.)	1703	1956-62	10,5	7,0	3,5
CONSUL CONVERTIBLE MK2	1703	1956-62	18,0	12,0	6,0
ZEPHYR SIX	2262	1951-56	10,5	7,0	3,5
ZEPHYR CONVERTIBLE	2262	1952-56	15,0	10,0	5,0
ZEPHYR MK2	2553	1956-62	11,3	7,5	3,8
ZEPHYR MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	16,5	11,0	5,5
ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	9,8	6,5	3,3
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	10,5	7,0	3,5
ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	8,3	5,5	2,8
ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	9,0	6,0	3,0
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	10,5	7,0	3,5
ZODIAC MK2	2553	1956-62	11,3	7,5	3,8
ZODIAC MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	16,5	11,0	5,5
ZODIAC MK3	2553	1962-66	10,5	7,0	3,5
ZODIAC MK4	2994	1966-72	9,8	6,5	3,3
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 MK2 (TUTTE LE VER.)	1298-1558	1967-70	7,5	5,0	2,5
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	52,5	35,0	17,5

FRAZER-NASH

GRAN BRETAGNA

TT	M96-1660	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

Modello	cm³		anni		
	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)				
			A+	AB	B+
350 EC	390	1973-75	23,0	14,0	7,0
750 TV	797	1962-64	31,0	22,0	11,0
850 GT/900 GT	848-901	1963-64	36,0	24,0	12,0
850/950/1000 (TUTTE LE VERSIONI)	843-980	1964-71	24,0	16,0	8,0
850/950/1000 COUPE	843-980	1965-72	27,0	18,0	9,0
850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	28,5	19,0	9,5
850/950 VIGNALE (TUTTE LE VERSIONI)	843-930	1964-68	24,0	16,0	8,0
850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	37,5	25,0	12,5
1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	13,5	9,0	4,5
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	10,5	7,0	3,5
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
132 2000	1936	1972-78	10,5	7,0	3,5
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
UNO TURBO	903	1984-85	15,0	10,0	5,0
590 CORSA REPLICA	652	1993	27,0	18,0	9,0

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 T600/T700	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

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

KABINENROLLER	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 VII	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	1185-1265	1948-53	9.0	6.0	3.0
MINX PHASE III/IV 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 C.V.C.F	1265-1390	1953-56	15.0	10.0	5.0
HUSKY	1265	1954-57	7.5	5.0	2.5
MINX SERIES VII/III A-B-C	1390-1592	1956-63	9.0	6.0	3.0
MINX SERIES VII/III A-B-C CONVERT.	1390-1592	1956-62	13.5	9.0	4.5

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

HISPANO SUIZA

SPAGNA					
T 32 30 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
CITY/JAZZ	1238-1296	1986-95	3,0	2,0	1,0
CIVIC TUTTE LE VERSIONI (II/III/IV S.)	1342-1595	1983-92	3,0	2,0	1,0
CIVIC BERLINA (V S.)	1343-1590	1991-02	3,0	2,0	1,0
CIVIC TUTTE LE VERSIONI (VI S.)	1396-1590	1995-02	3,8	2,5	1,3
CIVIC BERLINA (VII S.)	1396-1998	2001-05	3,0	2,0	1,0
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 AERODECK (VI S.)	1396-1797	1998-01	3,8	2,5	1,3
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
STREAM (TUTTE LE VERSIONI)	1668-1998	2001-06	5,3	3,5	1,8
ACCORD V S. (TUTTE LE VERSIONI)	1850-2675	1993-98	3,0	2,0	1,0
ACCORD VI S. 1.8I/2.0I 16V V-TEC	1850-1997	1998-02	4,5	3,0	1,5
ACCORD VI S. 2.2I 16V V-TEC TYPE-R	2157	1998-01	10,5	7,0	3,5
ACCORD VI S. COUPÉ 2.0I 16V V-TEC	1997	1998-02	7,5	5,0	2,5
ACCORD VI S. COUPÉ 3.0I V6 24V V-T.	2997	1998-01	9,0	6,0	3,0
ACCORD VII S. 2.0I V-TEC	1998	2003-08	7,5	5,0	2,5
ACCORD VII S. 2.4I V-TEC	2354	2003-08	9,0	6,0	3,0
CR-V (I S.)	1973	1995-02	3,3	2,2	1,1
CR-V (II S.)	1973-2354	2002-07	4,2	2,8	1,4
INTEGRA TYPE R	1997	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 1.6/1.8 (I S.)	1602-1751	1978-82	3,0	2,0	1,0
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
PRELUDE 2.0 16V/2.2I 16V (II S.)	1996-2259	1997-01	5,3	3,5	1,8
HR-V 3/5 PORTE (I S.)	1590	1998-06	2,1	1,4	0,7
S 2000	1997	1999-09	25,5	17,0	8,5
SHUTTLE	2156-2254	1994-99	3,0	2,0	1,0
JAZZ (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1246-1339	2001-08	3,8	2,5	1,3

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

GRAN BRETAGNA					
10.5	1593	1919-23	18,0	12,0	6,0
15.96	2815	1919-28	22,5	15,0	7,5
10.8	1743	1921	18,0	12,0	6,0
11.4	1743	1922-25	21,0	14,0	7,0
12/25	1795	1925-27	21,0	14,0	7,0
14/40	2050	1927-29	22,5	15,0	7,5
16/50	2710	1928-32	33,0	22,0	11,0
20/55	3075	1927-28	43,0	28,5	14,3
20/65	3075	1929-30	43,0	28,5	14,3
25/70 SNIPE	3498	1930-35	43,0	28,5	14,3
SNIPE IMPERIAL	4086	1937-39	49,5	33,0	16,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
SUPER SNIPE	4086	1938-40	24,0	16,0	8,0
6/50	2110	1929	21,0	14,0	7,0
8/18	985	1922-25	16,5	11,0	5,5
9/20	1056	1925-28	16,5	11,0	5,5
9/28	1056	1929-30	18,0	12,0	6,0
12 HP	1669	1933-37	19,5	13,0	6,5
16 HP	2576	1937-39	25,5	17,0	8,5
16/60	2276	1932-35	30,0	20,0	10,0
18 HP	2731	1935-37	27,0	18,0	9,0
PULLMAN	3498	1932-35	45,0	30,0	15,0
PULLMAN	4086	1935-39	48,0	32,0	16,0
PULLMAN MK I	4086	1945-48	23,3	15,5	7,8
PULLMAN MK II/III/IV	4086-4139	1948-54	26,3	17,5	8,8
HAWK MK VII	1944	1945-48	16,5	11,0	5,5
HAWK MK III/IV/V/VI/VIA	1944-2267	1948-57	12,0	8,0	4,0
HAWK SERIES VI A/II/III/IV/IV A	2267	1957-67	9,8	6,5	3,3
SNIPE 80	3498	1932-35	41,5	27,5	13,8
SNIPE 80	4086	1935-37	45,0	30,0	15,0
SNIPE	3180	1937-39	36,0	24,0	12,0
SNIPE	2731	1945-48	18,8	12,5	6,3
SUPER SNIPE MK I	4086	1945-48	21,8	14,5	7,3
SUPER SNIPE MK II/MK III	4086	1948-52	24,8	16,5	8,3
SUPER SNIPE MK IV/IV A/IV B	4139	1952-57	20,3	13,5	6,8
SUPER SNIPE SER. I/II/III/IV/V	2651-2965	1958-67	12,8	8,5	4,3
IMPERIAL MK II/III/IV	4086-4139	1949-54	27,0	18,0	9,0
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					
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	3,8	2,5	1,3
COUPÉ/TIBURON	1599-1975	1996-02	4,5	3,0	1,5
COUPÉ II SERIE	1599-2656	2002-09	4,5	3,0	1,5
SANTA FE (I S.) TUTTE LE VERSIONI	2351-2656	2000-06	2,7	1,8	0,9
MATRIX (TUTTE LE VERSIONI)	1599-1795	2001-09	3,2	2,1	1,1

INNOCENTI

ITALIA					
A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	7,5	5,0	2,5
A 40 S	1098	1963-67	8,3	5,5	2,8
950 SPIDER	948	1960-63	15,0	10,0	5,0
1100 SPIDER	1098	1963-68	15,0	10,0	5,0
1100 C COUPÉ	1098	1967-69	15,0	10,0	5,0
IM3/IM3S	1098	1963-70	10,5	7,0	3,5
J4/J4S/J5	1098	1964-73	8,3	5,5	2,8
MINI MINOR (33.1 CV DIN)	848	1965-67	12,0	8,0	4,0
MINI MINOR (37 CV DIN)	848	1967-68	11,3	7,5	3,8
MINI MINOR MK2	848	1968-70	10,5	7,0	3,5
MINI MINOR MK3	848	1970-72	9,8	6,5	3,3
MINI 1000/1001/EXPORT	998	1972-75	9,0	6,0	3,0
MINI MATIC 1000	998	1972-74	10,5	7,0	3,5
MINI COOPER	998	1966-68	22,5	15,0	7,5
MINI COOPER MK2	998	1968-70	21,0	14,0	7,0
MINI COOPER MK3	998	1970-72	19,5	13,0	6,5
MINI COOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	18,0	12,0	6,0
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	13,5	9,0	4,5
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	12,8	8,5	4,3
MINI T MK2 METALLICA	848	1968-70	10,5	7,0	3,5
MINI T MK3 METALLICA	848	1971-72	10,5	7,0	3,5
MINI T 1000	998	1972-73	10,5	7,0	3,5
REGENT	1275-1485	1974-76	5,3	3,5	1,8
MINI 90/120 (TUTTE LE VER.)	998-1275	1974-82	4,5	3,0	1,5
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	11,3	7,5	3,8
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	11,3	7,5	3,8
3 CILINDRI (TUTTE LE VERSIONI)	993	1982-87	3,0	2,0	1,0
650	617	1984-90	3,0	2,0	1,0
990	993	1986-90	3,0	2,0	1,0
550	548	1987-90	3,0	2,0	1,0
SMALL 500	659	1990-94	3,0	2,0	1,0
SMALL 990	993	1990-94	3,0	2,0	1,0
ELBA 1.5 P 5 P.5	1498	1992-94	1,5	1,0	0,5
KORAL 45/55	903-1116	1991-93	1,5	1,0	0,5
KORAL 65 CABRIO	1299	1990-92	3,0	2,0	1,0

ISO

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

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

ISOTTA FRASCHINI

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
E TYPE (I.S.) COUPÉ	3781 1962-64	170,0	100,0	75,0
E TYPE (I.S.) COUPÉ	4235 1964-68	130,0	75,0	56,5
E TYPE (I.S.) COUPÉ 2+2	4235 1966-68	107,0	63,0	47,5
E TYPE (II S.) COUPÉ	4235 1968-71	111,0	65,0	49,0
E TYPE (II S.) COUPÉ 2+2	4235 1968-71	89,0	52,5	39,5
E TYPE V12 COUPÉ	5345 1971-73	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	50,5
E TYPE V12 SPIDER	5345 1971-75	102,0	60,0	45,0
XJ6 (I.S.) 2.8	2791 1968-73	10,5	7,0	3,5
XJ6 (I.S.) 4.2	4235 1968-73	13,5	9,0	4,5
XJ12/XJ12 (I.S.)	5345 1972-73	15,0	10,0	5,0
XJ6 (II S.) 3.4/4.2/4.2L	3442-4235 1973-79	10,5	7,0	3,5
XJ12 (II S.)	5345 1973-79	12,0	8,0	4,0
XJ6 (II S.) 4.2 COUPÉ	4235 1975-77	25,5	17,0	8,5
XJ12 (II S.) COUPÉ	5345 1975-77	30,0	20,0	10,0
XJ6 (III S.) 3.4/4.2	3442-4235 1979-86	9,8	6,5	3,3
XJ12 (III S.) XJ12 H.E.	5345 1979-81	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 4.2	4235 1983-86	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345 1982-92	14,3	9,5	4,8
XJS	5345 1975-81	25,5	17,0	8,5
XJS H.E.	5345 1981-87	27,0	18,0	9,0
XJS H.E.	5345 1988-93	28,5	19,0	9,5
XJR-S	5993 1990-93	41,5	27,5	13,8
XJS 6.0 V12	5993 1993-96	34,5	23,0	11,5
XJS 3.6/3.6 CAT	3590 1983-91	24,0	16,0	8,0
XJS 4.0	3980 1991-96	27,0	18,0	9,0
XJ-SC 3.6	3590 1983-88	24,8	16,5	8,3
XJ-SC 5.3 V12	5345 1983-88	26,3	17,5	8,8
XJS CONVERTIBLE	3980-5993 1988-96	39,0	26,0	13,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1986-87	7,5	5,0	2,5
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1988-90	8,3	5,5	2,8
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1986-87	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1988-90	9,8	6,5	3,3
XJ6 3.2/4.0 (XJ40)	3239-3990 1989-97	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 3.2/4.0 (XJ40)	3239-3990 1989-94	10,5	7,0	3,5
XJR (XJ40)	3980 1990-94	16,5	11,0	5,5
XJR-15	5993 1991	530,0	390,0	235,0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993 1993-94	14,3	9,5	4,8
XJ 220	3498 1992-94	680,0	500,0	300,0
XJ6 (X300) 3.2/4.0/SOVEREIGN	3239-3996 1994-00	11,3	7,5	3,8
XJR (X300)	3980 1994-97	15,8	10,5	5,3
XJ12 (X300) 6.0	5993 1994-97	16,5	11,0	5,5
XJ8 (X308) 3.2/4.0	3253-3996 1997-03	13,5	9,0	4,5
XJR (X308) SUPER CHARGED	3996 1997-03	18,0	12,0	6,0
XJR (X308) 100 SUPER CHARGED	3996 2001-02	24,0	16,0	8,0
XK8 COUPÉ	3996-4996 1996-06	25,6	16,0	11,2
XK8 CONVERTIBLE	3996-4996 1996-06	32,0	20,0	14,0
XKR	3996-4996 1998-06	37,0	23,0	16,1
XKR 100	3996 2001-02	45,0	28,0	19,6
XKR CONVERTIBLE	3996-4996 1998-06	43,0	27,0	18,9
XKR 100 CONVERTIBLE	3996 2001-02	51,0	32,0	22,4
S-TYPE 2.5/3.0 V6	2491-2967 1999-08	5,3	3,5	1,8
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4996 1999-08	6,8	4,5	2,3
S-TYPE 4.2 R	4996 2002-08	13,5	9,0	4,5
X-TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099 2001-05	3,8	2,5	1,3
X-TYPE 2.5 V6 24V/ESTATE	2495 2001-09	4,5	3,0	1,5
X-TYPE 3.0 V6 24V/ESTATE	2968 2001-10	5,3	3,5	1,8
XJ6 (X350/8/9) 3.0 V6	2967 2003-09	9,0	6,0	3,0
XJ8 (X350/8/9) 3.5 V8	3555 2003-08	10,5	7,0	3,5
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8	4996 2003-09	12,0	8,0	4,0
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8 SUPER S/C	4996 2003-07	15,0	10,0	5,0
XJR (X350/8/9) V8	4996 2003-08	18,0	12,0	6,0
XK (X150) 3.5 V8 COUPÉ	3555 2007-10	25,5	17,0	8,5
XK (X150) 3.5 V8 CONVERTIBLE	3555 2007-10	30,0	20,0	10,0
XK (X150) 4.2 V8 COUPÉ	4996 2006-09	28,5	19,0	9,5
XK (X150) 4.2 V8 CONVERTIBLE	4996 2006-09	33,0	22,0	11,0
XKR (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4996 2006-09	34,5	23,0	11,5
XKR (X150) 4.2 V8 S/C CONVERTIBLE	4996 2006-09	37,5	25,0	12,5
XKR-S (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4996 2008-09	40,5	27,0	13,5

JEOP

STATI UNITI

MB/GPW	2199 1941-45	45,0	30,0	15,0
GPA	2199 1942-43	52,5	35,0	17,5
M 38	2199 1950-52	33,0	22,0	11,0
M 38 A1	2199 1952-58	30,0	20,0	10,0
M 422 MIGHTY MITE	1775 1959-72	24,8	16,5	8,3
CJ-2A/3A/3B	2199 1945-67	21,0	14,0	7,0
STATION WAGON	2199-3703 1946-62	41,5	27,5	13,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	2199-4081 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	2199-4081 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
GRAND 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 1984-91	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
541/541 R/541 S	3993-5354 1953-63	75,0	50,0	25,0
C-V8	5916-6276 1962-66	67,5	45,0	22,5
INTERCEPTOR (I/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 (I/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
C-V8 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'A	1486 1950-54	21,0	14,0	7,0

KIA

COREA DEL SUD

SPORTAGE I.S.	1998 1993-04	2,0	1,3	0,7
CARNIVAL I.S.	2497 1999-06	2,3	1,5	0,8

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
412 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	135,0	90,0	45,0

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
ESPADA I.S.	3929 1968-70	205,0	150,0	90,0
ESPADA II S.	3929 1970-72	180,0	135,0	81,0
ESPADA III S.	3929 1972-78	160,0	120,0	72,0
ISLERO/ISLERO S	3929 1968-70	230,0	170,0	102,0
JARAMA/JARAMA S	3929 1970-76	122,0	90,0	54,0
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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
LAMBDA VII/VIII/X SERIE SPIDER	2370-2570	1927-31	245,0	180,0	108,0
DLAMBDA (VII S.) BERLINA	3960	1928-32	160,0	120,0	72,0
ARTENA BERLINA	1925	1931-34	67,5	45,0	22,5
ASTURA (I/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	60,0	40,0	20,0
AURELIA B21	1991	1951-52	52,5	35,0	17,5
AURELIA B15	1991	1952-53	52,5	35,0	17,5
AURELIA B22	1991	1952-53	54,0	36,0	18,0
AURELIA B52/B53	1991	1952-54	105,0	70,0	35,0
AURELIA B55/B56	2266	1955-57	105,0	70,0	35,0
AURELIA (II S.) B12	2266	1954-57	63,0	42,0	21,0
AURELIA B20 GT (I S.)	1991	1951-52	200,0	150,0	89,0
AURELIA B20 GT (II S.)	1991	1952-53	190,0	140,0	84,0
AURELIA B20 GT (III S.) 2500	2451	1953-54	180,0	135,0	80,0
AURELIA B20 GT (IV S.) 2500	2451	1954-55	200,0	150,0	89,0
AURELIA B20 GT (V S.) 2500	2451	1956-57	190,0	140,0	84,0
AURELIA B20 GT (VI S.) 2500	2451	1957-58	190,0	140,0	84,0
AURELIA B24 SPIDER	2451	1955	900,0	670,0	400,0
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	380,0	280,0	170,0
APPIA C10 (I S.)	1090	1953-56	16,5	11,0	5,5
APPIA C10 (II S.)	1090	1956-59	18,0	12,0	6,0
APPIA COUPÉ PININFARINA (I S.)	1090	1957-59	33,0	22,0	11,0
APPIA CONVERT. VIGNALE (II S.)	1090	1957-59	45,0	30,0	15,0
APPIA GT ZAGATO (II S.)	1090	1957-58	135,0	90,0	45,0
APPIA GTZ ZAGATO (II S.)	1090	1957-58	170,0	115,0	57,5
APPIA GTE ZAGATO (II S.)	1090	1958-59	123,0	82,0	41,0
APPIA (III S.)	1090	1959-63	12,0	8,0	4,0
APPIA LUSO VIGNALE (III S.)	1090	1959-62	33,0	22,0	11,0
APPIA GIARDINETTA VOTTI (III S.)	1090	1960-63	25,5	17,0	8,5
APPIA COUPÉ PININFARINA (III S.)	1090	1959-63	33,0	22,0	11,0
APPIA CONVERT. VIGNALE (III S.)	1090	1959-63	45,0	30,0	15,0
APPIA GTE ZAGATO (III S.)	1090	1959-62	120,0	80,0	40,0
APPIA SPORT ZAGATO (III S.)	1090	1961-63	135,0	90,0	45,0
FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	33,0	22,0	11,0
FLAMINIA BERLINA 2.8	2775	1963-70	33,0	22,0	11,0
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458	1959-63	40,5	27,0	13,5
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8	2775	1963-67	42,0	28,0	14,0
FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	120,0	80,0	40,0
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	135,0	90,0	45,0
FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	98,0	65,0	32,5
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	170,0	100,0	75,0
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	185,0	110,0	83,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	510,0	300,0	225,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	440,0	260,0	195,0
FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775	1964-67	475,0	280,0	210,0
FLAVIA BERLINA	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	9,8	6,5	3,3
FULVIA 2C	1091	1964-69	9,8	6,5	3,3
FULVIA GT	1216	1967	10,5	7,0	3,5
FULVIA 2T	1231	1967-69	10,5	7,0	3,5
FULVIA GTE	1298	1968-69	11,3	7,5	3,8
FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298	1969-72	9,0	6,0	3,0
FULVIA COUPÉ	1216	1965-67	21,0	14,0	7,0
FULVIA COUPÉ HF	1216	1966-67	52,5	35,0	17,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
FULVIA COUPÉ	1231	1967-70	18,0	12,0	6,0
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298	1967-69	17,3	11,5	5,8
FULVIA COUPÉ 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	49,5	33,0	16,5
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	18,0	12,0	6,0
FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONE)	1584	1968-70	98,0	65,0	32,5
FULVIA COUPÉ (II S.)	1298	1970-73	16,5	11,0	5,5
FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSO	1584	1970-72	48,0	32,0	16,0
FULVIA COUPÉ MONTECARLO	1298	1972-73	22,0	14,7	7,3
FULVIA COUPÉ 3	1298	1973-76	13,5	9,0	4,5
FULVIA COUPÉ 3 MONTECARLO	1298	1973-76	21,0	14,0	7,0
FULVIA COUPÉ SAFARI	1298	1974-76	16,5	11,0	5,5
FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	56,0	33,0	24,8
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ALLUMINIO)	1298	1967-69	48,0	32,0	16,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ACCIAIO)	1298	1967-69	46,5	31,0	15,5
FULVIA SPORT 1.3 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	9,8	6,5	3,3
2000 I.E. BERLINA	1991	1972-75	11,3	7,5	3,8
2000 COUPÉ	1991	1971-74	21,0	14,0	7,0
FULVIA 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	6,8	4,5	2,3
BETA 1.3/1.6/2.0 (II S.)	1297-1995	1975-79	6,0	4,0	2,0
BETA 1.6/2.0 (III S.)	1585-1995	1979-82	6,0	4,0	2,0
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	5,3	3,5	1,8
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	6,0	4,0	2,0
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	9,8	6,5	3,3
BETA COUPÉ 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755	1973-75	11,3	7,5	3,8
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 (II/III S.)	1297-1995	1975-81	10,5	7,0	3,5
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 I.E. (IV S.)	1366-1995	1981-85	11,3	7,5	3,8
BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	18,8	12,5	6,3
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 (II/III S.)	1585-1995	1974-82	23,0	13,5	10,1
BETA HPE 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755	1975	11,3	7,5	3,8
BETA HPE 1.6/2.0 (II/III S.)	1585-1995	1975-81	10,5	7,0	3,5
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-85	11,3	7,5	3,8
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-85	18,8	12,5	6,3
BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1975-80	26,4	15,5	11,6
MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1980-85	26,4	15,5	11,6
037 RALLY	1995	1982-85	600,0	445,0	265,0
STRATOS HF	2488	1973-78	750,0	560,0	335,0
GAMMA 2000/2500 (I S.)	1999-2494	1976-79	9,0	6,0	3,0
GAMMA 2000 (II S.)	1999	1980-85	9,8	6,5	3,3
GAMMA 2500/2500 I.E. (II S.)	2484	1980-85	10,5	7,0	3,5
GAMMA 2000 COUPÉ (I S.)	1999	1976-79	13,5	9,0	4,5
GAMMA 2500 COUPÉ (I S.)	2484	1976-79	15,8	10,5	5,3
GAMMA 2000 COUPÉ (II S.)	1999	1980-85	18,8	10,5	5,3
GAMMA 2500 I.E. COUPÉ (II S.)	2484	1980-85	17,3	11,5	5,8
DELTA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585	1979-93	4,5	3,0	1,5
DELTA GT 1600/GT I.E.	1585	1982-93	6,8	4,5	2,3
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	16,5	11,0	5,5
DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	18,0	12,0	6,0
DELTA S4	1759	1986-88	800,0	590,0	355,0
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	27,0	18,0	9,0
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-93	37,5	25,0	12,5
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	45,0	30,0	15,0
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	3,8	2,5	1,3
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1986-89	8,3	5,5	2,8
THEMA 2.0 I.E.	1995	1984-88	6,0	4,0	2,0
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1984-88	9,8	6,5	3,3
THEMA V6	2849	1984-88	9,0	6,0	3,0
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	21,0	14,0	7,0
THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995	1986-88	9,8	6,5	3,3
THEMA 2.0 I.E./I.E. 16V (II S.)	1995	1988-94	6,8	4,5	2,3
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (II S.)	1995	1988-92	9,8	6,5	3,3
THEMA V6 (II S.)	2849	1988-92	9,0	6,0	3,0
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (II S.)	1995	1988-92	7,5	5,0	2,5
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (II S.)	1995	1988-92	10,5	7,0	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V (III S.)	1995	1992-94	6,0	4,0	2,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (III S.)	1995	1992-94	9,8	6,5	3,3
THEMA 3.0 V6 (III S.)	2959	1992-94	10,5	7,0	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (III S.)	1995	1992-94	7,5	5,0	2,5
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (III S.)	1995	1992-94	10,5	7,0	3,5
THEMA 3.0 V6 (III S.) SW	2959	1992-94	11,3	7,5	3,8

Modello	cm ³ anni			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
	A+	AB	B+			
THEMA 8.32	2927	1986-88	27,0	18,0	9,0	
THEMA 8.32 (II S.)	2927	1988-92	27,0	18,0	9,0	
DEDRA (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1995	1989-99	2,3	1,5	0,8	
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 (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1995	1994-99	3,0	2,0	1,0	
DEDRA SW INTEGRALE	1995	1994-97	6,0	4,0	2,0	
DELTA 1.6/1.8 (II S.)	1581-1756	1993-01	1,8	1,2	0,6	
DELTA 2.0 16V (II S.)	1995	1993-97	2,6	1,7	0,9	
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 2.0 20V/2.4 20V	1998-2446	1994-01	3,0	2,0	1,0	
K 2.0 TURBO 16V	1995	1994-98	3,8	2,5	1,3	
K 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	3,8	2,5	1,3	
K 3.0 V6 24V	2959	1994-01	3,8	2,5	1,3	
K 2.0 20V/2.4 20V S.W.	1998-2446	1996-01	3,0	2,0	1,0	
K 2.0 TURBO 16V S.W.	1995	1996-98	3,8	2,5	1,3	
K 2.0 20V TURBO S.W.	1998	1998-00	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	10,5	7,0	3,5	
K COUPÉ 2.4 20V	2446	1997-00	11,3	7,5	3,8	
K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959	1997-00	12,8	8,5	4,3	
K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998	1998-00	12,0	8,0	4,0	
Y 11	1108	1997-00	1,8	1,2	0,6	
Y 1.2/1.2 16V	1242	1996-04	2,1	1,4	0,7	
Y 1.4	1370	1996-98	2,4	1,6	0,8	
Z 2.0 16V	1997-1998	1999-02	2,3	1,5	0,8	
Z 2.0 TURBO	1998	1994-02	3,0	2,0	1,0	
LYBRA 1.6i 16V	1581-1596	1999-06	1,5	1,0	0,5	
LYBRA 1.8i 16V	1747	1999-06	1,8	1,2	0,6	
LYBRA 2.0i 20V	1998	1999-06	2,3	1,5	0,8	
LYBRA 1.6i 16V SW	1581	1999-06	1,5	1,0	0,5	
LYBRA 1.8i 16V SW	1747	1999-06	1,8	1,2	0,6	
LYBRA 2.0i 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	
PHEDRA 2.0 16V	1997	2002-05	3,0	2,0	1,0	
PHEDRA 2.9 V6	2946	2002-05	4,5	3,0	1,5	
YPSILON (I S.) 1.2/1.2 16V	1242	2003-06	3,3	2,2	1,1	
YPSILON (II S.) 1.4 16V	1368	2003-06	3,0	2,0	1,0	

LAND ROVER

GRAN BRETAGNA

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	
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	
101 1 TON FWC	3528	1975-78	24,0	16,0	8,0	
109 FWC	2286	1963-66	22,5	15,0	7,5	
110 FWC	2286-2625	1967-72	22,5	15,0	7,5	
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	42,0	28,0	14,0	
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528	1977-82	25,5	17,0	8,5	
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528	1983-85	18,0	12,0	6,0	
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528	1985-89	19,5	13,0	6,5	

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528	1981-82	22,5	15,0	7,5
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528	1983-85	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528	1985-89	19,5	13,0	6,5
RANGE ROVER 4P 3.9 V8 IN. (I S.)	3947-3950	1989-95	24,0	16,0	8,0
RANGE ROVER 4P LSE (I S.)	4275	1992-95	37,5	25,0	12,5
RANGE ROVER 4P 4.0 V8 (II S.)	3950	1994-02	10,5	7,0	3,5
RANGE ROVER 4P 4.6 V8 II S.	4554	1994-02	12,0	8,0	4,0
RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4394-4398	2002-07	11,3	7,5	3,8
RANGE ROVER 4.2 V8 S/C (III S.)	4197	2005-09	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 5.0 V8 S/C (III S.)	4999	2009-13	27,8	18,5	9,3
RANGE ROVER SPORT (I S.) 4.4 V8	4394	2005-07	12,0	8,0	4,0
RANGE ROVER SPORT (I S.) 4.2 V8 S/C	4197	2005-10	13,5	9,0	4,5
R. ROVER SPORT (I S.) V8 (COMPR.)	4197	2005-06	15,0	10,0	5,0
RANGE ROVER SPORT (I S.) 5.0 V8 S/C	4999	2009-12	16,5	11,0	5,5
DISCOVERY 2.0 16V (I S.)	1994	1989-98	6,3	4,2	2,1
DISCOVERY 3.5/3.9 V8 (I S.)	3528-3947	1991-98	12,0	8,0	4,0
DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)	3950	1998-04	15,5	10,3	5,2
DISCOVERY 4.0 V6/4.4 V8	4009-4394	2004-07	16,5	11,0	5,5
FREELANDER I S. HARD/SOFTBACK	1796-2497	1997-05	3,8	2,5	1,3
FREELANDER I S. WAGON	1796-2497	1997-05	4,5	3,0	1,5
FREELANDER II S. 3.2 16 24V SW	3192	2006-11	9,7	6,5	3,2

LEXUS

GIAPPONE

GS (I S.) 300/430	2997-4293	1993-05	4,5	3,0	1,5
GS (II S.) 300/430	2996-4293	2005-11	8,3	5,5	2,8
GS (II S.) 450H	3456	2006-12	12,8	8,5	4,3
LS 400/430 V8 I S.	3969-4293	1993-06	7,5	5,0	2,5
LS (I S.) 460	4608	2007-12	19,5	13,0	6,5
LS (I S.) 600H	4969	2007-12	27,0	18,0	9,0
SC 430	4293	2001-09	15,0	10,0	5,0
RX (I S.) 300	2994	2000-03	4,5	3,0	1,5
RX (II S.) 300/330/350	2994-3456	2003-09	4,5	3,0	1,5
RX (II S.) 400H	3310	2005-10	9,0	6,0	3,0

LLOYD

GERMANIA

LP 600	596	1955-61	8,3	5,5	2,8
ALEXANDER	596	1957-61	10,5	7,0	3,5
ARABELLA	897	1959-63	13,5	9,0	4,5

LOTUS

GRAN BRETAGNA

SEVEN S1	948-1172	1957-60	60,0	40,0	20,0
SEVEN S2	1498	1960-68	57,0	38,0	19,0
SEVEN S3	1558	1968-70	52,5	35,0	17,5
SEVEN S4	1599	1970-73	48,0	32,0	16,0
ELITE	1216	1957-64	135,0	85,0	59,5
ELAN SPIDER (DHC) S1/S2/S3/S4	1558	1962-70	64,5	43,0	21,5
ELAN COUPÉ (FHC) S3/S4	1558	1965-71	49,5	33,0	16,5
ELAN SPRINT	1558	1970-73	51,0	34,0	17,0
ELAN 26R	1558	1964-66	95,0	130,0	65,0
ELAN +2/+2S	1558	1967-70	49,5	33,0	16,5
ELAN +2S 130/4/+2S 130/5	1558	1971-74	51,0	34,0	17,0
ELAN +2S 130/4 JPS	1558	1973	64,5	43,0	21,5
EUROPA S1	1470	1966-68	42,0	28,0	14,0
EUROPA S2	1565	1968-71	37,5	25,0	12,5
EUROPA TWIN CAM	1558	1971-72	48,0	32,0	16,0
EUROPA JPS	1558	1971-72	57,0	38,0	19,0
EUROPA SPECIAL	1558	1972-75	51,0	34,0	17,0
ELITE 2.0 (S1)	1973	1974-80	33,0	22,0	11,0
ELITE 2.2 (S2)	2174	1980-81	36,0	24,0	12,0
ECLAT 2.0 (S1)	1973	1975-80	30,0	20,0	10,0
ECLAT 2.2 (S2)	2174	1980-82	33,0	22,0	11,0
EXCEL 2.2	2174	1982-88	33,0	22,0	11,0
EXCEL 2.2 SE	2174	1985-88	36,0	24,0	12,0
EXCEL 2.2 SE (S2)	2174	1988-92	36,0	24,0	12,0
ESPRIT S1	1973	1976-78	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S2	1973	1978-80	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S2 2.2	2174	1980-82	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S3 2.2	2174	1982-88	51,0	34,0	17,0
ESPRIT TURBO ESSEX S2	2174	1980	90,0	60,0	30,0
ESPRIT TURBO S2 (CARTER SECCO)	2174	1981-83	54,0	36,0	18,0
ESPRIT TURBO S2 (CARTER UMIDO)	2174	1983-86	54,0	36,0	18,0
ESPRIT TURBO S3 HC	2174	1986-87	54,0	36,0	18,0
ESPRIT SE TURBO	1973-2174	1989-93	57,0	38,0	19,0
ESPRIT S4/S4S	1973-2174	1993-97	60,0	40,0	20,0
ESPRIT GT3 2.0	1973	1996-99	66,0	44,0	22,0
ESPRIT V8 (TUTTE LE VERSIONI)	3506	1996-04	75,0	50,0	25,0
ELAN 1.6I	1558	1989-92	21,0	14,0	7,0
ELAN 1.6I TURBO/ELAN S2	1558	1989-96	27,0	18,0	9,0
ELISE S1	1796	1996-01	33,0	22,0	11,0
ELISE TYPE 49 GOLD LEAF	1796	1999-00	45,0	30,0	15,0
ELISE TYPE 49 JPS	1796	1999-00	45,0	30,0	15,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ELISE 340R	1796	1999-00	45,0	30,0	15,0
ELISE 111 S	1598-1796	1999-01	37,5	25,0	12,5
ELISE 111 R/R	1796	2004-11	45,0	30,0	15,0
ELISE S2 RACE TECH	1796	2001-06	33,0	22,0	11,0
ELISE S2 SPORT TOURER	1796	2001-06	33,0	22,0	11,0
ELISE S2 111	1796	2002-04	37,5	25,0	12,5
ELISE S2 111 S	1796	2002-05	40,5	27,0	13,5
ELISE S2 S	1794	2006-11	34,5	23,0	11,5
ELISE S2 SC	1796	2008-11	49,5	33,0	16,5
ELISE S2 CLUB RACER	1794	2009-11	37,5	25,0	12,5
EXIGE	1796	2000	57,0	38,0	19,0
EXIGE (II S.)	1796	2004-06	48,0	32,0	16,0
EXIGE S/220 S	1796	2006-08	52,5	35,0	17,5
EXIGE S PP 240	1796	2008-11	60,0	40,0	20,0
EXIGE 260 CUP	1796	2008-11	67,5	45,0	22,5
EUROPA S/SE	1998	2006-11	37,5	25,0	12,5

MARCOS

GRAN BRETAGNA

GT 1600	1650	1964-70	30,0	20,0	10,0
MINI GT	849-1215	1965-72	22,5	15,0	7,5
MINI	1275	1991-96	21,0	14,0	7,0
3 LITRE	2994	1968-73	36,0	24,0	12,0
2 LITRE	1996	1969-73	30,0	20,0	10,0
MANTIS	2498	1970-73	26,3	17,5	8,8
MANTARA	2792-3528	1992-96	30,0	20,0	10,0
MANTIS	4933	1997-99	36,0	24,0	12,0

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/CS 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 (CARB.)	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
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
BORA/BORA 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
KHAMISIN	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
BITORBO/BITORBO II	1996	1982-84	13,2	8,8	4,4
BITORBO/BITORBO II	1996	1985-86	13,5	9,0	4,5
BITORBO S/S II	1996	1984-86	19,8	13,2	6,6
BITORBO I	1996	1986-88	14,3	9,5	4,8
BITORBO 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
BITORBO 420	1996	1985-86	9,0	6,0	3,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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	1

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MX5 (MIATA) (III S.) ROAD. COUPÉ	1798-1999 2006-11	11,3	7,5	3,8
RX8 (WANKEL 654X2)	1308 2002-09	17,3	11,5	5,8
XEDOS 6	1995 1993-99	3,0	2,0	1,0
DEMIO	1324-1498 1996-03	1,8	1,2	0,6
626 (VI S.) 1.8I/2.0I 16V (BER./SW)	1840-1991 1998-03	2,3	1,5	0,8
MPV (II S.)	1991-2261 2000-06	1,5	1,0	0,5
MAZDA2 (I S.) 1.2/1.4 16V	1242-1388 2003-07	3,2	2,1	1,1
MAZDA2 (I S.) 1.6 16V	1596 2003-07	4,1	2,7	1,4
MAZDA3 (I S.) 1.4/1.6 16V	1349-1598 2003-09	3,8	2,5	1,3
MAZDA3 (I S.) 2.0 16V 150 CV	1999 2003-09	4,5	3,0	1,5
MAZDA3 (I S.) 2.3 16V 260 CV	2261 2006-09	7,5	5,0	2,5
MAZDA6 (I S.) 1.8/2.0 16V (BER./SW)	1798-1999 2002-09	5,9	3,9	2,0
MAZDA6 (I S.) 2.3 16V (BERLINA/SW)	2261 2002-08	6,0	4,0	2,0

MCLAREN		GRAN BRETAGNA		
F1	6064 1993-98	13.500,0	10.000,0	6.000,0

MERCEDES		GERMANIA		
S TORPEDO	6789 1926-30	1.500,0	1.100,0	660,0
SS TORPEDO	7065 1928-34	2.300,0	1.700,0	1.000,0
NÜRBURG BERLINA	4622-4918 1928-39	90,0	60,0	30,0
SSK	7065 1929-33	5.300,0	3.900,0	2.300,0
MANNHEIM BERLINA	3663 1929-34	75,0	50,0	25,0
STUTTGART TORPEDO	1988-2581 1929-36	67,5	45,0	22,5
SSKL	7065 1930-34	7.600,0	5.600,0	3.400,0
770 GROSSER LIMOUSINE	7665 1930-43	1.200,0	890,0	530,0
170/200 BERLINA	1692-1949 1931-36	67,5	45,0	22,5
170/200 CABRIOLET	1692-1949 1931-36	120,0	80,0	40,0
290 LIMOUSINE	2867 1933-37	75,0	50,0	25,0
500K CABRIOLET	5019 1934-36	2.300,0	1.700,0	1.000,0
540K CABRIOLET	5401 1936-39	5.400,0	4.000,0	2.400,0
540K SPEZIAL ROADSTER	5401 1936-39	9.000,0	6.700,0	4.000,0
230 BERLINA	2229 1937-41	52,5	35,0	17,5
170V BERLINA	1697 1936-44	39,0	26,0	13,0
170 V	1697 1947-53	36,0	24,0	12,0
170 D DIESEL	1767 1949-53	30,0	20,0	10,0
170 DS DIESEL	1767 1949-53	27,0	18,0	9,0
170 S/IV	1767 1949-55	39,0	26,0	13,0
220 BERLINA (W180)	2195 1951-55	33,0	22,0	11,0
220A BERLINA (W180)	2195 1954-56	35,0	23,3	11,7
220 COUPÉ (W187)	2195 1951-55	170,0	113,0	56,5
220 CABRIOLET A (W187)	2195 1951-55	150,0	100,0	50,0
220 CABRIOLET B (W187)	2195 1951-55	105,0	70,0	35,0
300 A/B/C	2996 1951-57	100,0	66,5	33,5
300 D	2996 1957-62	98,0	65,0	32,5
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996 1951-62	180,0	120,0	60,0
300 S/SC COUPÉ	2996 1952-57	405,0	300,0	180,0
300 S/SC CABRIOLET	2996 1952-57	540,0	400,0	240,0
180	1767-1897 1953-62	15,0	10,0	5,0
180 D/190 D	1767-1897 1953-61	13,5	9,0	4,5
190	1897 1955-61	15,0	10,0	5,0
190 C	1897 1961-65	13,5	9,0	4,5
219	2195 1956-59	25,0	16,7	8,3
220 S BERLINA (W180)	2195 1956-59	38,5	25,5	12,8
220 S COUPÉ	2195 1956-59	75,0	50,0	25,0
220 S CABRIOLET	2195 1956-59	150,0	100,0	50,0
220 SE COUPÉ	2195 1958-60	86,0	57,5	28,8
220 SE CABRIOLET	2195 1958-60	160,0	105,0	52,5
300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996 1954-56	1.600,0	980,0	690,0
300 SL ROADSTER	2996 1957-63	1.300,0	800,0	560,0
190 SL	1897 1954-57	150,0	100,0	50,0
190 SL	1897 1958-63	130,0	81,0	57,0
190 D/200 D	1998 1961-68	9,0	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	75,0	50,0	25,0
250 SE COUPÉ (W111)	2496 1965-67	90,0	60,0	30,0
280 SE COUPÉ (W111)	2778 1967-71	101,0	67,5	34,0
300 SE COUPÉ	2996 1962-65	116,0	78,0	39,0
220 SE CABRIOLET (W111)	2195 1961-65	130,0	85,0	42,5
250 SE CABRIOLET (W111)	2496 1965-67	145,0	95,0	47,5
280 SE CABRIOLET (W111)	2778 1967-71	175,0	115,0	57,5
300 SE CABRIOLET	2996 1962-65	220,0	145,0	72,5
600 LIMOUSINE	6330 1963-81	200,0	150,0	89,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	15,0	10,0	5,0
280 S/280 SE BERLINA	2778 1968-72	15,8	10,5	5,3
280 SEL	2778 1968-72	16,5	11,0	5,5
280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499 1970-72	21,0	14,0	7,0
300 SEL 2.8 BERLINA	2778 1968-69	24,0	16,0	8,0
300 SEL 6.3 BERLINA	6330 1968-72	83,0	55,0	27,5
280 SE 3.5 COUPÉ	3499 1969-71	150,0	100,0	50,0
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499 1969-71	295,0	185,0	130,0
300 SEL 4.5 AMERICA	4510 1969-71	37,5	25,0	12,5
200/220 (W115)	1998-2197 1968-73	6,8	4,5	2,3
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496 1973-76	6,8	4,5	2,3
230-6/250 (W114)	2292-2496 1968-73	8,3	5,5	2,8
280/280 E (W114)	2746 1972-76	9,8	6,5	3,3
250 C/250 CE (W114)	2496 1968-73	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
350 SL (R107)	2962 1985-89	36,5	27,0	16,2
350 SL (R107)	3499 1971-75	36,5	27,0	16,2
350 SL (R107)	3499 1975-80	36,5	27,0	16,2
380 SL (R107)	3818-3839 1980-86	42,0	31,0	18,6
420 SL (R107)	4196 1985-89	40,5	30,0	18,0
450 SL (R107)	4520 1973-75	45,0	30,0	15,0
450 SL (R107)	4520 1975-80	45,0	30,0	15,0
450 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 1973-79	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 TE (T123)	2746 1978-86	18,0	12,0	6,0
230 C/230 CE (C123)	2299-2307 1977-84	12,8	8,5	4,3
260 C/280 CE (C123)	2746 1977-84	15,0	10,0	5,0
260 SE (W126)	2599 1986-90	7,5	5,0	2,5
280 S/SE/SEL (W126)	2746 1980-82	7,5	5,0	2,5
280 S/SE/SEL (W126)	2746 1982-85	7,5	5,0	2,5
300 SE/SEL (W126)	2962 1986-89	8,3	5,5	2,8
300 SE/SEL (W126)	2962 1989-91	8,3	5,5	2,8
380 SE/SEL (W126)	3818 1980-81	9,8	6,5	3,3
380 SE/SEL (W126)	3818 1982-85	9,8	6,5	3,3
300 SE/SEL (W126)	4196 1986-91	10,5	7,0	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973 1980-81	11,3	7,5	3,8
500 SE/SEL (W126)	4973 1982-87	12,0	8,0	4,0
500 SE/SEL (W126)	4973 1987-91	12,0	8,0	4,0
560 SE (W126)	5547 1988-91	13,5	9,0	4,5
560 SEL (W126)	5547 1986-89	16,0	10,0	7,0
560 SEL (W126)	5547 1989-91	16,0	10,0	7,0
380 SEC (C126)	3818 1981-86	24,0	16,0	8,0
420 SEC (C126)	4196 1986-92	25,5	17,0	8,5
500 SEC (C126)	4973 1981-87	28,5	19,0	9,5
500 SEC (C126)	4973 1987-92	28,5	19,0	9,5
560 SEC (C126)	5547 1985-87	37,5	25,0	12,5
560 SEC (C126)	5547 1987-92	37,5	25,0	12,5
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1971-2299 1982-94	3,3	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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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)	3199	1998-01	26,3	17,5	8,8
500 SL (R129)	4973	1998-98	34,0	22,5	11,3
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	34,0	22,5	11,3
600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	37,5	25,0	12,5
SL 60 AMG (R129)	5956	1997-00	52,5	35,0	17,5
280/300/320 SE/SEL (W/V140)	2799-3199	1991-98	6,0	4,0	2,0
420 SE/SEL (W/V140)	4196	1991-98	7,5	5,0	2,5
500 SE/SEL (W/V140)	4973	1991-98	9,0	6,0	3,0
600 SE/SEL (W/V140)	5987	1991-98	11,3	7,5	3,8
420/500 S COUPÉ/CL (C140)	4196-4973	1992-99	13,5	9,0	4,5
600 S COUPÉ/CL (C140)	5987	1992-99	16,5	11,0	5,5
C 180/200/220/230 (W202)	1999-2295	1993-02	2,6	1,7	0,9
C 200/230 KOMPRESSOR (W202)	1998-2295	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 180/200/220/230 S.W. (S202)	1799-2295	1996-02	3,6	2,4	1,2
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 200/230 KOMPRESSOR S.W. (S202)	1998-2295	1997-00	5,3	3,5	1,8
E 200/230/280 (W210)	1998-2799	1995-00	5,3	3,5	1,8
E 200 KOMPRESSOR (W210)	1998	1997-02	6,0	4,0	2,0
E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-02	9,0	6,0	3,0
E 240/280/320 V6 (W210)	2397-3199	1997-03	8,3	5,5	2,8
E 320 (W 210)	3199	1995-97	7,5	5,0	2,5
E 420 (W210)	4196	1996-97	9,8	6,5	3,3
E 430 V8 (W210)	4266	1997-02	11,3	7,5	3,8
E 50 AMG (W210)	4973	1995-97	22,5	15,0	7,5
E 55 AMG (W210)	5439	1997-02	25,5	17,0	8,5
E 200/230/280 T (S210)	1998-2799	1996-03	7,5	5,0	2,5
E 200 KOMPRESSOR T (S210)	1998	1997-03	8,3	5,5	2,8
E 240/280/320 V6 T (S210)	2397-3199	1997-03	10,5	7,0	3,5
E 320 T (S210)	3199	1996-97	9,0	6,0	3,0
E 280/320 V6 T 4 MATIC (S210)	2799-3199	1997-03	11,3	7,5	3,8
E 420 T (S210)	4196	1996-97	12,0	8,0	4,0
E 430 V8 T (S210)	4266	1997-03	13,5	9,0	4,5
E 55 AMG T (S210)	5439	1997-02	27,0	18,0	9,0
SLK (R170) 200	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	410,0	3.000,0	1.800,0
CLK 200 (C208)	1998	1997-01	7,5	5,0	2,5
CLK 200 KOMPRESSOR (C208)	1998	1997-02	9,0	6,0	3,0
CLK 230 KOMPRESSOR (C208)	2295	1997-02	9,8	6,5	3,3
CLK 230 (C208)	3199	1997-02	10,5	7,0	3,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
CLK 430 (C208)	4266	1997-02	13,5	9,0	4,5
CLK 200 CABRIO (A208)	1998	1998-01	9,8	6,5	3,3
CLK 200 KOMPRESSOR CABRIO (A208)	1998	1998-03	12,0	8,0	4,0
CLK 230 KOMPRESSOR CABRIO (A208)	2295	1998-03	12,8	8,5	4,3
CLK 320 CABRIO (A208)	3199	1998-03	13,5	9,0	4,5
CLK 430 CABRIO (A208)	4266	1999-03	16,5	11,0	5,5
CLK 55 AMG (C208)	5439	1999-02	22,5	15,0	7,5
CLK 200 K/200 CGI (C209)	1796	2002-10	6,8	4,5	2,3
CLK 240/280 (C209)	2597-2996	2002-10	8,3	5,5	2,8
CLK 320/350 (C209)	3199-3498	2002-10	9,8	6,5	3,3
CLK 500 (C209)	4966-5461	2002-10	12,0	8,0	4,0
CLK 200 K/200 CGI CABRIO (A209)	1796	2003-10	8,3	5,5	2,8
CLK 240/280 CABRIO (A209)	2597-2996	2003-10	9,8	6,5	3,3
CLK 320/350 CABRIO (A209)	3199-3498	2003-10	11,3	7,5	3,8
CLK 500 CABRIO (A209)	4966-5461	2003-10	13,5	9,0	4,5
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-06	16,5	11,0	5,5
CLK 63 AMG (C209)	6208	2006-10	18,2	12,1	6,1
CLK 55 AMG CABRIO (A209)	5439	2003-06	18,0	12,0	6,0
CLK 63 AMG CABRIO (A209)	6208	2006-10	19,7	13,1	6,6
SLS (C/R/N197) AMG COUPÉ	6208	2010-14	210,0	140,0	70,0
CLASSE M (W163) ML 230	2295	1997-01	5,3	3,5	1,8
CLASSE M (W163) ML 320/350	3199-3724	1997-05	6,8	4,5	2,3
CLASSE M (W163) ML 430	4266	1997-01	8,3	5,5	2,8
CLASSE M (W163) ML 500	4966	2001-05	9,8	6,5	3,3
CLASSE M (W163) ML 55 AMG	5439	1999-04	12,8	8,5	4,3
CLASSE M (W164) ML 500	4966-5461	2005-10	10,5	7,0	3,5
CLASSE M (W164) ML 63 AMG	6208	2006-10	18,8	12,5	6,3
S280/320 (W/V220)	2799-3199	1998-03	6,0	4,0	2,0
S 350/430/500 (W/V220)	3724-4966	1998-05	7,5	5,0	2,5
S 600 (W/V220)	5786	1999-05	9,0	6,0	3,0
S 600 BITURBO (W/V220)	5513	2002-05	12,0	8,0	4,0
S 55 AMG (W/V220)	5439	2000-02	19,5	13,0	6,5
S 55 K AMG (W/V220)	5439	2002-05	19,5	13,0	6,5
S 65 K AMG (W/V220)	5980	2003-05	21,8	14,5	7,3
CL 500 (C/CL215)	4966	1999-06	12,8	8,5	4,3
CL 600 (C/CL215)	5786	1999-06	15,0	10,0	5,0
CL 600 BITURBO (C/CL215)	5513	2002-06	18,0	12,0	6,0
CL 55 AMG (C/CL215)	5439	1999-06	16,5	11,0	5,5
CL 55 K AMG (C/CL215)	5439	2002-06	19,5	13,0	6,5
CL 65 AMG (C/CL215)	5980	2003-06	24,0	16,0	8,0
C 240 V6 (W203)	2597	2000-05	3,5	2,3	1,2
C 240 T V6 (S203)	2597	2000-05	4,8	3,2	1,6
C 320/350 T V6 (S203)	3199-3498	2000-07	5,6	3,7	1,9
C 320/350 V6 (W203)	3199-3498	2000-07	4,1	2,7	1,4
C 32 AMG (W/S203)	3199	2000-04	13,5	9,0	4,5
C 55 AMG (W203)	5439	2004-07	16,5	11,0	5,5
C 55 AMG T (S203)	5439	2004-07	16,5	11,0	5,5
C 160/180 SPORTCOUPÉ (C/CL203)	1796-1998	2001-06	2,3	1,5	0,8
C 180/200/230 K SP COUPÉ (C/CL203)	1796	2000-08	3,5	2,3	1,2
C 320/350 SPORTCOUPÉ (C/CL203)	3199-3498	2000-08	4,8	3,2	1,6
C 32 AMG SPORTCOUPÉ (C/CL203)	3199	2000-04	7,5	5,0	2,5
A 140/160 (W/V168)	1397-1598	1997-04	1,5	1,0	0,5
A 140 L/160 L (W/V168)	1397-1598	2001-04	2,3	1,5	0,8
A 190/210 (W/V168)	1897-2084	2000-04	2,7	1,8	0,9
A 190 L/210 L (W/V168)	1897-2084	2001-04	3,5	2,3	1,2
SL 280/300 (R230)	2996	2008-11	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	2008-08	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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
S 450/500 (W/V221)	4663-5461	2005-09	13,5	9,0	4,5
S 600 LUNGA (W/V221)	5513	2006-09	18,0	12,0	6,0
S 63 AMG (W/V221)	6208	2006-09	22,5	15,0	7,5
S 65 AMG (W/V221)	5980	2006-09	37,5	25,0	12,5
SLR MC LAREN	5439	2004-08	300,0	220,0	135,0
SLR ROADSTER	5439	2007-10	400,0	295,0	180,0
SLR MC LAREN 722 EDITION	5439	2006-08	500,0	370,0	220,0
SLR ROADSTER 722S	5439	2008-10	750,0	560,0	335,0
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
B 200 TURBO	2034	2005-07	5,0	3,3	1,7
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	17,0	10,0	7,5
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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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
NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	60,0	40,0	20,0
SA SALOON	2288-2322	1937-39	30,0	20,0	10,0
SA DROPHEAD COUPÉ	2288-2322	1937-39	60,0	40,0	20,0
VA SALOON	1548	1937-39	27,0	18,0	9,0
VA DROPHEAD COUPÉ	1548	1937-39	55,5	37,0	18,5
WA SALOON	2561	1938-39	34,5	23,0	11,5
WA DROPHEAD COUPÉ	2561	1938-39	67,5	45,0	22,5
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
TD ARNOLD	1250	1951-53	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
YA BERLINA	1250	1947-50	20,3	13,5	6,8
YB BERLINA	1250	1951-53	20,3	13,5	6,8
YT TOURER	1250	1948-50	36,0	24,0	12,0
MAGNETTE ZA/ZB	1489	1953-59	12,8	8,5	4,3
MAGNETTE MKIII/MKIV	1489-1622	1959-68	11,3	7,5	3,8
A	1489	1955-59	51,0	34,0	17,0
A COUPÉ	1489	1956-59	42,0	28,0	14,0
A TWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	80,0	50,0	35,0
A TWIN CAM COUPÉ	1588	1958-60	69,0	43,0	30,0
A 1600 ROADSTER	1588	1959-61	48,0	32,0	16,0
A 1600 COUPÉ	1588	1959-61	40,5	27,0	13,5
A 1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	49,5	33,0	16,5
A 1600 MK2 COUPÉ	1622	1961-62	42,0	28,0	14,0
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

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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
1100	1098	1962-68	6,0	4,0	2,0
1300/1300 MK2	1275	1967-71	6,8	4,5	2,3
F/F VVC	1588-1796	1995-01	8,3	5,5	2,8
RV8	3950	1992-95	24,0	16,0	8,0
TF	1588-1796	2000-05	7,5	5,0	2,5
ZR 105/120/160	1397-1796	2001-05	2,4	1,6	0,8
ZS 120/180	1796-2497	2001-05	3,2	2,1	1,1
ZT 160/160 V6/180/190	1796-2497	2001-05	5,0	3,3	1,7
ZT X POWER 385	4601	2002	12,8	8,5	4,3
ZT-F 160/160 V6/180/190	1796-2497	2002-05	5,7	3,8	1,9
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 VER.)	1598	2008-10	15,5	10,4	5,2
CABRIO (R57) 1.6 16V COOPER WORKS	1598	2009-10	18,3	12,2	6,1
MITSUBISHI			GIAPPONE		
GALANT/GALANT TURBO	1597-2350	1983-87	3,8	2,5	1,3
GALANT/GALANT VR-4 TURBO	1755-1998	1987-91	6,8	4,5	2,3
COLT (TUTTE LE VER.)	1244-1410	1980-87	2,3	1,5	0,8
COLT TURBO	1598	1983-87	6,0	4,0	2,0
COLT (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1299-1955	1987-92	3,0	2,0	1,0
COLT GTI 16V (TURBO)	1595	1987-91	8,3	5,5	2,8
COLT (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1299-1836	1991-95	2,3	1,5	0,8
COLT (IV S.) TUTTE LE VERSIONI	1299-1834	1994-96	2,3	1,5	0,8
3000 GT	2972	1990-01	18,8	12,5	6,3
3000 GT SPIDER	2972	1995-00	19,3	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	33,0	22,0	11,0
LANCER GSR EVO III/IV	1997	1995-97	36,0	24,0	12,0
LANCER GSR EVO V/VI/VII	1997	1998-03	40,5	27,0	13,5
LANCER GSR EVO VIII	1997	2003-05	43,5	29,0	14,5
LANCER GSR EVO IX	1997	2005-08	45,0	30,0	15,0
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	1997	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 (II S.)	2972	1996-99	5,3	3,5	1,8
PAJERO SPORT (II S.)	2972	1998-04	5,3	3,5	1,8
CARISMA 1.6i 16V/1.8i 16V GDI	1597-1834	1996-03	2,0	1,3	0,7
SPACE GEAR	1997-2972	1994-97	2,4	1,6	0,8
SPACE RUNNER (I S.)	1834-1997	1991-99	1,8	1,2	0,6
SPACE WAGON	1997	1991-96	1,8	1,2	0,6
SPACE WAGON (III S.) 2.0i 2.4i 16V	1997-2351	1998-01	2,4	1,6	0,8
SPACE STAR 1.3/6i 16V/1.8i 16V GDI	1299-1834	1998-07	2,1	1,4	0,7
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)	990	1934-39	52,5	35,0	17,5
F-4/F-2/F-SUPER THREEMAX (FORD F93A)	933-1172	1932-52	45,0	30,0	15,0
4-4 (DAL 1946 4/4 (I S.) CLIMAX/SPECIAL)	1122-1627	1936-51	52,5	35,0	17,5
4/4 SERIES II (FORD 100E)	1172	1955-60	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES IV (FORD 109E)	1340	1961-63	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES V (FORD 116E)	1498	1963-68	45,0	30,0	15,0
4/4 1600 (FIAT/FORD KENT-CVH-EFI)	1584-1959	1968-93	52,5	35,0	17,5
4/4 1800/2000 (FORD)	1796-1999	1993-08	55,5	37,0	18,5
PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2088	1950-54	52,5	35,0	17,5
PLUS 4 «COWLED» (VANG./TR2/TR3/TR4)	1991-2138	1954-69	57,0	38,0	19,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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 4 PLUS (TR4)	2138	1964-65	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

OXFORD TORPEDO/BERLINA	2062-2513	1927-35	17,3	11,5	5,8
MINOR BERLINA	847	1929-34	16,5	11,0	5,5
COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938	1931-35	21,0	14,0	7,0
TEN BERLINA	1292-1550	1933-48	13,5	9,0	4,5
EIGHT BERLINA	918	1935-48	15,0	10,0	5,0
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	12,0	8,0	4,0
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	17,0	11,3	5,7
MINI MINOR	848	1964-67	12,0	8,0	4,0
MINI COOPER	997	1962-64	20,0	13,3	6,7
MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64	40,0	26,7	13,3
MINI COOPER	998	1964-67	27,5	18,3	9,2
MINI COOPER MK2	998	1968-69	30,0	20,0	10,0
MINI COOPER S	970	1964-65	40,0	26,7	13,3
MINI COOPER S	1275	1964-67	36,0	24,0	12,0
MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	36,0	24,0	12,0
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	13,5	9,0	4,5
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	10,5	7,0	3,5
MINI MOKE (AUS)	998	1966-69	19,5	13,0	6,5
1100	1098	1964-67	6,0	4,0	2,0
1100/1300 TRAVELLER	1098-1275	1966-74	6,8	4,5	2,3
1100 MK2	1098	1967-74	6,0	4,0	2,0
1800	1798	1966-68	7,5	5,0	2,5
1800 MK2	1798	1968-74	7,5	5,0	2,5

MOSKOVITCH

RUSSIA

2136/2137	1357-1479	1974-87	1,5	1,0	0,5
2138/2140	1357-1479	1974-90	1,8	1,2	0,6
2141 (ALEKO)	1479-1890	1987-91	1,2	0,8	0,4
ISH-2126	1479	1987-91	1,2	0,8	0,4

NISSAN

GIAPPONE

DATSUN 240Z/ZG	2393	1969-75	34,5	23,0	11,5
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	24,0	16,0	8,0
DATSUN 280 ZX/ZX2+2	2753	1978-81	21,0	14,0	7,0
PRAIRIE	1974-2388	1988-94	1,8	1,2	0,6
SKYLINE GTS-T	1998	1989-91	25,5	17,0	8,5
SKYLINE GT-R	2568	1989-91	33,0	22,0	11,0
200/240 SX	1809-2388	1989-02	18,0	12,0	6,0
PRIMERA I S. (TUTTE LE VER.)	1597-1998	1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA I S. 4WD (TUTTE LE VER.)	1998	1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA I S. SW (TUTTE LE VER.)	1597-1998	1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA II S. (TUTTE LE VERSIONI)	1597-1998	1996-02	1,5	1,0	0,5
PRIMERA II S. SW (TUTTE LE VER.)	1597-1998	1998-02	1,5	1,0	0,5
PRIMERA III S. (TUTTE LE VERSIONI)	1769-1998	2002-06	1,5	1,0	0,5
PRIMERA III S. SW (TUTTE LE VER.)	1769-1998	2002-06	1,5	1,0	0,5
SUNNY GT-R	1998	1990-95	22,5	15,0	7,5
300 ZX	2960	1990-97	20,2	13,5	6,8
FIGARO	988	1991-92	18,0	12,0	6,0
MICRA (II S.)	997-1275	1992-03	1,7	1,1	0,6
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	3,8	2,5	1,3
MICRA (III S.) 1.0/1.2/1.4 16V	998-1386	2003-10	3,0	2,0	1,0
MICRA (III S.) 1.6 16V	1598	2005-09	3,8	2,5	1,3
MICRA C+C	1386-1598	2005-10	4,2	2,8	1,4
SERENA	1597-1998	1993-01	1,2	0,8	0,4
NX ALMERA 1.4/1.6 16V	1392-1597	1996-01	1,2	0,8	0,4
NX ALMERA 2.0 16V 3 PORTE GTI	1998	1996-01	3,8	2,5	1,3
ALMERA 1.5/1.8 16V (II S.)	1497-1663	2000-06	2,3	1,5	0,8

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
MAXIMA QX (TUTTE LE VERSIONI)	1995-2988	1995-03	3,8	2,5	1,3
PRAIRIE JOY	1998	1995-96	1,8	1,2	0,6
MURANO (I S.)	3498	2004-08	5,3	3,5	1,8
350 Z	3498	2003-09	18,0	12,0	6,0
350 Z ROADSTER	3498	2004-09	21,0	14,0	7,0
PATROL	2753-3956	1980-95	6,8	4,5	2,3
SAFARI/PATROL GR	4169	1988-97	6,0	4,0	2,0
SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	7,5	5,0	2,5
SAFARI/PATROL GR	4479	1999-04	9,0	6,0	3,0
SAFARI/PATROL GR	4758	2005-06	9,0	6,0	3,0
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	3,8	2,5	1,3
TERRANO II	2389-2960	1992-02	4,5	3,0	1,5
PATHFINDER (II S.)	3275-3954	1997-06	5,3	3,5	1,8
X-TRAIL TUTTE LE VERSIONI (I S.)	1998-2488	2001-07	5,3	3,5	1,8

NSU

GERMANIA

PRINZ I/III/III	583	1958-61	13,5	9,0	4,5
PRINZ 4/4L	598	1961-73	6,0	4,0	2,0
SPORT COUPÉ	583-598	1959-67	18,0	12,0	6,0
SPIDER WANKEL	500	1964-67	36,0	24,0	12,0
PRINZ 1000 L/S/C	996	1963-73	7,5	5,0	2,5
1000 TT	1085	1965-68	18,8	12,5	6,3
1000 TTS	996	1967-71	34,5	23,0	11,5
1200 TT	1177	1968-72	24,8	16,5	8,3
1200/1200 C	1177	1967-73	12,0	8,0	4,0
TYR 110/110 SC	1085-1177	1965-67	12,0	8,0	4,0
RO 80 (WANKEL 497X2)	994	1967-77	12,8	8,5	4,3

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

10/40 PS (MODELL 80)	2620	1925-29	18,0	12,0	6,0
12/50 PS (MODELL 80)	3160	1927-28	18,0	12,0	6,0
15/60 PS (MODELL 100)	3882	1927-28	22,5	15,0	7,5
7/34 PS	1735	1927-28	15,0	10,0	5,0
24/110 PS REGENT	5972	1928-29	37,5	25,0	12,5
8/40 PS	1916	1928-30	15,0	10,0	5,0
16/60 PS	4170	1929	24,0	16,0	8,0
14/50 PS	3640	1929-30	22,5	15,0	7,5
4/20 PS	1018	1929-31	18,0	12,0	6,0
1.8 LITER/1.8 REGENT	1790	1931-33	16,5	11,0	5,5
1.2 LITER/REGENT/12 LG	1193	1931-35	15,0	10,0	5,0
1 LITER	995	1933	18,0	12,0	6,0
1.3 LITER	1288	1934-35	15,0	10,0	5,0
P4	1073	1935-37	15,0	10,0	5,0
6	1932	1934-37	18,0	12,0	6,0
SUPER 6	2473	1937-38	18,0	12,0	6,0
OLYMPIA	1288	1935-37	31,5	21,0	10,5
OLYMPIA (OL 38)	1488	1938-40	15,0	10,0	5,0
OLYMPIA (TUTTE LE VERSIONI)	1488	1947-52	10,5	7,0	3,5
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	18,0	12,0	6,0
OLYMPIA (1100/1700)	1078-1698	1967-70	16,5	11,0	5,5
OLYMPIA COUPÉ LS 1900	1897	1967-70	21,0	14,0	7,0
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 BERLINA)	993	1962-65	7,5	5,0	2,5
KADETT/KADETT A (TUTTE LE SW)	993	1962-65	9,0	6,0	3,0
KADETT/KADETT A (TUTTE LE COUPÉ)	993	1962-65	12,0	8,0	4,0
KADETT B (TUTTE BERL. 1.0-1.1-1.2)	993-1196	1965-73	6,0	4,0	2,0
KADETT B (TUTTE BERL. 1500-1700)	1492-1698	1967-70	7,5	5,0	2,5
KADETT B (CARAVAN 1.0-1.1-1.2)	1000-1200	1968-73	6,0	4,0	2,0
KADETT B (TUTTE CARAVAN 1500-1700)	1492-1698	1967-70	7,5	5,0	2,5
KADETT B (TUTTE COUPÉ 1.1-1.5-1.7)	1078-1698	1965-70	10,5	7,0	3,5
KADETT B RALLYE COUPÉ 1100 S	1078	1965-70	15,0	10,0	5,0
KADETT B RALLYE COUPÉ 1900 S	1897	1966-70	22,5	15,0	7,5
KADETT LS (TUTTE BERL. DA 1.1 A 1.7)	1078-1698	1967-70	9,0	6,0	3,0
KADETT LS (TUTTE COUPÉ DA 1.1 A 1.7)	1078-1698	1967-71	12,0	8,0	4,0
KADETT LS COUPÉ RALLYE 1100-1200	1078-1196	1967-73	15,0	10,0	5,0
KADETT LS COUPÉ RALLYE 1900	1897	1967-73	22,5	15,0	7,5
KADETT C (TUTTE LE VERSIONI)	993-1196	1973-79	3,8	2,5	1,3
KADETT D (TUTTE LE VERSIONI)	993-1584	1979-84	3,0	2,0	1,0
KADETT E (TUTTE LE VER.)	1196-1796	1984-92	2,0	1,3	0,7
KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-94	6,0	4,0	2,0
KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	36,0	24,0	12,0
KADETT GT	1796	1983-84	15,0	10,0	5,0
KADETT 1800/2000 GSI	1796-1998	1984-91	12,0	8,0	4,0
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	13,5	9,0	4,5
KADETT 2.0 CABRIO/LE/GSI	1998	1985-93	11,3	7,5	3,8
ADMIRAL	2605-2784	1964-68	9,0	6,0	3,0

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ADMIRAL V8	4638	1965-68	10,5	7,0	3,5
ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	10,5	7,0	3,5
KAPITAEN	2473	1938-40	18,0	12,0	6,0
KAPITAEN	2473	1948-50	15,5	7,0	3,5
KAPITAEN	2473	1951-53	9,8	6,5	3,3
KAPITAEN	2473	1954-55	9,0	6,0	3,0
KAPITAEN	2473	1955-57	9,0	6,0	3,0
KAPITAEN	2473	1958-59	9,8	6,5	3,3
KAPITAEN	2586-2605	1959-63	9,0	6,0	3,0
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 VERSIONI)	1488	1953-55	9,0	6,0	3,0
OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VERSIONI)	1488	1956-57	9,0	6,0	3,0
OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VER.)	1488-1680	1958-60	9,0	6,0	3,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	18,0	12,0	6,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	18,0	12,0	6,0
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/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	2,3	1,5	0,8
REKORD E/E2 CARAVAN	1698-2197	1977-86	2,3	1,5	0,8
COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	9,0	6,0	3,0
COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77	9,0	6,0	3,0
COMMODORE GS/E COUPÉ	1784	1972-77	22,5	15,0	7,5
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 A	2490-2969	1977-88	9,0	6,0	3,0
SENATOR B (II S.)	2490-2594	1987-93	5,3	3,5	1,8
SENATOR B 3.0i/3.0i 24V (II S.)	2969	1987-93	5,3	3,5	1,8
GT 1100	1078	1968-70	18,0	12,0	6,0
GT	1078-1897	1968-73	21,0	14,0	7,0
GT/J	1896-1897	1970-73	19,5	13,0	6,5
MANTA (I S.)	1196-1897	1970-75	12,0	8,0	4,0
MANTA (II/III S.)	1297-1979	1975-88	10,5	7,0	3,5
MANTA 400	2410	1980-85	45,0	30,0	15,0
ASCONA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1897	1970-75	3,8	2,5	1,3
ASCONA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1916-1979	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	52,5	35,0	17,5
MONZA	2784-2969	1977-82	13,5	9,0	4,5
MONZA	2784-2969	1983-87	15,0	10,0	5,0
CORSA (TUTTE LE VERSIONI)	993-1598	1982-94	1,8	1,2	0,6
CORSA TR (TUTTE LE VERSIONI)	993-1297	1982-93	1,2	0,8	0,4
CORSA GSI	1598	1987-94	7,5	5,0	2,5
CORSA (II S.)	973-1389	1993-00	1,7	1,1	0,6
CORSA (II S.) GSI	1598	1993-01	8,3	5,5	2,8
CORSA (III S.)	973-1389	2000-06	1,5	1,0	0,5
CORSA (III S.) GSI/SPORT1.8	1796	2001-06	5,3	3,5	1,8
OMEGA 1.8/2.0	1796-1998	1986-94	2,3	1,5	0,8
OMEGA CD 2.4i	2410	1988-93	2,6	1,7	0,9
OMEGA GL 2.6i V6	2594	1990-93	2,7	1,8	0,9
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	3,0	2,0	1,0
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1988-94	3,8	2,5	1,3
OMEGA 1.8/2.0 CARAVAN	1796-1998	1986-94	2,4	1,6	0,8
OMEGA CARAVAN 2.4i	2410	1988-93	2,6	1,7	0,9
OMEGA GL 2.6i V6 CARAVAN	2594	1990-93	2,7	1,8	0,9
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1991-94	57,0	38,0	19,0
OMEGA 2.0/2.2/2.5/2.6 (II S.)	1998-2597	1994-03	2,4	1,6	0,8
OMEGA 2.0/2.2/2.5/2.6 SW (II S.)	1998-2597	1994-03	2,7	1,8	0,9
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	1988-95	1,7	1,1	0,6
VECTRA (I S.) 4X4	1796-1998	1988-95	2,0	1,3	0,7
VECTRA (I S.) 2.0i TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	4,5	3,0	1,5
VECTRA (II/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.) J1500	2498	1999	2,0	1,3	0,7
VECTRA (II S.) CARAVAN	1598-2198	1996-02	2,0	1,3	0,7
VECTRA III S. (TUTTE LE VERSIONI)	1796-1998	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.) 2.0 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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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 (II S.) BERLINA/SW	1389-1998	1991-98	2,3	1,5	0,8
ASTRA (II S.) GSI 16V	1796-1998	1991-94	4,5	3,0	1,5
ASTRA (II S.) GSI 16V	1998	1994-97	6,0	4,0	2,0
ASTRA (II S.) CABRIO	1389-1998	1993-98	4,5	3,0	1,5
ASTRA (II S.) BERLINA/SW	1189-1998	1998-04	2,3	1,5	0,8
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 1.8 16V	1796	2000-05	3,8	2,5	1,3
ASTRA (II S.) COUPÉ 2.0 TURBO 16V	1998	2000-05	5,3	3,5	1,8
ASTRA (II S.) CABRIO 1.6/1.8 16V	1598-1796	2001-06	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
FRONTIERA (TUTTE LE VERSIONI)	1998-2410	1991-98	3,8	2,5	1,3
FRONTIERA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	2188-2165	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	4,5	3,0	1,5
TIGRA TWINTOP 1.8 16V	1796	2005-08	6,8	4,5	2,3
SINTRA 2.2 16V	2198	1997-99	2,0	1,3	0,7
SINTRA 3.0 V6 24V	2962	1996-99	2,1	1,4	0,7
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
AGILA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	973-1229	2000-08	2,1	1,4	0,7
SPEEDSTER	2198	2001-07	30,0	20,0	10,0
SPEEDSTER TURBO	1998	2003-07	37,5	25,0	12,5
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	22,5	15,0	7,5

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	610-654	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 (I S.) 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

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

PEUGEOT

FRANCIA

172 BS SPORT	720	1923-24	62,5	41,5	20,8
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
172 R/M/S CABRIOLET	695-950	1926-29	20,0	13,3	6,7
177 B/BL TORPEDO	1525	1924-26	20,0	13,3	6,7
172 R/M/S TORPEDO	695-950	1926-29	18,8	12,5	6,3
172 R/M/S COUPÉ	695-950	1926-29	18,8	12,5	6,3
177 M TORPEDO	1393-1615	1927-28	18,8	12,5	6,3
177 M BERLINA WEYMAN	1393-1615	1927-28	18,8	12,5	6,3
177 R BERLINA	1393-1615	1928	18,8	12,5	6,3
190 S COACH	695	1928-31	14,5	9,7	4,8
190 S CABRIOLET	695	1928-31	20,0	13,3	6,7
201 BERLINA	1122	1930-32	19,5	13,0	6,5
201 COUPÉ SPIDER	1122	1930-32	25,1	16,7	8,4
201 CABRIOLET	1122	1930-32	27,5	18,3	9,2

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
201 E BERLINA	1122	1931-32	18,8	12,5	6,3
201 E COUPÉ SPIDER	1122	1931-32	25,1	16,7	8,4
201 C BERLINA	1122	1932	18,8	12,5	6,3
201 C COUPÉ	1122	1932	25,1	16,7	8,4
201 C COUPÉ APRIBILE	1122	1932	31,0	20,8	10,4
201 C ROADSTER	1122	1932	38,0	25,3	12,7
201 B BERLINA	1122	1933	18,8	12,5	6,3
201 B COUPÉ	1122	1933	25,1	16,7	8,4
201 BR BERLINA	1122	1934	18,8	12,5	6,3
201 BR COUPÉ	1122	1934	25,1	16,7	8,4
201 D COUPÉ	1307	1935-36	37,5	25,0	12,5
201 M CABRIOLET	1465	1936-37	29,0	19,3	9,7
301 C BERLINA	1465	1932-33	21,5	14,3	7,2
301 C LIMOUSINE	1465	1932-33	21,3	14,2	7,1
301 LIMOUSINE FAMILIARE	1465	1933	20,0	13,3	6,7
301 C COUPÉ	1465	1932-33	31,0	20,8	10,4
301 C COUPÉ APRIBILE	1465	1932-33	35,0	23,3	11,7
301 C ROADSTER	1465	1932-33	43,5	29,0	14,5
301 CR BERLINA	1465	1933-34	21,3	14,2	7,1
301 CR BERLINA AERODINAMICA	1465	1933-34	37,0	24,7	12,3
301 CR COUPÉ	1465	1933-34	31,0	20,8	10,4
301 CR COUPÉ GOLF	1465	1933-34	39,0	26,0	13,0
301 CR COUPÉ APRIBILE	1465	1933-34	45,0	30,0	15,0
301 CR CABRIOLET AERODINAMICA	1465	1933-34	37,5	25,0	12,5
301 CR ROADSTER	1465	1933-34	52,5	35,0	17,5
301 LR LIMOUSINE FAMILIARE	1465	1933-34	15,0	10,0	5,0
301 D BERLINA	1465	1935-36	12,0	8,0	4,0
301 D LIMOUSINE	1465	1935-36	8,5	5,7	2,8
301 D COUPÉ	1465	1935-36	45,0	30,0	15,0
301 D CABRIOLET	1465	1935-36	47,5	31,5	15,8
401 D BERLINA	1720	1934-35	22,5	15,0	7,5
401 D LIMOUSINE	1720	1934-35	13,5	9,0	4,5
401 D LIMOUSINE FAMILIARE	1720	1934-35	13,5	9,0	4,5
401 D COUPÉ GOLF	1720	1934-35	36,0	24,0	12,0
401 D COUPÉ APRIBILE	1720	1934-35	39,0	26,0	13,0
401 D ROADSTER	1720	1934-35	57,0	38,0	19,0
401 D ECLIPSE	1720	1935	375,0	250,0	125,0
601 C BERLINA	2148	1934	25,1	16,7	8,4
601 L/DL BERLINA AERODINAMICA	2148	1934-35	35,0	23,3	11,7
601 L LIMOUSINE	2148	1934	25,1	16,7	8,4
601 D/DL LIMOUSINE	2148	1934-35	25,1	16,7	8,4
601 L/DL COUPÉ AERODINAMICA	2148	1934-35	100,0	66,5	33,5
601 L/DL COUPÉ SPORT	2148	1934-35	88,0	58,5	29,3
601 D COUPÉ	2148	1935	83,0	55,0	27,5
601 C/D ROADSTER	2148	1934	125,0	84,0	42,0
601 D ECLIPSE	2148	1935	500,0	335,0	170,0
202 BERLINA	1133	1938-49	12,7	8,5	4,2
202 BERLINA TETTO APRIBILE	1133	1939-48	19,0	12,7	6,3
202 FAMILIARE	1133	1939-40	18,0	12,0	6,0
202 FAMILIARE LEGNO	1133	1947-49	25,1	16,7	8,4
202 CABRIOLET	1133	1939-48	25,0	16,7	8,3
302 BERLINA	1758	1937-38	18,8	12,5	6,3
302 CABRIOLET	1758	1937-38	75,0	50,0	25,0
402 LIMOUSINE/C4/C4Y/L FAMILIARE	1991-2142	1936-38	18,8	12,5	6,3
402 COUPÉ	1991	1936-38	65,0	43,5	21,7
402 CABRIOLET	1991	1936-38	87,0	58,0	29,0
402 ROADSTER	1991	1936-38	98,0	65,5	32,5
402 ECLIPSE	1991	1936-38	210,0	140,0	70,0
402-302 DARL'MAT	1991	1937	870,0	580,0	290,0
402 LEGÈRE	1991-2142	1937-40	20,0	13,3	6,7
402 LEGÈRE COUPÉ	1991	1937-38	56,5	37,5	18,8
402 LEGÈRE COUPÉ APRIBILE	1991	1937-38	60,0	40,0	20,0
402 B LEGÈRE BERLINA	2142	1938-40	29,0	19,3	9,7
402 B LIM./BL LIM. FAM./FURGO. K3	2142	1938-40	16,5	11,0	5,5
402 B COUPÉ	2142	1938-39	65,0	43,5	21,7
402 B COUPÉ APRIBILE	2142	1938-39	75,0	50,0	25,0
402 B ECLIPSE	2142	1938-39	315,0	210,0	105,0
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/CL 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 RCV	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

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
403 CABRIOLET (USINE)	1468	1956-61	75,0	47,0	33,0
403 CABRIOLET DARL'MAT	1468	1956-61	102,0	64,0	45,0
404 BERLINA	1618	1960-75	7,5	5,0	2,5
404/8	1468	1968-69	5,6	3,7	1,9
404 SUPER LUXE CARB./INIEZIONE	1618	1962-68	9,0	6,0	3,0
404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	9,0	6,0	3,0
404 FAMILIARE SUPERLUXE	1618	1962-71	10,5	7,0	3,5
404 COUPÉ CARB./INIEZ.	1618	1962-69	39,0	26,0	13,0
404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618	1961-68	50,5	33,5	16,8
404 PICKUP	1618	1973-79	4,1	2,7	1,4
204 BERLINA	1130	1965-76	7,5	5,0	2,5
204 BREAK	1130	1965-76	6,3	4,2	2,1
204 COUPÉ	1130	1966-70	9,0	6,0	3,0
204 CABRIOLET	1130	1966-70	13,0	8,7	4,3
304 BERLINA	1288	1969-80	3,8	2,5	1,3
304 BREAK	1288	1970-80	5,5	3,7	1,8
304 COUPÉ	1288	1971-75	8,0	5,3	2,7
304 S COUPÉ	1288	1972-75	9,0	6,0	3,0
304 CABRIOLET	1288	1971-75	9,0	6,0	3,0
304 S CABRIOLET	1288	1972-75	11,0	7,3	3,7
504 BERLINA CARBURATORI	1769-1971	1968-83	6,8	4,5	2,3
504 BERLINA INIEZIONE	1796-1971	1968-78	9,0	6,0	3,0
504 BREAK/FAMILIARE 2000	1971	1971-92	10,1	6,7	3,4
504 COUPÉ 1800	1796	1969-74	18,0	12,0	6,0
504 COUPÉ 2000	1971	1978-83	20,0	13,3	6,7
504 COUPÉ V6	2664	1975-78	23,0	15,3	7,7
504 COUPÉ V6 TI	2664	1978-83	26,8	17,9	8,9
504 CABRIOLET 1800	1796	1969-74	23,8	15,9	7,9
504 CABRIOLET 2000 (I S.)	1971	1971-74	26,6	17,7	8,9
504 CABRIOLET 2000 (II S.)	1971	1978-83	23,4	15,6	7,8
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	48,0	32,0	16,0
104 BERLINA	954-1361	1972-88	3,0	2,0	1,0
104 Z/ZL/ZR	954-1124	1973-88	3,8	2,5	1,3
104 ZS (80CV)	1361	1975-85	14,0	9,3	4,7
104 ZS (95CV)	1360	1979	15,0	10,0	5,0
604 SL	2664	1975-81	8,7	5,8	2,9
604 TI/STI	2664	1978-83	10,1	6,7	3,4
604 GTI	2849	1983-86	12,3	8,2	4,1
305 GL/GR BERLINA	1290-1580	1978-87	2,5	1,7	0,8
305 SR/S/ST BERLINA	1372-1580	1978-87	3,9	2,6	1,3
305 BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1290-1905	1980-89	3,8	2,5	1,3
P4 2.0 (XN8)	1971	1982-85	13,5	7,9	6,0
P4 2.7 V6 (PRV)	2664	1982-85	24,6	14,5	10,9
205 (TUTTE LE VERSIONI)	954-1905	1983-96	2,7	1,8	0,9
205 RALLYE	1294	1988-92	14,9	11,0	6,6
205 GTI (105 -115 CV)	1580	1984-92	13,5	10,0	6,0
205 GTI 1.9	1905	1986-94	20,3	15,0	9,0
205 GTI (105 -115 CV) GUTMANN	1580	1984-92	38,0	25,3	12,7
205 GTI 1.9 GUTMANN	1905	1986-94	45,0	30,0	15,0
205 CT/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	5,4	4,0	2,4
205 1.6 CTI CABRIOLET	1580	1986-93	12,2	9,0	5,4
205 1.9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	13,5	10,0	6,0
205 1.9 CTI CABRIOLET GUTMANN	1905	1992-94	48,0	32,0	16,0
205 CABRIOLET ROLAND GARROS	1360-1580	1990-95	9,0	6,0	3,0
205 TURBO 16	1775	1984-86	340,0	250,0	150,0
309 (TUTTE LE VERSIONI)	1118-1905	1985-94	2,6	1,7	0,9
309 GTI	1905	1989-92	10,5	7,0	3,5
309 GTI 16V	1905	1990-94	15,0	10,0	5,0
505 (TUTTE LE VERSIONI)	1796-1995	1979-92	5,0	3,3	1,7
505 2.0/2.2 GTI	1995-2165	1984-90	9,0	6,0	3,0
505 2.2 TURBO INIEZIONE/V6	2165-2849	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	1360-1998	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 GT16 S (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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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/III 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/III S.	2946	1997-01	5,5	3,7	1,8
406 COUPÉ 2.0/2.2 16V	1997-2230	1997-05	6,8	4,5	2,3
406 COUPÉ 3.0 V6 24V	2946	1997-05	12,8	8,5	4,3
406 3.0 COUPÉ V6 24V PLUS 70 ANNI	2946	2000-01	15,8	10,5	5,3
406 COUPÉ 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/SW GTI	1997	1999-04	5,3	3,5	1,8
206 GT (WRC)	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.) COUPÉ 2.2	2230	2005-09	5,3	3,5	1,8
407 (I.S.) COUPÉ 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
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	1488	1955	550,0	405,0	245,0
356 1500 (54 CV) SPEEDSTER	1488	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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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 (CARB. SOLEX)	1991	1963-64	240,0	150,0	105,0
911 2.0	1991	1965-68	140,0	88,0	61,5
911 2.0 S (CARBURATORI)	1991	1966-68	210,0	140,0	70,0
911 2.0 S (CARBURATORI) TARGA	1991	1966-68	180,0	120,0	60,0
911 2.0 L	1991	1967-68	160,0	100,0	70,0
911 2.0 L TARGA	1991	1967-68	170,0	105,0	73,5
911 2.0 T	1991	1967-68	104,0	65,0	45,5
911 2.0 T TARGA	1991	1967-68	104,0	65,0	45,5
911 2.0 E	1991	1967-69	117,0	73,0	51,0
911 2.0 E TARGA	1991	1967-69	117,0	73,0	51,0
911 2.0 T	1991	1968-69	104,0	65,0	45,5
911 2.0 T TARGA	1991	1968-69	104,0	65,0	45,5
911 2.0 S (INIEZIONE)	1991	1968-69	180,0	120,0	60,0
911 2.0 S (INIEZIONE) TARGA	1991	1968-69	160,0	105,0	52,5
911 2.2 T	2195	1969-71	109,0	68,0	47,5
911 2.2 T TARGA	2195	1969-71	109,0	68,0	47,5
911 2.2 E	2195	1969-71	140,0	88,0	61,5
911 2.2 E TARGA	2195	1969-71	140,0	88,0	61,5
911 2.2 S	2195	1969-71	190,0	125,0	62,5
911 2.2 S TARGA	2195	1969-71	165,0	110,0	55,0
911 2.4 T	2341	1971-73	125,0	78,0	54,5
911 2.4 T TARGA	2341	1971-73	125,0	78,0	54,5
911 2.4 E	2341	1971-73	150,0	93,0	65,0
911 2.4 E TARGA	2341	1971-73	150,0	93,0	65,0
911 2.4 S	2341	1971-73	205,0	135,0	67,5
911 2.4 S TARGA	2341	1971-73	180,0	120,0	60,0
911 2.7 CARRERA RS	2687	1972-73	610,0	450,0	270,0
911 2.7 CARRERA RS LIGHTWEIGHT	2687	1972-73	880,0	650,0	390,0
911 2.7	2687	1974-75	62,5	41,5	20,8
911 2.7 TARGA	2687	1974-75	71,0	47,5	23,7
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	62,5	41,5	20,8
911 2.7 UNIFICATA TARGA	2687	1976-77	64,5	43,0	21,5
911 3.0 CARRERA	2994	1975-77	108,0	72,0	36,0
911 3.0 CARRERA TARGA	2994	1975-77	95,0	63,5	31,5
911 (930) 3.0 TURBO	2993	1975-77	170,0	100,0	75,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299	1977-88	140,0	85,0	60,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299	1988-89	160,0	95,0	71,5
911 (930) 3.3 TURBO TARGA	3299	1988-89	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299	1987-88	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299	1988-89	175,0	110,0	77,0

Modello	cm ³ anni				
	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)				
			A+	AB	B+
911 3.0 SC (180-188 CV)	2994	1977-80	63,0	42,0	21,0
911 3.0 SC GIUBILEO	2994	1977-80	69,0	46,0	23,0
911 3.0 SC (180-188 CV) TARGA	2994	1977-80	63,0	42,0	21,0
911 3.0 SC (204 CV)	2994	1980-83	71,0	47,5	23,7
911 3.0 SC (204 CV) TARGA	2994	1980-83	71,0	47,5	23,7
911 3.0 SC (204 CV) CABRIOLET	2994	1983	72,5	48,5	24,2
911 3.2 CARRERA	3164	1983-89	85,0	53,0	37,0
911 3.2 CARRERA GIUBILEO	3164	1983-89	93,0	58,0	40,5
911 3.2 CARRERA TURBOLOOK	3164	1983-89	110,0	69,0	48,0
911 3.2 CARRERA TARGA	3164	1983-89	76,0	47,5	33,5
911 3.2 CARRERA TARGA GIUBILEO	3164	1983-89	84,0	52,0	36,5
911 3.2 CARRERA TARGA TURBOLOOK	3164	1983-89	98,0	61,5	43,0
911 3.2 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-89	85,0	53,0	37,0
911 3.2 CARRERA CABRIOLET GIUBILEO	3164	1983-89	93,0	58,0	40,5
911 3.2 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-	110,0	69,0	48,0
911 3.2 CARRERA SPEEDSTER	3164	1988-89	225,0	165,0	100,0
911 3.2 CARRERA SPEEDSTER T. LOOK	3164	1989	200,0	150,0	89,0
959	2850	1987-88	1.400,0	1.000,0	600,0
911 (964) CARRERA 2	3600	1989-94	83,0	52,0	36,5
911 (964) CARRERA 2 TIPTRONIC	3600	1989-93	70,5	44,0	31,0
911 (964) CARRERA 2 TURBOLOOK	3600	1989-94	99,0	62,0	43,5
911 (964) CARRERA 2 TIP. TURBOLOOK	3600	1989-93	94,0	58,5	41,0
911 (964) CARRERA 2 TARGA	3600	1989-93	92,0	57,5	40,5
911 (964) CARRERA 2 TARGA TIPTRONIC	3600	1989-94	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET	3600	1989-94	92,0	57,5	40,5
911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET TIP.	3600	1989-93	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 2 CABR. TURBOL.	3600	1989-94	109,0	68,0	47,5
911 (964) CARRERA 2 CABR. TIP. T. LOOK	3600	1989-93	94,0	58,5	41,0
911 (964) CARRERA 4	3600	1989-94	72,5	45,5	31,5
911 (964) CARRERA 4 GIUBILEO	3600	1989-94	75,0	47,0	33,0
911 (964) CARRERA 4 TURBOLOOK	3600	1989-94	85,0	53,0	37,0
911 (964) CARRERA 4 TARGA	3600	1989-94	81,0	50,5	35,5
911 (964) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1989-94	81,0	50,5	35,5
911 (964) CARRERA 4 CABR. TURBOL.	3600	1989-94	96,0	60,0	42,0
911 (964) TURBO 3.3	3299	1990-92	145,0	90,0	63,0
911 (964) TURBO 3.6	3600	1992-94	190,0	120,0	84,0
911 (964) CARRERA RS	3600-3746	1991-93	270,0	170,0	119,0
911 (964) CARRERA SPEEDSTER	3600	1993-94	240,0	150,0	105,0
911 (964) CARRERA SPEEDSTER T. LOOK	3600	1993-94	560,0	350,0	245,0
911 (993) CARRERA	3600	1993-95	86,0	63,5	38,0
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	55,0	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	1.100,0	750,0	375,0
911 (993) TURBO 3.6	3600	1995-98	250,0	165,0	83,0
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	2001-05	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 CABR. TIP.	3596	2001-05	47,5	31,5	15,8
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIOLET	3596 2001-05	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABR. 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 CABR. TIP.	3596 2003-05	67,0	44,5	22,3
911 (996) CARRERA 3.6 40° ANN.	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
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 1988-88	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 S	2479 1988-91	34,5	23,0	11,5
944 TURBO S	2479 1988-88	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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	ITALIA		
		A+	AB	B+
MAGNUM 4X4	1995 1985-91	3,8	2,5	1,3
MAGNUM V6	2492 1986-88	5,3	3,5	1,8
3.5 BMW (MAGNUM)	3430 1988-90	6,8	4,5	2,3

RELIANT

Modello	cm ³ anni	GRAN BRETAGNA		
		A+	AB	B+
REGAL V/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
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/T/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	FRANCIA		
		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
JUVAO./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
COLORADE PRAIRE/SAVANE	1996-2383 1950-55	12,8	8,5	4,3
DOMAINE/MANOIR BREAK	2141 1955-60	12,8	8,5	4,3
FREGATE (TUTTE LE VERSIONI)	1996-2141 1952-60	12,8	8,5	4,3
DAUPHINE	845 1956-65	9,8	6,5	3,3
DAUPHINE 1093	845 1962-63	16,5	11,0	5,5
DAUPHINE GORDINI	845 1958-67	25,5	17,0	8,5
ONDINE	845 1961-62	11,3	7,5	3,8
ONDINE GORDINI	845 1961-62	25,5	17,0	8,5
FLORIDE	845 1959-62	14,3	9,5	4,8
FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956 1959-63	18,8	12,5	6,3
CARAVELLE/CARAV1100/CARAV. S	956-1108 1962-67	17,3	11,5	5,8
CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	1108 1963-67	20,3	13,5	6,8
3	603 1961-62	11,3	7,5	3,8
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845 1961-66	12,0	8,0	4,0
4 PARISIENNE	747-845 1963-68	16,5	11,0	5,5
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845 1966-67	10,5	7,0	3,5
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845 1967-74	9,3	6,2	3,1
4 (TUTTE LE VERSIONI)	782-845 1974-78	7,5	5,0	2,5
4 SAFARI	782-845 1975-78	10,5	7,0	3,5
4 (TUTTE LE VERSIONI)	782-1108 1978-92	7,5	5,0	2,5
4 FROG	956 1987-88	16,5	11,0	5,5
8/8 MAJOR/8 S	956-1108 1962-73	10,5	7,0	3,5
8 GORDINI	1108-1255 1965-70	45,0	30,0	15,0
10 MAJOR	1108-1289 1966-71	9,0	6,0	3,0
16 TL/UTS	1470-1565 1965-74	9,0	6,0	3,0
16 TX	1647 1973-77	11,3	7,5	3,8
6 (TUTTE LE VERSIONI)	845-1108 1969-78	5,0	3,3	1,7
12 (TUTTE LE VERSIONI)	1289 1970-78	6,8	4,5	2,3
12 GORDINI	1565 1971-74	42,0	28,0	14,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
15 (TUTTE LE VERSIONI)	1289-1565 1971-78	9,8	6,5	3,3
17/177 (TUTTE LE VERSIONI)	1565-1647 1971-78	11,3	7,5	3,8
5 L	845 1972-76	7,5	5,0	2,5
5 L	845 1977-84	6,0	4,0	2,0
5 TL	956 1972-76	6,8	4,5	2,3
5 TL	956 1977-84	5,3	3,5	1,8
5 GTL	1108 1976-84	5,6	3,7	1,9
5 LS/TS	1289 1974-83	12,0	8,0	4,0
5 TX	1397 1982-84	12,8	8,5	4,3
5 AUTOMATIQUE	1289-1397 1978-85	10,5	7,0	3,5
5 PARISIENNE/PARISIENNE 2	845 1982-84	7,5	5,0	2,5
5 LAUREATE	956-1108 1984-85	6,8	4,5	2,3
LE CAR	956-1397 1975-79	9,0	6,0	3,0
5 ALPINE	1397 1976-82	17,3	11,5	5,8
5 ALPINE COUPE	1397 1976-82	29,3	19,5	9,8
5 ALPINE TURBO	1397 1981-84	20,3	13,5	6,8
5 ALPINE TURBO COUPE	1397 1981-84	34,0	22,5	11,3
5 TURBO 1	1397 1980-82	113,0	75,0	37,5
5 TURBO 2	1397 1983-85	105,0	70,0	35,0
5 RODEO	1108 1981-87	12,8	8,5	4,3</

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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	6,0	4,0	2,0
SCÉNIC (II S.) BZ TUTTE LE VERSIONI	1390	1998-2003-09	3,0	2,0	1,0
KANGOO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1149	1998-1997-03	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
20/25 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	1977-77	37,5	25,0	12,5
SILVER SHADOW II	6750	1977-80	37,5	25,0	12,5
CORNICHE COUPÉ	6750	1977-77	80,0	53,0	26,5
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-77	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	83,0	55,0	27,5
CORNICHE CABRIOLET III	6749	1990-91	90,0	60,0	30,0
CORNICHE CABRIOLET IV	6753-6761	1992-95	150,0	100,0	50,0
CORNICHE V	6761	2000-04	135,0	90,0	45,0
CAMARGUE	6750	1975-86	98,0	65,0	32,5
SILVER SPIRIT	6750	1980-85	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

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

ROVER		GRAN BRETAGNA			
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	2,0
213/216	1342-1598	1984-90	2,3	1,5	0,8
214 SI/SLI/GSI 16V	1396	1990-96	2,7	1,8	0,9
216 GSI/GTI 16V	1590	1990-94	3,8	2,5	1,3
216 GTI/220 GSI 16V TWIN CAM	1590-1994	1990-94	4,8	3,2	1,6
216 16V COUPÉ/COUPÉ	1588-1796	1992-98	4,5	3,0	1,5
220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	6,0	4,0	2,0
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-99	4,5	3,0	1,5
820/825	1994-2494	1986-92	2,3	1,5	0,8
820 16V/16V TURBO	1994	1992-99	3,0	2,0	1,0
820 TURBO COUPÉ TI800 COUPÉ TURBO	1994	1992-98	5,3	3,5	1,8
827 SI/SLI/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	3,0	2,0	1,0
827 V6 24V	2675	1992-96	3,5	2,3	1,2
827 FASTBACK VITESSE	2675	1989-92	3,8	2,5	1,3
827 V6 24V COUPÉ	2675	1992-96	5,3	3,5	1,8
800 2.5 V6 24V	2497	1996-98	3,0	2,0	1,0
800 2.5 V6 24V COUPÉ	2497	1996-98	4,5	3,0	1,5
MINI (TUTTE LE VERSIONI)	998-1275	1989-01	8,3	5,5	2,8
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	9,0	6,0	3,0
MINI COOPER	1275	1990-92	11,3	7,5	3,8
MINI COOPER	1275	1992-01	9,8	6,5	3,3
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1996-01	22,5	15,0	7,5
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	26,3	17,5	8,8
100 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1396	1990-98	2,6	1,7	0,9
100 1.4 GTI 16V	1396	1990-95	4,5	3,0	1,5
114 GTI/GTA	1396	1990-97	3,8	2,5	1,3
111/114 CABRIOLET	1119-1396	1994-96	5,3	3,5	1,8
414 SI/SLI 16V	1396	1992-96	2,0	1,3	0,7
416/420 TOURER	1588-1994	1990-99	2,0	1,3	0,7
416 SI/SLI/GTI 16V	1590	1990-94	2,3	1,5	0,8
420 16V TWIN CAM	1994	1990-95	3,0	2,0	1,0
400 (TUTTE LE VERSIONI)	1396-1994	1995-00	2,0	1,3	0,7
600 (TUTTE LE VERSIONI)	1850-2259	1993-00	2,0	1,3	0,7
620 TI	1994	1994-97	3,0	2,0	1,0
200 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1796	1996-02	1,8	1,2	0,6
75 1.8 16V/TURBO	1796	1999-04	1,5	1,0	0,5
75 2.0/2.5 V6 24V	1997-2497	1999-04	3,0	2,0	1,0
75 1.8 TURBO 16V ESTATE	1796	2002-04	2,3	1,5	0,8
75 2.0/2.5 V6 24V ESTATE	1997-2497	2001-04	3,8	2,5	1,3
75 2.5 V6 24V (II S.)	2497	2004-05	3,8	2,5	1,3
75 2.5 V6 24V ESTATE (II S.)	2497	2004-05	4,5	3,0	1,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
75 V8 (II S.)	4601	2004-05	11,3	7,5	3,8
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 II/V4	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
95 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1985-2290	1997-06	3,8	2,5	1,3
95 (I S.) 3.0 V6 24V/AERO	2962	1998-03	5,3	3,5	1,8
95 (I S.) WAGON (TUTTE LE VER.)	1985-2290	1998-06	4,5	3,0	1,5
95 (I S.) 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03	6,0	4,0	2,0
95 2.3 TURBO AERO	2290	1999-05	7,5	5,0	2,5
95 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-05	8,3	5,5	2,8
95 (II S.) 2.3 TS 260 CV	2290	2008-10	8,4	5,6	2,8
95 (II S.) WAGON 2.3 TS 260 CV	2290	2008-10	8,4	5,6	2,8
95 (II S.) 2.8 TURBO	2792	2010-12	15,0	10,0	5,0
93 (I S.) 2.0I/2.0I LPT/2.3I	1985-2290	1998-02	3,8	2,5	1,3
93 (I S.) TURBO/AERO	1985	1998-02	6,0	4,0	2,0
93 (I S.) 2.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-00	8,3	5,5	2,8
93 (I S.) 2.8 V6 TURBO COMBI	2792	2005-06	9,8	6,5	3,3
93 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1998-03	12,0	8,0	4,0
93 (I S.) CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-00	15,0	10,0	5,0
93 (II S.) BERLINA	1796-1998	2002-10	1,5	1,0	0,5
93 (II S.) 2.0 TURBO/AERO	1998	2003-11	3,8	2,5	1,3
93 (II S.) SW	1796-1998	2005-10	1,5	1,0	0,5
93 (II S.) 2.0 TURBO SW	1998	2005-11	2,3	1,5	0,8
93 (II S.) CABRIOLET	1998	2003-11	7,5	5,0	2,5
93 (II S.) 2.8 V6 TURBO	2792	2005-09	6,0	4,0	2,0
93 (II S.) 2.8 V6 TURBO SW	2792	2005-09	5,3	3,5	1,8
93 (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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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 (II 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.) GT/SPORT/CUPRA	1984	1996-99	4,5	3,0	1,5
IBIZA (II S.) GT/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	1981-1999-04	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	1990-2002-09	1,5	1,0	0,5
ALHAMBRA (II S.) TUTTE LE VER.	1781	1984-1996-10	1,4	0,9	0,5
ALHAMBRA (II 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	1118-1961-72	7,5	5,0	2,5
1000 (TUTTE LE VERSIONI)	997	1118-1973-78	6,8	4,5	2,3
1000 RALLYE	1118	1970-71	15,0	10,0	5,0
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	18,0	12,0	6,0
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	21,0	14,0	7,0
1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	20,3	13,5	6,8
1200 S COUPÉ	1204	1967-71	24,0	16,0	8,0
1300/1500	1290	1475-1963-66	6,7	4,5	2,2
1300/1500 CANADA BREAK	1290	1475-1965-66	8,3	5,5	2,8
1301/1501	1290	1475-1967-76	6,0	4,0	2,0
1301/1501 CANADA BREAK	1290	1475-1967-76	8,3	5,5	2,8
1100 (TUTTE LE VERSIONI)	944	1294-1967-82	5,2	3,5	1,7
1100 BREAK (TUTTE LE VER.)	944	1294-1968-80	6,0	4,0	2,0
1100 TI	1294	1974-78	10,5	7,0	3,5
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
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	10,5	7,0	3,5
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

SINGER

GRAN BRETAGNA

NINE SPORTS	972	1932-37	60,0	40,0	20,0
NINE LE MANS	972	1935-39	75,0	50,0	25,0
GAZELLE	1497	1955-67	10,5	7,0	3,5
GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	16,0	10,0	7,0
VOGUE	1725	1961-66	7,5	5,0	2,5
CHAMOIS	875	1964-70	6,8	4,5	2,3

SKODA

REPUBBLICA Ceca

418/420 POPULAR	903	995-1934-38	12,0	8,0	4,0
420 RAPID	1195	1934-35	14,4	9,0	6,3

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
640 SUPERB	2492	1934-36	19,5	13,0	6,5
FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802	2091-1936-41	18,0	12,0	6,0
POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	30,0	20,0	10,0
POPULAR OHV/995	995	1937-46	12,0	8,0	4,0
POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	14,4	9,0	6,3
RAPID SIX	1961	1935	36,0	24,0	12,0
RAPID	1385	1935-38	15,0	10,0	5,0
RAPID OHV	1564	1938-47	18,0	12,0	6,0
RAPID 2200	2199	1941-47	21,0	14,0	7,0
SUPERB/SUPERB OHV	2704	3137-1936-49	21,0	14,0	7,0
SUPERB 4000	3991	1939-40	27,0	18,0	9,0
1101/1102	1089	1946-52	9,0	6,0	3,0
1200	1221	1952-59	7,5	5,0	2,5
1400/445	1089	1221-1958-61	7,5	5,0	2,5
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089	1221-1959-71	7,2	4,5	3,2
FELICIA	1089	1221-1959-64	9,0	6,0	3,0
1000 MB/MBG/MBX	988	1964-69	3,8	2,5	1,3
1100 MB/MBX	1107	1967-69	3,8	2,5	1,3
100/110/120 S/130 RS	1046	1289-1969-80	2,3	1,5	0,8
105/120/130 (TUTTE LE VER.)	1046	1289-1976-92	1,5	1,0	0,5
GARDE/RAPIDE	1174	1289-1981-90	2,3	1,5	0,8
FAVORIT	1137	1289-1988-95	1,5	1,0	0,5
FORMAN	1289	1991-95	1,5	1,0	0,5
FELICIA	1289	1598-1995-01	1,8	1,2	0,6
FELICIA WAGON	1289	1598-1994-01	1,8	1,2	0,6
OCTAVIA I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1390	1984-1997-04	1,8	1,2	0,6
OCTAVIA I S. TURBO (TUTTE LE VER.)	1781	1999-04	2,3	1,5	0,8
OCTAVIA I S. TURBO RS	1781	2001-03	4,5	3,0	1,5
OCTAVIA I S. SW (TUTTE LE VERSIONI)	1390	1984-1998-04	1,8	1,2	0,6
OCTAVIA I S. SW TURBO (TUTTE LE V.)	1781	1998-04	2,3	1,5	0,8
OCTAVIA I S. SW TURBO RS	1781	2003-04	4,5	3,0	1,5
OCTAVIA (II S.) 2.0 TFSI RS	1984	2005-13	6,0	4,0	2,0
OCTAVIA (II S.) SW 2.0 TFSI RS	1984	2005-13	6,8	4,5	2,3
FABIA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1198	1984-2000-07	1,8	1,2	0,6
FABIA (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1198	1984-2000-07	1,8	1,2	0,6
SUPERB (I S.) 1.8 TURBO 20V	1781	2002-08	2,2	1,5	0,8
SUPERB (I S.) 2.0	1984	2002-04	2,3	1,5	0,8
SUPERB (I S.) 2.8 V6 30V	2771	2002-08	3,0	2,0	1,0

SMART

GERMANIA

SMART	599	698-1998-04	2,7	1,8	0,9
SMART CABRIO	599	698-2000-04	3,5	2,3	1,2
SMART CROSSBLADE	599	2002-03	7,5	5,0	2,5
SMART BRABUS	698	2003-04	3,5	2,3	1,2
SMART CABRIO BRABUS	698	2003-04	4,2	2,8	1,4
SMART ROADSTER	698	2003-07	7,5	5,0	2,5
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

ITALIA

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

COREA DEL SUD

KJ KORANDO	1998	3199-1997-03	3,3	2,2	1,1
MUSO	1998	3199-1996-03	2,7	1,8	0,9
REXTON (I S.) TUTTE LE VERSIONI	3199	2002-06	3,8	2,5	1,3

STANDARD

GRAN BRETAGNA

VANGUARD I/II/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

AUSTRIA

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
HÄFLINGER	643	1958-75	27,0	18,0	9,0
PINZGAUER	2499	1972-82	34,5	23,0	11,5

SUBARU

GIAPPONE

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

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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 II/III 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 II/III 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 II/III 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 II/III S. OUTBACK H6 3.0 R	1994	1999-2000-06	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 (I S.) 3.0 24V H6	3000	2000-03	6,8	4,5	2,3
OUTBACK (II S.) 2.5 16V	2457	2003-09	7,5	5,0	2,5
OUTBACK (II S.) 3.0R 24V	3000	2003-09	10,5	7,0	3,5
B9 TRIBECA	3000	2006-07	4,5	3,0	1,5
B9 TRIBECA 3.6	3630	2007-10	7,5	5,0	2,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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
ALTO (TUTTE LE VERSIONI)	1061	2002-06	1,2	0,8	0,4

TALBOT LAGO

FRANCIA					
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 LS SPORT 2500	2491	1955-57	90,0	60,0	30,0
T 26 RECORD	4482	1946-55	105,0	70,0	35,0
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

GRAN BRETAGNA					
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

GIAPPONE					
FJ 40	3878	1960-70	14,3	9,5	4,8
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	12,0	8,0	4,0
FJ 55 SW	3878	1967-70	12,8	8,5	4,3
FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	11,3	7,5	3,8
FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980	1983-86	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER (I S.)	2977-4228	1979-85	10,5	7,0	3,5
LAND CRUISER II	2446-4164	1986-97	10,5	7,0	3,5
LAND CRUISER J9	2694-3378	1996-03	9,8	6,5	3,3
LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1998-07	12,8	8,5	4,3
LAND CRUISER 300 3P./5P.	2694-3956	2003-06	12,0	8,0	4,0
HI-LUX	1968-2188	1979-82	3,8	2,5	1,3
4 RUNNER	2366-2958	1987-96	5,3	3,5	1,8
4 RUNNER (II S.)	2694-3378	1996-03	6,0	4,0	2,0
CELICA (IV S.)	1587-1998	1985-89	7,5	5,0	2,5
CELICA TURBO 4WD (IV S.)	1998	1986-89	24,0	16,0	8,0
CELICA 1.6/2.0/2.0 GT (V S.)	1587-1998	1989-94	8,5	5,7	2,8
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V S.	1998	1989-93	24,0	16,0	8,0
CELICA 2.0 T. 16V 4WD L.E. C. SAINZ	1998	1992-93	41,5	27,5	13,8
CELICA (VI S.) TUTTE LE VERSIONI	1762-1998	1993-99	7,5	5,0	2,5
CELICA 2.0 T. 16V GT-FOUR/4WD VI S.	1998	1993-99	30,0	20,0	10,0
CELICA 1.8 16V (VII S.)	1796	1999-06	7,0	4,7	2,3
CELICA 1.8 16V 192 CV (VII S.)	1795	1999-06	11,0	7,3	3,7
CELICA CABRIOLET (IV S.)	1998	1986-89	10,5	7,0	3,5
CELICA CABRIOLET (V S.)	1998	1989-93	10,5	7,0	3,5
CELICA CABRIOLET (VI S.)	1998	1993-99	10,5	7,0	3,5
MR2 (I S.)	1453-1587	1984-89	14,0	9,3	4,7
MR2 (II S.)	1998	1989-94	15,0	10,0	5,0
MR2 (III S.)	1998-2164	1994-99	16,0	10,7	5,3
MR2 (IV S.)	1794	1999-06	16,0	10,7	5,3
PASEO	1496	1991-95	2,7	1,8	0,9
PASEO (II S.)	1496	1996	2,7	1,8	0,9
CARINA E/SW (TUTTE LE VERSIONI)	1587-1998	1992-98	1,2	0,8	0,4
CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2998-2994	1992-99	2,7	1,8	0,9
PREVIA	2438	1990-99	1,8	1,2	0,6
PICNIC	1998	1996-01	1,4	0,9	0,5
SUPRA 2.0 24V	1988	1988-91	15,0	10,0	5,0
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	18,0	12,0	6,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	21,0	14,0	7,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	21,0	14,0	7,0
RAV 4 3P./5 P./CABRIOLET	1998	1994-00	4,5	3,0	1,5
RAV 4 3P./5P. (II S.)	1998	2000-06	5,3	3,5	1,8
AVENSIS (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1998	1997-03	1,5	1,0	0,5
AVENSIS (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1587-1998	1997-03	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (I S.) VERSO	1998	2001-03	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1588-1994	2003-09	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (II S.) SW TUTTE LE VER.	1994	2003-09	3,0	2,0	1,0
AVENSIS (II S.) VERSO	1998	2003-08	3,0	2,0	1,0
YARIS (I S.) 1.0I 16V/1.3I 16V	998-1299	1999-05	1,8	1,2	0,6
YARIS (I S.) 1.5I 16V	1497	2001-05	3,7	2,5	1,2
YARIS (I S.) VERSO	1299	2001-07	2,3	1,5	0,8

TRIUMPH

GRAN BRETAGNA					
10/20	1393	1923-25	19,5	13,0	6,5
13/35	1873	1925-27	22,5	15,0	7,5
15	2170	1927-30	22,5	15,0	7,5
SUPER 7	747	1928-29	17,3	11,5	5,8
SUPER 8	832	1930	18,8	12,5	6,3
SUPER 9	1018	1931-32	21,0	14,0	7,0
SOUTHERN CROSS	1087-1232	1932	37,5	25,0	12,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
12/16 SCORPION	1203	1931-33	43,0	28,5	14,3
GLORIA 10	1087	1933	16,5	11,0	5,5
GLORIA FOUR (12) SALOON/COUPÉ	1232-1496	1934-37	22,5	15,0	7,5
GLORIA FOUR (12) TOURER/DHC	1232-1496	1934-37	41,5	27,5	13,8
GLORIA SIX (6 - 6/16) SALOON/COUPÉ	1476-1991	1934-35	33,0	22,0	11,0
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 (RENOVN)	2088	1949-51	20,3	13,5	6,8
RENOVN 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	7,5	5,0	2,5
1500/1500 TC	1493	1970-76	8,2	5,5	2,8
TOLEDO	1296-1493	1970-76	8,3	5,5	2,8
STAG	2997	1970-77	37,5	25,0	12,5
DOLOMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	10,5	7,0	3,5
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	18,7	12,5	6,2
SPIRITFIRE 4	1147	1962-64	24,0	16,0	8,0
SPIRITFIRE MK II	1147	1964-67	23,3	15,5	7,8
SPIRITFIRE MK III	1296	1967-70	19,5	13,0	6,5
SPIRITFIRE MK IV	1296	1970-74	13,5	9,0	4,5
SPIRITFIRE 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	1598-1798	1967-70	33,0	22,0	11,0
TUSCAN	2994-4727	1968-71	45,0	30,0	15,0
S CONVERTIBLE/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 B31512	1995-2498	1964-99	5,3	3,5	1,8

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
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

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

VAUXHALL

GRAN BRETAGNA					
10 HP	1203	1946-47	10,5	7,0	3,5
12 HP	1442	1946-48	12,0	8,0	4,0
WYVERN (LUX)	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	9,8	6,5	3,3
VELOX (PAS-PASY-PASK)	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-PASK)	2262-2651	1957-62	10,5	7,0	3,5
CRESTA (PB)	2651	1962-65	9,0	6,0	3

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
PESCACCIA TYP 181	1493-1584 1969-79	16,5	11,0	5,5
TYP 183 ILTIS	1714 1979-82	15,0	10,0	5,0
K70 (TUTTE LE VER.)	1605-1807 1970-75	6,8	4,5	2,3
PASSAT I S. (B1) TUTTE LE VERSIONI	1296-1588 1973-77	9,1	6,1	3,0
PASSAT I S. (B1) TUTTE LE VERSIONI	1272-1588 1977-80	6,8	4,5	2,3
PASSAT II S. (B2) TUTTE LE VERSIONI	1272-1921 1980-88	2,3	1,5	0,8
PASSAT II S. (B2) VAR. TUTTE LE V.	1272-1994 1980-88	5,3	3,5	1,8
PASSAT III S. (B3) TUTTE LE VER.	1595-1984 1988-94	3,4	2,3	1,1
PASSAT III S. (B3) G60 SYNCRO GTI	1781 1989-94	10,8	7,2	3,6
PASSAT III S. (B3) G60 V. SYNC. GTI	1781 1989-94	10,8	7,2	3,6
PASSAT III S. (B3) VAR. TUTTE LE V.	1595-1984 1988-94	4,1	2,8	1,4
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6	2792 1991-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6 VARIANT	2792 1991-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT IV S. (B4) TUTTE LE VER.	1595-1994 1993-96	2,9	2,0	1,0
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6	2861 1995-96	8,3	5,5	2,8
PASSAT IV S. (B4) VAR. TUTTE LE V.	1595-1984 1993-99	3,0	2,0	1,0
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6 VARIANT	2861 1995-96	8,3	5,5	2,8
PASSAT V S. (B5) TUTTE LE VERSIONI	1595-1984 1996-05	2,0	1,3	0,7
PASSAT V S. (B5) 1.8 TURBO 20V	1781 1996-05	2,9	2,0	1,0
PASSAT V S. (B5) 2.3 V5 SYN./4MOT.	2325 1997-03	6,3	4,2	2,1
PASSAT V S. (B5) 2.8 V6 30V	2771 1996-04	7,2	4,8	2,4
PASSAT V S. (B5) 4.0 W8	3999 2001-05	9,0	6,0	3,0
PASSAT V S. (B5) VAR. TUTTE LE VER.	1595-1984 1997-06	2,3	1,5	0,8
PASSAT V S. (B5) VAR. 1.8 TURBO 20V	1781 1997-06	3,4	2,3	1,1
PASSAT V S. (B5) 2.3 V5 VAR. S./4M.	2324-2327 1997-03	7,8	5,2	2,6
PASSAT V S. (B5) 2.8 V6 30V VARIANT	2771 1997-04	6,8	4,6	2,3
PASSAT V S. (B5) 4.0 W8 VARIANT	3999 2001-05	9,8	6,5	3,3
PASSAT V S. (B6) 2.0 FSI TURBO	1984 2005-07	3,5	2,3	1,2
PASSAT V S. (B6) 3.2 V6 FSI	3168 2005-08	4,5	3,0	1,5
PASSAT V S. (B6) 3.6 V6 FSI	3597 2008-09	9,0	6,0	3,0
PASSAT V S. (B6) 2.0 FSI TURBO V.	1984 2005-07	3,8	2,5	1,3
PASSAT V S. (B6) 3.2 V6 FSI VAR.	3168 2005-08	6,0	4,0	2,0
PASSAT V S. (B6) 3.6 V6 FSI VAR.	3597 2008-09	9,8	6,5	3,3
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457 1974-79	7,5	5,0	2,5
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457 1980-83	5,3	3,5	1,8
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588 1976-81	27,0	18,0	9,0
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588 1978-82	22,5	15,0	7,5
GOLF GTI 1800	1781 1982-83	19,5	13,0	6,5
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1093-1595 1979-87	9,8	6,5	3,3
GOLF I CABRIOLET 1600/1800 GLI	1588-1781 1979-87	12,8	8,5	4,3
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1595-1781 1987-93	9,0	6,0	3,0
GOLF I CABRIOLET 1600/1800 GLI	1781 1987-93	12,0	8,0	4,0
GOLF I CABRIOLET SERIE SPECIALI	1595-1781 1988-98	10,5	7,0	3,5
GOLF (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1781 1983-92	3,4	2,3	1,1
GOLF (II S.) GTI	1781 1983-89	11,3	7,5	3,8
GOLF GTI 16V	1781 1985-89	12,8	8,5	4,3
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	9,7	6,5	3,3
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 (I S.)	1272-1588 1977-81	9,0	6,0	3,0
SCIROCCO GTI (I S.)	1588 1977-81	18,0	12,0	6,0
SCIROCCO (II S.)	1272-1588 1981-89	7,5	5,0	2,5
SCIROCCO GLI/GTI 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 (I 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	11,2	7,5	3,7

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 (I S.) 2.8 V6/VR6	2792 1995-03	3,5	2,3	1,2
SHARAN (II 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 1.0/1.4/1.6 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
PHAETON 3.2/3.6 V6	3189-3597 2002-09	7,5	5,0	2,5
PHAETON 4.2 V8	4172 2003-15	9,0	6,0	3,0
PHAETON 6.0 W12	5998 2002-11	10,5	7,0	3,5
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

PV 36 «CARIOCA»	3670 1935-38	24,0	16,0	8,0
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

Modello	cm³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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
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	6,8	4,5	2,3
XC90 V8 (I S.)	4413 2000-09	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	1,0
S60 R	2521 2003-07	7,5	5,0	2,5
C70 COUPÉ	1984-2435 1997-02	8,3	5,5	2,8
C70 CABRIOLET	1984-2435 1999-05	9,8	6,5	3,3
C70 C/C	2435-2521 2005-06	7,5	5,0	2,5
C30 T5	2521 2006-12	7,4	4,9	2,5

WIESMANN

GERMANIA

ROADSTER

2793-3246 1993-06

90,0

60,0

30,0

WOLSELEY

GRAN BRETAGNA

6/80-6/90-6/99-6/110

2215-2912 1948-68

13,5

9,0

4,5

15/50-15/60

1489 1956-61

12,8

8,5

4,3

16/60

1622 1961-71

12,8

8,5

4,3

HORNET MKI/MKII/MKIII

848-998 1961-70

16,5

11,0

5,5

1100/1300

1098-1275 1964-73

10,5

7,0

3,5

ZAGATO

ITALIA

HYENA

1995 1993-96

190,0

125,0

62,5

ZAZ

RUSSIA

968M/969M

1071-1196 1977-94

3,0

2,0

1,0

UN PONTE TRA DOMANDA E OFFERTA

Le inserzioni riguardano esclusivamente **automobili, motociclette e ricambi**. Non più, automobilia, modellini ed editoria specializzata.
Le istruzioni dettagliate per pubblicare gli annunci sono a pagina 146

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

GTV (916) 2.0 16V TWIN SPARK LIMITED del 1998, usata pochissimo, circa 55 mila km originali, sempre in garage, vendo, causa inutilizzo e residenza all'estero. Auto visibile solo su appuntamento a Roma, tratt. riservata



francesco.cuda@gmail.com

SPIDER 1.3 JUNIOR rossa del 1973, usata pochissimo, manutenzione periodica e tenuta in garage, 28 mila €, visibile a Riccione (RN)



vcad67@gmail.com

GIULIA 1.3 TI bianca del 1969, unico proprietario, tenuta sempre in box privato e ora su cavalletti, targa nera originale, prima vernice, libretto e foglio complementare originali, 16 mila €, visibile a Catania

enrico.manzo@libero.it

33 SPORTWAGON 1.7 16 V Q4 del 1994, restauro conservativo totale, Asi Targa oro, 22 mila €, visibile a Milano



ferrandismassimiliano@gmail.com

GIULIA GT 1300 JUNIOR del 1971, in ottime condizioni, pochi km, 32 mila €, visibile a Biancavilla (CT)

scaccianoce1969@gmail.com

ALFETTA 2.0 bianca del 1982, 81.561 km, 4.899 €, visibile a Roma

simone.dellaguzzo@gmail.com

AUSTIN HEALEY

100/6 rossa del 1958, ottime condizioni, iscritta Asi, tratt. riservata, visibile a Roma



marcellacciccioli@gmail.com

AUTOBIANCHI

BIANCHINA PANORAMICA bianca del 1966, targhe nere originali, perfettamente funzionante, con segni del tempo ma perfettamente originale, 4.500 €, visibile a Giulianova (TE)

paolo.ordinelli@gmail.com

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



ENNE PI

S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.

targhe d'epoca e decorative

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

Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)

Via Vienna, 28 - Zona Ind. Settore D

Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831

Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787

P. Iva e Cod Fisc. 02233160221

www.targheetarghe.it



TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

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

ricambituri@gmail.com

Tel. 051 384831

www.ricambijeeep.com

Mob. 339 4399951

Via Berretta Rossa, 66/2 B, 40133 Bologna

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



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



Officina specializzata
Alfa Romeo



Officina - Restauro - Rimessaggio - Vendita



Partner Ufficiale
Officina
Scuderia Jaguar Storiche



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

Grimaldi Classic Cars

40
ANNIVERSARY

1983 - 2023



Viale Monte Grappa, 15 | www.grimaldiauto.it
Vigevano PV - Italy | mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it
Tel. +39 0381.22787 | Tel. WhatsApp +39 347-7376032 - 340.7170541



Compriamo auto d'epoca, pagamento istantaneo, chiamaci subito!



FERRARI TESTAROSSA,

***MONO SPECCHIO
e MONODADO***
ITALIANA DA SEMPRE,
TAGLIANDATA.
CONDIZIONI TOP !
IMMATRICOLATA 1986



FERRARI 348 TB,

°°°ASI °°°, SOLO 20.400 KM.
LIBRO tagliandi, valigia schedoni,
cinghia distribuzione.
Italiana da sempre

**ANNO 1990
UNICO PROPRIETARIO**



BMW Z4 2.5i, *SOLO 104.000KM*** ITALIANA
DA SEMPRE, CON INTERNI IN PELLE BEIGE,
full optional.**

ANNO 2004 - UNICO PROPRIETARIO



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

IMM.2001 INTERNI FULL PELLE CHIARA !



MERCEDES BENZ SL 380, SERIE 107 *ITA-
LIANA DA SEMPRE***CROMATICA STREPITOSA
verde metallizzato, interni in pelle beige, hard-
top, climatizzatore, vetri elettrici, cambio au-
tomatico, ASI.**

ANNO 1982 - UNICO PROPRIETARIO



**ALFA ROMEO DUETTO OSSO DI SEPIA 1.3,
RESTAURATO ITALIANO DA SEMPRE,
TARGA VARESE.**

ANNO 1968



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

**RIVALUTAZIONE CERTIFICATA !
ITALIANA DA SEMPRE**



**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 !



**BMW 2000 CS coupé sport 120CV •ITALIANA
DA SEMPRE• interni originali, matching,
4 vetri elettrici, interni di nascita originali.**

ANNO 1968 - UNICO PROPRIETARIO



BMW M3 3.200cc 343cv, * ITALIANA DA
SEMPRE *** GIALLO METALLIZZATO.**

**ANNO 2003
UNICO PROPRIETARIO**



**ALFA ROMEO DUETTO 1.600, CARBURATORI,
4° SERIE con SERVOSTERZO, interni BEIGE,
ITALIANA DA SEMPRE.**

APRILE 1991 !



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 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 !



**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 GIULIA - 1.600 T1, ANNO 1963
RESTAURO TOTALE, ITALIANA DA SEMPRE,
CONDIZIONI SUPERBE.**

**TARGA PERUGIA
CONDIZIONI TOP**



**LANCIA FULVIA COUPÉ 1.200 HF, °°°SEDI
FUSINA MONTATI DA NUOVA con targhetta
identificativa, amaro montebello, solo
490 auto prodotte. Italiana da sempre.**

OTTOBRE 1966



**ALFA ROMEO BRERA 2.4, °SOLO 8.100KM
DA NUOVA° ITALIANA DA SEMPRE.**

**ANNO 2006
UNICO PROPRIETARIO**



**VOLKSWAGEN GOLF GTI 1.8 16V 136cv, 3PORTE
ITALIANA DA SEMPRE POCHISSIMI CHILO-
METRI, TUTTA ORIGINALE, libro tagliandi, fatture,
contratto di acquisto ecc. ASI TARGA ORO.**

ANNO 1991 - UNICOPROPRIETARIO



**LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16V 4WD 196cv,
78.000km ITALIANA DA SEMPRE con
targhe d'epoca, ASI.**

NOVEMBRE 1989



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

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



**ALFA ROMEO GTA 1.600 "STRADALE", ITA-
LIANA DA SEMPRE, ALFA ROMEO HERITAGE
originale al 100% DALLA NASCITA.**

**MARZO 1967
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**



**ALFA ROMEO GIULIA 1.300, 4 MARCE 1° SERIE
ANNO 1964 RESTAURO TOTALE.
COLORE VERDE.**

TARGHE VENEZIA



**ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3, ANNO
1957°°°750D PASSO CORTO°°°, colore BIANCO,
matching numbers, perfetto stato sia di car-
rozzeria che di motore. Interni Superlativi.**

TARGA COMO



**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



**ALFA ROMEO DUETTO 1300 CODA TRONCA,
TARGA NERA FIRENZE, ASI, interni neri,
ITALIANA DA SEMPRE.**

GENNAIO 1975 !



**PORSCHE 718 BOXSTER 300hp, BIANCA, PDK
SOLO 32.000 km da nuova ITALIANA DA SE-
MPRE, SUPER FULL OPTIONALS, PACK INTERNO PELLE
PLUS, PASM, 19", 111 CONTROLLI, LIBRO TAGLIANDI,
BOSE, PARK ASSIST, cambio automatico ecc..**

FINE 2017 - UNICO PROPRIETARIO



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

TARGA RAVENNA

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

BMW

Z3 2.2 nera del 2002, sei cilindri, 24 valvole, tagliandata e tenuta da sempre al chiuso, 17 mila €, visibile a Venezia



matteozaan@yahoo.com

CHEVROLET

CORVETTE (C3) CONVERTIBLE

bianca del 1969, acquistata in America, immatric. 2022, manuale, hardtop originale, 70 mila km, 70 mila €, visibile a Verona
andmilanesio@gmail.com

CITROËN

DS 23 I.E. PALLAS nera del 1972, semiautomatica, perfetta, revisione 2024, 40 mila €, visibile a Catania



grillo@unict.it

FIAT

500 bianca del 1965, versione preserie intermedia tra la 8 bulloni e la 500 F standard, tenuta in box, libretto circolazione e targhe tutto in regola, 50 mila km, 8.500 €, visibile a Roma
sperimentare@virgilio.it

500 F carta da zucchero del 1971, completamente originali carrozzeria e motore, targa e documenti originali, nessun lavoro da fare, 7.400 €, visibile in Piemonte, zona Torino



robertoruben@libero.it

1100 D, immatricolata 01/1964, 69.300 km, targa in ferro TO, cambio al volante, in ordine, lavori eseguiti e documentati, revisionata. 9 mila € trattabili, visibile ad Arese (MI)

bmax.d@tiscali.it

NUOVA 500 del 1959, carrozzeria perfetta, motore molto buono, libretto, targa originali, 38 mila €, visibile a Gozzano (NO)

e.mascolo@thefool.it

1100 D rossa del 1964, ottime condizioni, tenuta sempre in garage, funzionante e restaurata, documenti originali, 6.500 €, visibile in provincia de L'Aquila



antonella.marianetti@gmail.com



CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA

Restauri e revisione Porsche 356-911-914
Dal 1984 ci occupiamo di vetture Porsche per farle tornare nella loro splendida forma originale.

S.S. Casale - Asti, 42 z.i. - 15020 Cereseto (AL) - Italy
Tel. 339.6541474 - crvesrl@gmail.com



COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

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



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

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

CARATTERISTICHE

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

GAMMA COLORI



GAMMA COLORI PIPING





RICAMBI E ACCESSORI PER AUTO INGLESI CLASSICHE

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

PRONTA CONSEGNA - SPEDIZIONE IN GIORNATA



CONTATTACI PER CONOSCERE TUTTI I PRODOTTI CHE OFFRIAMO

WWW.GMAJAG.COM

INFO@GMAJAG.NET



+39 0382 523630

+39 0382 525429

124 SPORT SPIDER I SERIE del 1969, 1.400 cm³, condizioni eccellenti, targhe originali, 26.500 €, visibile a Bologna



riccardo5997@gmail.com

X1/9 SERIE SPECIALE 1.300 cm³ 4 marce, blu, immatricolazione luglio 1976, italiana targa RM, restaurata, 20 mila €, visibile a Frosinone

r.ranzani12@gmail.com

JAGUAR

X-TYPE 2.5 V6 BERLINA

blu del 2002, 137 mila km, visibile a Trevenzuolo (VR)



zacia1960@gmail.com

XJ6 4.2 I SERIE bianca del 1973, 245 cavalli, cambio quattro marce più overdrive e servosterzo, interni restaurati nel 2009, 9.500 €, visibile a Milano

niccolo.devoto@gmail.com

JEEP

GRAND CHEROKEE TD II SERIE

del 2002, bicolore grigio opaco e nero, motore 2.7 turbodiesel, iniziata pratica Asi, molti optional, cambio automatico sostituito da 5 mila km, 8 mila €, visibile a Pignataro Maggiore (CE)



luigibalasco@gmail.com

LANCIA

BETA MONTECARLO bianca del 1978, interni blu, 39.998 €, visibile a Opera (MI)

giampaolo.fattori@gmail.com

BETA TREVI 1.6 blu del 1982, 82 mila km, targhe originali, 7 mila €, visibile a Brescia

asahi11@libero.it

FULVIA BERLINA 1.3 4 marce bianca del 1970, ottime condizioni, perfettamente funzionante, 6.950 €, visibile a Borgomanero (NO)



corradopanzarasa@hotmail.com

LAND ROVER

90 HARDTOP anno 1985, colore Marine Blue con tetto Bianco Fuji, completamente restaurata, motore nuovo, sospensioni e freni nuovi, nuove parti di carrozzeria, interni neri rinnovati, 36 mila €, visibile a Roma



335/321672

MASERATI

2.24 V rossa del 1990, in condizioni di assoluta originalità, necessità di tagliando in quanto ferma da tempo, 15 mila €, visibile a Pordenone



bortant@libero.it

MERCEDES

SLK (R170) 200 KOMPRESSOR blu del 1997, 192 CV, 123.600 km, revisionata, iscritta Asi, capote funzionante, sedili di pelle, 10 mila €, visibile a Manfredonia (FG)



pierluigi.fiananese@gmail.com

WWW.AIRCOOLED.IT



AIRCOOLED

PORSCHE 356 ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

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

AIRCOOLED BY PLANK SRL

39042 BRESSANONE (BZ) - VIA JULIUS DURST 44

T 0472 200 606 - CELL. 335 215 386

PLANK@AIRCOOLED.IT

GALVANICA SPINO D'ADDA S.r.l.

PULITURA, 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

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



Prezzi mantenuti! Nuovi articoli! Ottima qualità!



KIT Sedili completi per Mehari 435 €



4 Pneu 125R15 135R15 200 €



Profilo gocciolatoio 2cv e Dyane come originali made in Italy

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

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

Pratiche Auto ad Elevato Grado di Difficoltà

Nicolini Bruno snc



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

INTENDA®

35 Anni
1994-2024

Proteggi con *stile* la tua auto



Omnia



La copertura per auto più elegante e raffinata, con combinazione di colori in diagonale slancia le sue forme, adattabile ad ambienti raffinati e sinuosi



Aurora



L'innovativo tessuto acrilico "green" unito alla tradizionale forma a chiocciola. Abbiamo scelto Raytent, un tessuto ecosostenibile composto da fibra riciclata

Scopri di più ► intenda.it

VENDO&COMPRO

SE 300 3.2 170 kW (231 CV), cambio manuale, rara, in buone condizioni, 14.850 €, visibile a Tramutola (PZ)



maikolcantelmi@gmail.com

280 SL (R129) grigia del 1999, perfetta, nessun lavoro da fare, 24.500 €, visibile a Catanzaro

info@g-auto.it

280 SL (R107) verde del 1983, certificata Asi, perfette condizioni, Abs, Hardtop, 5 marce, 67 mila €, visibile a Bologna

giulia.glielmi91@gmail.com

Agenzia Agugini sas

di Trombetta Alessandro & C.

... dal 1965

... qualunque pratica

... per qualsiasi veicolo

... di ogni età

•DEMOLITI E RADIATI

•PROVENIENZA ESTERA

•ORIGINE SCONOSCIUTA

•COLLAUDI CPA/MCTC

www.aguginisas.it

www.garageepoque.it

TEL. 02 96320107

OPEL

MANTA FORMULA ITALIA (B 1.3 S Hatchback) nera del 1980, meccanica e carrozzeria restaurata, trattativa riservata, visibile a Milano

giancaterinogiovanni@gmail.com

PORSCHE

911 2.4 S gialla del 1972, preparata, restauro totale nel 2002, 139 mila €, visibile ad Abano Terme (PD)



rehab.mth@gmail.com

911 (993) blu del 1994, perfettamente conservata con Crs, 100.500 km, 82.500 €, visibile a Firenze



fabriziofalconetti@tiscali.it

TRIUMPH

SPITFIRE 4 bianca del 1963, restauro totale, interni rossi, iscritta Asi, 28.500 €, visibile a Sovizzo (VI)



cristiananogara@gmail.com

TOYOTA

LAND CRUISER BJ 40 diesel blu del 1978, perfetta dal punto di vista meccanico e della carrozzeria, restaurata, 17 mila €, visibile a La Spezia



michele.comporetti@gmail.com

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO 1300 AUTOMATIC del 1969, vetro piatto, ottime condizioni, cambio semiautomatico, iscritta Asi, 9.800 € trattabili, visibile a Padova

3402564859

TYP 2 WESTFALIA bicolore azzurro e bianco del 1977, 46.000 km, 13.500 €, visibile a Nughedu Santa Vittoria (OR)



psandoval9@gmx.it

VENDO MOTO

CAGIVA

FRECCIA 125 del 1987, buone condizioni, ferma da un po' di tempo ma regolarmente avviata, 3.500 €, visibile a Barletta



gcarmine58@gmail.com

MOTO GUZZI

GALLETTO del 1960, completamente restaurato, documenti da passaggio con Crs e iscrizione Asi, 5 mila €, visibile a San Lazzaro di Savena (BO)

mauzac62@libero.it

F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegiana
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

RUOTECLASSICHE DIGITAL EDITION



Disponibile su
App Store

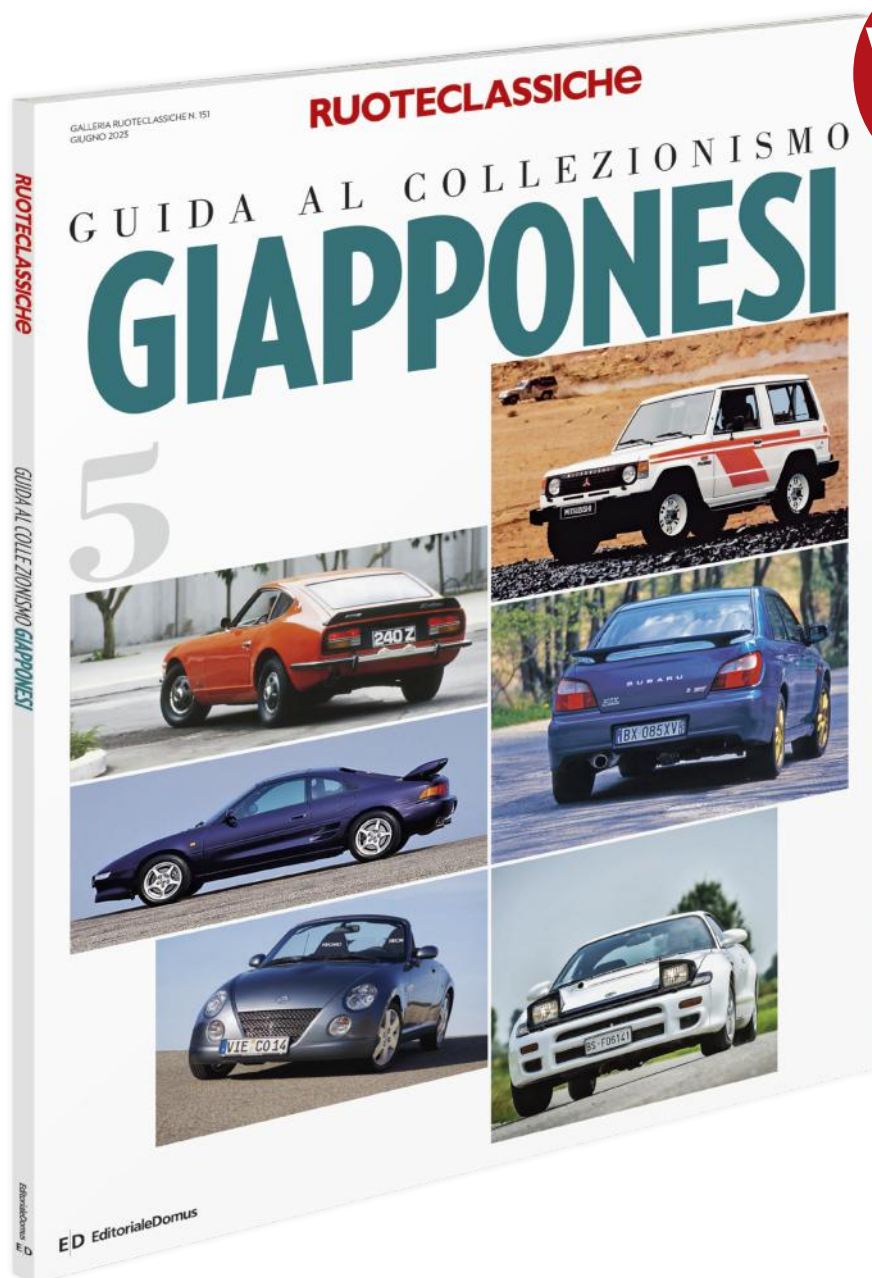


ANDROID APP ON
Google play

DIGITALEDITION.RUOTECLASSICHE.IT

GUIDA AL COLLEZIONISMO

Volume 5
IN EDICOLA
dal 7 giugno



L'OPERA

Una nuova imperdibile collana di 6 volumi (con cofanetto) dedicata alle auto straniere di fascia medio-bassa, con un limite di spesa fissato a 40.000 euro. Una ricca selezione di modelli per tutti gli appassionati del mondo delle auto storiche. Per ogni uscita, 140 pagine che raccontano la storia e l'evoluzione dei modelli più iconici, evidenziandone pregi e difetti. Inoltre, i consigli degli specialisti del restauro, dove reperire i ricambi e a quale prezzo, i Club dedicati, le analisi di mercato con i trend delle quotazioni e le prospettive d'investimento.

A GIUGNO LA QUINTA USCITA: GIAPPONESI

Tra le prime giapponesi a imporsi nel mondo delle storiche figura la Datsun 240 Z, bella coupé ispirata alla Ferrari 250 GTO e alla Jaguar E-Type. È la capostipite di tutte le sportive Nissan qui esaminate, dalla 300 ZX alla 350 Z. Le altre protagoniste sono le Honda Civic V-Tec, Integra Type R, CRX e S2000, le Mitsubishi Lancer Evo e Pajero, le Subaru Impreza, le Suzuki SJ e Vitara, le Toyota Celica, MR2, Supra e Rav4. E soprattutto le spider Mazda MX-5, che hanno fatto riscoprire nel Vecchio Continente il bello di viaggiare a cielo aperto.

PIANO DELL'OPERA

- **PRIMA USCITA:** ALPINE - RENAULT con Ruoteclassiche di febbraio
- **SECONDA USCITA:** SAAB - VOLVO con Ruoteclassiche di marzo
- **TERZA USCITA:** FORD - OPEL con Ruoteclassiche di aprile
- **QUARTA USCITA:** AUSTIN HEALEY - LOTUS con Ruoteclassiche di maggio
- **QUINTA USCITA:** GIAPPONESI con Ruoteclassiche di giugno
- **SESTA USCITA:** MG - TRIUMPH con Ruoteclassiche di luglio

Dal 7 giugno in edicola con
RUOTECCLASSICHE
a soli €5,90 in più

ED EditorialeDomus



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.

The screenshot shows the Ruoteclassiche website interface. At the top, there's a navigation bar with 'STORIE', 'BEST IN CLASSIC', 'VIDEO', 'CALENDARIO EVENTI', 'RIVISTA', 'VENDO E COMPRO', and 'ABBONAMENTI'. The main section is titled 'Annunci auto' and displays several car listings with images, prices, and specifications. A sidebar on the right offers search filters like 'Ricerca per marca', 'Ricerca per regione', and 'Ordina per'. Below the listings, there's a section for 'Inserisci annuncio GRATIS' with a form to add a new listing.

This screenshot shows the 'VENDO&COMPRO' section of the website. It features a grid of car listings with images, prices, and brief descriptions. A prominent banner at the top reads 'PUNTO TRA MANDA E OFFERTA'. Below the grid, there's a section for 'Inserisci Annuncio' with a form to add a new listing. The bottom of the page includes contact information for 'Editoriale Domus' and a QR code.

monge®

Il pet food che parla chiaro

MADE IN ITALY



CRESCERE INSIEME A NOI

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

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

*formulato con un'unica fonte proteica animale.

CERCALO NEI MIGLIORI PET SHOP E NEGOZI SPECIALIZZATI

MONGE
La famiglia italiana del pet food

NO CRUELTY TEST

GREENCOMPANY



**JUMBOSTAR COPPA MILANO SANREMO
LIMITED EDITION**

Cronografo Automatico - Diametro 40 mm

WWW.WYLERVETTA.COM @WYLERVETTA

ALESSANDRIA: Coppo Gian Piero - ASTRUA 1860 - ANCONA: Ibis Gioielli - ASTI: Bisio - BARI: Mossa Gioiellieri
 BIELLA: Boglietti Gioielli - BRESCIA: Gioielleria Fasoli - CATANIA: Gioielleria Restivo
 CASTELLAMARE DI STABIA (NA): Gioielleria De Meo - CIVITANOVA MARCHE: Ibis Gioielli - CONVERSANO: Casavola
 DESENZANO SUL GARDA: Gioielleria Polver - FIRENZE: Orologeria Marretti - FIRENZE: Gioielleria Ugo Piccini
 FORTE DEI MARMI: Gioielleria Ugo Piccini - GENOVA: Astrua 1860 - GRADISCA D'ISONZO: La Gioielleria - LECCO: De Pascalis Gioielli
 MANTOVA: Azzali 1881 - MILANO: Cielo 1914 - MILANO LINATE: Rocca 1794 - NUORO: Gioielleria Rosas - OLBIA: Gioielleria Rosas
 OSTUNI: Gioielleria Lo Scrigno - RAVENNA: Si Anelli - ROMA: Gioielleria Grande Appia - ROMA: Meloni Gioielli
 TORINO: Astrua 1860 - VICOPISANO: Sergio Capone

JUMBOSTAR